

# Europos Sąjungos oficialusis leidinys

L 131



Leidimas  
lietuvių kalba

## Teisės aktai

52 tomas  
2009 m. gegužės 28 d.

Turinys

I Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kuriuos skelbti privaloma

### REGLAMENTAI

- ★ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 390/2009, iš dalies keičiantis Bendrąsias konsulines instrukcijas diplomatinėms atstovybėms ir konsulinėms įstaigoms dėl vizų, atsižvelgiant į biometrinių duomenų įdiegimą, įskaitant nuostatas dėl prašymų išduoti vizą priėmimo ir tvarkymo organizavimo ..... 1
- ★ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų <sup>(1)</sup> ..... 11
- ★ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 392/2009 dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės avarijų atveju <sup>(1)</sup> ..... 24

### DIREKTYVOS

- ★ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/15/EB dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų <sup>(1)</sup> ..... 47
- ★ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės <sup>(1)</sup> ..... 57

Kaina: 26 EUR

<sup>(1)</sup> Tekstas svarbus EEE

(Tęsinys antrajame viršelyje)

# LT

Aktai, kurių pavadinimai spausdinami paprastu šriftu, yra susiję su kasdieniu žemės ūkio reikalų valdymu ir paprastai galioja ribotą laikotarpį.

Visų kitų aktų pavadinimai spausdinami ryškesniu šriftu ir prieš juos dedama žvaigždutė.

- ★ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/17/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą <sup>(1)</sup> ..... 101
  
- ★ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/18/EB, nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB <sup>(1)</sup> .... 114
  
- ★ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/20/EB dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo <sup>(1)</sup> ..... 128
  
- ★ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi <sup>(1)</sup> ..... 132



---

<sup>(1)</sup> Tekstas svarbus EEE

## I

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kuriuos skelbti privaloma)

## REGLAMENTAI

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 390/2009

2009 m. balandžio 23 d.

**iš dalies keičiantis Bendrąsias konsulines instrukcijas diplomatinėms atstovybėms ir konsulinėms įstaigoms dėl vizų, atsižvelgiant į biometrinių duomenų įdiegimą, įskaitant nuostatas dėl prašymų išduoti vizą priėmimo ir tvarkymo organizavimo**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 62 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos duomenų apsaugos priežiūros pareiškimo nuomonę <sup>(1)</sup>,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos <sup>(2)</sup>,

kadangi:

(1) Siekiant užtikrinti patikimą prašymą pateikiančių asmenų tikrinimą ir jų tapatybės nustatymą, Vizų informacinėje sistemoje (VIS), sukurtoje Tarybos sprendimu 2004/512/EB <sup>(3)</sup>, būtina tvarkyti biometrinius duomenis ir numatyti sukurti teisinę sistemą šių biometrinių identifikatorių rinkimui. Be to, siekiant įgyvendinti VIS, būtina sukurti naujas prašymų išduoti vizą priėmimo organizavimo formas.

(2) Biometrinių identifikatorių integravimas į VIS yra svarbus žingsnis siekiant pradėti naudoti naujus elementus,

kuriomis patikimiau nustatomas ryšys tarp vizą turinčio asmens ir paso, kad būtų išvengta tapatybės klastojimo. Todėl asmeninis prašymą pateikiančio asmens atvykimas – bent jau pirmą kartą pateikiant prašymą – turėtų būti vienas iš pagrindinių reikalavimų vizos išdavimui, VIS registruojant biometrinius identifikatorius.

(3) Biometriniai identifikatoriai atrinkti 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 767/2008 dėl Vizų informacinės sistemos (VIS) ir apsi-keitimo duomenimis apie trumpalaikes vizas tarp valstybių narių (VIS reglamentas) <sup>(4)</sup>.

(4) Šiame reglamente apibrėžiami šių biometrinių identifikatorių rinkimo standartai, atsižvelgiant į atitinkamas Tarp-tautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) nustatytas nuostatas. Sistemų sąveikai užtikrinti papildomų techni-nių specifikacijų nereikia.

(5) Visi dokumentai, duomenys ar biometriniai identifikato-riai, kuriuos valstybė narė gauna prašymo išduoti vizą tvarkymo metu, laikomi konsuliniais dokumentais pagal 1963 m. balandžio 24 d. Vienos konvenciją dėl konsu-linių santykių ir atitinkamai tvarkomi.

(6) Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas prašymą patei-kiančių asmenų registravimui ir sumažinti valstybių narių išlaidas, be jau veikiančios atstovavimo sistemos reikia numatyti naujas proceso organizavimo galimybes. Visų pirma į Bendrąsias konsulines instrukcijas diploma-tinėms atstovybėms ir konsulinėms įstaigoms dėl vizų <sup>(5)</sup> turėtų būti įtraukta speciali atstovavimo rūšis, taikoma tik prašymų priėmimui ir biometrinių identifikatorių regist-ravimui.

<sup>(1)</sup> OL C 321, 2006 12 29, p. 38.

<sup>(2)</sup> 2008 m. liepos 10 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepas-kelbta Oficialiajame leidinyje), 2009 m. kovo 5 d. Tarybos bendroji pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2009 m. kovo 25 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>(3)</sup> OL L 213, 2004 6 15, p. 5.

<sup>(4)</sup> OL L 218, 2008 8 13, p. 60.

<sup>(5)</sup> OL C 326, 2005 12 22, p. 1.

- (7) Reikėtų numatyti ir kitas galimybes, pavyzdžiui, paslaugų teikimą bendroje vietoje, bendrus prašymų išduoti vizą centrus, naudojimąsi garbės konsulų paslaugomis ir bendradarbiavimą su išorės paslaugų teikėjais. Reikėtų sukurti šioms galimybėms tinkamą teisinę sistemą, visų pirma atsižvelgiant į duomenų apsaugos klausimus. Laikydamosi toje teisinėje sistemoje nustatytų sąlygų, valstybės narės turėtų nustatyti organizacinę struktūrą, kurią jos naudotų kiekvienoje trečiojoje šalyje. Duomenis apie tas struktūras turėtų skelbti Komisija.
- (8) Organizuodamos bendradarbiavimą, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad prašymus pateikiantys asmenys būtų nukreipiami į valstybę narę, atsakingą už jų prašymų tvarkymą.
- (9) Būtina numatyti nuostatas, taikytinas atvejais, kai valstybės narės, siekdamos sudaryti palankesnes sąlygas procedūrai, nusprendžia bendradarbiauti su išorės paslaugų teikėju priimant prašymus. Toks sprendimas gali būti priimamas, jeigu tam tikrais atvejais arba dėl tam tikrų vietos aplinkybių atitinkamai valstybei narei netinka riboto atstovavimo bendradarbiavimas su kitomis valstybėmis narėmis, paslaugų teikimas bendroje vietoje ar bendras prašymų išduoti vizą centrus. Tokia tvarka turėtų būti nustatoma laikantis bendrųjų vizų išdavimo principų ir laikantis duomenų apsaugos reikalavimų, nustatytų 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo<sup>(1)</sup>. Be to, nustatant ir įgyvendinant tokią tvarką reikėtų atsižvelgti į tai, kad būtų vengiama ieškoti palankiausių vizų išdavimo sąlygų.
- (10) Valstybės narės turėtų bendradarbiauti su išorės paslaugų teikėjais remdamosi teisiniu dokumentu, kuriame būtų numatytos nuostatos, tiksliai apibrėžiančios jų pareigas, numatančios galimybę tiesiogiai ir visapusiškai patekti į jų patalpas, nuostatos dėl informacijos teikimo prašymą pateikiantiems asmenims, konfidencialumo ir bendradarbiavimo sustabdymo arba nutraukimo aplinkybių, sąlygų ir tvarkos.
- (11) Šiame reglamente, suteikiant valstybėms narėms teisę bendradarbiauti su išorės paslaugų teikėju priimant prašymus tuo pačiu nustatant „vieno langelio“ principą prašymų teikimui, numatoma nuo bendros taisyklės dėl asmeninio atvykimo, kaip numatyta Bendrųjų konsulinųjų instrukcijų III dalies 4 punkte, leidžianti nukrypti nuostata. Tai įtakos galimybei pakviesti prašymą pateikiantį asmenį asmeniškai pokalbiui bei neturi įtakos būsimiems šiuos klausimus reglamentuojantiems teisiniams dokumentams.
- (12) Siekiant užtikrinti duomenų apsaugos reikalavimų laikymąsi, buvo konsultuotasi su Direktyvos 95/46/EB 29 straipsniu įsteigta darbo grupe.
- (13) Asmens duomenų tvarkymo pagal šį reglamentą atžvilgiu valstybėms narėms taikoma Direktyva 95/46/EB.
- (14) Valstybėms narėms turėtų būti palikta galimybė visiems prašymą pateikiantiems asmenims leisti tiesiogiai pateikti prašymus tų valstybių diplomatinėse atstovybėse arba konsulinėse įstaigose.
- (15) Siekiant supaprastinti vėlesnių prašymų nagrinėjimo tvarką, turėtų būti numatyta galimybė kopijuoti pirmame įvedime į VIS esančius pirštų atspaudus, jei nuo pirmojo prašymo pateikimo praėjo ne daugiau kaip 59 mėnesiai. Pasibaigus šiam laikotarpiui, pirštų atspaudai turėtų būti paimti iš naujo.
- (16) Dėl reikalavimo rinkti biometrinius identifikatorius komercinių tarpininkų, pavyzdžiui, kelionių agentūrų, paslaugomis nuo šiol turėtų būti naudojamos tik tuomet, kai prašymai pateikiami ne pirmą kartą.
- (17) Todėl reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti Bendrąsias konsulines instrukcijas.
- (18) Praėjus trejiems metams nuo VIS veikimo pradžios, o vėliau – kas ketverius metus, Komisija turėtų pateikti šio reglamento įgyvendinimo ataskaitą.
- (19) Kadangi šio reglamento tikslų, t. y. organizuoti prašymų priėmimą ir tvarkymą įvedant biometrinius duomenis į VIS ir įdiegti bendrus standartus ir sąveikius biometrinius identifikatorius bei nustatyti bendras taisykles, taikytinas visoms Bendrijos bendroje vizų politikoje dalyvaujančioms valstybėms narėms, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi tų tikslų būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti.
- (20) Pagal Protokolo dėl Danijos pozicijos, pridėto prie Europos Sąjungos sutarties ir Europos bendrijos steigimo sutarties, 1 ir 2 straipsnius Danija nedalyvauja priimant šį reglamentą ir jis nėra jai privalomas ar taikytinas. Kadangi šio reglamento pagrindą sudaro Šengeno *acquis* pagal Europos bendrijos steigimo sutarties trečiosios dalies IV antraštinę dalį, remdamasi to protokolo 5 straipsniu Danija per šešis mėnesius nuo šio reglamento priėmimo dienos nusprendžia, ar jį perkels į savo nacionalinę teisę.

<sup>(1)</sup> OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

- (21) Islandijos ir Norvegijos atžvilgiu šiuo reglamentu plėtojamos Šengeno *acquis* nuostatos, kaip apibrėžta Europos Sąjungos Tarybos ir Islandijos Respublikos bei Norvegijos Karalystės susitarime dėl pastarųjų asociacijos įgyvendiniant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* <sup>(1)</sup>, kuri patenka į Tarybos sprendimo 1999/437/EB <sup>(2)</sup> dėl tam tikrų priemonių taikant tą susitarimą 1 straipsnio B punkte nurodytą sritį.
- (22) Šis reglamentas yra Šengeno *acquis* nuostatų, kurias įgyvendinant Jungtinė Karalystė pagal 2000 m. gegužės 29 d. Tarybos sprendimą 2000/365/EB dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės prašymo dalyvauti įgyvendinant kai kurias Šengeno *acquis* nuostatas <sup>(3)</sup> nedalyvauja, plėtojimas. Todėl Jungtinė Karalystė nedalyvauja jį priimant ir jis nėra jai privalomas ar taikytinas.
- (23) Šis reglamentas yra Šengeno *acquis* nuostatų, kurias įgyvendinant Airija pagal 2002 m. vasario 28 d. Tarybos sprendimą 2002/192/EB dėl Airijos prašymo dalyvauti įgyvendinant kai kurias Šengeno *acquis* nuostatas <sup>(4)</sup> nedalyvauja, plėtojimas. Todėl Airija nedalyvauja jį priimant ir jis nėra jai privalomas ar taikytinas.
- (24) Šveicarijos atžvilgiu šiuo reglamentu plėtojamos Šengeno *acquis* nuostatos, kaip apibrėžta Europos Sąjungos, Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarime dėl Šveicarijos Konfederacijos asociacijos įgyvendiniant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* <sup>(5)</sup>, kurios patenka į Sprendimo 1999/437/EB 1 straipsnio B punkte nurodytą sritį, minėtą sprendimą siejant su Tarybos sprendimo 2008/146/EB <sup>(6)</sup> 3 straipsniu.
- (25) Lichtenšteino atžvilgiu šiuo reglamentu plėtojamos Šengeno *acquis* nuostatos, kaip apibrėžta Europos Sąjungos, Europos bendrijos, Šveicarijos Konfederacijos ir Lichtenšteino Kunigaikštystės pasirašytame protokole dėl Lichtenšteino Kunigaikštystės prisijungimo prie Europos Sąjungos, Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl Šveicarijos Konfederacijos asociacijos įgyvendiniant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis*, kurios patenka į Sprendimo 1999/437/EB 1 straipsnio
- B punkte nurodytą sritį, minėtą sprendimą siejant su Tarybos sprendimo 2008/261/EB <sup>(7)</sup> 3 straipsniu.
- (26) Kipro atžvilgiu šis reglamentas yra aktas, grindžiamas Šengeno *acquis* ar kitaip su ja susijęs, kaip apibrėžta 2003 m. Stojimo akto 3 straipsnio 2 dalyje.
- (27) Šis reglamentas yra aktas, grindžiamas Šengeno *acquis* ar kitaip su ja susijęs, kaip apibrėžta 2005 m. Stojimo akto 4 straipsnio 2 dalyje,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

#### 1 straipsnis

#### Bendrųjų konsulinių instrukcijų pakeitimai

Bendrosios konsulinės instrukcijos diplomatinėms atstovybėms ir konsulinėms įstaigoms dėl vizų iš dalies keičiamos taip:

1. II dalis iš dalies keičiama taip:

- a) 1.2 punkto b papunktis papildomas tokiomis pastraipomis:

„Valstybė narė taip pat gali ribotai atstovauti vienai ar kelioms valstybėms narėms tik prašymų išduoti vizą priėmimo ir biometrinių identifikatorių registravimo tikslais. Taikomos atitinkamos 1.2 punkto c ir e papunkčių nuostatos. Dokumentai ir duomenys renkami ir perduodami atstovaujama valstybei narėi laikantis atitinkamų duomenų apsaugos ir saugumo taisyklių.

Atstovaujama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) užtikrina, kad atstovaujančios valstybės narės institucijos, elektroniniu būdu ar fiziškai elektroninėje laikmenoje perduodamos duomenis atstovaujamos valstybės narės institucijoms, visiškai užšifruotų tokius duomenis.

<sup>(1)</sup> OL L 176, 1999 7 10, p. 36.

<sup>(2)</sup> OL L 176, 1999 7 10, p. 31.

<sup>(3)</sup> OL L 131, 2000 6 1, p. 43.

<sup>(4)</sup> OL L 64, 2002 3 7, p. 20.

<sup>(5)</sup> OL L 53, 2008 2 27, p. 52.

<sup>(6)</sup> OL L 53, 2008 2 27, p. 1.

<sup>(7)</sup> OL L 83, 2008 3 26, p. 3.

Trečiojoje šalyje, kuriose draudžiama šifruoti duomenis, kuriuos atstovaujančios valstybės narės institucijos elektroniniu būdu perduoda atstovaujamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) institucijoms, atstovaujama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) neleidžia atstovaujančiai valstybei narei perduoti duomenis elektroniniu būdu.

Tokiu atveju atitinkama (-os) atstovaujama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) užtikrina, kad atstovaujančios valstybės narės institucijos elektroninius duomenis visiškai užšifruotų elektroninėje laikmenoje ir valstybės narės konsulinis pareigūnas ją fiziškai perduotų atstovaujamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) institucijoms arba, jei dėl tokio gabenimo reikėtų imtis neproporcingų ar nepagrįstų priemonių, jie būtų perduodami kitu saugiu ir patikimu būdu, pavyzdžiui, pasitelkiant įsisteigusius ūkio subjektus, turinčius patirties atitinkamoje trečiojoje šalyje gabenant slaptus dokumentus ir duomenis.

Visais atvejais perdavimo saugumo lygis nustatomas atsižvelgiant į duomenų slaptumo pobūdį.

Valstybės narės arba Bendrija stengiasi pasiekti susitarimą su atitinkamomis trečiosiomis šalimis, kad būtų panaikintas draudimas šifruoti atitinkamų valstybių narių institucijų elektroniniu būdu tarpusavyje perduodamus duomenis.“

b) d papunktis pakeičiamas taip:

„d) Išduodant vienodo pavyzdžio visas pagal a ir b papunkčius, atstovavimas ir ribotas atstovavimas nurodomi 18 priede pateiktoje lentelėje apie atstovavimą išduodant vienodo pavyzdžio visas.“

2. III dalis iš dalies keičiama taip:

a) 1 punktas pakeičiamas taip:

### „1. Prašymai išduoti vizą

#### 1.1. *Prašymų išduoti vizą formos – prašymų formų skaičius*

Prašymą išduoti vizą pateikiantis asmuo taip pat turi užpildyti vienodo pavyzdžio prašymo išduoti vizą formą. Prašymai išduoti vienodo pavyzdžio vizą turi būti pateikiami naudojant suderintą formą, kurios pavyzdys yra pateiktas 16 priede.

Užpildomas bent vienas prašymo išduoti vizą egzempliorius, kad juo būtų galima pasinaudoti konsultuojantis su centrinės valdžios institucijomis. Valstybės narės gali reikalauti užpildyti kelis

prašymo egzempliorius, jeigu tai numatyta pagal nacionalines administracines procedūras.

#### 1.2. *Biometriniai identifikatoriai*

a) Valstybės narės iš prašymą išduoti vizą pateikiančio asmens renka biometrinius identifikatorius – veido atvaizdą ir dešimt pirštų atspaudų – laikydamosi apsaugos sąlygų, nustatytų Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijoje, Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje bei Jungtinių Tautų vaiko teisių konvencijoje.

Prašymą pirmą kartą pateikiantis asmuo turi atvykti asmeniškai. Tuomet surenkami šie biometriniai identifikatoriai:

— nuotrauka, nuskaityta arba padaryta teikiant prašymą, ir

— dešimt tiesiai įspaustų ir skaitmeniniu būdu paimtų pirštų atspaudų.

Jeigu iš prašymą išduoti vizą pateikiančio asmens surinkti pirštų atspaudai dėl ankstesnio prašymo išduoti vizą buvo įvesti į Vizų informacinę sistemą (VIS) pirmą kartą likus mažiau nei 59 mėnesiams iki naujo prašymo pateikimo dienos, jie nukopijuojami į vėlesnį prašymą.

Tačiau jei yra pagrįstų abejonių dėl prašymą pateikiančio asmens tapatybės, diplomatinė atstovybė arba konsulinė įstaiga paima pirštų atspaudus per pirmiau nurodytą laikotarpį.

Be to, jei prašymo pateikimo metu nedelsiant negali būti patvirtinta, kad pirštų atspaudai buvo paimti per pirmiau nurodytą laikotarpį, prašymą pateikiantis asmuo gali prašyti, kad jie būtų paimti.

Pagal VIS reglamento 9 straipsnio 5 dalį prie kiekvieno prašymo pridėta nuotrauka patalpinama į VIS. Nereikalaujama, kad prašymą pateikiantis asmuo šiuo tikslu atvyktų asmeniškai.

Nuotraukai taikomi techniniai reikalavimai turi atitikti tarptautinius standartus, išdėstytus ICAO dokumento 9303 6-ojo leidimo 1 dalyje.

Pirštų atspaudai imami laikantis ICAO standartų ir 2006 m. rugsėjo 22 d. Komisijos sprendimo 2006/648/EB, nustatančio techninius biometrinių požymių standartų, susijusių su Visų informacinės sistemos plėtojimu, reikalavimus (\*).

Biometrinius identifikatorius renka kvalifikuotas ir tinkamai įgaliotas diplomatinės atstovybės arba konsulinės įstaigos ir už vizų išdavimą prie sienų atsakingų institucijų personalas. Prižiūrint diplomatinėms atstovybėms ar konsulinėms įstaigoms, biometrinius identifikatorius taip pat gali rinkti kvalifikuotas ir tinkamai įgaliotas garbės konsulo arba išorės paslaugų teikėjo, nurodyto VII dalies 1.3 ir 1.4 punktuose, personalas.

Duomenis į VIS įveda tik tinkamai įgaliotas konsulinės įstaigos personalas pagal VIS reglamento 6 straipsnio 1 dalį, 7 straipsnį ir 9 straipsnio 5 ir 6 dalis.

Siekdamos išvengti nepagrįsto atsisakymo ir klaidingo nustatymo, valstybės narės užtikrina, kad būtų visapusiškai pasinaudota visais paieškos kriterijais pagal VIS reglamento 15 straipsnį.

#### b) Išimtys

Reikalavimas leisti paimti pirštų atspaudus netaikomas šiems prašymus pateikiantiems asmenims:

— vaikams iki 12 metų;

— asmenims, kurių pirštų atspaudų neįmanoma paimti fiziškai. Jei įmanoma paimti mažiau nei dešimties pirštų atspaudus, paimamas atitinkamas pirštų atspaudų skaičius. Tačiau jei pirštų atspaudų negalima fiziškai paimti tik laikinai, prašymą pateikiančio asmens pirštų atspaudai turi būti paimti pateikiant naują prašymą. Diplomatinės atstovybės ar konsulinės įstaigos ir už vizų išdavimą prie sienų atsakingos institucijos turi teisę prašyti tiksliau paaiškinti, dėl kokių priežasčių pirštų atspaudų laikinai negalima paimti. Valstybės narės užtikrina, kad veiktų atitinkamos procedūros, užtikrinančios prašymą pateikiančio asmens orumą, tais atvejais, kai kyla registravimo sunkumų. Tai, kad fiziškai neįmanoma paimti pirštų atspaudų, neturi įtakos vizos suteikimui ar atsisakymui ją suteikti;

— valstybių ar Vyriausybės vadovams ir nacionalinių Vyriausybės nariams kartu su juos lydintiais sutuoktiniais ir jų oficialių delegacijų nariams, kurie valstybių narių Vyriausybės ar tarptautinių organizacijų kvietimu lankosi oficialiu tikslu; monarchams ir kitiems karališkosios šeimos vyresniesiems nariams, kurie valstybių narių Vyriausybės ar tarptautinių organizacijų kvietimu lankosi oficialiu tikslu.

Kiekvienu tokiu atveju VIS sistemoje įrašoma „netaikytina“.

(\*) OL L 267, 2006 9 27, p. 41.“

#### b) Papildoma tokiu punktu:

##### „5. Darbuotojų elgesys

Valstybių narių diplomatinės atstovybės ar konsulinės įstaigos užtikrina, kad būtų mandagiai bendraujama su prašymus pateikiančiais asmenimis.

Vykdydami pareigas konsuliniai darbuotojai visapusiškai gerbia žmogaus orumą. Visos priemonės, kurių imamasi, turi būti proporcingos tokiomis priemonėmis siekiamiems tikslams.

Vykdydami pareigas konsuliniai darbuotojai nediskriminuoja asmenų dėl lyties, rasinės ar etninės kilmės, religijos ar tikėjimo, neįgalumo, amžiaus ar seksualinės orientacijos.“

#### 3. VII dalies 1 punktą iš dalies keičiama taip:

##### „1. Vizų skyrių organizavimas

###### 1.1. Prašymų išduoti vizą priėmimo ir tvarkymo organizavimas

Kiekviena valstybė narė atsako už prašymų priėmimo ir tvarkymo organizavimą. Paprastai prašymai pateikiami valstybės narės diplomatinei atstovybei arba konsulinei įstaigai.

Valstybės narės:

— aprūpina savo diplomatinės atstovybės ar konsulinės įstaigos ir už vizų išdavimą prie sienų atsakingas institucijas reikiama įranga biometriniams identifikatoriams rinkti, taip pat tokia įranga jos aprūpina savo garbės konsulų biurus, jeigu jos naudojasi jų paslaugomis biimetriniams identifikatoriams rinkti pagal 1.3 punktą, ir (arba)

- bendradarbiauja su viena ar keliomis valstybėmis narėmis laikydamosi vietos konsulinio bendradarbiavimo tvarkos arba palaikydamos kitus atitinkamus ryšius riboto atstovavimo bendradarbiavimo forma, teikdamos paslaugas bendroje vietoje arba įsteigdamos bendrą prašymų išduoti vizą centrą pagal 1.2 punktą.

Ypatingomis aplinkybėmis arba dėl priežasčių, susijusių su vietos sąlygomis, pavyzdžiui, kai:

- dėl didelio prašymus išduoti vizą pateikiančių asmenų skaičiaus nėra galimybės organizuoti prašymų išduoti vizą priėmimą ir duomenų surinkimą laiku bei tinkamomis sąlygomis arba
- jokių kitu būdu neįmanoma užtikrinti atitinkamos trečiosios šalies pakankamos teritorinės aprėpties,

ir kai pirmiau minėtos bendradarbiavimo formos atitinkamai valstybei narėi netinka, valstybė narė kraštutiniu atveju gali bendradarbiauti su išorės paslaugų teikėjais pagal 1.4 punktą.

Nepažeidžiant teisės pakviesti prašymą pateikiantį asmenį asmeniniam pokalbiui (kaip numatyta III dalies 4 punkte), dėl pasirinktos organizavimo formos vizos prašantis asmuo neprivalo asmeniškai atvykti daugiau nei į vieną prašymo išduoti vizą pateikimo vietą.

## 1.2. Valstybių narių bendradarbiavimo formos

- a) Kai pasirenkama teikti paslaugas bendroje vietoje, vienos ar kelių valstybių narių diplomatinė atstovybių ar konsulinių įstaigų personalas tvarko diplomatinėms įstaigoms ar konsulinėms įstaigoms pateiktus prašymus (įskaitant biometrinių identifikatorių paėmimą) kitos valstybės narės diplomatinėje atstovybėje ar konsulinėje įstaigoje ir naudojami tos valstybės narės įranga. Atitinkamos valstybės narės susitaria dėl paslaugų teikimo bendroje vietoje trukmės ir tokio bendradarbiavimo nutraukimo sąlygų, taip pat dėl mokesčio už vizą dalies, kurią turi gauti valstybė narė, kurios diplomatinė atstovybe ar konsuline įstaiga naudojama.
- b) Kai steigiami „bendri prašymų išduoti vizą centrai“, dviejų ar daugiau valstybių narių diplomatinė atstovybių ar konsulinių įstaigų darbuotojai dirba kartu viename pastate ir priima jiems pateiktus prašymus (įskaitant biometrinių identifikatorių paėmimą). Prašymą išduoti vizą pateikiantis asmuo nukreipiamas į valstybę narę, atsakingą už jo prašymo tvarkymą. Valstybės narės susitaria dėl tokio bendradarbiavimo trukmės ir jo nutraukimo sąlygų, taip

pat dėl išlaidų padalijimo tarp dalyvaujančių valstybių narių. Viena valstybė narė atsako už sutartis, susijusias su logistika, ir diplomatinius santykius su priimančiąja šalimi.

## 1.3. Naudojimas garbės konsulų paslaugomis

Garbės konsulai taip pat gali būti įgalioti atlikti kai kurias arba visas 1.5 punkte nurodytas užduotis. Turi būti imtasi atitinkamų priemonių saugumui ir duomenų apsaugai užtikrinti.

Jei garbės konsulas nėra valstybės narės valstybės tarnautojas, vykdamas minėtas užduotis turi būti laikomasi 19 priede nustatytų reikalavimų, išskyrus to priedo C punkto c papunktyje nustatytas nuostatas.

Jei garbės konsulas yra valstybės narės valstybės tarnautojas, atitinkama valstybė narė užtikrina, kad būtų taikomi reikalavimai, panašūs į tuos, kurie būtų taikomi tuo atveju, jei užduotis vykdytų tos valstybės narės diplomatinė atstovybė ar konsulinė įstaiga.

## 1.4. Bendradarbiavimas su išorės paslaugų teikėjais

Valstybės narės stengiasi bendradarbiauti su išorės paslaugų teikėju kartu su viena ar daugiau kitų valstybių narių, nepažeidžiant viešųjų pirkimų ir konkurencijos taisyklių.

Bendradarbiavimas su išorės paslaugų teikėju grindžiamas teisiniu dokumentu, atitinkančiu 19 priede nustatytus reikalavimus.

Valstybės narės, vykdydamos vietos konsulinį bendradarbiavimą, keičiasi informacija apie išorės paslaugų teikėjų pasirinkimą ir savo atitinkamų teisinių dokumentų sąlygų ir reikalavimų nustatymą.

## 1.5. Bendradarbiavimo su išorės paslaugų teikėjais būdai

Išorės paslaugų teikėjui gali būti patikėtas vienas ar daugiau iš toliau išvardytų užduočių vykdydamas:

- a) teikti bendrą informaciją apie vizų išdavimo reikalavimus ir prašymo formas;
- b) informuoti prašymą išduoti vizą pateikiantį asmenį apie reikalaujamus patvirtinamuosius dokumentus remiantis kontroliniu sąrašu;
- c) rinkti duomenis ir priimti prašymus (įskaitant biometrinių identifikatorių rinkimą) ir perduoti prašymą diplomatinėi atstovybei ar konsulinei įstaigai;



- d) rinkti mokėtiną mokestį;
- e) tvarkyti asmeninio atvykimo į diplomatinę atstovybę ar konsulinę įstaigą arba išorės paslaugų teikėjo patalpas tvarkaraštį;
- f) paimiti iš diplomatinės atstovybės ar konsulinės įstaigos kelionės dokumentus (įskaitant pranešimą apie atsisakymą išduoti vizą, jei tai taikoma) ir grąžinti juos prašymą išduoti vizą pateikiančiam asmeniui.

#### 1.6. Valstybių narių įsipareigojimai

Atrinkdama (-os) išorės paslaugų teikėją, atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) patikrina bendrovės mokumą ir patikimumą (įskaitant tai, ar ji turi būtinas licencijas, yra įregistruota įmonių registre, turi bendrovės įstatus, sutartis su bankais) ir užtikrina, kad nebūtų interesų konflikto.

Atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) užtikrina, kad atrinktas išorės paslaugų teikėjas laikytųsi 1.4 punkte nurodytu teisiniu dokumentu jam nustatytų sąlygų ir reikalavimų.

Atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) toliau atsako už tai, kad būtų laikomasi duomenų tvarkymui taikytinų duomenų apsaugos taisyklių, ir yra prižiūrima (-os) pagal 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (\*) 28 straipsnį.

Bendradarbiavimas su išorės paslaugų teikėju neapriboja ir nepanaikina atsakomybės pagal atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) nacionalinę teisę už įsipareigojimų, susijusių su prašymą išduoti vizą pateikiančių asmenų asmens duomenų ir vizų tvarkymu, pažeidimus. Ši nuostata neturi įtakos veiksams, kurių gali būti tiesiogiai imamasi prieš išorės paslaugų teikėją pagal atitinkamos trečiosios šalies nacionalinę teisę.

Atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) užtikrina, kad išorės paslaugų teikėjas, elektroniniu būdu arba fiziškai elektroninėje laikmenoje perduodamas duomenis atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) institucijoms, visiškai užšifruotų tokius duomenis.

Trečiojoje šalyje, kurioje draudžiama šifruoti duomenis, kuriuos išorės paslaugų teikėjas elektroniniu

būdu perduoda atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) institucijoms, atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) neleidžia išorės paslaugų teikėjui elektroniniu būdu perduoti duomenų.

Tokiu atveju atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) užtikrina, kad išorės paslaugų teikėjas elektroninius duomenis visiškai užšifruotų elektroninėje laikmenoje ir valstybės narės konsulinis pareigūnas ją fiziškai perduotų atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) institucijoms arba, jei dėl tokio gabenimo reikėtų imtis neproporcingų ar nepagrįstų priemonių, jie būtų perduodami kitu saugiu ir patikimu būdu, pavyzdžiui, pasitelkiant įsisteigusius ūkio subjektus, turinčius patirties atitinkamoje trečiojoje šalyje gabenant slaptus dokumentus ir duomenis.

Visais atvejais perdavimo saugumo lygis nustatomas atsižvelgiant į duomenų slaptumo pobūdį.

Valstybės narės arba Bendrija stengiasi pasiekti susitarimą su atitinkamomis trečiosiomis šalimis, kad būtų panaikintas draudimas šifruoti išorės paslaugų teikėjo elektroniniu būdu perduodamus duomenis atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) institucijoms.

Atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) rengia mokymo kursus išorės paslaugų teikėjui, kuriuose suteikiamos žinios, būtinos norint teikti prašymą išduoti vizą pateikiantiems asmenims tinkamas paslaugas ir suteikti pakankamos informacijos.

Tais atvejais, kai pirštų atspaudus yra paėmęs išorės paslaugų teikėjas ir kyla abejonių, atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) suteikia galimybę patikrinti pirštų atspaudus diplomatinėje atstovybėje ar konsulinėje įstaigoje.

Prašymus nagrinėja, atitinkamais atvejais pokalbius rengia, leidimų išdavimo procesą vykdo ir vizų įklijas spausdina bei įklijuoja tik diplomatinė atstovybė arba konsulinė įstaiga.

Išorės paslaugų teikėjams nesuteikiama galimybė naudotis VIS jokių tikslu. VIS gali naudotis tik tinkamai įgaliotais diplomatinėmis atstovybių arba konsulinėmis įstaigų personalas.

Atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) atidžiai stebi, kaip įgyvendinamas teisinis dokumentas, be kita ko:

- a) kaip išorės paslaugų teikėjas teikia bendro pobūdžio informaciją apie vizų išdavimo reikalavimus ir prašymo formas prašymą išduoti vizą pateikiantiems asmenims;
- b) užtikrina, kad būtų įgyvendinamos visos techninės ir organizacinės saugumo priemonės, būtinos apsaugoti asmens duomenis nuo netyčinio ar neteisėto sunaikinimo ar netyčinio praradimo, pakeitimo, neteisėto atskleidimo ar neteisėtos prieigos prie jų, ypač kai bendradarbiaujant dokumentai ir duomenys perduodami atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) diplomatinei atstovybei ar konsulinei įstaigai, taip pat siekiant juos apsaugoti nuo visų kitų neteisėtų asmens duomenų tvarkymo būdų;
- c) kaip renkami ir perduodami biometriniai identifikatoriai;
- d) kaip įgyvendinamos priemonės, kurių imamasi siekiant užtikrinti duomenų apsaugos nuostatų laikymąsi.

Šiuo tikslu atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) diplomatinė atstovybė ar konsulinė įstaiga reguliariai ir iš anksto nepranešdama vykdo patikrinimus išorės paslaugų teikėjo patalpose.

#### 1.7. Aptarnavimo mokestis

Išorės paslaugų teikėjai be 12 priede nustatyto mokėtino mokesčio gali imti aptarnavimo mokestį. Aptarnavimo mokestis yra proporcingas išlaidoms, kurių išorės paslaugų teikėjas turėjo vykdydamas vieną ar daugiau 1.5 punkte nurodytų užduočių.

Šis aptarnavimo mokestis nustatomas 1.4 punkte nurodytame teisiniame dokumente.

Vykdydamas vietas konsulinį bendradarbiavimą, valstybės narės užtikrina, kad iš prašymą išduoti vizą pateikiančio asmens imamas aptarnavimo mokestis tinkamai atspindėtų išorės paslaugų teikėjo teikiamas paslaugas ir būtų pritaikytas vietas aplinkybėms. Be to, jos turi siekti suderinti taikomą aptarnavimo mokestį.

Aptarnavimo mokestis neturi viršyti pusės 12 priede nustatytos mokesčio už vizą sumos, neatsižvelgiant į galimas mokesčio už vizą taikymo išimtis, kaip numatyta 12 priede.

Atitinkamai (-oms) valstybei (-ėms) narei (-ėms) turėtų būti palikta galimybė visiems prašymą pateikiantiems asmenims leisti tiesiogiai pateikti prašymus jos (jų) diplomatinėse atstovybėse arba konsulinėse įstaigose.

#### 1.8. Informacija

Valstybių narių diplomatinės atstovybės ir konsulinės įstaigos viešai skelbia tikslią informaciją apie susitikimų paskyrimo tvarką ir prašymų pateikimą.

#### 1.9. Paslaugų teikimo tęstinumas

Tuo atveju, jei nutraukiamas bendradarbiavimas su kitomis valstybėmis narėmis arba bet kokios rūšies išorės paslaugų teikėju, valstybės narės užtikrina visų paslaugų tęstinumą.

#### 1.10. Sprendimų priėmimas ir paskelbimas

Valstybės narės informuoja Komisiją, kaip jos ketina organizuoti prašymų priėmimą ir tvarkymą kiekvienoje konsulinėje įstaigoje. Komisija užtikrina tokios informacijos tinkamą paskelbimą.

Valstybės narės pateikia Komisijai 1.4 punkte nurodyto teisinio dokumento kopiją.

(\*) OL L 281, 1995 11 23, p. 31.“

#### 4. VIII dalies 5.2 punktas iš dalies keičiamas taip:

##### a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„5.2. Valstybių narių diplomatinė atstovybių ir konsulinių įstaigų bendradarbiavimas su komerciniais tarpininkais“;

##### b) tarp pavadinimo ir 5.2 punkto a papunkčio įterpiamas toks sakiny:

„Vėlesnių prašymų, kaip apibrėžta III dalies 1.2 punkte, atveju valstybės narės gali leisti savo diplomatinėms atstovybėms arba konsulinėms įstaigoms bendradarbiauti su komerciniais tarpininkais (t. y. privačiomis administracinėmis, transporto ar kelionių agentūromis (turizmo kelionių operatoriais ir mažmenininkais)).“

#### 5. Papildoma tokiu priedu:

„19 PRIEDAS

**Būtiniausių reikalavimų, įtrauktinų į teisinį dokumentą bendradarbiavimo su išorės paslaugų teikėjais, sąrašas**

A. Vykdomos veiklos atžvilgiu išorės paslaugų teikėjas duomenų apsaugos tikslu:

- a) visais atvejais užkerta kelią duomenų neleistinam skaitymui, kopijavimui, pakeitimui arba ištrynimui, visų pirma duomenis perduodant valstybės (-ių) narės (-ių), atsakingos (-ų) už prašymo išduoti vizą tvarkymą, diplomatinei atstovybei ar konsulinei įstaigai;
- b) laikydamasis atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) nurodymų perduoda duomenis
  - elektroniniu būdu, duomenys yra užšifruoti, arba
  - fiziškai, saugiu būdu;
- c) kuo greičiau perduoda duomenis
  - fiziškai perduotus duomenis – ne rečiau kaip kartą per savaitę,
  - elektroniniu būdu perduotus šifruotus duomenis – ne vėliau kaip dienos, kai jie buvo surinkti, pabaigoje;
- d) ištrina duomenis iš karto po perdavimo ir užtikrina, kad prireikus būtų išsaugoti tik šie duomenys: prašymą išduoti vizą pateikiančio asmens vardas bei pavardė ir kontaktiniai duomenys, kurie būtų naudojami susitikimo organizavimo tikslais, ir tam tikrais atvejais paso numeris iki paso grąžinimo prašymą išduoti vizą pateikiančiam asmeniui;
- e) užtikrina, kad būtų įgyvendinamos visos techninės ir organizacinės saugumo priemonės, būtinos apsaugoti asmens duomenis nuo netyčinio ar neteisėto sunaikinimo ar netyčinio praradimo, pakeitimo, neteisėto atskleidimo ar neteisėtos priegos prie jų, ypač kai bendradarbiaujant dokumentai ir duomenys perduodami atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) diplomatinei atstovybei ar konsulinei įstaigai, taip pat siekiant juos apsaugoti nuo visų kitų neteisėtų asmens duomenų tvarkymo būdų;
- f) tvarko duomenis tik prašymą pateikiančių asmenų asmens duomenų tvarkymo atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) vardu tikslais;
- g) taiko bent Direktyvoje 95/46/EB nustatytiems reikalavimams lygiaverčius duomenų apsaugos standartus;
- h) teikia prašymą išduoti vizą pateikiantiems asmenims informaciją, privalomą pagal VIS reglamento 37 straipsnį;

B. Vykdomos veiklos atžvilgiu išorės paslaugų teikėjas darbuotojų elgesio atžvilgiu:

- a) užtikrina, kad darbuotojai būtų tinkamai apmokyti;
- b) užtikrina, kad darbuotojai vykdydami savo pareigas:
  - mandagiai bendrautų su prašymą išduoti vizą pateikiančiais asmenimis;
  - gerbtų prašymus išduoti vizą pateikiančių asmens orumą ir neliečiamybę;
  - nediskriminuotų asmenų dėl lyties, rasinės ar etninės kilmės, religijos ar tikėjimo, neįgalumo, amžiaus ar seksualinės orientacijos, ir
  - laikytųsi konfidencialumo reikalavimų, kuriuos turi vykdyti ir išėję iš darbo personalo nariai arba laikinai ar visam laikui nutraukus teisinio dokumento galiojimą;
- c) užtikrina, kad visuomet būtų žinoma bendrovėje dirbančių darbuotojų tapatybė;
- d) įrodo, kad darbuotojai yra neteisti ir turi reikiamos patirties.

C. Vykdomos veiklos patikrinimo atžvilgiu išorės paslaugų teikėjas:

- a) sudaro sąlygas atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) įgaliotiems darbuotojams bet kuriuo metu ir iš anksto nepranešus patekti į išorės paslaugų teikėjo patalpas, visų pirma patikrinimo tikslais;
- b) užtikrina nuotolinės prieigos prie susitikimų organizavimo sistemos galimybę patikrinimo tikslais;
- c) užtikrina atitinkamų stebėsenos metodų taikymą (pvz., bandomųjų prašymų išduoti vizą pateikimas; filmavimas internetinėmis kameromis);
- d) užtikrina galimybę susipažinti su dokumentais, įrodančiais duomenų apsaugos reikalavimų laikymąsi, įskaitant šipareigojimų teikti informaciją, išorės auditą ir reguliarius patikrinimus vietoje;
- e) nedelsdamas praneša atitinkamai (-oms) valstybei (-ėms) narei (-ėms) apie saugumo pažeidimus arba prašymą išduoti vizą pateikiančių asmenų skundus dėl netinkamo duomenų panaudojimo arba neteisėtos priegos prie duomenų, ir derina veiksmus su atitinkama (-omis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis), kad klausimas būtų išspręstas ir besiskundžiantiems prašymą išduoti vizą pateikiantiems asmenims būtų nedelsiant pateiktas paaiškinimas;

D. Bendro pobūdžio reikalavimų atžvilgiu išorės paslaugų teikėjas:

- a) veikia laikydamasis valstybės (-ių) narės (-ių), atsakingos (-ų) už prašymo išduoti vizą tvarkymą, nurodymų;
- b) patvirtina atitinkamas kovos su korupcija priemones (pvz., nuostatas dėl personalo atlyginimo; bendradarbiavimo atrenkant personalo narius užduočiai vykdyti; „keturių akių“ principo; rotacijos principo);
- c) visapusiškai vykdo teisinio dokumento nuostatas, kuriose numatyta sutarties laikino ar galutinio nutraukimo sąlyga, visų pirma pažeidus nustatytas taisykles, ir sąlyga dėl peržiūros, siekiant užtikrinti, kad teisi-niame dokumente būtų pateikti geriausios praktikos pavyzdžiai.“

#### 2 straipsnis

##### Ataskaitų teikimas

Praėjus trejiems metams nuo VIS veikimo pradžios, o vėliau – kas ketverius metus, Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento įgyvendinimo ataskaitą, įskaitant biomet-rinių identifikatorių rinkimo ir naudojimo įgyvendinimą, pasi-

rinkto ICAO standarto tinkamumą, duomenų apsaugos taisyklių laikymąsi, darbo su išorės paslaugų teikėjais patirtį konkrečiai atsižvelgiant į biometrinių duomenų rinkimą, 59 mėnesių taisyklės pirštų antspaudų kopijavimui įgyvendinimą ir prašymų priėmimo bei tvarkymo organizavimą. Ataskaitoje, remiantis VIS reglamento 17 straipsnio 12, 13 ir 14 dalimis ir 50 straipsnio 4 dalimi, turi būti nurodomi atvejai, kai pirštų atspaudų faktiškai nebuvo galima paimti arba nebuvo reikalaujama juos paimti dėl teisinių priežasčių, palyginti su atvejų, kai pirštų atspaudai paimami, skaičiumi. Ataskaitoje nurodoma informacija apie atvejus, kai asmeniui, kurio pirštų atspaudų faktiškai nebuvo galima paimti, viza nebuvo išduota. Su ataskaita prireikus pateikiami atitinkami pasiūlymai dėl šio reglamento pakeitimų.

Pirmojoje ataskaitoje, remiantis Komisijos atsakomybe atlikto tyrimo rezultatais, taip pat nagrinėjama, ar vaikų iki 12 metų pirštų atspaudai yra tikrai patikimi tapatybės nustatymo ir patikrinimo tikslais, visų pirma kaip kintant amžiui kinta pirštų atspaudai.

#### 3 straipsnis

##### Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Remiantis Europos Bendrijos steigimo sutartimi šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

H.-G. PÖTTERING

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas*

P. NEČAS

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 391/2009

2009 m. balandžio 23 d.

dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų

(nauja redakcija)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos, atsižvelgdami į 2009 m. vasario 3 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą <sup>(3)</sup>,

kadangi:

- (1) 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyva 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų <sup>(4)</sup> buvo keletą kartų iš esmės pakeista. Kadangi turi būti padaryti tolesni pakeitimai, siekiant aiškumo ji turėtų būti išdėstyta nauja redakcija.
- (2) Atsižvelgiant į Direktyvos 94/57/EB nuostatų prigimtį, atrodo tinkama jos nuostatas išdėstyti nauja redakcija dviejuose skirtinguose Bendrijos teisės aktuose – Direktyvoje ir Reglamente.
- (3) Laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijos turėtų galėti teikti paslaugas visoje Bendrijoje ir tarpusavyje konku-

ruoti, užtikrindamos vienodą saugumo ir aplinkos apsaugos lygį. Todėl jų veiklai turėtų būti nustatyti ir visoje Bendrijoje taikomi vienodi reikalingi profesiniai standartai.

- (4) Šio tikslo turėtų būti siekiama pasitelkiant priemones, kurios yra atitinkamai susijusios su Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) darbu ir, atitinkamais atvejais, yra juo grindžiamos bei jį papildo. Be to, valstybės narės ir Komisija turėtų skatinti tarptautinio pripažintų organizacijų kodekso vystymą pasitelkiant TJO.
- (5) Reikėtų nustatyti būtiniausias organizacijų pripažinimo kriterijus, siekiant pagerinti laivų saugumą ir užkirti kelią taršai iš jų. Todėl reikėtų sugriežtinti Direktyvoje 94/57/EB nustatytus būtiniausias reikalavimus.
- (6) Pirmą kartą suteikiant pripažinimą toms organizacijoms, kurios siekia gauti įgaliojimus veikti valstybių narių vardu, gali būti įvertinta, kaip jos laikosi šiame reglamente nustatytų būtiniausių kriterijų, ir toks įvertinimas būtų veiksmingesnis, jei jį pagal suderintą tvarką centralizuotai atliks Komisija, bendradarbiaudama su tomis valstybėmis narėmis, kurios prašo suteikti pripažinimą.
- (7) Pripažinimas turėtų būti suteiktas tik atsižvelgiant į organizacijos vykdomos veiklos kokybę ir saugumą. Reikėtų užtikrinti, kad toks pripažinimas visuomet atitiktų tikruosius susijusios organizacijos pajėgumus. Be to, suteikiant pripažinimą, reikėtų atsižvelgti į pripažintų organizacijų teisinio statuso ir įmonių struktūros skirtumus, siekiant užtikrinti, kad būtų vienodai taikomi šiame reglamente nustatyti būtiniausi kriterijai ir kad Bendrijos kontrolė būtų veiksminga. Neatsižvelgiant į įmonės struktūrą, organizacija, kuriai ketinama suteikti pripažinimą, turėtų teikti paslaugas visame pasaulyje, o jos juridiniams asmenims turėtų būti taikoma globalinė solidarioji atsakomybė.
- (8) Šio reglamento įgyvendinimui reikalingas priemonės turėtų būti priimtos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 195.<sup>(2)</sup> OL C 229, 2006 9 22, p. 38.<sup>(3)</sup> 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 74 E, 2008 3 20, p. 632), 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 190E, 2008 7 29, p. 1), 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2009 m. vasario 26 d. Tarybos sprendimas ir 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).<sup>(4)</sup> OL L 319, 1994 12 12, p. 20.<sup>(5)</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

- (9) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus iš dalies keisti šį reglamentą siekiant įtraukti vėlesnius su juo susijusius tarptautinių konvencijų, protokolų, kodeksų ir rezoliucijų pakeitimus, atnaujinti I priede nustatytus būtiniausius kriterijus ir patvirtinti kriterijus, skirtus įvertinti taisyklių bei procedūrų veiksmingumą ir pripažintų organizacijų veiklos, susijusios su jos klasifikuotų laivų saugumo ir taršos iš šių laivų prevencija, rezultatus. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (10) Ypač svarbu, kad pripažintai organizacijai neįvykdžius įsipareigojimų, į tai turėtų būti reaguojama greitai, veiksmingai ir tinkamu būdu. Pirmiausia reikėtų ištaisyti visus trūkumus siekiant iš anksto išvengti galimos grėsmės saugai arba aplinkai. Todėl Komisijai turėtų būti suteikti reikalingi įgaliojimai reikalauti, kad pripažinta organizacija imtųsi būtinų prevencinių ir korekcinų veiksmų, ir taikyti prievartos priemones, tai yra vienkartinės ir reguliariai mokamas baudas. Naudodamasi šiais įgaliojimais Komisija turėtų laikytis pagrindinių teisių ir procedūros metu užtikrinti galimybes organizacijai išreikšti savo nuomonę.
- (11) Laikantis požiūrio, kad šios nuostatos turi būti taikomos visoje Bendrijoje, sprendimas panaikinti šiame reglamente nustatytų įpareigojimų nesilaikančios organizacijos pripažinimą, jei paaiškėja, kad minėtos priemonės neveiksmingos, arba organizacija kelia nepriimtina grėsmę saugumui ar aplinkai, turi būti priimamas Bendrijos lygiu, taigi jį turi priimti Komisija laikydamasi komiteto procedūros.
- (12) Nuolatinė *a posteriori* stebėseną, kaip pripažintos organizacijos laikosi šio reglamento, taip pat bus veiksmingesnė, jei ji bus atliekama centralizuotai ir pagal suderintą tvarką. Todėl tikslinga, kad Komisija kartu su ta valstybe nare, kuri prašo suteikti pripažinimą, būtų įgaliota atlikti šią funkciją Bendrijos vardu.
- (13) Vykdam pripažintų organizacijų veiklos stebėseną, nepaprastai svarbu, kad Komisijos inspektoriai turėtų galimybę patekti į laivus ir gauti laivų dokumentus, nepriklausomai nuo laivo vėliavos, siekdami nustatyti, ar pripažintos organizacijos laikosi būtiniausių šiame reglamente nustatytų kriterijų, taikydamos juos atitinkamoms klasėms priklausantiems laivams.
- (14) Pripažintų organizacijų sugebėjimas greitai nustatyti ir ištaisyti jų taisyklių, procesų ir vidaus kontrolės silpnąsias puses yra ypač svarbus jų tikrinamų ir sertifikuojamų laivų saugumui. Tokį sugebėjimą turėtų sustiprinti kokybės vertinimo ir sertifikavimo subjektas, kuris turėtų būti nepriklausomas nuo komercinių ar politinių interesų, gali pasiūlyti bendrus veiksmus, skirtus nuolatos gerinti visų pripažintų organizacijų veiklą ir užtikrinti veiksmingą bendradarbiavimą su Komisija.
- (15) Pripažintų organizacijų taisyklės ir procedūros yra vienas iš pagrindinių veiksnių gerinant saugumą ir užkertant kelią avarijoms bei taršai. Pripažintos organizacijos inicijavo procesą, po kurio turėtų būti suderintos jų taisyklės ir procedūros. Šį procesą reikėtų skatinti ir remti Bendrijos teisės aktais, kadangi jis turėtų turėti teigiamą poveikį ne tik jūros saugumui, bet ir Europos laivų statybos pramonės konkurencingumui.
- (16) Dabar vyksta pripažintų organizacijų prekybos laivų projektavimo, statybos ir periodinės apžiūros taisyklių derinimo procesas. Todėl įpareigojimas organizacijoms turėti savo taisyklių rinkinį arba įrodyti, kad gali nustatyti savo taisyklės, turėtų būti taikomas atsižvelgiant į derinimo procesą, ir tai neturėtų būti kliūtis pripažintų ar siekiančių būti pripažintomis organizacijų veiklai.
- (17) Pripažintos organizacijos turėtų būti įpareigosios modernizuoti savo techninius standartus ir nuosekliai juos įgyvendinti, kad būtų derinamos saugos taisyklės ir užtikrinamas vienodas tarptautinių taisyklių įgyvendinimas Bendrijoje. Jeigu pripažintų organizacijų techniniai standartai yra vienodi arba labai panašūs, reikėtų apsvarstyti abipusį tam tikrų medžiagų, įrangos ir detalių liudijimų pripažinimą, pasirinkdamos griežčiausius bei reikliausius standartus.
- (18) Nors iš esmės kiekviena pripažinta organizacija turėtų būti laikoma atsakinga išskirtinai tik už jos sertifikuojamas dalis, pripažintų organizacijų ir gamintojų atsakomybė priklausys nuo sutartų sąlygų arba, kitu atveju, nuo kiekvienu atskiru atveju taikomos teisės.
- (19) Kadangi skaidrumas ir suinteresuotųjų šalių keitimasis informacija bei visuomenės teisė gauti informaciją yra pagrindinės avarijų jūroje prevencijos priemonės, pripažintos organizacijos uosto valstybės kontrolės institucijoms turėtų teikti visą teisės aktuose numatytą informaciją apie jų turimų laivų klasei keliamas sąlygas bei užtikrinti galimybę plačiai visuomenei susipažinti su ta informacija.

- (20) Siekiant užkirsti kelią mėginimams pakeisti laivo klasę ir išvengti tais atvejais būtinų remonto darbų, pripažintos organizacijos turėtų keistis visa reikiama informacija apie laivų klasės pakeitimo sąlygas ir, jei reikia, į šį procesą įtraukti vėliavos valstybę.
- (21) Suinteresuotųjų su jūrų laivyba susijusių subjektų, įskaitant laivų stovyklas, įrangos tiekėjus ir laivų savininkus, intelektinės nuosavybės teisių apsauga neturėtų trukdyti atlikti įprastus verslo sandorius ir šioms Šalims tarpusavyje teikti sutartyse nustatytas paslaugas.
- (22) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1406/2002 <sup>(1)</sup> įsteigta Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) turėtų teikti reikalingą pagalbą siekiant užtikrinti, kad būtų taikomas šis reglamentas.
- (23) Kadangi šio reglamento tikslo, t.y. nustatyti priemonės, kurias turi vykdyti Bendrijoje veikiančios organizacijos, atsakingos už laivų tikrinimą, apžiūrą bei sertifikavimą, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl veiksmo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.
- (24) Priemonės, kurių turi laikytis valstybės narės laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų atžvilgiu, yra nustatytos 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/15/EB dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų (nauja redakcija) <sup>(2)</sup>,

#### PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

##### 1 straipsnis

Šiuo reglamentu nustatomos priemonės, kurias turi vykdyti organizacijos, atsakingos už laivų tikrinimą, apžiūrą bei sertifikavimą, taip nustatant jų atitikimą tarptautinėms konvencijoms dėl saugumo jūroje ir jūrų taršos prevencijos, tuo pat metu skatinančios laisvės teikti paslaugas tikslo įgyvendinimą. Tai apima laivų, kuriems taikomos tarptautinės konvencijos, korpuso, mašinų, elektros ir valdymo įrenginių saugumo reikalavimų rengimą ir įgyvendinimą.

<sup>(1)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

<sup>(2)</sup> Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 47.

##### 2 straipsnis

Šiame reglamente vartojamos šios sąvokos:

- a) laivas – laivas, kuriam taikomos tarptautinės konvencijos;
- b) tarptautinės konvencijos – 1974 m. lapkričio 1 d. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS), išskyrus jos priedo XI-2 skyrių, 1966 m. balandžio 5 d. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo ir 1973 m. lapkričio 2 d. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL) kartu su protokolais ir šių konvencijų papildymais bei atitinkamais privalomais visose valstybėse narėse kodeksais, jų naujausia redakcija;
- c) organizacija – juridinis asmuo, jo dukterinės įmonės ir visi kiti jo kontroliuojami subjektai, kurie kartu arba atskirai vykdo šio reglamento taikymo srityje nurodytas užduotis;
- d) kontrolė – taikant c punktą reiškia teises, sutartis ir kitas priemones, kurios teisiškai ar faktiškai atskirai arba derinamos tarpusavyje leidžia daryti sprendžiamąją įtaką teisės subjektui arba leidžia tam subjektui vykdyti šio reglamento taikymo srityje nurodytas užduotis;
- e) pripažinta organizacija – pagal šio reglamento nuostatas pripažinta organizacija;
- f) įgaliojimas – aktas, kuriuo pripažintai organizacijai valstybė narė suteikia įgaliojimus ar perduoda galias;
- g) teisės aktų nustatytas liudijimas – vėliavos valstybės arba jos vardu pagal tarptautines konvencijas išduotas liudijimas;
- h) taisyklės ir procedūros – pripažintos organizacijos reikalavimai, keliama laivų projektavimui, statybai, įrangai, remontui ir apžiūrai;
- i) laivo klasės liudijimas – laivo tinkamumą konkrečiam laivo naudojimui ar eksploatavimui patvirtinantis dokumentas, kurį pagal savo nustatytas ir viešai paskelbtas taisykles ir procedūras išduoda pripažinta organizacija;
- j) vieta – organizacijos registruotos buveinės, centrinės administracijos vieta arba pagrindinė organizacijos veiklos vykdymo vieta.

### 3 straipsnis

1. Norėdamos suteikti įgaliojimą iki tol dar nepripažintai organizacijai, valstybės narės pateikia Komisijai prašymą suteikti pripažinimą bei išsamią informaciją ir įrodymus, kad organizacija atitinka I priede nustatytus būtiniausius kriterijus, taikant reikalavimą bei numatant jos išpareigojimą, kad organizacija laikysis 8 straipsnio 4 dalyje 9, 10 ir 11 straipsnių nuostatų.

2. Komisija kartu su atitinkama valstybe nare, padavusia prašymą, atlieka tų organizacijų, kurias prašoma pripažinti, įvertinimą, siekdama patikrinti, ar organizacijos atitinka 1 dalyje nurodytus reikalavimus ir išpareigoja jų laikytis.

3. Komisija pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą atsisako pripažinti organizacijas, kurios neatitinka 1 dalyje nurodytų reikalavimų arba kurių atžvilgiu manoma, kad, remiantis 14 straipsnyje nustatytais kriterijais, jų veikla kelia nepriimtina grėsmę saugumui ar aplinkai.

### 4 straipsnis

1. Pripažinimą Komisija suteikia pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.

2. Pripažinimas suteikiamas tik toms organizacijoms, kurios atitinka 3 straipsnyje nurodytus reikalavimus.

3. Pripažinimas suteikiamas atitinkamam juridiniam asmeniui, kuris yra visų juridinių asmenų, sudarančių pripažintą organizaciją, patronuojantis subjektas. Pripažinimas suteikiamas visiems juridiniams asmenims, kurie prisideda užtikrinant, kad ta organizacija suteiktų pagrindą jų paslaugoms teikti pasauliniu mastu.

4. Komisija, veikdama pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, atsižvelgdama į atitinkamos organizacijos įrodytus pajėgumus ir žinias, gali apriboti pripažinimą tam tikrų tipų laivų, tam tikro dydžio laivų, tam tikros prekybos arba jų derinių atžvilgiu. Tokiu atveju Komisija išdėsto apribojimo motyvus ir sąlygas, kurias įvykdžius apribojimas panaikinamas arba gali būti išplėstas. Apribojimas bet kuriuo metu gali būti peržiūretas.

5. Komisija parengia ir reguliariai atnaujinama pagal šį straipsnį pripažintų organizacijų sąrašą. Tas sąrašas skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

### 5 straipsnis

Jei Komisija mano, kad pripažinta organizacija neatitinka I priede nustatytų būtiniausių kriterijų arba nesilaiko šiame regla-

mente nurodytų išpareigojimų, arba kad pripažintos organizacijos veikla, užtikrinanti saugumą ir taršos prevenciją, žymiai pablogėjo, ir dėl to kyla nepriimtina grėsmė saugumui ar aplinkai, ji pareikalauja, kad ta pripažinta organizacija imtųsi reikalingų prevencinių ir korekcinų veiksmų ir laikydama nurodytų terminų užtikrintų, kad būtų laikomasi tų būtiniausių kriterijų ir išpareigojimų, visų pirma pašalinant bet kokią galimą grėsmę saugumui ar aplinkai, arba kitaip pašalintų veiklos pablogėjimo priežastis.

Kai saugumui ar aplinkai kyla galima tiesioginė grėsmė, į prevencinius ir korekcinus veiksmus gali būti įtrauktos laikinosios apsaugos priemonės.

Tačiau Komisija visoms valstybėms narėms, suteikusioms įgaliojimą atitinkamai pripažintai organizacijai, iš anksto praneša apie priemones, kurių ketina imtis, tuo nedarydama įtakos skubiam tų priemonių įgyvendinimui.

### 6 straipsnis

1. Be priemonių, kurių buvo imtasi pagal 5 straipsnį, Komisija, pagal 12 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą, gali skirti baudas pripažintai organizacijai:

a) — kurios rimtas ar pakartotinis nesugebėjimas laikytis I priede nustatytų būtiniausių kriterijų arba 8 straipsnio 4 dalyje, 9, 10 ir 11 straipsniuose nustatytų išpareigojimų

arba

— kurios blogėjanti veikla atskleidžia rimtus tos organizacijos struktūros, sistemos, procedūrų ar vidaus kontrolės trūkumus; arba

b) kuri 8 straipsnio 1 dalyje numatyto įvertinimo metu Komisijai sąmoningai pateikė neteisingą, nepakankamą arba klaidinančią informaciją arba kitaip trukdė atlikti tą įvertinimą.

2. Nepažeidžiant 1 dalies, pripažintai organizacijai nesiimant prevencinių ir korekcinų veiksmų, kuriuos įgyvendinti reikalauja Komisija, arba nepagrįstai vėluojant atlikti tokius veiksmus, Komisija tai organizacijai gali skirti reguliariai mokamas baudas tol, kol ji iki galo atliks reikalaujamus veiksmus.

3. 1 ir 2 dalyse nurodytos vienkartinės ir reguliariai mokamos baudos yra atgrasančios, proporcingai atitinkančios atvejo sudėtingumą ir svarstomos pripažintos organizacijos ekonominį pajėgumą, visų pirma atsižvelgiant į saugumui ar aplinkos apsaugai iškilusios grėsmės mastą.



Jos skiriamos tik po to, kai pripažintai organizacijai ir atitinkamoms valstybėms narėms buvo suteikta galimybė pateikti pastabas.

Bendra skirtų vienkartinį ir reguliariai mokamų baudų suma neviršija 5 % bendros vidutinės pripažintos organizacijos apyvartos, gautos per praėjusius trejus veiklos metus iš šio reglamento taikymo srityje nurodytos veiklos.

4. Europos Bendrijų teisingumo teismas turi neribotą jurisdikciją peržiūrėti sprendimus, kuriais Komisija nustatė vienkartinę baudą ar reguliariai mokamą baudą. Jis gali panaikinti, sumažinti arba padidinti paskirtą vienkartinę baudą ar reguliariai mokamą baudą.

#### 7 straipsnis

1. Komisija panaikina pripažinimą organizacijos:

- a) kurios pakartotinis ir rimtas nesugebėjimas laikytis I priede nustatytų būtinausių kriterijų arba šiame reglamente nurodytų jos įpareigojimų kelia nepriimtina grėsmę saugumui ir aplinkai;
- b) kurios pakartotinis ir rimtas nesugebėjimas atlikti veiklos užtikrinant saugumą ir taršos prevenciją kelia nepriimtina grėsmę saugumui ar aplinkai;
- c) kuri Komisijai neleidžia arba nuolatos trukdo atlikti veiklos įvertinimą;
- d) kuri nesumoka 6 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytų vienkartinį ir (arba) reguliariai mokamų baudų; arba
- e) kuri siekia, kad būtų padengtos ar kompensuotos jos išlaidos dėl bet kokių baudų, jai paskirtų pagal 6 straipsnį.

2. Taikydama 1 dalies a ir b punktus, Komisija priima sprendimą remdamasi visa turima informacija, kurią sudaro:

- a) svarstomos pripažintos organizacijos įvertinimo, kurį pagal 8 straipsnio 1 dalį atliko Komisija, rezultatai;
- b) valstybių narių pagal Direktyvos 2009/15/EB 10 straipsnį pateiktos ataskaitos;
- c) pripažintos organizacijos klasifikuotų laivų avarijų analizė;

d) 6 straipsnio 1 dalies a punkte nurodyti pasikartojantys trūkumai;

e) poveikio pripažintos organizacijos klasėje esančiam laivynui mastas; ir

f) neveiksmingas 6 straipsnio 2 dalyje nurodytų priemonių vykdymas.

3. Sprendimą panaikinti pripažinimą savo iniciatyva arba valstybės narės prašymu priima Komisija pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, prieš tai suteikusi svarstomai pripažintai organizacijai galimybę pateikti savo pastabas.

#### 8 straipsnis

1. Komisija kartu su valstybe nare, pateikusia atitinkamą prašymą suteikti pripažinimą, reguliariai, bet ne rečiau kaip kartą per dvejus metus atlieka visų patvirtintų organizacijų patikrinimą, siekdama nustatyti, ar jos laikosi šiame reglamente nurodytų įsipareigojimų ir atitinka I priede nustatytus būtinausius kriterijus. Vertinama tik ta pripažintų organizacijų veikla, kuriai taikomas šis reglamentas.

2. Pasirinkdama vertinamas pripažintas organizacijas, Komisija ypatingą dėmesį skiria pripažintos organizacijos saugumo užtikrinimo ir taršos prevencijos veiklai, duomenims apie avarijas bei pagal Direktyvos 2009/15/EB 10 straipsnį valstybių narių pateiktoms ataskaitoms.

3. Vertinimo metu galima organizuoti apsilankymus pripažintos organizacijos regioniniuose filialuose bei atsitiktinai pasirinktų laivų – eksploatuojamų ir statomų – patikrinimus, siekiant atlikti pripažintos organizacijos veiklos auditą. Tokiais atvejais Komisija praneša valstybei narei, kurioje įsikūrus regioninis filialas. Komisija pateikia valstybėms narėms ataskaitą apie įvertinimo rezultatus.

4. Kiekviena pripažinta organizacija 12 straipsnio 1 dalyje nurodytam Komitetui kasmet pateikia savo kokybės sistemos valdymo apžvalgos rezultatus.

#### 9 straipsnis

1. Pripažintos organizacijos užtikrina, kad Komisija turėtų galimybę gauti informaciją, reikalingą atlikti 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą vertinimą. Šios galimybės negalima apriboti jokiais sutarčių sąlygomis.

2. Sutartyse su laivų savininkais ar operatoriais dėl teisės aktu nustatytų liudijimų arba tam tikros klasės liudijimų išdavimo laivams pripažintos organizacijos užtikrina, kad tokie liudijimai būtų išduodami su sąlyga, kad Šalys neprieštarauja, jog Komisijos inspektoriai galėtų patekti į laivus, vykdydami 8 straipsnio 1 dalies nuostatas.

#### 10 straipsnis

1. Pripažintos organizacijos viena su kita periodiškai konsultuojasi, siekdamos užtikrinti organizacijų naudojamų taisyklių ir procedūrų bei jų įgyvendinimo lygiavertiškumą ir darną. Nepažeisdamos vėliavos valstybių įgaliojimų, jos bendradarbiauja siekdamos nuoseklaus tarptautinių konvencijų aiškinimo. Pripažintos organizacijos tam tikrais atvejais susitaria dėl techninių ir procedūrinių sąlygų, pagal kurias jos pripažins viena kitos medžiagos, įrangos ir detalių klasės liudijimus remdamosi lygiaverčiais standartais, pasirinkdamos griežčiausius bei reikliausius standartus.

Jeigu dėl svarbių, su saugumu susijusių priežasčių negalima susitarti dėl abipusio pripažinimo, pripažintos organizacijos aiškiai išdėsto tas priežastis.

Kai pripažinta organizacija patikrinimu ar kitaip įsitikina, kad medžiaga, įrangos dalis ar detalė neatitinka liudijimo, ta organizacija gali atsisakyti suteikti įgaliojimą naudoti tą medžiagą, įrangos dalį ar detalę laive. Pripažinta organizacija nedelsdama praneša kitoms pripažintoms organizacijoms, nurodydama atsisakymo priežastis.

Pripažintos organizacijos klasifikavimo tikslais pripažįsta jūrinių įrenginių, pažymėtų rato ženklų, liudijimus pagal 1996 m. gruodžio 20 d. Tarybos direktyvą 96/98/EB dėl laivo įrenginių <sup>(1)</sup>.

Jos Komisijai ir valstybėms narėms periodiškai teikia ataskaitas apie esminę pažangą, pasiektą tobulinant standartus ir medžiagų, įrangos ir detalių liudijimų abipusį pripažinimą.

2. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai iki 2014 m. birželio 17 d. pateikia nepriklausomu tyrimu pagrįstą ataskaitą apie pasiektą taisyklių ir procedūrų suderinimo lygį bei apie medžiagų, įrangos ir detalių liudijimų abipusį pripažinimą.

3. Pripažintos organizacijos bendradarbiauja su uosto valstybės kontroliuojančiomis administracijomis dėl reikalų, susijusių su organizacijų tvarkomos klasės laivu, visų pirma kad būtų lengviau pašalinami trūkumai, apie kuriuos pranešta, ar kiti neatitikimai.

4. Pripažintos organizacijos pateikia visų valstybių narių administracijoms, suteikusioms kokius nors Direktyvos 2009/15/EB 3 straipsnyje nurodytus įgaliojimus, ir Komisijai visą reikiamą informaciją apie jų klasifikuotus laivus, pervedimus, pakeitimus, laikino klasės sustabdymo ir klasės panaikinimo atvejus nepriklausomai nuo vėliavos, su kuria plaukioja tie laivai.

Informacija apie pervedimus, pakeitimus, laikino klasės sustabdymo ir klasės panaikinimo atvejus, įskaitant informaciją apie visas apžiūras, kurių terminas yra praėjęs, rekomendacijas, kurių terminas yra pasibaigęs, klasės sąlygas, eksploatavimo sąlygas ar jų klasifikuotiems laivams pritaikytus eksploatavimo apribojimus, nepriklausomai nuo vėliavos, su kuria jie plaukioja, elektroninėmis priemonėmis perduodama į bendrą patikrinimų duomenų bazę, kuria naudojasi valstybės narės įgyvendindamos 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės <sup>(2)</sup>, tuo pačiu metu, kai ji įtraukiama į pripažintos organizacijos sistemas, bet jokia būdu ne vėliau nei per 72 valandas po to, kai laikantis įsipareigojimo reikia pranešti informaciją. Ši informacija, išskyrus klasės, kurios terminai nėra pasibaigę, rekomendacijas ir sąlygas, skelbiama tų pripažintų organizacijų interneto svetainėse.

5. Nepriklausomai nuo laivo vėliavos, pripažintos organizacijos neišduoda teisės aktais numatyto liudijimo laivui, kurio klasė panaikinta arba yra keičiama dėl saugumo, pirmiau nesuteikusi galimybės vėliavos valstybės kompetentingai administracijai per priimtina laiką pateikti savo nuomonę dėl to, ar reikia atlikti išsamų laivo patikrinimą.

6. Perduodant vienos pripažintos organizacijos klasę kitai, perduodančioji organizacija nepagrįstai nedelsdama pateikia priimančiai organizacijai visą laivo istorijos bylą ir informuoja ją visų pirma apie:

- a) bet kokias apžiūras, kurių terminas yra praėjęs;
- b) bet kokias rekomendacijas, kurių terminas yra pasibaigęs ir klasės sąlygas;
- c) laivui taikomas eksploatavimo sąlygas, ir
- d) laivui taikomus eksploatavimo apribojimus.

Priimančioji organizacija naują laivo liudijimą gali išduoti tik tinkamai atlikusi visas apžiūras, kurių terminas yra praėjęs, ir perduodančiosios organizacijos nurodyta tvarka įvykdžiusi laivo atžvilgiu anksčiau pateiktas rekomendacijas ar klasės sąlygas, kurių terminas yra pasibaigęs.

Prieš išduodama liudijimus, priimančioji organizacija turi pranešti perduodančiajai organizacijai liudijimų išdavimo datą bei informuoti ją apie tą datą, vietą ir veiksmus, kurių buvo imtasi, siekiant atlikti visas apžiūras, kurių terminas yra praėjęs, bei įvykdyti visas rekomendacijas ir sąlygas, kurių terminas yra pasibaigęs.

<sup>(1)</sup> OL L 46, 1997 2 17, p. 25.

<sup>(2)</sup> Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 57.

Pripažintos organizacijos nustato ir įgyvendina atitinkamus bendrus reikalavimus, skirtus atvejams, kai pervedama klasė, jeigu būtinos specialios atsargumo priemonės. Tokie atvejai – tai bent jau atvejai, kai pervedama laivų, eksploatuojamų 15 ar daugiau metų, klasė ir kai pervedama iš nepripažintos organizacijos pripažintai organizacijai.

Pripažintos organizacijos bendradarbiauja tarpusavyje, siekdamos tinkamai įgyvendinti šios dalies nuostatas.

#### 11 straipsnis

1. Pripažintos organizacijos ne vėliau kaip iki 2011 m. birželio 17 d. sukuria ir prižiūri nepriklausomą kokybės vertinimo ir sertifikavimo subjektą, laikydamosi taikomų tarptautinių kokybės standartų; atitinkamos profesinės asociacijos, dirbančios laivybos pramonės srityje, gali dalyvauti jo veikloje konsultantų teisėmis.

2. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo subjektas atlieka šias funkcijas:

- a) dažnai ir reguliariai vertina pripažintų organizacijų kokybės valdymo sistemas laikydamasis kokybės standarto ISO 9001 kriterijų;
- b) išduoda kokybės valdymo sistemų liudijimus pripažintoms organizacijoms, įskaitant organizacijas, kurias pripažinti paprašyta pagal 3 straipsnį;
- c) skelbia tarptautiniu lygmeniu pripažintų kokybės valdymo standartų išaiškinimus, visų pirma siekdamas, kad būtų atsižvelgta į specifines pripažintų organizacijų pobūdžio ir įsipareigojimų ypatybes; ir
- d) priima atskiras ir bendras rekomendacijas, siekdamas tobulinti pripažintų organizacijų procesus ir vidinius kontrolės mechanizmus.

3. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo subjektui užtikrinama reikalinga kompetencija ir įgaliojimai, kad jis galėtų veikti nepriklausomai nuo pripažintų organizacijų; jis turi reikalingas priemones veiksmingai ir labai profesionaliai atlikti savo pareigas, apsaugant jas atliekančių asmenų nepriklausomumą. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo sistema nusistatys savo darbo metodus ir darbo tvarkos taisykles.

4. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo subjektas gali prašyti kitų išorinių kokybės vertinimo subjektų paramos.

5. Kokybės vertinimo ir sertifikavimo subjektas suteikia suinteresuotoms šalims, įskaitant vėliavos valstybes ir Komisiją, visą informaciją apie savo metų darbo planą, taip pat apie išvadas ir rekomendacijas, ypač susidarius tokioms situacijoms, kai gali kilti grėsmė saugumui.

6. Komisija periodiškai vertina kokybės vertinimo ir sertifikavimo subjektą.

7. Komisija praneša valstybėms narėms įvertinimo rezultatus ir tolesnius veiksmus.

#### 12 straipsnis

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2099/2002 <sup>(1)</sup>.

2. Kai yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

3. Kai yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

4. Kai yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

#### 13 straipsnis

1. Neišplečiant šio reglamento taikymo srities, ją galima iš dalies pakeisti tam, kad I priede nustatyti būtiniausi kriterijai būtų atnaujinti atsižvelgiant visų pirma į atitinkamus TJO sprendimus.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, tvirtinamos pagal 12 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

2. Šio reglamento 2 straipsnio b punkte apibrėžtų tarptautinių konvencijų pakeitimai gali būti pašalinti iš šio reglamento taikymo srities remiantis Reglamento (EB) Nr. 2099/2002 5 straipsniu.

<sup>(1)</sup> OL L 324, 2002 11 29, p. 1.

#### 14 straipsnis

1. Komisija patvirtina ir paskelbia:

- a) kriterijus, skirtus įvertinti taisyklių ir procedūrų veiksmingumą, taip pat pripažintų organizacijų veiklą užtikrinant jos klasifikuotų laivų saugumą ir taršos iš šių laivų prevenciją, visų pirma atsižvelgiant į duomenis, sukauptus pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą dėl uosto valstybės kontrolės ir (arba) kita panašia tvarka; ir
- b) kriterijus, pagal kuriuos galėtų nustatyti, kada tokia veikla taptų nepriimtina grėsme saugumui arba aplinkai, ir kuriuose gali būti atsižvelgiama į konkrečias mažesnes arba labai specializuotas organizacijas veikiančias aplinkybes.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas jį papildant, tvirtinamos pagal 12 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

2. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas jį papildant, susijusios su 6 straipsnio ir, atitinkamai atvejais, 7 straipsnio įgyvendinimu, tvirtinamos pagal 12 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

3. Nepažeisdama nuostatos dėl nedelsiant pradedamų taikyti I priede nustatytų būtiniausių kriterijų ir pagal 12 straipsnio 4 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, Komisija gali patvirtinti jų aiškinimo taisykles bei gali apsvarstyti galimybę nustatyti I priedo A dalies 3 punkte numatytų bendrųjų būtiniausių kriterijų tikslus.

#### 15 straipsnis

1. Šios reglamento įsigaliojimo metu pripažinimą pagal Direktyvą 94/57/EB gavusios organizacijos išlaiko pripažinimą, laikantis 2 dalies nuostatų.

2. Nepažeisdama 5 ir 7 straipsnių, Komisija persvarsto visus pagal Direktyvą 94/57/EB suteiktus apribotus pripažinimus pagal šio reglamento 4 straipsnio 3 dalį ne vėliau kaip iki 2010 m. birželio 17 d., siekdama pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą nuspręsti, ar vieni apribojimai turi būti pakeisti kitais, ar panaikinti. Apribojimai taikomi tol, kol Komisija priima sprendimą.

#### 16 straipsnis

Pagal 8 straipsnio 1 dalį atlikdama įvertinimą, Komisija patikrina, kad pripažinimo turėtojas organizacijos struktūroje būtų atitinkamas juridinis asmuo, kuriam taikomos šio reglamento nuostatos. Jeigu yra kitaip, Komisija priima sprendimą, iš dalies pakeičiantį tą pripažinimą.

Jeigu Komisija iš dalies pakeičia pripažinimą, valstybės narės, atsižvelgdamos į tokį pakeitimą, pritaiko savo susitarimus su šia organizacija.

#### 17 straipsnis

Komisija kas dvejus metus informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą apie šios direktyvos įgyvendinimą.

#### 18 straipsnis

Nuorodos Bendrijos ir nacionalinėje teisėje į Direktyvą 94/57/EB prirėkus laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal II priede pateiktą koreliacinę lentelę.

#### 19 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

*Europos Parlamento vardu*  
Pirmininkas  
H.-G. PÖTTERING

*Tarybos vardu*  
Pirmininkas  
P. NEČAS

## I PRIEDAS

**ORGANIZACIJOMS TAIKOMI BŪTINIAUSI KRITERIJAI SIEKIANT ĮGYTI AR IŠSAUGOTI BENDRIJOS PRIPAŽINIMĄ****(nurodyti 3 straipsnyje)**

## A. BENDRIEJI BŪTINIAUSI KRITERIJAI

1. Pripažinta organizacija privalo turėti juridinio asmens statusą valstybėje, kurioje ji įsikūrusi. Jos atskaitomybę tvirtina nepriklausomi auditoriai.
2. Pripažinta organizacija privalo sugebėti dokumentais pagrįsti didelę patirtį, įgytą vertinant prekybos laivų projektus ir konstrukcijas.
3. Pripažintoje organizacijoje visada privalo būti pakankamas vadovaujančio, techninio ir tyrimus atliekančio personalo kiekis, atitinkantis tos klasės laivyno dydį, sudėtį ir organizacijos darbą statant laivus ir keičiant jų paskirtį. Pripažinta organizacija, kai reikia ir jei reikia, privalo galėti skirti priemones ir personalą į bet kokią darbo vietą atitinkamam darbui atlikti pagal 6 ir 7 punktų bendruosius būtiniausius kriterijus ir pagal B dalies specialiuosius būtiniausius kriterijus.
4. Pripažinta organizacija privalo turėti ir taikyti savo išsamių taisyklių rinkinius ir procedūras arba įrodyti galinti nustatyti ir taikyti šias taisykles, skirtas prekybos laivų projektavimui, statybai ir periodinei apžiūrai, kurios atitiktų tarptautiniu lygiu pripažintus standartus. Jos privalo būti paskelbtos, nuolatos atnaujinamos ir tobulinamos, panaudojant mokslinių tyrimų ir plėtros programas.
5. Pripažinta organizacija privalo kiekvienais metais skelbti arba visuomenei prieinamoje elektroninėje duomenų bazėje tvarkyti savo laivų registrą.
6. Pripažinta organizacija neprivalo būti valdoma laivų savininkų ar laivų statytojų, arba kitų asmenų, kurių komercinė veikla būtų susijusi su laivų statymu, įrengimu, remontu ar eksploatavimu. Pripažintos organizacijos pajamos iš esmės neprivalo priklausyti nuo vienos komercinės įmonės. Pripažinta organizacija negali imtis tam tikros klasės arba teisės aktų numatytų darbų, jei ji yra susijusi su laivo savininku ar operatoriumi arba jei turi su juo verslo, asmeninių ar giminystės ryšių. Ši nuostata taip pat taikoma pripažintoje organizacijoje dirbantiems apžiūrą atliekantiems pareigūnams.
7. Pripažinta organizacija privalo vadovautis TJO Rezoliucijos A.789(19) dėl administracijos vardu veikiančių pripažintų organizacijų tikrinimo ir sertifikavimo funkcijų specifikacijų priedo nuostatomis tiek, kiek jos susijusios su šio reglamento taikymo sričiai priklausančiais klausimais.

## B. KONKRETŪS BŪTINIAUSI KRITERIJAI

1. Pripažinta organizacija privalo veikti visame pasaulyje, skirdama tik savo apžiūrą atliekančius pareigūnus arba išskirtiniais ir pagrįstais atvejais – kitų pripažintų organizacijų apžiūrą atliekančius pareigūnus.
2. Pripažintos organizacijos veiklą privalo reglamentuoti etikos kodeksas.
3. Pripažinta organizacija privalo būti valdoma ir administruojama taip, kad būtų užtikrinamas administracijos reikalaujamos informacijos konfidencialumas.
4. Pripažinta organizacija privalo teikti reikalingą informaciją administracijai, Komisijai ir suinteresuotosioms šalims.

5. Pripažinta organizacija, jos apžiūrą atliekantys pareigūnai ir techniniai darbuotojai atlieka savo darbą jokia būdu nepažeisdami laivų statyklų, įrangos tiekėjų ir laivų savininkų intelektinės nuosavybės teisių, įskaitant patentus, licencijas, pažangią patirtį ar kitos rūšies žinias, kurių naudojimas yra teisiškai saugomas tarptautiniu, Bendrijos ar nacionaliniu lygiu; jokiais aplinkybėmis ir nepažeisdami valstybių narių ir Komisijos vertinimo įgaliojimų, visų pirma pagal 9 straipsnį, pripažinta organizacija ar jos samdomi apžiūrą atliekantys pareigūnai ir techniniai darbuotojai negali perduoti ar atskleisti komerciniu požiūriu svarbių duomenų, kurie buvo gauti jiems inspektuojant, tikrinant ir stebint statomus ar remontuojamus laivus.
6. Pripažintos organizacijos vadovybė privalo apibrėžti ir dokumentais pagrįsti savo politiką ir tikslus bei įsipareigojimus dėl kokybės ir užtikrinti, kad ta politika būtų suprantama, įgyvendinama ir jos būtų laikomasi visais pripažintos organizacijos lygiais. Pripažintos organizacijos politika privalo būti pagrįsta saugumo užtikrinimo ir taršos prevencijos veiklos uždaviniais ir rodikliais.
7. Pripažinta organizacija privalo užtikrinti, kad:
  - a) jos taisyklės ir procedūros yra parengtos ir jų laikomasi pagal tam tikrą sistemą;
  - b) jos taisyklių ir procedūrų yra laikomasi ir yra sukurta paslaugų kokybės vertinimo tų taisyklių ir procedūrų požiūriu vidinė sistema;
  - c) teisės aktų numatyto darbo, kurį atlikti pripažinta organizacija yra įgaliota, reikalavimų yra laikomasi ir yra sukurta paslaugų kokybės vertinimo vidinė sistema, prižiūrėti, kaip laikomasi tarptautinių konvencijų;
  - d) darbuotojų, nuo kurių darbo priklauso pripažintos organizacijos paslaugų kokybė, atsakomybė, įgaliojimai ir tarpusavio ryšiai yra apibrėžti ir pagrįsti dokumentais;
  - e) visi darbai atliekami esant kontroliuojamoms sąlygoms;
  - f) yra sukurta priežiūros funkcijas atliekanti sistema, skirta prižiūrėti pripažintos organizacijos samdomų apžiūrą atliekančių pareigūnų bei techninio ir administracijos personalo veiksmus ir darbą;
  - g) apžiūrą atliekantys pareigūnai yra išsamiai susipažinę su tuo laivų tipu, kuriam priklauso jų tikrinamas laivas, tiek, kiek tai reikalinga konkrečiai apžiūrai atlikti, taip pat su atitinkamais keliamais reikalavimais;
  - h) įdiegta apžiūrą atliekančių pareigūnų kvalifikacijos kėlimo ir nuolatinė jų žinių atnaujinimo sistema;
  - i) daromi įrašai, liudijantys, kad dalykams, kuriuos apima teikiamos paslaugos, jau taikomi nustatyti standartai ir egzistuoja veiksmingai funkcionuojanti kokybės sistema;
  - j) visuose padaliniuose veikia visuotinė planinių ir dokumentais patvirtintų kokybės užtikrinimo veiklos vidaus audito sistema;
  - k) teisės aktų numatytos apžiūros ir patikrinimai, kuriuos reikalauja atlikti Apžiūros ir sertifikavimo suderinta sistema, ir kurias pripažinta organizacija yra įgaliota atlikti, organizuojamos pagal TJO Rezoliucijos A.948(23) dėl rekomendacijų, atliekant apžiūras pagal Apžiūros ir sertifikavimo suderintą sistemą, priedo ir priedėlio reikalavimus;
  - l) yra aiškus atsakomybės ir kontrolės pasidalijimas tarp pripažintos organizacijos centrinės buveinės ir regioninių filialų bei tarp pripažintų organizacijų ir jų apžiūrą atliekančių pareigūnų.

8. Pripažinta organizacija privalo būti parengusi, įgyvendinusi ir naudotis veiksminga vidine kokybės sistema, pagrįsta atitinkamomis tarptautiniu lygiu pripažintų standartų dalimis, atitinkančia EN ISO/IEC 17020:2004 (patikrinimo institucijos) ir EN ISO 9001:2000 (kokybės valdymo sistemos, reikalavimai), pagal 11 straipsnio 1 dalyje nurodyto kokybės vertinimo ir sertifikavimo subjekto patvirtintą išaiškinimą.
  9. Pripažintos organizacijos taisyklės ir procedūros privalo būti įgyvendinamos taip, kad organizacija, remdamasi savo tiesioginėmis žiniomis ir nuomone, galėtų patikimai ir objektyviai patvirtinti, kad atitinkami laivai yra saugūs, išduodama klasės liudijimus, pagal kuriuos gali būti išduodami teisės aktų numatyti liudijimai.
  10. Pripažinta organizacija privalo turėti visus reikalingus išteklius, (pasitelkiant kvalifikuotus profesionalius darbuotojus ir laikantis TJO Rezoliucijos A.913(22) dėl Tarptautinio saugos valdymo (ISM) kodekso įgyvendinimo rekomendacijų administracijoms priedo nuostatų), kad galėtų atlikti saugumo kokybės sistemos taikymo ir priežiūros įvertinimą tiek krante, tiek laivuose, kuriuos siekiama sertifikuoti.
  11. Pripažinta organizacija turi leisti, kad tobulinant jos taisykles ir procedūras dalyvautų administracijos ar kitų suinteresuotų šalių atstovai.
-

## II PRIEDAS

## Koreliacinė lentelė

| Direktyva 94/57/EBC                    | Direktyva 2009/15/EB                              | Šis reglamentas                        |
|--|---|--|
| 1 straipsnis                           | 1 straipsnis                                      | 1 straipsnis                           |
| 2 straipsnio a punktas                 | 2 straipsnio a punktas                            | 2 straipsnio a punktas                 |
| 2 straipsnio b punktas                 | 2 straipsnio b punktas                            | —                                      |
| 2 straipsnio c punktas                 | 2 straipsnio c punktas                            | —                                      |
| 2 straipsnio d punktas                 | 2 straipsnio d punktas                            | 2 straipsnio b punktas                 |
| 2 straipsnio e punktas                 | 2 straipsnio e punktas                            | 2 straipsnio c punktas                 |
| —                                      | 2 straipsnio f punktas                            | 2 straipsnio d punktas                 |
| 2 straipsnio f punktas                 | 2 straipsnio g punktas                            | 2 straipsnio e punktas                 |
| 2 straipsnio g punktas                 | 2 straipsnio h punktas                            | 2 straipsnio f punktas                 |
| 2 straipsnio h punktas                 | 2 straipsnio i punktas                            | 2 straipsnio g punktas                 |
| 2 straipsnio i punktas                 | 2 straipsnio k punktas                            | 2 straipsnio i punktas                 |
| —                                      | 2 straipsnio j punktas                            | 2 straipsnio h punktas                 |
| 2 straipsnio j punktas                 | 2 straipsnio l punktas                            | —                                      |
| 2 straipsnio k punktas                 | —   | 2 straipsnio j punktas                 |
| 3 straipsnis                           | 3 straipsnis                                      | —                                      |
| 4 straipsnio 1 dalies pirmas sakiny    | —   | 3 straipsnio 1 dalis                   |
| 4 straipsnio 1 dalies antras sakiny    | —   | 3 straipsnio 2 dalis                   |
| 4 straipsnio 1 dalies trečias sakiny   | —   | —                                      |
| 4 straipsnio 1 dalies ketvirtas sakiny | —   | 4 straipsnio 1 dalis                   |
| —                                      | —   | 3 straipsnio 3 dalis                   |
| —                                      | —   | 4 straipsnio 2, 3, 4 dalys             |
| —                                      | —   | 5 straipsnis                           |
| —                                      | —   | 6 straipsnis                           |
| —                                      | —   | 7 straipsnis                           |
| 5 straipsnio 1 dalis                   | 4 straipsnio 1 dalis                              | —                                      |
| 5 straipsnio 3 dalis                   | 4 straipsnio 2 dalis                              | —                                      |
| 6 straipsnio 1, 2, 3, 4 dalys          | 5 straipsnio 1, 2, 3, 4 dalys                     | —                                      |
| 6 straipsnio 5 dalis                   | —   | —                                      |
| 7 straipsnis                           | 6 straipsnis                                      | 12 straipsnis                          |
| 8 straipsnio 1 dalies pirma įtrauka    | 7 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punktas | —                                      |
| 8 straipsnio 1 dalies antra įtrauka    | —   | 13 straipsnio 1 dalis                  |
| 8 straipsnio 1 dalies trečia įtrauka   | 7 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos b punktas | —                                      |
| —                                      | 7 straipsnio 1 dalies antra pastraipa             | 13 straipsnio 1 dalies antra pastraipa |
| 8 straipsnio 2 dalis                   | 7 straipsnio 2 dalis                              | —                                      |
| 8 straipsnio 2 dalies antra pastraipa  | —   | 13 straipsnio 2 dalis                  |



| Direktyva 94/57/EBC                                      | Direktyva 2009/15/EB       | Šis reglamentas  |
|--|----------------------------|--|
| 9 straipsnio 1 dalis                                     | —                          | —  |
| 9 straipsnio 2 dalis                                     | —                          | —  |
| 10 straipsnio 1 dalies įvardiniai žodžiai                | 8 straipsnis               | —  |
| 10 straipsnio 1 dalies a, b, c punktai bei 2, 3, 4 dalys | —                          | —  |
| 11 straipsnio 1 ir 2 dalys                               | 9 straipsnio 1 ir 2 dalys  | —  |
| 11 straipsnio 3 ir 4 dalys                               | —                          | 8 straipsnio 1 ir 2 dalys                                      |
| 12 straipsnis  | 10 straipsnis              | —  |
| 13 straipsnis  | —                          | —  |
| 14 straipsnis  | 11 straipsnio 1 ir 2 dalys | —  |
| —  | 11 straipsnio 3 dalis      | —  |
| —  | 12 straipsnis              | —  |
| —  |                            | 9 straipsnis   |
| 15 straipsnio 1 dalis                                    |                            | 10 straipsnio 1 ir 2 dalys                                     |
| 15 straipsnio 2 dalis                                    |                            | 10 straipsnio 3 dalis  |
| 15 straipsnio 3 dalis                                    | —                          | 10 straipsnio 4 dalis  |
| 15 straipsnio 4 dalis                                    |                            | 10 straipsnio 5 dalis  |
| 15 straipsnio 5 dalis                                    |                            | 10 straipsnio 6 dalies pirma, antra, trečia, penkta pastraipos |
| —  |                            | 10 straipsnio 6 dalies ketvirta pastraipa                      |
| 16 straipsnis  | 13 straipsnis              | —  |
| 17 straipsnis  | 16 straipsnis              | —  |
| —  | 14 straipsnis              | —  |
| —  | 15 straipsnis              | —  |
|  |                            | 11 straipsnis  |
|  |                            | 14 straipsnis  |
|  |                            | 15 straipsnis  |
|  |                            | 16 straipsnis  |
|  |                            | 17 straipsnis  |
|  |                            | 18 straipsnis  |
|  |                            | 19 straipsnis  |
| Priedas  |                            | I priedas  |
|  | I priedas                  |  |
|  | II priedas                 | II priedas   |

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 392/2009

2009 m. balandžio 23 d.

## dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės avarijų atveju

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos <sup>(3)</sup>, atsižvelgdami į 2009 m. vasario 3 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą,

kadangi:

- (1) Pagal bendrą transporto politiką reikia priimti papildomas priemones jūrų transporto saugai užtikrinti. Šios priemonės turėtų apimti atsakomybės už keleiviams padarytą žalą taisykles, nes yra svarbu į jūrų laivų avarijas patekusiems keleiviams užtikrinti deramą kompensacijos lygį.
- (2) 2002 m. lapkričio 1 d. Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) sistemoje buvo priimtas 1974 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 2002 m. protokolas. Bendrija ir jos valstybės narės šiuo metu sprendžia, ar prisijungti prie to protokolo ar jį ratifikuoti. Bet kuriuo atveju į šį reglamentą įtrauktos jo nuostatos turėtų būti taikomos Bendrijai nuo ne vėliau kaip 2012 m. gruodžio 31 d.

(3) 1974 m. Atėnų konvencija dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra, su pakeitimais, padarytais 2002 m. protokolu (Atėnų konvencija), taikoma tik tarptautiniam transportui. Jūrų transporto paslaugų vidaus rinkoje nacionalinio ir tarptautinio transporto atskyrimas buvo panaikintas; todėl Bendrijoje tikslinga užtikrinti vienodą atsakomybės lygį ir jos pobūdį tarptautinio ir nacionalinio transporto srityse.

(4) Atėnų konvencijoje nustatytos draudimo sutartys turi atitikti laivų savininkų ir draudimo įmonių finansinius išteklius. Laivų savininkai turi turėti galimybę tvarkyti savo draudimo sutartis taip, kad jos būtų jiems ekonomiškai priimtinos, ir visų pirma mažų laivybos įmonių, kurios teikia nacionalinio transporto paslaugas, atveju būtina atsižvelgti į jų veiklos sezoniškumą. Todėl sudarant draudimo sutartis pagal šį reglamentą turėtų būti atsižvelgiama į skirtingų klasių laivus.

(5) Tikslinga įpareigoti vežėją atlikti išankstinį mokėjimą keleivio mirties arba kūno sužalojimo atveju, tačiau išankstinis mokėjimas nereiškia, kad pripažįstama atsakomybė.

(6) Prieš kelionę arba, jei tai neįmanoma, vėliausiai išvykstant, keleiviams turėtų būti suteikiama tinkama informacija apie jų teises.

(7) TJO teisės komitetas 2006 m. spalio 19 d. priėmė TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo išlygą ir gaires (TJO gairės), siekiant išspręsti kai kuriuos Atėnų konvencijos klausimus, pavyzdžiui, visų pirma kompensaciją už žalą, susijusią su terorizmu. Todėl TJO gairės gali būti laikomos *lex specialis*.

(8) Į šį reglamentą įtraukiamos TJO gairių dalys ir jos tampa privalomos. Tuo tikslu kai TJO gairių nuostatose vartojamas veiksmažodis „turėtų“ visų pirma turėtų būti suprantamas kaip „turi“.

(9) Atėnų konvencijos (I priedas) ir TJO gairių (II priedas) nuostatos turėtų būti aiškinamos, *mutatis mutandis*, atsižvelgiant į Bendrijos teisės aktus.

<sup>(1)</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

<sup>(2)</sup> OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

<sup>(3)</sup> 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 74 E, 2008 3 20, p. 562), 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 190 E, 2008 7 29, p. 17), 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2009 m. vasario 26 d. Tarybos sprendimas ir 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

- (10) Šiame reglamente numatyta atsakomybės sistema turėtų būti laipsniškai pradėta taikyti skirtingų klasių laivams, kaip nustatyta 1998 m. kovo 17 d. Tarybos direktyvos 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų <sup>(1)</sup> 4 straipsnyje. Turėtų būti atsižvelgta į poveikį bilietų kainoms bei rinkos gebėjimą už prieinamą kainą gauti reikalaujamo lygio draudimą pagal keleivių teisių stiprinimo politikos pagrindus ir kai kurio transporto sezoninį pobūdį.
- (11) Klausimai, kuriems taikomi Atėnų konvencijos 17 ir 17a straipsniai, tenka Bendrijos išimtinai kompetencijai, jei tie straipsniai turi įtakos 2000 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 44/2001 dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose pripažinimo ir vykdymo <sup>(2)</sup> nustatytoms taisyklėms. Tuo požiūriu šios dvi nuostatos sudarys Bendrijos teisinės sistemos dalį Bendrijai prisijungus prie Atėnų konvencijos.
- (12) Šiame reglamente frazė „arba yra joje įregistruotas“ turėtų būti aiškinama taip, kad kalbant apie laivo be įgulos frachtavimo registravimą vėliavos valstybė reikštų valstybę narę arba Atėnų konvencijos Susitariančiąją Šalį. Valstybės narės ir Komisija turėtų imtis būtinų veiksmų, kad paragintų TJO parengti gaires dėl laivo be įgulos frachtuotojo registravimo sąvokos.
- (13) Šiame reglamente frazė „judėjimo įranga“ turėtų būti aiškinama taip, kad nereikštų nei bagažo, nei transporto priemonių pagal Atėnų konvencijos 8 straipsnį.
- (14) Šio reglamento įgyvendinimui būtinos priemonės turėtų būti tvirtinamos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojamą jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką <sup>(3)</sup>.
- (15) Visų pirma Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai iš dalies pakeisti šį reglamentą tam, kad būtų galima įtraukti vėlesnius su juo susijusių tarptautinių konvencijų, protokolų, kodeksų ir rezoliucijų pakeitimus. Kadangi tos priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti tvirtinamos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje nustatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (16) Europos jūrų saugumo agentūra, įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1406/2002 <sup>(4)</sup>,
- turėtų padėti Komisijai rengiant pažangos ataskaitą dėl šio reglamente nustatytų taisyklių veikimo.
- (17) Nacionalinės valdžios institucijos, ypač uostų vadovybė, atlieka esminį ir labai svarbų vaidmenį nustatant ir valdant įvairaus pobūdžio pavojus, susijusius su jūrų saugumu.
- (18) Valstybės narės savo 2008 m. spalio 9 d. pareiškime dėl jūrų saugumo išsipareigojo ne vėliau kaip 2012 m. sausio 1 d. sutikti laikytis 1976 m. Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo su pakeitimais, padarytais 1996 m. protokolu. Valstybės narės gali pasinaudoti tos Konvencijos 15 straipsnio 3a dalyje numatyta galimybe šio reglamento konkrečiomis nuostatomis reglamentuoti keleiviams taikytinos atsakomybės ribojimo sistemą.
- (19) Kadangi šio reglamento tikslo, t. y. sukurti bendrą taisyklių, reglamentuojančių vežėjų jūra ir jų keleivių teises avarijos atveju, rinkinį, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl jo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

#### 1 straipsnis

#### Dalykas

1. Šiuo reglamentu nustatomas Bendrijos režimas, susijęs su atsakomybe ir draudimu vežant keleivius jūra, kaip nustatyta atitinkamose tokių dokumentų nuostatose:

a) 1974 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra su pakeitimais, padarytais 2002 m. protokolu (Atėnų konvencija), nuostatos, kaip išdėstyta I priede; ir

b) TJO teisės komiteto 2006 m. spalio 19 d. priimtų TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo išlygos ir gairių (TJO gairės) nuostatos, kaip išdėstyta II priede.

<sup>(1)</sup> OL L 144, 1998 5 15, p. 1.

<sup>(2)</sup> OL L 12, 2001 1 16, p. 1.

<sup>(3)</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

<sup>(4)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

2. Be to, šiuo reglamentu tos nuostatos pradedamos taikyti keleivių vežimui jūra vienoje valstybėje narėje laivais, kurie priskirti A ir B klasėms pagal Direktyvos 98/18/EB 4 straipsnį, ir nustatomi tam tikri papildomi reikalavimai.

3. Ne vėliau kaip 2013 m. birželio 30 d. Komisija, jei tai tinkama, pateikia pasiūlymą dėl teisės akto, kuriuo šis reglamentas, *inter alia*, pradedamas taikyti laivams, kurie priskirti C ir D klasėms pagal Direktyvos 98/18/EB 4 straipsnį.

#### 2 straipsnis

##### Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas tarptautiniam vežimui, kaip apibrėžta Atėnų konvencijos 1 straipsnio 9 punkte, ir vežimui jūra vienoje valstybėje narėje laivais, kurie priskirti A ir B klasėms pagal Direktyvos 98/18/EB 4 straipsnį, jeigu:

- a) laivas plaukioja su valstybės narės vėliava arba yra joje įregistruotas;
- b) vežimo sutartis yra sudaryta valstybėje narėje; arba
- c) išvykimo arba paskirties vieta pagal vežimo sutartį yra valstybėje narėje.

Valstybės narės gali taikyti šį reglamentą visam vežimui jūra vienoje valstybėje narėje.

#### 3 straipsnis

##### Atsakomybė ir draudimas

1. Atsakomybė už keleivius, jų bagažą bei jų transporto priemonės ir taisyklės dėl draudimo arba kitos finansinės garantijos reglamentuojamos šiame reglamente, Atėnų konvencijos 1 ir 1a straipsniuose, 2 straipsnio 2 dalyje, 3–16 straipsniuose ir 18, 20 bei 21 straipsniuose, išdėstytuose I priede, ir TJO gairių nuostatoje, išdėstytoje II priede.

2. II priede išdėstytos TJO gairės yra privalomos.

#### 4 straipsnis

##### Kompensacija, susijusi su judėjimo įranga ir kita specialia įranga

Jeigu sunkiai judančio keleivio naudojama judėjimo įranga arba kita speciali įranga prarandama arba sugadinama, vežėjo atsakomybė reglamentuojama Atėnų konvencijos 3 straipsnio 3 dalimi.

Kompensacija atitinka atitinkamos įrangos pakeitimo kainą arba, jei tinka, su taisymu susijusias išlaidas.

#### 5 straipsnis

##### Bendras atsakomybės ribojimas

1. Šis reglamentas nekeičia vežėjo arba vykdomojo vežėjo teisinių ar pareigų, nustatytų nacionalinės teisės aktuose, įgyvendinančiuose 1976 m. Tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo su pakeitimais, padarytais 1996 m. Protokolu, įskaitant visus būsimus jos pakeitimus.

Kai tokio taikomo nacionalinės teisės akto nėra, vežėjo arba vykdomojo vežėjo atsakomybė reglamentuojama tik šio reglamento 3 straipsniu.

2. Reikalavimų dėl keleivio mirties ar kūno sužalojimo, kuriuos sukėlė bet kuris iš TJO gairių 2.2 dalyje nurodytų pavojų, atveju vežėjas ir vykdomasis vežėjas gali apriboti savo atsakomybę pagal šio straipsnio 1 dalyje nurodytas nuostatas.

#### 6 straipsnis

##### Išankstinis mokėjimas

1. Jeigu keleivio mirtį ar kūno sužalojimą sukėlė laivybos incidentas, vežėjas, kuris faktiškai įvykdė visą ar dalį vežimo, kurio metu įvyko laivybos incidentas, per 15 dienų po to, kai buvo nustatyta asmens, turinčio teisę gauti žalos atlyginimą, tapatybę, proporcingai patirtai žalai atlieka išankstinį mokėjimą, kurio pakanka skubiems ekonominiams poreikiams patenkinti. Mirties atveju mokėjimas turi būti ne mažesnis nei 21 000 EUR.

Ši nuostata taip pat taikoma, kai vežėjas yra įsisteigęs Bendrijoje.

2. Išankstinis mokėjimas nelaikomas atsakomybės pripažinimu ir sumokėta suma gali būti atskaityta iš kitų sumų, vėliau sumokamų pagal šį reglamentą. Jis yra negrąžintinas, išskyrus atvejus, nustatytus Atėnų konvencijos 3 straipsnio 1 dalyje ir 6 straipsnyje bei TJO gairių A priedėlyje, arba jeigu asmuo, kuris jį gavo, nėra asmuo, turintis teisę gauti žalos atlyginimą.

#### 7 straipsnis

##### Informacija keleiviams

Nepažeidžiant organizuotų išvykų operatoriaus įsipareigojimų, nustatytų 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyvoje 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų<sup>(1)</sup>, vežėjas ir (arba) vykdomasis vežėjas užtikrina, kad keleiviams būtų pateikta tinkama ir suprantama informacija apie jų teises pagal šį reglamentą.

<sup>(1)</sup> OL L 158, 1990 6 23, p. 59.

Jeigu vežimo sutartis sudaroma valstybėje narėje, ta informacija pateikiama visose pardavimo vietose, įskaitant pardavimus telefonu ir internetu. Ta informacija pateikiama prieš išvykstant, jeigu išvykimo vieta yra valstybėje narėje. Visais kitais atvejais vėliausiai ji pateikiama išvykstant. Jei pagal šį straipsnį reikalaujamą informaciją pateikė vežėjas arba vykdomasis vežėjas, kitas neprivalo jos teikti. Informacija pateikiama tinkamiausia forma.

Vežėjas ir vykdomasis vežėjas, siekdami laikytis šiame straipsnyje numatyto informavimo reikalavimo, pateikia keleiviams bent Komisijos parengtoje ir viešai paskelbtoje šio reglamento nuostatų santraukoje esančią informaciją.

#### 8 straipsnis

##### Ataskaitų teikimas

Ne vėliau kaip praėjus trejiems metams po datos, kai buvo pradėtas taikyti šis reglamentas Komisija parengia ataskaitą apie šio reglamento taikymą, kurioje, *inter alia*, atsižvelgiama į ekonominius pokyčius ir pokyčius tarptautiniuose forumuose.

Ši ataskaita gali būti pateikta kartu su pasiūlymu dėl šio reglamento keitimo arba su pasiūlymu dėl Bendrijos pareiškimo pateikimo susijusiuose tarptautiniuose forumuose.

#### 9 straipsnis

##### Pakeitimai

1. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas ir susijusias su Atėnų konvencijos 3 straipsnio 1 dalyje, 4a straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nustatytų ribų pakeitimų įtraukimu, kuriomis atsižvelgiama į sprendimus, priimtus pagal tos konvencijos 23 straipsnį, taip pat atitinkami šio reglamento I priedo atnaujinimai tvirtinami pagal šio reglamento 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Atsižvelgiant į poveikį bilietų kainoms ir rinkos gebėjimą už prieinamą kainą gauti reikalaujamo lygio draudimą pagal keleivių teisių stiprinimo politikos pagrindus, taip pat kai kurio transporto sezoninį pobūdį, remdamasi tinkamu poveikio vertinimu Komisija ne vėliau kaip 2016 m. gruodžio 31 d. patvirtina priemonę, susijusią su I priede nustatytomis ribomis, laivams, kurie priskirti B klasei pagal Direktyvos 98/18/EB 4 straipsnį. Ta priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šio

reglamento nuostatas, tvirtinama pagal šio reglamento 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

2. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas ir susijusias su II priede išdėstytų TJO gairių nuostatų pakeitimų įtraukimu, tvirtinamos pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

#### 10 straipsnis

##### Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002 <sup>(1)</sup> įsteigtas Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS).

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

#### 11 straipsnis

##### Pereinamojo laikotarpio nuostatos

1. Vežimui jūra vienoje valstybėje narėje laivais, priskirtais A klasei pagal Direktyvos 98/18/EB 4 straipsnį, valstybės narės gali atidėti šio reglamento taikymą iki ketverių metų nuo datos, kai jis buvo pradėtas taikyti.

2. Vežimui jūra vienoje valstybėje narėje laivais, priskirtais B klasei pagal Direktyvos 98/18/EB 4 straipsnį, valstybės narės gali atidėti šio reglamento taikymą iki 2018 m. gruodžio 31 d.

#### 12 straipsnis

##### Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo Atėnų konvencijos įsigaliojimo Bendrijai dienos ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip nuo 2012 m. gruodžio 31 d.

<sup>(1)</sup> OL L 324, 2002 11 29, p. 1.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

*Europos Parlamento vardu*  
*Pirmininkas*  
H.-G. PÖTTERING

*Tarybos vardu*  
*Pirmininkas*  
P. NEČAS

---

## I PRIEDAS

ATĖNŲ KONVENCIJOS DĖL KELEIVIŲ IR JŲ BAGAŽO VEŽIMO JŪRA ATITINKAMOS NUOSTATOS,  
SKIRTOS ŠIO REGLAMENTO TAIKYMUI(1974 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra ir 2002 m. Konvencijos protokolo suvestinis  
tekstas)

## 1 straipsnis

## Sąvokų apibrėžtys

Šioje Konvencijoje yra naudojamos šios sąvokos:

- 1) a) vežėjas – asmuo, kuris yra sudaręs vežimo sutartį arba kurio vardu yra sudaryta vežimo sutartis, neatsižvelgiant į tai, ar faktiškai veža jis pats, ar vykdomasis vežėjas;  
  
b) vykdomasis vežėjas – asmuo, išskyrus vežėją, kuris yra laivo savininkas, frachtuotojas ar operatorius, kuris faktiškai vykdo visą vežimą arba jo dalį; ir  
  
c) vežėjas, kuris faktiškai vykdo visą vežimą arba jo dalį – vykdomasis vežėjas arba, jei vežėjas faktiškai vykdo vežimą, vežėjas;
- 2) vežimo sutartis – vežėjo arba jo vardu sudaryta sutartis vežti jūra keleivį arba keleivį ir jo bagažą, atsižvelgiant į aplinkybes;
- 3) laivas – tik jūrų laivas, išskyrus transporto priemonę su oro pagalve;
- 4) keleivis – laivu vežamas asmuo:
  - a) pagal vežimo sutartį; arba
  - b) kuris vežėjo sutikimu lydi transporto priemonę ar gyvus gyvūnus, kuriems taikoma šia Konvencija nereglamentuojamų krovinių vežimo sutartis;
- 5) bagažas – daiktas ar transporto priemonė, vežėjo vežami pagal vežimo sutartį, išskyrus:
  - a) daiktus ir transporto priemones, vežamus pagal frachtavimo sutartį, važtaraštį arba kitą sutartį, visų pirma susijusių su krovinių vežimu; ir
  - b) gyvus gyvūnus;
- 6) rankinis bagažas – keleivio kajutėje esantis bagažas arba kitokiu būdu keleivio turimas, saugomas ar prižiūrimas bagažas. Išskyrus tuos atvejus, kai taikoma šio straipsnio 8 dalis ir 8 straipsnis, rankiniam bagažui priskiriamas ir bagažas, kurį keleivis laiko transporto priemonėje ar ant jos;
- 7) „bagažo praradimas ar sugadinimas“ apima materialinius nuostolius, kuriuos patiria keleivis dėl to, kad bagažas nebuvo jam per pagrįstą laiką atiduotas atvykus laivui, kuriuo bagažas buvo vežamas arba turėjo būti vežamas, bet neapima vėlavimų dėl darbo ginčų;
- 8) „vežimas“ apima šiuos laikotarpius:
  - a) keleivio ir jo rankinio bagažo atžvilgiu – keleivio ir (arba) jo rankinio bagažo buvimo laive arba įlipimo į laivą ar išlipimo iš laivo laikotarpį ir laikotarpį, per kurį keleivis bei jo rankinis bagažas vandens keliu yra vežami vandeniui nuo sausumos iki laivo ar atvirkščiai, jeigu mokestis už tokį pervežimą įtrauktas į bilieto kainą arba jeigu laivą, naudojamą šiam pagalbiniam vežimui, keleiviui suteikė vežėjas. Tačiau keleivio atžvilgiu vežimas neapima laikotarpio, kurį keleivis praleidžia jūrų terminale arba stotyje ar ant krantinės arba kuriame nors kitame uosto įrenginyje;

- b) rankinio bagažo atžvilgiu – taip pat laikotarpį, kurį keleivis praleidžia jūrų terminale arba stotyje ar ant krantinės arba kuriame nors kitame uosto įrenginyje, jeigu tuo metu rankinis bagažas buvo perimtas vežėjo arba jam pavaldaus ar jo įgalioto asmens ir nebuvo atiduotas keleiviui;
- c) kito bagažo, išskyrus rankinį, atžvilgiu – laikotarpį nuo to momento, kai krante ar laive bagažą perima vežėjas arba jam pavaldus ar jo įgaliotas asmuo, iki momento, kai vežėjas arba jam pavaldus ar jo įgaliotas asmuo jį atiduoda;
- 9) tarptautinis vežimas – vežimas, kai pagal vežimo sutartį išvykimo vieta ir paskirties vieta yra dviejose skirtingose valstybėse arba vienoje valstybėje, jeigu pagal vežimo sutartį arba numatytą maršrutą tarpinis įplaukimo uostas yra kitoje valstybėje;
- 10) Organizacija – Tarptautinė jūrų organizacija;
- 11) Generalinis sekretorius – Organizacijos generalinis sekretorius.

*1a straipsnis*

**Priedas**

Šios Konvencijos priedas yra neatsiejama Konvencijos dalis.

*2 straipsnis*

**Taikymas**

1. [...] (\*)
2. Nepaisant šio straipsnio 1 dalies nuostatų, ši Konvencija netaikoma, kai pagal kurią nors kitą tarptautinę konvenciją dėl keleivių ar bagažo vežimo kitokia transporto rūšimi yra taikomas civilinės atsakomybės režimas, grindžiamas tokios konvencijos nuostatomis, jei tos nuostatos yra privalomos vežimui jūra.

*3 straipsnis*

**Vežėjo atsakomybė**

1. Už nuostolius, patirtus dėl laivybos įvykio sukeltos keleivio mirties ar kūno sužalojimo, vežėjas atsako tokiu mastu, kad tokie nuostoliai tam keleiviui kiekvienu atskiru atveju neviršija 250 000 atsiskaitymo vienetų, jeigu vežėjas neįrodo, kad įvykis:

- a) įvyko dėl karo veiksmų, priešiško veiksmų, pilietinio karo, sukilimo ar išskirtinio, neišvengiamo ir neįveikiamo pobūdžio gamtos reiškinio; arba
- b) įvyko tik dėl trečiosios šalies veiksmo ar neveikimo tyčia siekiant, kad tas įvykis įvyktų.

Vežėjas atsako ir už nuostolius, viršijančius pirmiau nustatytą ribą, jei neįrodo, kad tas nuostolius sukėlęs įvykis įvyko ne dėl vežėjo kaltės ar aplaidumo.

2. Už nuostolius, patirtus dėl keleivio mirties ar kūno sužalojimo ne dėl laivybos įvykio, vežėjas atsako, jei įvykis, dėl kurio buvo patirti nuostoliai, įvyko dėl vežėjo kaltės ar aplaidumo. Kaltės ar aplaidumo įrodinėjimo pareiga tenka ieškovui.

3. Už nuostolius, patirtus dėl rankinio bagažo praradimo ar sugadinimo, vežėjas atsako, jei įvykis, dėl kurio buvo patirti nuostoliai, įvyko dėl vežėjo kaltės ar aplaidumo. Preziumuojama, kad nuostoliai dėl laivybos įvykio padaryti dėl vežėjo kaltės ar aplaidumo.

4. Už nuostolius, patirtus dėl kito bagažo, išskyrus rankinį, praradimo ar sugadinimo, atsako vežėjas, jei vežėjas neįrodo, kad nuostolius sukėlęs įvykis įvyko ne dėl vežėjo kaltės ar aplaidumo.

5. Šiame straipsnyje:

- a) laivybos įvykis – laivo sudužimas, apsvertimas, susidūrimas ar užplaukimas ant seklos, sproginimas ar gaisras laive arba laivo gedimas;
- b) „vežėjo kaltė ar aplaidumas“ apima ir vežėjui pavaldžių asmenų, veikiančių einant tarnybos pareigas, kaltę ar aplaidumą;

(\*) Nepateikiamas.



c) laivo gedimas – laivo veikimo sutrikimas, laivo daliai ar jo įrangai taikytinų saugos nuostatų nesilaikymas, kai jos naudojamos keleiviams gelbėti, evakuoti, įlaipinti ar išlaipinti; arba kai jos naudojamos laivo eigai, valdymui užtikrinti, saugiai laivybai, švartavimuisi, inkarui nuleisti ar pakelti, atvykti į prielauką ar inkaravimo vietą arba išvykti iš jos, ar nuostolių kontrolei užliejimo atveju; arba kai jos naudojamos žmonių gelbėjimo priemonėms ant vandens nuleisti; ir

d) „nuostoliai“ neapima baudinių nuostolių.

6. Vežėjo atsakomybė pagal šį straipsnį yra susijusi tik su nuostoliais, atsirandančiais dėl įvykių, įvykusių vežimo metu. Įrodinėjimo, kad įvykis, dėl kurio atsirado nuostoliai, įvyko vežimo metu, ir įrodinėjimo dėl nuostolių dydžio pareiga tenka ieškovui.

7. Jokia šios Konvencijos nuostata nepažeidžia vežėjo teisės pareikšti atgręžtinį reikalavimą trečiajai šaliai arba gynybos argumentuojant paties nukentėjusiojo neatsargumu pagal šios Konvencijos 6 straipsnį. Jokia šio straipsnio nuostata nepažeidžia apribojimo teisės pagal šios Konvencijos 7 ar 8 straipsnius.

8. Prielaidos dėl šalies kaltės ar aplaidumo arba įrodinėjimo pareigos priskyrimas šaliai neužkerta kelio nagrinėti įrodymus tos šalies naudai.

#### 4 straipsnis

##### **Vykdomasis vežėjas**

1. Jei vežimas ar jo dalis buvo patikėti vykdomajam vežėjui, vežėjas vis tiek atsako už visą vežimą pagal šios Konvencijos nuostatas. Be to, šios Konvencijos nuostatos yra taikomos vykdomajam vežėjui ir jis turi teisę naudotis jomis jo vykdomos vežimo dalies atžvilgiu.

2. Vežėjas vykdomojo vežėjo atliekamo vežimo atžvilgiu atsako už vykdomojo vežėjo, jam pavaldžių bei jo įgaliotų asmenų, veikiančių einant tarnybos pareigas, veiksmus ir neveikimą.

3. Kiekvienas specialus susitarimas, pagal kurį vežėjas prisiima šia Konvencija nenustatytus įsipareigojimus arba atsisako šia Konvencija suteiktų teisių, turi įtakos vykdomajam vežėjui tik tuo atveju, jei jis aiškiai ir raštu pritarė tokiam susitarimui.

4. Tais atvejais, kai atsakomybę turi tiek vežėjas, tiek vykdomasis vežėjas, ir tokiu laipsniu, kuriuo jie ją turi, jie atsako solidariai.

5. Jokia šio straipsnio nuostata nepažeidžia vežėjo ir vykdomojo vežėjo teisės pareikšti vienas kitam atgręžtinį reikalavimą.

#### 4a straipsnis

##### **Privalomasis draudimas**

1. Kai keleiviai vežami valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, įregistruotu laivu, kuris pagal licenciją gali vežti daugiau kaip dvylika keleivių, ir taikoma ši Konvencija, vežėjas, kuris faktiškai vykdo visą vežimą arba jo dalį, turi draudimą arba kitą finansinę garantiją, pavyzdžiui, banko ar panašios finansų įstaigos garantiją, atsakomybei pagal šią Konvenciją dėl keleivių mirties ir kūno sužalojimo apdrausti. Privalomojo draudimo arba kitos finansinės garantijos riba yra ne mažesnė kaip 250 000 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kiekvienu atskiru atveju.

2. Liudijimas, patvirtinantis, kad draudimas ar kita finansinė garantija galioja pagal šios Konvencijos nuostatas, yra išduodamas kiekvienam laivui, kai valstybės, šios Konvencijos Šalies, atitinkama valdžios institucija nustato, kad laikomasi 1 dalies reikalavimų. Valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, įregistruotam laivui tokį liudijimą išduoda arba patvirtina tinkama laivo registracijos valstybės valdžios institucija; valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, neįregistruotam laivui jį gali išduoti ar patvirtinti bet kurios valstybės, šios Konvencijos Šalies, atitinkama valdžios institucija. Šis liudijimas atitinka šios Konvencijos priede pateiktą formą, ir jame nurodomi šie duomenys:

a) laivo pavadinimas, skiriamasis numeris ar šaukinys ir registracijos uostas;

- b) vežėjo, kuris faktiškai vykdo vežimą arba jo dalį, pavadinimas ir pagrindinė verslo vieta;
- c) laivo TJO identifikacinis numeris;
- d) garantijos rūšis ir trukmė;
- e) draudiko ar kito asmens, teikiančio finansinę garantiją, pavadinimas ir pagrindinė verslo vieta ir, atitinkamais atvejais, verslo vieta, kurioje buvo apdrausta arba kurioje buvo suteikta kita finansinė garantija; ir
- f) liudijimo galiojimo terminas, kuris neturi būti ilgesnis negu draudimo ar kitos finansinės garantijos galiojimo terminas.
3. a) Valstybė, šios Konvencijos Šalis, gali įgalioti savo pripažintą instituciją ar organizaciją išduoti šį liudijimą. Tokia institucija ar organizacija informuoja tą valstybę apie kiekvieno liudijimo išdavimą. Visais atvejais valstybė, šios Konvencijos Šalis, visiškai garantuoja, kad tokia tvarka išduotas liudijimas yra išsamus bei tikslus, ir įsipareigoja užtikrinti būtinas priemones, kad būtų laikomasi šio įpareigojimo.
- b) Valstybė, šios Konvencijos Šalis, informuoja generalinį sekretorių apie:
- i) konkrečias savo pripažintai institucijai ar organizacijai suteiktas pareigas ir įgaliojimų suteikimo sąlygas;
  - ii) tokių įgaliojimų atšaukimą; ir
  - iii) datą, nuo kurios tokie įgaliojimai ar tokių įgaliojimų atšaukimas įsigalioja.
- Suteikti įgaliojimai neįsigalioja anksčiau kaip praėjus trims mėnesiams nuo tos dienos, kai pranešimas apie tai pateikiamas generaliniam sekretoriui.
- c) Institucija ar organizacija, įgaliota išduoti liudijimus pagal šią dalį, įgaliojama bent jau atšaukti šiuos liudijimus, jei nesilaikoma sąlygų, kuriomis jie buvo išduoti. Visais atvejais institucija ar organizacija apie tokį atšaukimą praneša valstybei, kurios vardu buvo išduotas liudijimas.
4. Liudijimas išrašomas išduodančios valstybės oficialiąja kalba arba oficialiosiomis kalbomis. Jei vartojama ne anglų, prancūzų ar ispanų kalba, tekstą sudaro ir vertimas į vieną iš šių kalbų, o tais atvejais, kai valstybė taip nusprendžia, valstybės oficialioji kalba gali būti nevartojama.
5. Liudijimas laikomas laive, o jo kopija perduodama saugoti valdžios institucijoms, tvarkančioms laivų registrą, arba, jei laivas yra neįregistruotas valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, liudijimą išdavusios ar patvirtinusios valstybės valdžios institucijai.
6. Draudimas ar kita finansinė garantija neatitinka šio straipsnio reikalavimų, jei jie gali nutrūkti dėl kitų priežasčių, negu liudijime nurodyto draudimo ar kitos garantijos galiojimo termino pabaiga, nepraėjus trims mėnesiams nuo tos dienos, kai pranešimas apie jo pabaigą yra pateiktas 5 dalyje nurodytoms valdžios institucijoms, išskyrus tuos atvejus, kai šioms institucijoms buvo perduotas liudijimas arba per nurodytą laikotarpį buvo išduotas naujas liudijimas. Pirmiau nurodytos nuostatos panašiai taikomos pakeitimui, dėl kurio draudimas ar kita finansinė garantija nebeatitinka šiame straipsnyje numatytų reikalavimų.
7. Laivo registracijos valstybė pagal šio straipsnio nuostatas nustato liudijimo išdavimo ir galiojimo sąlygas.
8. Jokia šios Konvencijos nuostata negali būti aiškinama kaip neleidžianti valstybei, šios Konvencijos Šaliai, pasitikėti informacija, gauta iš kitų valstybių ar Organizacijos arba kitų tarptautinių organizacijų, apie draudimo ar kitos finansinės garantijos šios Konvencijos tikslais teikėjų finansinę būklę. Tokiais atvejais valstybė, šios Konvencijos Šalis, pasitikinti tokia informacija, neatleidžiama nuo jos, kaip liudijimą išduodančios valstybės, atsakomybės.

9. Liudijimus, išduotus ar patvirtintus kontroliuojant valstybei, šios Konvencijos Šaliai, šios Konvencijos tikslais priima kitos valstybės, šios Konvencijos Šalys; kitos valstybės, šios Konvencijos Šalys, juos laiko turinčiais tą pačią galią kaip jų pačių išduoti ar patvirtinti liudijimai net tuo atveju, jeigu jie yra išduoti ar patvirtinti laivui, neįregistruotam valstybėje, šios Konvencijos Šalyje. Valstybė, šios Konvencijos Šalis, gali bet kada prašyti liudijimą išdavusios ar patvirtinusios valstybės konsultacijos, jeigu ji mano, kad draudimo liudijime įvardytas draudikas ar garantas yra finansiškai nepajėgus vykdyti šia Konvencija nustatytų įsipareigojimų.

10. Reikalavimas dėl kompensacijos, kuriai taikomas draudimas ar kita finansinė garantija pagal šį straipsnį, gali būti pateikiamas tiesiogiai draudikui ar kitam asmeniui, teikiančiam finansinę garantiją. Tokiu atveju 1 dalyje nustatyta suma taikoma kaip draudiko ar kito asmens, teikiančio finansinę garantiją, atsakomybės riba, net jeigu vežėjas ar vykdomasis vežėjas neturi teisės į atsakomybės ribojimą. Atsakovas gali toliau remtis gynyba (išskyrus bankrotą ar likvidavimą), kuria remtis 1 dalyje nurodytas vežėjas būtų turėjęs teisę pagal šią Konvenciją. Be to, atsakovas gali remtis gynyba argumentuodamas, kad žala buvo padaryta dėl draudėjo tyčinio aplaidumo, bet atsakovas nesiremia jokia kita gynyba, kuria atsakovas būtų galėjęs turėti teisę remtis draudėjo iškeltoje byloje atsakovui. Atsakovas bet kuriuo atveju turi teisę reikalauti, kad vežėjas ir vykdomasis vežėjas būtų įtraukti kaip bylos šalys.

11. Visos pagal 1 dalį taikomo draudimo ar kitos finansinės garantijos teikiamos sumos yra skiriamos tik reikalavimams pagal šią Konvenciją tenkinti ir visos tokių sumų išmokos atleidžia nuo atsakomybės, atsirandančios pagal šią Konvenciją, tokiu mastu, koku tos sumos yra išmokėtos.

12. Valstybė, šios Konvencijos Šalis, draudžia eksploatuoti su savo vėliava plaukiojantį laivą, kuriam taikomas šis straipsnis, jei nėra išduotas liudijimas pagal šio straipsnio 2 arba 15 dalis.

13. Atsižvelgdama į šio straipsnio nuostatas, kiekviena valstybė, šios Konvencijos Šalis, pagal savo nacionalinės teisės aktus užtikrina, kad draudimas ar kita finansinė garantija tokiu mastu, koks nurodytas 1 dalyje, galiotų kiekvienam laivui, turinčiam licenciją vežti daugiau kaip dvylika keleivių, neatsižvelgiant į tai, kur jis įregistruotas, įplaukiančiam į valstybės, šios Konvencijos Šalies, teritorijoje esantį uostą arba iš jo išplaukiančiam, tiek kiek taikoma ši Konvencija.

14. Nepaisydama 5 dalies nuostatų, valstybė, šios Konvencijos Šalis, generaliniam sekretoriui gali pranešti, kad 13 dalies tikslais nereikalaujama, kad į jos teritorijoje esančius uostus atplaukiantys ar iš jų išplaukiantys laivai turėtų arba pateiktų pagal 2 dalį reikalaujamą liudijimą, jei liudijimą išdavusi valstybė, šios Konvencijos Šalis, generaliniam sekretoriui yra pranešusi, kad ji tvarko įrašus elektronine forma, kuriais gali naudotis visos valstybės, šios Konvencijos Šalys, patvirtinančius liudijimo buvimą ir leidžiančius valstybėms, šios Konvencijos Šalims, vykdyti savo įsipareigojimus pagal 13 dalį.

15. Jei draudimas ar kita finansinė garantija nėra suteikta valstybei, šios Konvencijos Šaliai, priklausančiam laivui, su tuo susijusios šio straipsnio nuostatos nėra taikomos tokiam laivui, tačiau laivas turi turėti laivo registracijos valstybės atitinkamų valdžios institucijų išduotą liudijimą, kuriame nurodoma, kad laivas priklauso tai valstybei ir kad atsakomybė yra apdrausta 1 dalyje nustatyta suma. Toks liudijimas kuo tiksliau atitinka 2 dalyje nustatytą formą.

#### 5 straipsnis

#### **Vertingi daiktai**

Vežėjas neatsako už pinigų, vertybinių popierių, aukso, sidabro, juvelyrinių dirbinių, papuošalų, meno kūrinių ar kitų vertingų daiktų praradimą ar sugadinimą, išskyrus tuos atvejus, kai šie vertingi daiktai buvo atiduoti vežėjui saugoti jo sutikimu; tokiu atveju vežėjas atsako iki 8 straipsnio 3 dalyje nustatytos ribos, jeigu nėra sutarta dėl aukštesnės ribos pagal 10 straipsnio 1 dalį.

#### 6 straipsnis

#### **Nukentėjusiojo kaltė**

Jei vežėjas įrodo, kad keleivio mirtis ar kūno sužalojimas arba jo bagažo praradimas ar sugadinimas visiškai ar iš dalies įvyko dėl keleivio kaltės ar aplaidumo, bylą nagrinėjantis teismas gali visiškai ar iš dalies atleisti vežėją nuo atsakomybės pagal to teismo teisės aktų nuostatas.

## 7 straipsnis

**Atsakomybės už mirtį ir kūno sužalojimą riba**

1. Vežėjo atsakomybė už keleivio mirtį ar kūno sužalojimą pagal 3 straipsnį jokių atveju neviršija 400 000 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kiekvienu atskiru atveju. Tais atvejais, kai pagal bylą nagrinėjančio teismo teisę žala atlyginama mokant periodines išmokas, lygiavertė bendra tų išmokų vertė neviršija pirmiau nurodytos ribos.
2. Valstybė, šios Konvencijos Šalis, konkrečiomis nacionalinės teisės aktų nuostatomis gali reglamentuoti 1 dalyje nustatytą atsakomybės ribą, jeigu nacionalinė atsakomybės riba, kai ji yra nustatyta, nėra mažesnė už 1 dalyje nustatytą ribą. Valstybė, šios Konvencijos Šalis, besinaudojanti šioje dalyje numatytu pasirinkimu, praneša generaliniam sekretoriui apie priimtą atsakomybės ribą arba apie tai, kad tokia riba nenustatyta.

## 8 straipsnis

**Atsakomybės už bagažo ir transporto priemonių praradimą ar sugadinimą riba**

1. Vežėjo atsakomybė už rankinio bagažo praradimą ar sugadinimą jokių atveju neviršija 2 250 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui vieno vežimo metu.
2. Vežėjo atsakomybė už transporto priemonių praradimą ar sugadinimą, įskaitant visą toje transporto priemonėje arba ant jos vežamą bagažą, jokių atveju neviršija 12 700 atsiskaitymo vienetų už vieną transporto priemonę vieno vežimo metu.
3. Vežėjo atsakomybė už kito bagažo, negu tas, kuris nurodytas 1 ir 2 dalyse, praradimą ar sugadinimą jokių atveju neviršija 3 375 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui vieno vežimo metu.
4. Vežėjas ir keleivis gali susitarti, kad vežėjo atsakomybei yra taikoma išskaitytina suma, neviršijanti 330 atsiskaitymo vienetų transporto priemonės sugadinimo atveju ir neviršijanti 149 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kito bagažo praradimo ar sugadinimo atveju, šią sumą atskaitant iš nuostolio ar žalos atlyginimo sumos.

## 9 straipsnis

**Piniginis vienetas ir konvertavimas**

1. Šioje Konvencijoje minėtas atsiskaitymo vienetas yra Tarptautinio valiutos fondo nustatyta specialioji skolinimosi teisė. 3 straipsnio 1 dalyje, 4a straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nurodyti dydžiai yra konvertuojami į bylą nagrinėjančio teismo valstybės nacionalinę valiutą pagal tos valiutos vertės ir specialiosios skolinimosi teisės santykį teismo sprendimo priėmimo dieną arba bylos šalių sutartą dieną. Valstybės, šios Konvencijos Šalies, kuri yra Tarptautinio valiutos fondo narė, nacionalinės valiutos vertė specialiosios skolinimosi teisės atžvilgiu yra apskaičiuojama pagal įvertinimo metodą, kurį Tarptautinis valiutos fondas taiko atitinkamą savo operacijų ir sandorių dieną. Valstybės, šios Konvencijos Šalies, kuri nėra Tarptautinio valiutos fondo narė, nacionalinės valiutos vertė specialiosios skolinimosi teisės atžvilgiu yra apskaičiuojama tos valstybės, šios Konvencijos Šalies, nustatytu būdu.
2. Tačiau valstybė, kuri nėra Tarptautinio valiutos fondo narė ir kurios teisės aktai neleidžia taikyti 1 dalies nuostatų, šios Konvencijos ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo prie jos metu arba bet kuriuo metu vėliau gali pareikšti, kad 1 dalyje nurodytas atsiskaitymo vienetas yra lygus 15 aukso frankų. Šioje dalyje nurodytas aukso frankas atitinka šešiasdešimt penkis ir pusę miligramo devynių šimtų promilių prabos aukso. Aukso frankas į nacionalinę valiutą konvertuojamas pagal atitinkamos valstybės teisės aktus.
3. 1 dalies paskutiniame sakinyje nurodytas apskaičiavimas ir 2 dalyje nurodytas konvertavimas yra atliekami taip, kad valstybių, šios Konvencijos Šalių, nacionaline valiuta būtų kuo tiksliau išreikšta ta pati 3 straipsnio 1 dalyje, 4a straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nurodytų dydžių, kurie būtų gauti taikant 1 dalies pirmuosius tris sakinius, tikroji vertė. Valstybės praneša generaliniam sekretoriui apie apskaičiavimo metodą pagal 1 dalį arba atitinkamai atvejais apie konvertavimo rezultatus pagal 2 dalį, deponuodamos šios Konvencijos ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo prie jos dokumentą ir kiekvieną kartą, kai kuris nors iš jų keičiamas.

*10 straipsnis***Papildomos nuostatos dėl atsakomybės ribų**

1. Vežėjas ir keleivis aiškiu raštišku susitarimu gali nustatyti aukštesnes atsakomybės ribas, negu tos, kurias yra nustatytos 7 ir 8 straipsniuose.
2. Atlyginamos žalos palūkanos ir teismo išlaidos į 7 ir 8 straipsniuose nustatytas atsakomybės ribas neįtraukiamos.

*11 straipsnis***Vežėjams pavaldžių asmenų gynība ir ribos**

Jei ieškinyje dėl žalos, kuriai taikoma ši Konvencija, yra pareiškiamas vežėjui arba vykdomajam vežėjui pavaldžiam ar jų įgaliotam asmeniui, šis pavaldus ar įgaliotas asmuo, jeigu jis įrodo, kad veikė eidamas tarnybos pareigas, turi teisę naudotis gynybos argumentais ir atsakomybės ribomis, kuriais remtis pagal šią Konvenciją turi teisę vežėjas arba vykdomasis vežėjas.

*12 straipsnis***Reikalavimų sujungimas**

1. Tais atvejais, kai atsakomybė ribojama pagal 7 ir 8 straipsnius, šie straipsniai taikomi reikalavimų, tenkintinų pagal visus reikalavimus dėl bet kurio keleivio mirties, kūno sužalojimo arba jo bagažo praradimo ar sugadinimo bendrai sumai.
2. Vykdomojo vežėjo atlikto vežimo atžvilgiu bendra reikalavimų, tenkintinų vežėjo ir vykdomojo vežėjo bei jiems pavaldžių ir jų įgaliotų asmenų, veikiančių einant tarnybos pareigas, suma neviršija didžiausios sumos, kuri galėtų būti priteista iš vežėjo arba vykdomojo vežėjo pagal šią Konvenciją, bet nė vienas iš nurodytų asmenų neatsako už sumą, viršijančią jam taikomą atsakomybės ribą.
3. Bet kuriuo atveju, kai vežėjui ar vykdomajam vežėjui pavaldus ar jų įgaliotas asmuo turi teisę pagal šios Konvencijos 11 straipsnį naudotis 7 ir 8 straipsniuose nustatytais atsakomybės ribomis, vežėjo ar vykdomojo vežėjo ir atitinkamai to pavaldaus ar įgalioto asmens tenkintinų reikalavimų bendra suma neviršija tų ribų.

*13 straipsnis***Teisės į atsakomybės ribojimą praradimas**

1. Vežėjas neturi teisės naudotis 7 ir 8 straipsniuose ir 10 straipsnio 1 dalyje nustatytais atsakomybės ribomis, jei įrodoma, kad žala padaryta dėl vežėjo veikimo ar neveikimo siekiant padaryti tokią žalą, arba dėl neatsargumo ir žinant, kad tokia žala tikriausiai bus padaryta.
2. Vežėjui ar vykdomajam vežėjui pavaldus ar jų įgaliotas asmuo neturi teisės naudotis tomis ribomis, jei įrodoma, kad žala padaryta dėl to pavaldaus ar įgalioto asmens veikimo ar neveikimo siekiant padaryti tokią žalą, arba dėl neatsargumo ir žinant, kad tokia žala tikriausiai bus padaryta.

*14 straipsnis***Reikalavimų pagrindas**

Joks reikalavimas dėl žalos atlyginimo už keleivio mirtį ar kūno sužalojimą arba bagažo praradimą ar sugadinimą negali būti pareikštas vežėjui ar vykdomajam vežėjui kitaip, negu vadovaujantis šia Konvencija.

*15 straipsnis***Pranešimas apie bagažo praradimą ar sugadinimą**

1. Keleivis vežėjui ar jo įgaliotam asmeniui pateikia rašytinį pranešimą:
  - a) bagažo akivaizdaus sugadinimo atveju:
    - i) dėl rankinio bagažo – iki keleivio išlaipinimo ar jo metu;
    - ii) dėl viso kito bagažo – iki arba jo išdavimo metu;

b) bagažo neakivaizdaus sugadinimo arba jo praradimo atveju – per penkiolika dienų nuo išlaipinimo ar bagažo išdavimo dienos arba nuo to momento, kai jis turėjo būti išduotas.

2. Jei keleivis nesilaiko šio straipsnio nuostatų, preziumuojama, išskyrus tuo atveju, jeigu įrodyta priešingai, kad jis gavo nesugadintą bagažą.

3. Rašytinio pranešimo nebūtina pateikti, jeigu bagažo būklė jo gavimo metu buvo nustatyta atliekant bendrą apžiūrą ar patikrinimą.

#### 16 straipsnis

##### Ieškinių senatis

1. Ieškinio dėl žalos atlyginimo keleivio mirties ar kūno sužalojimo arba bagažo praradimo ar sugadinimo atveju senaties terminas yra dveji metai.

2. Senaties terminas skaičiuojamas taip:

a) kūno sužalojimo atveju – nuo keleivio išlaipinimo iš laivo dienos;

b) vežimo metu įvykusios mirties atveju – nuo tos dienos, kai keleivis turėjo išlipti iš laivo, o vežimo metu padaryto kūno sužalojimo, dėl kurio keleivis mirė išlipęs iš laivo, atveju – nuo mirties dienos, jeigu šis laikotarpis neviršija trejų metų nuo išlaipinimo iš laivo dienos;

c) bagažo praradimo ar sužalojimo atveju – nuo išlaipinimo iš laivo dienos arba nuo tos dienos, kurią išlaipinimas iš laivo turėjo įvykti, atsižvelgiant į tai, kuri iš tų dienų yra vėlesnė.

3. Senaties terminų sustabdymo ir nutraukimo pagrindai reglamentuojami pagal bylą nagrinėjančio teismo teisę, bet joku atveju ieškinyje pagal šią Konvenciją negali būti pareiškiamas pasibaigus vienam iš šių terminų:

a) penkeriems metams, skaičiuojant nuo keleivio išlaipinimo iš laivo dienos arba nuo tos dienos, kurią išlaipinimas iš laivo turėjo įvykti, atsižvelgiant į tai, kuri iš tų dienų yra vėlesnė; arba, jei anksčiau;

b) trejiems metams, skaičiuojant nuo tos dienos, kai ieškovas sužinojo arba pagrįstai turėjo sužinoti apie įvykio sukeltą sužeidimą, nuostolius ar žalą.

4. Nepaisant šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalių nuostatų, atsiradus priežasčiai pateikti ieškinį, senaties terminas vežėjo pareiškimu arba šalių susitarimu gali būti pratęstas. Pareiškimas ar susitarimas pateikiami raštu.

#### 17 straipsnis

##### Kompetentingas teismas (\*)

#### 17a straipsnis

##### Pripažinimas ir įgyvendinimo užtikrinimas (\*)

#### 18 straipsnis

##### Sutarties sąlygų negaliojimas

Kiekviena sutarties sąlyga, nustatyta prieš įvykstant įvykiui, sukėlusiam keleivio mirtį ar kūno sužalojimą arba jo bagažo praradimą ar sugadinimą, kuria siekiama atleisti pagal šią Konvenciją atsakingą asmenį nuo atsakomybės keleiviui ar kuria nustatoma žemesnė atsakomybės riba, negu nustatyta šioje Konvencijoje, išskyrus tą, kuri numatyta 8 straipsnio 4 dalyje, ir kiekviena tokia sąlyga, kuria siekiama perkelti vežėjui ar vykdomajam vežėjui tenkančią įrodinėjimo pareigą ar apriboti 17 straipsnio 1 ar 2 dalyje nurodytą pasirinkimą, yra negaliojanti, bet tos sąlygos negaliojimas savaime nepadaro vežimo sutarties, kuriai ir toliau yra taikomos šios Konvencijos nuostatos, negaliojanti.

(\*) Nepateikiamas.

## 20 straipsnis

**Branduolinė žala**

Pagal šią Konvenciją nenumatyta jokia atsakomybė dėl branduolinio įvykio padarytos žalos:

- a) jei branduolinio įrenginio operatorius už tokią žalą atsako pagal 1960 m. liepos 29 d. Paryžiaus konvenciją dėl atsakomybės prieš trečią šalį atominės energijos srityje su pakeitimais, padarytais 1964 m. sausio 28 d. papildomu protokolu, arba pagal 1963 m. gegužės 21 d. Vienos konvenciją dėl civilinės atsakomybės už branduolinę žalą, arba pagal galiojančių jų pakeitimą ar protokolą; arba
- b) jei branduolinio įrenginio operatorius už tokią žalą atsako pagal tokią žalą reglamentuojančius nacionalinės teisės aktus, jei tokie teisės aktai žalą patyrusiems asmenims yra visais atžvilgiais tiek pat palankūs, kaip Paryžiaus arba Vienos konvencija, ar galiojantis jų pakeitimas ar protokolas.

## 21 straipsnis

**Valdžios institucijų vykdomas komercinis vežimas**

Ši Konvencija taikoma komerciniam vežimui, kurį pagal vežimo sutartį, kaip apibrėžta 1 straipsnyje, vykdo valstybės arba valdžios institucijos.

(1974 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 2002 m. protokolo 22 ir 23 straipsniai)

## 22 straipsnis

**Peržiūra ir keitimas (\*)**

## 23 straipsnis

**Atsakomybės ribų keitimas**

1. Nepažeidžiant 22 straipsnio nuostatų, šiame straipsnyje nustatyta speciali procedūra yra taikoma tik keičiant Konvencijos su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, 3 straipsnio 1 dalyje, 4a straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nustatytas ribas.
2. Ne mažiau kaip pusės, bet visais atvejais ne mažiau kaip šešių valstybių, šio Protokolo Šalių, prašymu kiekvieną pasiūlymą keisti Konvencijos su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, 3 straipsnio 1 dalyje, 4a straipsnio 1 dalyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nustatytas ribas, įskaitant išskaičiuotinus dydžius, generalinis sekretorius išplatina visoms Organizacijos narėms ir visoms valstybėms, šio Protokolo Šalims.
3. Kiekvienas taip, kaip pirmiau apibūdinta, pasiūlytas ir išplatintas pakeitimas pateikiamas Organizacijos teisės komitetui (toliau – Teisės komitetas) apsvarstyti ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo jo išplatavimo dienos.
4. Visos valstybės, Konvencijos su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, Šalys, Organizacijos narės ir nesančios narėmis, turi teisę dalyvauti Teisės komiteto posėdžiuose, kai svarstomi ir tvirtinami pakeitimai.
5. Pakeitimai patvirtinami Teisės komitete, išplėstame, kaip nustatyta 4 dalyje, dviejų trečdalių dalyvaujančių ir balsuojančių valstybių, Konvencijos su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, Šalių, balsų dauguma, jei balsavimo metu dalyvauja ne mažiau kaip pusė valstybių, Konvencijos su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, Šalių.
6. Remdamasis pasiūlymu keisti ribas, Teisės komitetas atsižvelgia į su įvykiais susijusių patirtį, ypač į jų padarytos žalos dydį, piniginių verčių pokyčius ir pasiūlyto pakeitimo poveikį draudimo išlaidoms.

(\*) Nepateikiamas.

7. a) Joks ribų pakeitimas pagal šį straipsnį negali būti svarstomas praėjus mažiau kaip penkeriems metams nuo tos dienos, kai buvo galima pasirašyti šį Protokolą, arba mažiau kaip penkeriems metams nuo ankstesnio pagal šį straipsnį priimto pakeitimo įsigaliojimo.
  - b) Jokia riba negali būti padidinta taip, kad viršytų Konvencijoje su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, nustatytą ribą atitinkantį dydį, padidintą šešiais procentais per metus, apskaičiuotą remiantis nuo tos dienos, kai buvo galima pasirašyti šį Protokolą, priskaičiuotu pamatiniu dydžiu.
  - c) Jokia riba negali būti padidinta taip, kad viršytų Konvencijoje su pakeitimais, padarytais šiuo Protokolu, nustatytą ribą atitinkantį dydį, padaugintą iš trijų.
8. Apie kiekvieną pagal 5 dalį priimtą pakeitimą Organizacija praneša visoms valstybėms, šio Protokolo Šalims. Pakeitimas yra laikomas priimtu pasibaigus aštuoniolikos mėnesių nuo pranešimo dienos laikotarpiui, nebent per tą laikotarpį ne mažiau kaip vienas ketvirtadalis valstybių, kurios pakeitimo patvirtinimo metu buvo valstybės, šio Protokolo Šalys, būtų pranešusios generaliniam sekretoriui, kad jos nepriima pakeitimo; tuo atveju pakeitimas yra atmetamas ir netenka galios.
9. Kiekvienas pakeitimas, laikomas priimtu pagal 8 dalį, įsigalioja praėjus aštuoniolikai mėnesių nuo jo priėmimo.
10. Pakeitimas yra privalomas visoms valstybėms, šio Protokolo Šalims, jei jos nedėnonsuoja šio Protokolo pagal 21 straipsnio 1 ir 2 dalis ne mažiau kaip prieš šešis mėnesius iki pakeitimo įsigaliojimo. Toks dėnonsavimas įsigalioja įsigaliojus pakeitimui.
11. Kai pakeitimas yra priimamas dar nepasibaigus jo priėmimui skirtam aštuoniolikos mėnesių laikotarpiui, valstybė, kuri tuo laikotarpiu tampa valstybe, šio Protokolo Šalimi, yra to pakeitimo saistoma, jei jis įsigalioja. Valstybė, kuri tampa valstybe, šio Protokolo Šalimi, pasibaigus tam laikotarpiui, yra saistoma bet kurio pakeitimo, priimto pagal 8 dalį. Šioje dalyje nurodytais atvejais valstybė tampa pakeitimo saistoma, kai tas pakeitimas įsigalioja arba kai tai valstybei įsigalioja šis Protokolas, jei jis įsigalioja vėliau.
-



## ATĖNŲ KONVENCIJOS PRIEDAS

**DRAUDIMO AR KITOS FINANSINĖS GARANTIJOS LIUDIJIMAS DĖL ATSAKOMYBĖS UŽ KELEIVIŲ MIRTĮ IR KŪNO SUŽALOJIMĄ**

Išduotas pagal 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 4a straipsnio nuostatas

| Laivo pavadinimas | Skiriamasis numeris arba šaukinys | Laivo TJO numeris | Registracijos uostas | Vežėjo, kuris faktiškai vykdo vežimą, pavadinimas ir visas pagrindinės verslo vietos adresas |
|-------------------|-----------------------------------|-------------------|----------------------|--|
|                   |                                   |                   |                      |  |

Patvirtinama, kad pirmiau nurodytam laivui galioja draudimas ar kita finansinė garantija, atitinkantys 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir bagažo vežimo jūra 4a straipsnio reikalavimus.

Garantijos rūšis .....

Garantijos trukmė .....

Draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) pavadinimas ir adresas

Pavadinimas .....

Adresas .....

Šis liudijimas galioja iki .....

Išduotas ar patvirtintas ..... Vyriausybės

(Visas valstybės pavadinimas)

ARBA

Kai valstybė, šios Konvencijos šalis, naudojasi 4a straipsnio 3 dalimi, turėtų būti naudojamas šis tekstas:

Šį liudijimą ..... (visas valstybės pavadinimas) Vyriausybės vardu išdavė ..... (visas institucijos ar organizacijos pavadinimas)

.....  
(Vieta)

.....  
(Data)

.....  
(Liudijimą išdavusio ar patvirtinusio pareigūno parašas ir pareigos)

Paaiškinimas:

1. Jei pageidaujama, prie valstybės pavadinimo gali būti pridedama nuoroda į šalies, kurioje liudijimas yra išduotas, kompetentingą valdžios instituciją.
2. Jei bendrą garantijos sumą sudaro garantijos ne iš vieno šaltinio, turėtų būti nurodomas kiekvienos iš jų dydis.
3. Jei garantija yra kelių formų, jos turėtų būti išvardijamos.
4. Skiltyje „Garantijos trukmė“ turi būti nurodyta data, nuo kurios tokia garantija galioja.
5. Skiltyje draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) „Adresas“ turi būti nurodoma draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) pagrindinė verslo vieta. Jei reikia, nurodoma verslo vieta, kur draudimas ar kita garantija yra sudaryti.

## II PRIEDAS

Ištrauka iš tarptautinės jūrų organizacijos teisės komiteto 2006 m. spalio 19 d. priimtų Atėnų konvencijos įgyvendinimo TJO išlygos ir gairių

## ATĖNŲ KONVENCIJOS ĮGYVENDINIMO TJO IŠLYGA IR GAIRĖS

## Išlyga

1. Atėnų konvencija turėtų būti ratifikuota laikantis išlygos ar tuo tikslu pareiškus deklaraciją:

„[1.1.] Išlyga, daroma ... Vyriausybei ratifikuojant 2002 m. Atėnų konvenciją dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra (Konvencija)

*Vežėjų atsakomybės ribojimas ir t.t.*

[1.2.] ... Vyriausybė pasilieka teisę riboti atsakomybę pagal Konvencijos 3 straipsnio 1 ir 2 dalis ir prirėikus tai daro keleivio mirties ar sužalojimo, kuriuos sukėlė bet kuris iš TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gairių 2.2 dalyje nurodytų pavojų, atveju iki mažesnės iš toliau nurodytųjų sumų:

— 250 000 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kiekvienu atskiru atveju,

arba

— 340 mln. atsiskaitymo vienetų iš viso vienam laivui kiekvienu atskiru atveju.

[1.3.] Be to, ... Vyriausybė pasilieka teisę taikyti TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gairių 2.1.1 ir 2.2.2 dalis, *mutatis mutandis*, ir tai daro tokios atsakomybės atvejais.

[1.4.] Vykdomojo vežėjo atsakomybė pagal Konvencijos 4 straipsnį, vežėjui ar vykdomajam vežėjui pavaldžių ir jų įgaliotų asmenų atsakomybė pagal Konvencijos 11 straipsnį ir pagal Konvencijos 12 straipsnį bendra išieškotina suma apribojamos tuo pačiu būdu.

[1.5.] Išlyga ir veiksmai pagal 1.2 dalį bus taikomi nepaisant atsakomybės pagrindo pagal 3 straipsnio 1 ar 2 dalis ir neatsižvelgiant į prieštaraujančias Konvencijos 4 ar 7 straipsnių nuostatas; tačiau ši išlyga ir veiksmai nedaro poveikio 10 ir 13 straipsnių galiojimui.

*Privalomas draudimas ir draudikų atsakomybės ribojimas*

[1.6.] ... Vyriausybė pasilieka teisę riboti reikalavimą pagal 4a straipsnio 1 dalį turėti draudimą arba kitą finansinę garantiją ir prirėikus tai daro keleivio mirties ar sužalojimo, kuriuos sukėlė bet kuris iš TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gairių 2.2 dalyje nurodytų pavojų, atveju iki mažesnės iš toliau nurodytųjų sumų:

— 250 000 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kiekvienu atskiru atveju,

arba

— 340 mln. atsiskaitymo vienetų iš viso vienam laivui kiekvienu atskiru atveju.

[1.7.] ... Vyriausybė pasilieka teisę riboti draudiko ar kito finansinę garantiją teikiančio asmens atsakomybę pagal 4a straipsnio 10 dalį ir prirėikus tai daro keleivio mirties ar sužalojimo, kuriuos sukėlė bet kuris iš TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gairių 2.2 dalyje nurodytų pavojų, atveju iki draudimo ar kitos finansinės garantijos, kurią privalo turėti vežėjas pagal šios išlygos 1.6 dalį, sumos didžiausios ribos:

[1.8.] ... Vyriausybė taip pat pasilieka teisę taikyti TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gaires, įskaitant gairių 2.1 ir 2.2 dalyse nurodytas sąlygas, visam pagal Konvenciją privalomam draudimui ir tai daro.

[1.9.] ... Vyriausybė pasilieka teisę taikyti išimtį draudimo ar kitos finansinės garantijos teikėjui pagal 4a straipsnio 1 dalį dėl atsakomybės, kurios jis nepriėmė, ir tai daro.

#### *Sertifikavimas*

[1.10.] ... Vyriausybė pasilieka teisę išduoti draudimo liudijimus pagal Konvencijos 4a straipsnio 2 dalį ir tai daro, kad:

- atsižvelgtų į atsakomybės apribojimus ir draudimo reikalavimus, nurodytus 1.2, 1.6, 1.7 ir 1.9 dalyse, ir
- įtrauktų tokius kitus apribojimus, reikalavimus ir išimtis, kurie, jos manymu, yra būtini atsižvelgiant į draudimo rinkos sąlygas liudijimo išdavimo metu.

[1.11.] ... Vyriausybė pasilieka teisę pripažinti kitų valstybių, šios Konvencijos Šalių, pagal panašią išlygą išduotus draudimo liudijimus ir tai daro.

[1.12.] Visi tokie apribojimai, reikalavimai ir išimtys bus aiškiai nurodyti pagal Konvencijos 4a straipsnio 2 dalį išduotame ar patvirtintame liudijime.

#### *Šios išlygos ir TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gairių santykis*

[1.13.] Šia išlyga išlaikomomis teisėmis bus pasinaudojama tinkamai atsižvelgiant į TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gaires ar jų pakeitimus, kad būtų užtikrintas vienodumas. Pasiūlymą iš dalies pakeisti TJO Atėnų konvencijos įgyvendinimo gaires, įskaitant apribojimus, patvirtinus Tarptautinės jūrų organizacijos teisės komitetui, tie pakeitimai bus taikomi nuo datos, kurią nustato Komitetas. Tai nepažeidžia tarptautinės teisės normų, susijusių su valstybės teise panaikinti arba iš dalies pakeisti savo išlygą.“

#### **Gairės**

2. Atsižvelgiant į dabartinę draudimo rinkos padėtį, valstybės, šios Konvencijos Šalys, turėtų išduoti draudimo liudijimus remdamosi principu, kad vienas draudikas atsako už karo rizikos draudimą, o kitas draudikas – už ne karo rizikos draudimą. Kiekvienas draudikas turėtų atsakyti tik už savo dalį. Turėtų būti taikomos šios taisyklės (nurodytos sąlygos pateiktos A priedėlyje):

2.1. Karo rizikos draudimas ir ne karo rizikos draudimas gali būti taikomas šioms sąlygoms:

2.1.1. Nuostatų sąlyga dėl netaikymo radioaktyviojo užterštumo ir cheminių, biologinių, biocheminių ir elektromagnetinių ginklų atvejais (Nuostatų sąlyga Nr. 370);

2.1.2. Nuostatų sąlyga dėl netaikymo elektroninių išpuolių atveju (Nuostatų sąlyga Nr. 380);

2.1.3. Pagal Konvenciją privalomos finansinės garantijos teikėjo išimtys ir apribojimai, kaip iš dalies pakeista šiomis gairėmis, visų pirma riba – 250 000 atsiskaitymo vienetų vienam keleiviui kiekvienu atskiru atveju;

2.1.4. Nuostata, kad draudimas apima tik atsakomybę, kuriai taikoma Konvencija, kaip iš dalies pakeista šiomis gairėmis; ir

2.1.5. Nuostata, kad pagal šią Konvenciją atlygintinos sumos naudojamos sumažinti vežėjo ir (arba) jo draudiko neapmokėtą įsipareigojimą pagal Konvencijos 4a straipsnį, net jeigu jų neišmoka atitinkami draudikai nuo karo veiksmų rizikos ar draudikai nuo ne karo veiksmų rizikos arba iš šių draudikų nereikalaujama šias sumas išmokėti.

2.2. Karo rizikos draudimas apima atsakomybę (jei yra) už nuostolius, patirtus dėl keleivio mirties ar kūno sužalojimo, kuris įvyko dėl:

- karo, pilietinio karo, revoliucijos, sukilimo, maišto ar dėl jų kilusio pilietinio konflikto ar kariaujančiosios pusės priešiško veiksmo arba prieš ją nukreiptų priešiško veiksmo,
- paėmimo į nelaisvę, pagrobimo, arešto, laisvės suvaržymo ar sulaikymo ir bet kokių jų pasekmių ar bet kokios grėsmės tai įvykdyti,
- paliktų minų, torpedų, bombų ar kitų paliktų karo ginklų,
- teroristų ar kitų asmenų piktybiškų veiksmų arba veiksmų dėl politinių motyvų ir veiksmų, kurių buvo imtasi siekiant užkirsti kelią ar kovoti su tokia rizika,
- konfiskacijos ir ekspropriacijos,

ir kuriems gali būti taikomos šios išimtys, apribojimai ir reikalavimai:

2.2.1. *Sąlyga dėl automatiško nutraukimo ir netaikymo karo atveju*

2.2.2. Tuo atveju, kai atskirų keleivių pateikti ieškiniai bendrai viršija 340 milijonų atsiskaitymo vienetų sumą bendrai vienam laivui atskiru atveju, vežėjas turi teisę taikyti apribojimą savo atsakomybei – 340 milijonų atsiskaitymo vienetų, visada su sąlyga, kad:

- ši suma būtų proporcingai paskirstyta pareiškėjams pagal jų pateiktus ieškinius,
- ši suma gali būti paskirstyta viena ar keliomis dalimis pareiškėjams, kurie yra žinomi paskirstymo metu, ir
- šią sumą paskirstyti gali draudikas arba teismas ar kita kompetentinga institucija, į kurią kreipėsi draudikas, valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, kurioje pradedamas teisminis procesas dėl pagal draudimą pareiktų ieškinių.

2.2.3. Sąlyga dėl 30 dienų pranešimo termino atvejais, kuriems netaikoma 2.2.1 dalis.

2.3. Ne karo rizikos draudimas turėtų apimti visus rizikos atvejus, kuriems taikomas privalomas draudimas, išskyrus 2.2 dalyje išvardytus rizikos atvejus, nepriklausomai nuo to, ar jiems taikomos 2.1 ir 2.2 dalyse nurodytos išimtys, apribojimai ar reikalavimai.

3. Draudimo išpareigojimų rinkinio („mėlynos kortos“; angl. *Blue Cards*) pavyzdys ir draudimo liudijimas, atspindintys šias gaires, pateikiami B priedėlyje.

—————

## A PRIEDĖLIS

## 2.1.1, 2.1.2 ir 2.2.1 gairėse nurodytos sąlygos

**Nuostatų sąlyga dėl netaikymo radioaktyviojo užterštumo ir cheminių, biologinių, biocheminių ir elektromagnetinių ginklų atvejais** (Sąlyga Nr. 370, 2003/11/10)**Ši sąlyga itin svarbi ir ja panaikinama visos jos neatitinkančios šio draudimo nuostatos**

1. Jokiu būdu šis draudimas neapima atsakomybės nuostolių ir žalos atvejais arba išlaidų, tiesiogiai ar netiesiogiai atsiradusių dėl ar kurioms įtakos turėjo arba kurios kilo dėl:
  - 1.1. Branduolinio kuro ar kitų radioaktyviųjų atliekų ar branduolinio kuro deginimo sukeltos jonizuojančiosios spinduliuotės ar radioaktyviojo užterštumo.
  - 1.2. Radioaktyvių, toksiškų, sprogstamųjų arba kitų pavojingų ar užterštumą sukeliančių branduolinių įrenginių, reaktorių arba kitų branduolinių agregatų ar jų branduolinių komponentų savybių.
  - 1.3. Ginklų ar prietaisų, kuriuose naudojamas atomų ar branduolio dalijimasis ir (arba) sintezė arba kita panaši reakcija arba radioaktyvi energija arba medžiaga.
  - 1.4. Radioaktyvių medžiagų radioaktyvių, toksiškų, sprogstamųjų arba kitų pavojingų ar užterštumą sukeliančių savybių. Šis sąlygos punktas netaikomas radioaktyviems izotopams, išskyrus branduolinį kurą, kai tokie izotopai gaminami, gabenami, saugomi arba naudojami komerciniais, žemės ūkio, medicinos, mokslo ar kitais panašiais tikslais.
  - 1.5. Cheminių, biologinių, biocheminių arba elektromagnetinių ginklų.

**Nuostatų sąlyga dėl netaikymo elektroninių išpuolių atveju** (Sąlyga Nr. 380, 03/11/10)

1. Išskyrus tik toliau išdėstytos 10 nuostatų sąlygos 2 dalies atveju, jokiu būdu šis draudimas neapima draudimo nuostolių ir žalos atvejais arba išlaidų, tiesiogiai ar netiesiogiai atsiradusių dėl ar kurioms įtakos turėjo arba kurios kilo dėl kompiuterio, kompiuterinės sistemos, programinės įrangos, kenksmingo kodo, kompiuterių viruso arba kompiuterinio proceso ar kitos elektroninės sistemos naudojimo ar veikimo.
2. Jeigu šios nuostatos taikymas yra paremtas veikla, kuri apima karo, pilietinio karo veiksmų, revoliucijos, sukilimo, maišto ar dėl jų kilusio pilietinio konflikto riziką, ar kariaujančiosios pusės priešiškus veiksmus arba prieš ją nukreiptus priešiškus veiksmus arba teroro aktą ar bet kurio asmens veiksmus dėl politinių motyvų, 10 nuostatų sąlygos 1 dalimi nesinaudojama siekiant neįtraukti nuostolių (kurie kitu atveju padengti), atsiradusių dėl kompiuterio, kompiuterinės sistemos ar programinės įrangos ar kitos elektroninės sistemos naudojimo paleidžiant ginklus arba raketas ir (arba) jų taikymo sistemą ir (arba) sprogdinimo mechanizmą.

**Sąlyga dėl automatiško nutraukimo ir netaikymo karo atveju**

- 1.1. Žalos atlyginimo automatinis nutraukimas

Nepaisant to, ar buvo pranešta apie nutraukimą, visais toliau išvardytais atvejais žalos atlyginimas NUTRAUKIAMAS AUTOMATIŠKAI

- 1.1.1. Jeigu prasideda karas (nepriklausomai nuo to, jis buvo paskelbtas ar ne) tarp bet kurių iš šių valstybių: Jungtinės Karalystės, Jungtinių Amerikos Valstijų, Prancūzijos, Rusijos Federacijos, Kinijos Liaudies Respublikos;
- 1.1.2. Bet kuriam laivui, kuriam žalos atlyginimas yra garantuojamas pagal draudimą, jeigu toks laivas buvo rekvizuotas siekiant jį pasisavinti ar juo pasinaudoti.

- 1.2. Karas tarp penkių galingiausių valstybių

Šis draudimas neapima

- 1.2.1. Draudimo nuostolių ir žalos atvejais arba išlaidų, atsirandančių dėl prasidėjusio karo (nepriklausomai nuo to, buvo jis buvo paskelbtas ar ne) tarp bet kurių iš šių valstybių: Jungtinės Karalystės, Jungtinių Amerikos Valstijų, Prancūzijos, Rusijos Federacijos, Kinijos Liaudies Respublikos;
- 1.2.2. Rekvizicijos pasisavinimo ar pasinaudojimo tikslu.

## B PRIEDĖLIS

## I. 3 gairėje nurodyti draudimo įsipareigojimų pavyzdžiai (mėlynos kortos)

*Karo rizikos draudiko išduota mėlyna korta*

**Liudijimas, pateiktas kaip draudimo pagal 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 4a straipsnio nuostatas įrodymas.**

Laivo pavadinimas:

Laivo TJO numeris:

Registracijos uostas:

Savininko pavardė ar pavadinimas ir adresas:

Patvirtinama, kad pirmiau nurodytam laivui, kol jis priklauso pirmiau nurodytam savininkui, galioja draudimas, atitinkantis 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir bagažo vežimo jūra 4a straipsnio reikalavimus, kuriam taikomos visos išimties ir apribojimai pagal Konvenciją ir 2006 m. spalio mėn. Tarptautinės jūrų organizacijos teisės komiteto priimtas įgyvendinimo gaires numatyti privalomam karo rizikos draudimui, visų pirma šios sąlygos: (Šioje vietoje gali būti įrašytas Konvencijos ir gairių kartu su priedėliais norimas tekstas)

Draudimo laikotarpis nuo: 2007 m. vasario 20 d.

iki: 2008 m. vasario 20 d.

Visada su sąlyga, kad draudikas gali panaikinti šį liudijimą prieš 30 dienų raštu pranešdamas pirmiau nurodytai institucijai po to, kai toliau nurodyto draudiko atsakomybė baigiasi tą dieną, kai pasibaigia pranešime nurodyto laikotarpio galiojimo terminas, tačiau tik po šios dienos įvykusių incidentų atveju.

Data:

Šį liudijimą išdavė:

War Risks, Inc

(Adresas)

.....

Kaip War Risks, Inc. atstovas

Draudiko parašas

*Mėlyna korta, išduota draudiko ne nuo karo rizikos*

**Liudijimas, pateiktas kaip draudimo pagal 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 4a straipsnio nuostatas įrodymas**

Laivo pavadinimas:

Laivo TJO numeris:

Registracijos uostas:

Savininko pavardė ar pavadinimas ir adresas:

Patvirtinama, kad pirmiau nurodytam laivui, kol jis priklauso pirmiau nurodytam savininkui, galioja draudimas, atitinkantis 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir bagažo vežimo jūra 4a straipsnio reikalavimus, kuriam taikomos visos išimties ir apribojimai pagal Konvenciją ir 2006 m. spalio mėn. Tarptautinės jūrų organizacijos teisės komiteto priimtas įgyvendinimo gaires numatyti draudikui ne nuo karo rizikos, visų pirma šios sąlygos: (Šioje vietoje gali būti įrašytas Konvencijos ir gairių kartu su priedėliais norimas tekstas)

Draudimo laikotarpis nuo: 2007 m. vasario 20 d.

iki: 2008 m. vasario 20 d.

Visada su sąlyga, kad draudikas gali panaikinti šį liudijimą prieš tris mėnesius raštu pranešdamas pirmiau nurodytai institucijai po to, kai toliau nurodyto draudiko atsakomybė baigiasi tą dieną, kai pasibaigia pranešime nurodyto laikotarpio galiojimo terminas, tačiau tik po šios dienos įvykusių incidentų atveju.

Data:

Šį liudijimą išdavė:

PANDI P&I

(Adresas)

.....

Kaip PANDI P&I atstovas

Draudiko parašas

### II. 3 gairėje nurodytas draudimo liudijimo pavyzdys

#### DRAUDIMO AR KITOS FINANSINĖS GARANTIJOS LIUDIJIMAS DĖL ATSAKOMYBĖS UŽ KELEIVIŲ MIRTĮ IR KŪNO SUŽALOJIMĄ

Išduotas pagal 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 4a straipsnio nuostatas

| Laivo pavadinimas | Skiriamasis numeris arba šaukinys | Laivo TJO numeris | Registracijos uostas | Vežėjo, kuris faktiškai vykdo vežimą, pavadinimas ir visas pagrindinės verslo vietos adresas |
|-------------------|-----------------------------------|-------------------|----------------------|--|
|                   |                                   |                   |                      |  |

Patvirtinama, kad pirmiau nurodytam laivui galioja draudimas ar kita finansinė garantija, atitinkantys 2002 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir bagažo vežimo jūra 4a straipsnio reikalavimus.

Garantijos rūšis .....

Garantijos trukmė .....

Draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) pavadinimas ir adresas

Patvirtinama, kad šis draudimas padalijamas į vieną karo rizikos draudimo dalį ir vieną ne karo rizikos draudimo dalį pagal 2006 m. spalio mėn. Tarptautinės jūrų organizacijos teisės komiteto priimtas įgyvendinimo gaires. Abiems draudimo dalims taikomos pagal Konvenciją ir įgyvendinimo gaires numatytos visos išimties ir apribojimai. Draudikai solidariai neatsako. Draudikai yra šie:

Nuo karo rizikos: *War Risks, Inc.*, (adresas)

Nuo ne karo rizikos: *Pandi P&I*, (adresas)

Šis liudijimas galioja iki .....

Išduotas ar patvirtintas Vyriausybės .....

(Visas valstybės pavadinimas)

ARBA

Kai valstybė, šios Konvencijos Šalis, naudojasi 4a straipsnio 3 dalimi, turėtų būti naudojamas šis tekstas:

Šį liudijimą ..... (visas valstybės pavadinimas) Vyriausybės vardu išdavė .....  
(visas institucijos ar organizacijos pavadinimas)

.....  
(Vieta) (Data)

.....  
(Liudijimą išdavusio ar patvirtinusio pareigūno  
parašas ir pareigos)

Paiškinimas:

1. Jei pageidaujama, prie valstybės pavadinimo gali būti pridedama nuoroda į šalies, kurioje liudijimas yra išduotas, kompetentingą valdžios instituciją.
2. Jei bendrą garantijos sumą sudaro garantijos ne iš vieno šaltinio, turėtų būti nurodomas kiekvienos iš jų dydis.
3. Jei garantija yra kelių formų, jos turėtų būti išvardijamos.
4. Skiltyje „Garantijos trukmė“ turi būti nurodyta data, nuo kurios tokia garantija galioja.
5. Skiltyje draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) „Adresas“ turi būti nurodoma draudiko (-ų) ir (arba) garanto (-ų) pagrindinė verslo vieta. Jei reikia, nurodoma verslo vieta, kur draudimas ar kita garantija yra sudaryti.

\_\_\_\_\_



## DIREKTYVOS

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2009/15/EB

2009 m. balandžio 23 d.

## dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų

(nauja redakcija)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,laikydami 251 straipsnyje nustatytos tvarkos, atsižvelgdami į 2009 m. vasario 3 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą <sup>(3)</sup>,

kadangi:

(1) 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyva 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų <sup>(4)</sup> buvo keletą kartų iš esmės pakeista. Kadangi ji turi būti iš dalies keičiama dar kartą, siekiant aiškumo reikėtų ją išdėstyti nauja redakcija.

<sup>(1)</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

<sup>(2)</sup> OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

<sup>(3)</sup> 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 74 E, 2008 3 20, p. 633), 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 184 E, 2008 7 22, p. 11), 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2009 m. vasario 26 d. Tarybos sprendimas ir 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>(4)</sup> OL L 319, 1994 12 12, p. 20.

(2) Atsižvelgiant į Direktyvos 94/57/EB nuostatų prigimtį, atrodo tinkama jos nuostatas išdėstyti nauja redakcija dviejuose skirtinguose Bendrijos teisės aktuose – Direktyvoje ir Reglamente.

(3) 1993 m. birželio 8 d. savo rezoliucijoje dėl bendros saugių jūrų politikos Taryba iškelė tikslą iš Bendrijos vandenų pašalinti visus standartų neatitinkančius laivus ir suteikė pirmenybę Bendrijos veiksams, skirtiems užtikrinti veiksmingą ir vienodą tarptautinių taisyklių įgyvendinimą, parengiant bendruosius standartus klasifikacinėms bendrovėms.

(4) Saugumas jūroje ir jūrų taršos prevencija gali būti veiksmingai gerinami griežtai taikant tarptautines konvencijas, kodeksus ir rezoliucijas bei tuo pat metu skatinant laisvę teikti paslaugas.

(5) Laivo vėliavos ir uosto valstybės privalo kontroliuoti, kad laivas atitinka vienodus tarptautinius saugumo jūroje ir jūros taršos prevencijos standartus.

(6) Valstybės narės yra atsakingos, kad būtų išduodami tarptautiniai saugumo ir taršos prevencijos liudijimai pagal tokias konvencijas kaip 1974 m. lapkričio 1 d. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74), 1966 m. balandžio 5 d. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo ir 1973 m. lapkričio 2 d. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (Marpol), ir kad šios konvencijos būtų įgyvendinamos.

(7) Laikydamosi tokių konvencijų visos valstybės narės gali pripažinti organizacijoms suteikti įvairius įgaliojimus patvirtinti, kad minėtų konvencijų laikomasi, ir gali suteikti joms teisę išduoti atitinkamus liudijimus siekiant užtikrinti saugumą ir taršos prevenciją.

- (8) Daugelis visame pasaulyje veikiančių Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) susitariančiųjų šalių pripažintų organizacijų neužtikrina nei tinkamo taisyklių įgyvendinimo, nei pakankamo patikimumo, kai nacionalinių administracijų vardu vykdo savo funkcijas, nes klasifikacinės bendrovės neturi patikimų ir tinkamų struktūrų ir patirties, kurios jas įgalintų savo išpareigojimus atlikti labai profesionaliai.
- (9) Pagal SOLAS 74 II-I skyriaus A-1 dalies 3-1 taisyklę valstybės narės yra atsakingos už tai, kad su jų vėliava plaukiojantys laivai būtų projektuojami, statomi ir prižiūrimi taip, kaip tai numatyta administracijų pripažintų organizacijų nustatytose laivų konstrukcijos, jų mechaninės bei elektros įrangos reikalavimuose. Todėl šios organizacijos rengia ir įgyvendina laivų projektavimo, statybos, remonto ir patikrinimo taisykles ir yra atsakingos už laivų tikrinimą jų vėliavos valstybių vardu bei už patvirtinimą, kad išduodant atitinkamus liudijimus laikomasi tarptautinių konvencijų reikalavimų. Siekiant, kad jos galėtų gerai atlikti šias pareigas, šios organizacijos turi būti visiškai nepriklausomos, turėti labai specializuotą techninę kompetenciją ir griežtą kokybės valdymą.
- (10) Laivų patikrinimo ir priežiūros organizacijoms tenka svarbus vaidmuo su saugia laivyba susijusiuose Bendrijos teisės aktuose.
- (11) Laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijos turėtų galėti teikti paslaugas visoje Bendrijoje ir tarpusavyje konkuruoti, užtikrindamos vienodą saugumo ir aplinkos apsaugos lygį. Todėl jų veiklai turėtų būti nustatyti ir visoje Bendrijoje taikomi vienodi reikalingi profesiniai standartai.
- (12) Krovinio laivo radijo įrangos saugos liudijimo išdavimas gali būti patikėtas privatiems subjektams, turintiems reikiamą patirtį ir kvalifikuotus darbuotojus.
- (13) Valstybė narė gali riboti pripažintų organizacijų, kurioms dėl objektyvių ir skaidrių priežasčių ji pagal savo poreikius suteikia įgaliojimus, skaičių, jeigu Komisija, laikydamasi komiteto procedūros, vykdo kontrolę.
- (14) Ši direktyva turėtų užtikrinti laisvę teikti paslaugas Bendrijoje, Bendrijai atitinkamai turėtų susitarti su tomis trečiosiomis šalimis, kuriose įsikūrusios kai kurios pripažintos organizacijos, užtikrinti vienodą požiūrį į Bendrijoje esančias pripažintas organizacijas.
- (15) Nacionalines administracijas būtina labiau įtraukti į laivų apžiūras ir į atitinkamų liudijimų išdavimą, kad būtų visiškai laikomasi tarptautinių saugumo taisyklių, net jeigu valstybės narės pasitiki pripažintomis organizacijomis, kurios nėra valstybių narių administruojamos, vykdančios teisės aktų numatytus išpareigojimus. Todėl yra tikslinga tarp administracijų ir pripažintų organizacijų, kurioms jos yra suteikusios įgaliojimus, užmegzti glaudžius bendradarbiavimo santykius, o tam pripažintoms organizacijoms gali prireikti turėti savo atstovybę valstybės narės, kurios vardu organizacijos vykdo savo išpareigojimus, teritorijoje.
- (16) Kai pripažinta organizacija, jos inspektoriai arba jos techninis personalas administracijos vardu išduoda atitinkamus liudijimus, valstybės narės turėtų apsvarstyti galimybę sudaryti sąlygas, kiek tai yra susiję su šia perduota veikla, jiems taikyti atitinkamas teises apsaugos priemones ir teisminę apsaugą, įskaitant naudojimąsi atitinkamomis teisėmis į gynybą, išskyrus imunitetą (tai yra neatskiriama suvereni teisė, kurią gali taikyti tik valstybės narės ir kurios dėl šios priežasties negalima perduoti).
- (17) Valstybių narių vardu veikiančių pripažintų organizacijų finansinės atsakomybės tvarkos skirtumai trukdytų tinkamai įgyvendinti šią direktyvą. Siekiant prisidėti sprendžiant šią problemą, reikia Bendrijos lygiu suderinti pripažintos organizacijos atsakomybės už laivo avarijos jūroje, įvykusį dėl jos kaltės, laipsnį, kai jos kaltę savo sprendimu nustato teismas, įskaitant arbitražo teisme priimtus sprendimus dėl ginčų.
- (18) Šios direktyvos įgyvendinimui reikalingos priemonės turėtų būti priimamos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką<sup>(1)</sup>.
- (19) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus iš dalies keisti šią direktyvą siekiant įtraukti vėlesnius su ja susijusius tarptautinių konvencijų, protokolų, kodeksų ir rezoliucijų pakeitimus. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (20) Valstybėms narėms vis dėlto turėtų būti palikta galimybė laikinai sustabdyti arba panaikinti pripažintai organizacijai jų suteiktus įgaliojimus, informuojant Komisiją ir kitas valstybes nares apie savo sprendimą bei pateikiant pagrįstas priežastis, dėl kurių buvo priimtas toks sprendimas.

(<sup>1</sup>) OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

- (21) Valstybės narės turėtų periodiškai vertinti pripažintų organizacijų, kurios veikia valstybių narių vardu, darbą ir Komisijai bei visoms kitoms valstybėms narėms pateikti tikslią informaciją apie tokių organizacijų veiklą.
- (22) Iš valstybių narių, kaip uostų institucijų, yra reikalaujama Bendrijos vandenyse gerinti saugumą ir taršos prevenciją tikrinant pirmiausia tuos laivus, kuriems liudijimus yra išdavusios organizacijos, neatitinkančios bendrųjų kriterijų, ir tuo būdu užtikrinant, kad laivams, plaukiojantiems su trečiosios šalies vėliava, nebus taikomas palankesnis režimas.
- (23) Šiuo metu nėra vienodų laivo korpuso, mašinų ir elektros bei valdymo įrenginių tarptautinių standartų, kurių turi būti laikomasi visuose statomuose laivuose arba vėliau visą laivo eksploatavimo laiką. Tokie standartai gali būti nustatyti pagal pripažintų organizacijų nuostatas arba pagal lygiaverčius standartus, dėl kurių nacionalinės administracijos sprendžia 1998 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 98/34/EB, nustatančioje informacijos apie techninius standartus, reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisykles teikimo tvarką <sup>(1)</sup>, nustatyta tvarka.
- (24) Kadangi šios direktyvos tikslo, tai yra nustatyti priemonės, kurių turi laikytis valstybės narės bendradarbiaudamos su Bendrijoje veikiančiomis organizacijomis, tikrinančiomis, apžiūrinčiomis laivus ir jiems išduodančiomis liudijimus, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl veiksmo masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.
- (25) Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę turėtų apsiriboti tomis nuostatomis, kurios yra iš esmės pakeistos palyginti su Direktyva 94/57/EB. Ta direktyva nustato pareigą perkelti nepakeistas nuostatas.
- (26) Ši direktyva neturėtų pažeisti valstybių narių įsipareigojimų, susijusių su direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminais, numatytais I priedo B dalyje.
- (27) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros <sup>(2)</sup> 34 punktą valstybės narės yra raginamos savo ir Bendrijos interesų labui parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų šios direktyvos ir jos perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitiktį, ir viešai jas paskelbti.
- (28) Priemonės, kurių turi laikytis laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijos, nustatytos 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (nauja redakcija) <sup>(3)</sup>,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

### 1 straipsnis

Ši direktyva nustato priemones, kuriomis turi vadovautis valstybės narės bendradarbiaudamos su organizacijomis, kurioms patikėtas laivų tikrinimas, apžiūra ir liudijimų, patvirtinančių, kad yra laikomasi tarptautinių konvencijų dėl saugumo jūroje ir jūrų taršos prevencijos, išdavimas, tuo pat metu skatinant įgyvendinti paslaugų teikimo laisvės tikslą. Tai apima laivų, kuriems taikomos tarptautinės konvencijos, korpuso, mašinų, elektros ir valdymo įrenginių saugumo reikalavimų rengimą ir įgyvendinimą.

### 2 straipsnis

Šioje direktyvoje vartojamos šios sąvokos:

- laivas – laivas, kuriam taikomos tarptautinės konvencijos;
- laivas, plaukiojantis su valstybės narės vėliava – valstybėje narėje registruotas laivas, plaukiojantis su valstybės narės vėliava pagal jos įstatymus. Šios sąvokos neatitinkantys laivai prilyginami laivams, plaukiojantiems su trečiosios šalies vėliava;
- patikrinimai ir apžiūros – patikrinimai ir apžiūros, kurie yra privalomi pagal tarptautines konvencijas;
- tarptautinės konvencijos – 1974 m. lapkričio 1 d. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74), išskyrus jos priedo XI–2 skyrių, 1966 m. balandžio 5 d. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo ir 1973 m. lapkričio 2 d. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL) kartu su protokolais ir šių konvencijų papildymais bei atitinkamais privalomais visose valstybėse narėse kodeksais, jų naujausia redakcija;

<sup>(1)</sup> OL L 204, 1998 7 21, p. 37.

<sup>(2)</sup> OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

<sup>(3)</sup> Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 11.

- e) organizacija – juridinis asmuo, jo dukterinės įmonės ir visi kiti jo kontroliuojami subjektai, kurie kartu arba atskirai vykdo šios direktyvos taikymo srityje nurodytas užduotis;
- f) „kontrolė“ taikant e punktą reiškia teises, sutartis ir kitas priemones, kurios teisiškai ar faktiškai, atskirai arba derinamos tarpusavyje leidžia daryti sprendžiamąją įtaką teisės subjektui arba leidžia tam subjektui vykdyti šios direktyvos taikymo srityje nurodytas užduotis;
- g) pripažinta organizacija – pagal Reglamento (EB) Nr. 391/2009 nuostatas pripažinta organizacija;
- h) įgaliojimas – aktas, kuriuo pripažintai organizacijai valstybė narė suteikia įgaliojimus ar perduoda galias;
- i) teisės aktų nustatytas liudijimas – vėliavos valstybės arba jos vardu pagal tarptautines konvencijas išduotas liudijimas;
- j) taisyklės ir procedūros – pripažintos organizacijos reikalavimai, keliami laivų projektavimui, statybai, įrangai, remontui ir apžiūrai;
- k) laivo klasės liudijimas – laivo tinkamumą konkrečiam laivo naudojimui ar eksploatavimui patvirtinantis dokumentas, kurį pagal savo nustatytas ir viešai paskelbtas taisykles ir procedūras išduoda pripažinta organizacija;
- l) krovininio laivo radijo įrangos saugos liudijimas – liudijimas, kuris nustatytas 1988 m. Protokolu, iš dalies keičiančiu SOLAS, priimtu Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO).

### 3 straipsnis

1. Pagal tarptautines konvencijas prisiimdamos atsakomybę ir įsipareigojimus valstybės narės užtikrina, kad jų kompetentingos administracijos gali užtikrinti deramą jų nuostatų vykdymą, ypač tikrinant ir apžiūrint laivus bei išduodant teisės aktais nustatytus liudijimus ir išimtinus liudijimus, kaip numatyta tarptautinėse konvencijose. Valstybės narės veikia pagal TJO rezoliucijos A.847(20) dėl TJO dokumentų įgyvendinimo rekomendacijų vėliavos valstybėms priedo ir priedėlio atitinkamas nuostatas.

2. Jeigu vykdydama 1 dalies nuostatas valstybė narė nusprendžia dėl laivų, plaukiojančių su jos vėliava:

- i) įgalioti organizacijas visiškai ar iš dalies atlikti patikrinimus ir apžiūras, susijusius su teisės aktais nustatytais liudijimais, įskaitant patikrinimus bei apžiūras, skirtus įvertinti, ar laiko-

masi 11 straipsnio 2 dalyje nurodytų taisyklių, ir, jeigu reikia, išduoti ar pratęsti susijusius liudijimus; arba

- ii) patikėti organizacijoms visiškai ar iš dalies atlikti i punkte nurodytus patikrinimus ir apžiūras;

šias pareigas valstybė narė patiki tik pripažintoms organizacijoms.

Kompetentinga administracija visais atvejais patvirtina pirmąjį išimtinių liudijimų išdavimą.

Tačiau dėl krovininio laivo radijo įrangos saugos liudijimo minėtos pareigos gali būti patikėtos privačiam subjektui, pripažintam kompetentingos administracijos ir turinčiam reikiamą patirtį bei kvalifikuotus darbuotojus, institucijos vardu sugebančius vykdyti tam tikrus radijo ryšio patikimumo vertinimo darbus.

3. Šis straipsnis netaikomas konkrečių laivo įrenginių sertifikavimui.

### 4 straipsnis

1. Taikydamos 3 straipsnio 2 dalį, valstybės narės iš esmės neatsisako suteikti įgaliojimų nė vienai pripažintai organizacijai imtis tokių funkcijų, laikantis šio straipsnio 2 dalies ir 5 bei 9 straipsnių nuostatų. Tačiau valstybės narės pagal savo poreikius gali riboti organizacijų, kurioms jos suteikia įgaliojimus, skaičių, jeigu toks ribojimas grindžiamas skaidriomis ir objektyviomis priežastimis.

Valstybės narės prašymu Komisija pagal 6 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą priima reikiamas priemones, siekdama užtikrinti teisingą šios dalies pirmos pastraipos taikymą, kiek tai susiję su atsisakymu suteikti įgaliojimą, ir 8 straipsnio teisingą taikymą, kiek tai susiję su tais atvejais, kai įgaliojimas yra laikinai sustabdomas ar panaikinamas.

2. Valstybė narė, sutikdama, kad pripažinta organizacija, kuri yra trečiojoje šalyje, pilnai ar iš dalies vykdytų 3 straipsnyje minimas pareigas, gali prašyti, kad pastaroji trečioji šalis taikytų tokių pat požiūrį tų pripažintų organizacijų atžvilgiu, kurios yra Bendrijoje.

Be to, Bendrija gali prašyti, kad trečioji šalis, kurioje yra pripažinta organizacija, taikytų tokių pat požiūrį Bendrijoje esančių pripažintų organizacijų atžvilgiu.

## 5 straipsnis

1. Valstybės narės, kurios priima sprendimą, kaip numatyta 3 straipsnio 2 dalyje, nustato savo kompetentingų administracijų ir organizacijų, veikiančių valstybės narės vardu, bendradarbiavimo santykius.

2. Bendradarbiavimo santykiai yra reguliuojami nustatytos formos nediskriminacine rašytine sutartimi ar lygiaverčiais teisiniais susitarimais, juose išdėstant organizacijų prisiimamas konkrečias pareigas ir funkcijas, kurios apima bent jau:

a) nuostatas, išdėstytas TJO Rezoliucijos A.739(18) dėl administracijos vardu veikiančių organizacijų įgaliojimo rekomendacijų II priedėlyje, atsižvelgiant į priedo sąlygas bei į TJO MSC/710 aplinkraščio ir MEPC/307 aplinkraščio dėl administracijos vardu veikiančių pripažintų organizacijų įgaliojimo tipinės sutarties priedėlius ir papildymą;

b) šias finansinę atsakomybę reglamentuojančias nuostatas:

i) teismui ar arbitražo teismui tiksliai ir galutinai pripažinus administracijos kaltę dėl kokios nors laivo avarijos jūroje ir pateikus reikalavimą atlyginti nukentėjusioms šalims turtingą žalą ar nuostolius, susijusius su žmonių sužalojimu ar mirtimi, jei tas teismas įrodė, kad tą žalą sukėlė pripažintos organizacijos, jos organų, darbuotojų, atstovų ar kitų tos pripažintos organizacijos vardu veikiančių asmenų sąmoninga veikla ar neveikimas arba didelis neatsargumas, administracija turi teisę gauti iš pripažintos organizacijos finansinę kompensaciją, kuri atitinka to teismo pripažintai organizacijai tenkančią kaltės dalį už padarytą žalą, patirtus nuostolius, žmonių sužalojimą ar mirtį;

ii) teismui ar arbitražo teismui tiksliai ir galutinai pripažinus administracijos kaltę dėl kokios nors laivo avarijos jūroje ir pateikus reikalavimą atlyginti nukentėjusioms šalims nuostolius, susijusius su žmonių sužalojimu ar mirtimi, jei tas teismas įrodė, kad tą žalą sukėlė pripažintos organizacijos, jos organų, darbuotojų, atstovų ar kitų tos pripažintos organizacijos vardu veikiančių asmenų aplaidumas ar neatsargi veikla arba neveikimas, administracija turi teisę gauti iš pripažintos organizacijos finansinę kompensaciją, kuri atitinka to teismo pripažintai organizacijai tenkančią kaltės dalį už žmonių sužalojimą ar mirtį; valstybės narės gali nustatyti maksimalią sumą, kurios galima reikalauti iš pripažintos organizacijos, bet ta suma negali būti mažesnė kaip 4 mln. EUR;

iii) teismui ar arbitražo teismui tiksliai ir galutinai pripažinus administracijos kaltę dėl kokios nors laivo avarijos jūroje ir pateikus reikalavimą atlyginti nukentėjusioms šalims turtingą žalą ar nuostolius, jei tas teismas įrodė, kad tą žalą sukėlė pripažintos organizacijos, jos organų, darbuotojų, atstovų ar kitų tos pripažintos organizacijos vardu veikiančių asmenų aplaidumas ar neatsargi veikla arba neveikimas, administracija turi teisę gauti iš pripažintos organizacijos finansinę kompensaciją, kuri atitinka to teismo pripažintai organizacijai tenkančią kaltės dalį už minėtą žalą ar nuostolius; valstybės narės gali nustatyti maksimalią sumą, kurios galima reikalauti iš pripažintos organizacijos, bet ta suma negali būti mažesnė kaip 2 milijonai EUR;

c) nuostatas dėl administracijos arba administracijos paskirtos nešališkos išorinės įstaigos atliekamo administracijos vardu prisiimamų įsipareigojimų periodiško audito, kaip nurodyta 9 straipsnio 1 dalyje;

d) galimybę atlikti atsiktinius ir išsamius laivų patikrinimus;

e) nuostatas dėl privalomo esminės informacijos apie jų klasifikuotą laivyną bei pasikeitimus, laikino klasės sustabdymo ir klasės panaikinimo atvejus teikimo.

3. Sutartyje ar lygiaverčiame teisiniame susitarime gali būti reikalaujama, kad pripažinta organizacija turėtų savo atstovybę valstybės narės, kurios vardu organizacija vykdo 3 straipsnyje nurodytas pareigas, teritorijoje. Tokį reikalavimą gali patenkinti atstovybė, pagal tos valstybės narės teisę atitinkanti juridinio asmens požymius ir patenkanti į jos nacionalinių teismų jurisdikciją.

4. Kiekviena valstybė narė Komisijai teikia tikslią informaciją apie bendradarbiavimo santykius, nustatytus pagal šį straipsnį. Komisija vėliau apie tai informuoja kitas valstybes nares.

## 6 straipsnis

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2099/2002<sup>(1)</sup>.

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

<sup>(1)</sup> OL L 324, 2002 11 29, p. 1.

3. Jei yra nuorodą į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

#### 7 straipsnis

1. Neišplečiant šios direktyvos taikymo srities, ją galima iš dalies pakeisti tam, kad:

- a) į šią direktyvą būtų įtraukti vėlesni su šia direktyva susijusių tarptautinių konvencijų, protokolų, kodeksų ir rezoliucijų, nurodytų 2 straipsnio d punkte, 3 straipsnio 1 dalyje ir 5 straipsnio 2 dalyje, išgalioję pakeitimai;
- b) būtų keičiamos 5 straipsnio 2 dalies b punkto ii ir iii papunkčiuose nurodytos sumos.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, tvirtinamos pagal 6 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

2. Priėmus naujus su 2 straipsnio d punkte nurodytomis tarptautinėmis konvencijomis susijusius dokumentus ar jų protokolus, Taryba Komisijos pasiūlymu ir atsižvelgdama į valstybių narių parlamentines procedūras bei atitinkamas TJO procedūras sprendžia dėl išsamios tų naujų dokumentų ar protokolų ratifikavimo tvarkos, tuo pat metu užtikrindama, kad jie valstybėse narėse būtų taikomi vienodai ir vienu metu.

2 straipsnio d punkte ir 5 straipsnyje nurodytų tarptautinių dokumentų pakeitimai gali būti pašalinti iš šios direktyvos taikymo srities remiantis Reglamento (EB) Nr. 2099/2002 5 straipsniu.

#### 8 straipsnis

Jei valstybė narė mano, kad pripažinta organizacija nebegali būti įgaliota jos vardu vykdyti 3 straipsnyje išvardytus uždavinius, valstybė narė, neatsižvelgdama į Reglamento (EB) Nr. 391/2009 I priede nustatytus būtiniausias kriterijus, tokių įgaliojimų gali laikinai sustabdyti ar panaikinti. Tokiu atveju valstybė narė apie savo sprendimą nedelsdama informuoja Komisiją ir kitas valstybes nares ir nurodo pagrindas tokio sprendimo priėmimo.

#### 9 straipsnis

1. Kiekviena valstybė narė įsitikina, kad jos vardu veikiančios pripažintos organizacijos, vykdydamos 3 straipsnio 2 dalies nuostatas, veiksmingai atlieka tame straipsnyje nurodytas funkcijas ir kad jų darbu yra patenkinta tos valstybės narės kompetentinga administracija.

2. Siekdama atlikti 1 dalyje nurodytą užduotį, kiekviena valstybė narė bent kas dvejus metus atlieka visų jos vardu veikiančių organizacijų stebėseną ir ne vėliau kaip tų metų, kurie eina po metų, kuriais buvo atliekama stebėseną, kovo 31 d. pateikia kitoms valstybėms narėms bei Komisijai tokios stebėsenos veiklos rezultatų ataskaitą.

#### 10 straipsnis

Įgyvendindamos savo, kaip uosto valstybių, teises ir pareigas tikrinti laivus, valstybės narės praneša Komisijai ir kitoms valstybėms narėms bei informuoja atitinkamą vėliavos valstybę apie tuos užfiksuotus atvejus, kai vėliavos valstybės vardu veikiančios pripažintos organizacijos išduoda galiojančius teisės aktais nustatytus liudijimus laivui, neatitinkančiam tarptautinių konvencijų reikalavimų, arba apie galiojančią klasės liudijimą turinčio laivo gedimo atvejus, jei sugenda ta dalis, kuriai taikomas liudijimas. Pagal šio straipsnio nuostatas pranešama tik apie tuos laivus, kurie kelia didelę grėsmę saugumui ir aplinkai arba kai matyti ypač aplaidus pripažintų organizacijų elgesys. Atitinkama pripažinta organizacija informuojama pirminio patikrinimo metu, kad galėtų skubiai imtis tinkamų tolesnių veiksmų.

#### 11 straipsnis

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad laivai, plaukiojantys su jos vėliava, būtų projektuojami, statomi, įrengiami ir prižiūrimi pagal pripažintų organizacijų taisykles ir procedūras, taikomas laivo korpusui, mašinoms ir elektros bei valdymo įrenginiams.

2. Valstybė narė gali nuspręsti taikyti taisykles, kurias ji laiko lygiavertėmis pripažintų organizacijų taisyklėms ir procedūroms, su sąlyga, kad valstybė narė nedelsdama minėtas taisykles Direktyvoje 98/34/EB nustatyta tvarka perduos Komisijai ir kitoms valstybėms narėms ir kad taisyklėms neprieštarauja kita valstybė narė arba Komisija, ir jeigu, taikant šios direktyvos 6 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, nepaaiškėja, kad taisyklės yra nelygiavertės.

3. Valstybės narės bendradarbiauja su pripažintomis organizacijomis, kurias jos įgalioja, rengiant jų taisykles ir procedūras. Jos tariasi su pripažintomis organizacijomis siekiant nuoseklaus tarptautinių konvencijų išaiškinimo.

#### 12 straipsnis

Komisija kas dvejus metus informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą apie šios direktyvos įgyvendinimo pažangą valstybėse narėse.

*13 straipsnis*

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini šiai direktyvai įgyvendinti, ne vėliau kaip 2011 m. birželio 17 d. Jos nedelsdamos apie tai informuoja Komisiją.

Priimdamos šias priemones valstybės narės daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Jos taip pat turi įtraukti teiginį, kad nuorodos, esančios dabartiniuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose, į direktyvas, kurias panaikina ši direktyva, laikomos nuorodomis į šią direktyvą. Tokių nuorodų darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstus.

*14 straipsnis*

Direktyva 94/57/EB su pakeitimais, padarytais I priedo A dalyje išvardytomis direktyvomis, panaikinama nuo 2009 m. birželio 17 d. nepažeidžiant valstybių narių įsipareigojimų dėl I priedo B dalyje išvardytų direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminų.

Nuorodos į panaikintas direktyvas laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir skaitomos pagal II priede pateiktą koreliacinę lentelę.

*15 straipsnis*

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

*16 straipsnis*

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

H.-G. PÖTTERING

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas*

P. NEČAS

## I PRIEDAS

## A DALIS

**Panaikinta direktyva su vėlesniais pakeitimais**

(nurodyta 14 straipsnyje)

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| Tarybos direktyva 94/57/EB                          | OL L 319, 1994 12 12, p. 20 |
| Komisijos direktyva 97/58/EB                        | OL L 274, 1997 10 7, p. 8   |
| Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/105/EB | OL L 19, 2002 1 22, p. 9    |
| Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/84/EB  | OL L 324, 2002 11 29, p. 53 |

## B DALIS

**Perkėlimo į nacionalinę teisę terminų sąrašas**

(nurodytas 14 straipsnyje)

| Direktyva   | Perkėlimo į nacionalinę teisę terminas |
|-------------|--|
| 94/57/EB    | 1995 m. gruodžio 31 d.                 |
| 97/58/EB    | 1998 m. rugsėjo 30 d.                  |
| 2001/105/EB | 2003 m. liepos 22 d.                   |
| 2002/84/EB  | 2003 m. lapkričio 23 d.                |



## II PRIEDAS

## Koreliacinė lentelė

| Direktyva 94/57/EB                                       | Ši direktyva                                      | Reglamentas (EB) Nr. 391/2009          |
|--|---|--|
| 1 straipsnis   | 1 straipsnis                                      | 1 straipsnis                           |
| 2 straipsnio a punktas                                   | 2 straipsnio a punktas                            | 2 straipsnio a punktas                 |
| 2 straipsnio b punktas                                   | 2 straipsnio b punktas                            | –                                      |
| 2 straipsnio c punktas                                   | 2 straipsnio c punktas                            | –                                      |
| 2 straipsnio d punktas                                   | 2 straipsnio d punktas                            | 2 straipsnio b punktas                 |
| 2 straipsnio e punktas                                   | 2 straipsnio e punktas                            | 2 straipsnio c punktas                 |
| –  | 2 straipsnio f punktas                            | 2 straipsnio d punktas                 |
| 2 straipsnio f punktas                                   | 2 straipsnio g punktas                            | 2 straipsnio e punktas                 |
| 2 straipsnio g punktas                                   | 2 straipsnio h punktas                            | 2 straipsnio f punktas                 |
| 2 straipsnio h punktas                                   | 2 straipsnio i punktas                            | 2 straipsnio g punktas                 |
| 2 straipsnio i punktas                                   | 2 straipsnio k punktas                            | 2 straipsnio i punktas                 |
| –  | 2 straipsnio j punktas                            | 2 straipsnio h punktas                 |
| 2 straipsnio j punktas                                   | 2 straipsnio l punktas                            | –                                      |
| 2 straipsnio k punktas                                   | –   | 2 straipsnio j punktas                 |
| 3 straipsnis   | 3 straipsnis                                      | –                                      |
| 4 straipsnio 1 dalies pirmas sakiny                      | –   | 3 straipsnio 1 dalis                   |
| 4 straipsnio 1 dalies antras sakiny                      | –   | 3 straipsnio 2 dalis                   |
| 4 straipsnio 1 dalies trečias sakiny                     | –   | –                                      |
| 4 straipsnio 1 dalies ketvirtas sakiny                   | –   | 4 straipsnio 1 dalis                   |
| –  | –   | 3 straipsnio 3 dalis                   |
| –  | –   | 4 straipsnio 2, 3, 4 dalys             |
| –  | –   | 5 straipsnis                           |
| –  | –   | 6 straipsnis                           |
| –  | –   | 7 straipsnis                           |
| 5 straipsnio 1 dalis                                     | 4 straipsnio 1 dalis                              | –                                      |
| 5 straipsnio 3 dalis                                     | 4 straipsnio 2 dalis                              | –                                      |
| 6 straipsnio 1, 2, 3, 4 dalys                            | 5 straipsnio 1, 2, 3, 4 dalys                     | –                                      |
| 6 straipsnio 5 dalis                                     | –   | –                                      |
| 7 straipsnis   | 6 straipsnis                                      | 12 straipsnis                          |
| 8 straipsnio 1 dalies pirma įtrauka                      | 7 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a punktas | –                                      |
| 8 straipsnio 1 dalies antra įtrauka                      | –   | 13 straipsnio 1 dalis                  |
| 8 straipsnio 1 dalies trečia įtrauka                     | 7 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos b punktas | –                                      |
| –  | 7 straipsnio 1 dalies antra pastraipa             | 13 straipsnio 1 dalies antra pastraipa |
| 8 straipsnio 2 dalis                                     | 7 straipsnio 2 dalis                              | –                                      |
| 8 straipsnio 2 dalies antra pastraipa                    | –   | 13 straipsnio 2 dalis                  |
| 9 straipsnio 1 dalis                                     | –   | –                                      |
| 9 straipsnio 2 dalis                                     | –   | –                                      |
| 10 straipsnio 1 dalies įvadiniai žodžiai                 | 8 straipsnis                                      | –                                      |
| 10 straipsnio 1 dalies a, b, c punktai bei 2, 3, 4 dalys | –   | –                                      |
| 11 straipsnio 1 ir 2 dalys                               | 9 straipsnio 1 ir 2 dalys                         | –                                      |

| Direktyva 94/57/EB         | Ši direktyva               | Reglamentas (EB) Nr. 391/2009                                  |
|----------------------------|----------------------------|--|
| 11 straipsnio 3 ir 4 dalys | –                          | 8 straipsnio 1 ir 2 dalys                                      |
| 12 straipsnis              | 10 straipsnis              | –  |
| 13 straipsnis              | –                          | –  |
| 14 straipsnis              | 11 straipsnio 1 ir 2 dalys | –  |
| –                          | 11 straipsnio 3 dalis      | –  |
| –                          | 12 straipsnis              | –  |
| –                          | –                          | 9 straipsnis   |
| 15 straipsnio 1 dalis      | –                          | –  |
| –                          | –                          | 10 straipsnio 1 ir 2 dalys                                     |
| 15 straipsnio 2 dalis      | –                          | 10 straipsnio 3 dalis  |
| 15 straipsnio 3 dalis      | –                          | 10 straipsnio 4 dalis  |
| 15 straipsnio 4 dalis      | –                          | 10 straipsnio 5 dalis  |
| 15 straipsnio 5 dalis      | –                          | 10 straipsnio 6 dalies pirma, antra, trečia, penkta pastraipos |
| –                          | –                          | 10 straipsnio 6 dalies ketvirta pastraipa                      |
| 16 straipsnis              | 13 straipsnis              | –  |
| 17 straipsnis              | 16 straipsnis              | –  |
| –                          | 14 straipsnis              | –  |
| –                          | 15 straipsnis              | –  |
| –                          | –                          | 11 straipsnis  |
| –                          | –                          | 14 straipsnis  |
| –                          | –                          | 15 straipsnis  |
| –                          | –                          | 16 straipsnis  |
| –                          | –                          | 17 straipsnis  |
| –                          | –                          | 18 straipsnis  |
| –                          | –                          | 19 straipsnis  |
| Priedas                    | –                          | I priedas  |
| –                          | I priedas                  | –  |
| –                          | II priedas                 | II priedas   |

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2009/16/EB

2009 m. balandžio 23 d.

dėl uosto valstybės kontrolės

(nauja redakcija)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>(1)</sup>,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>(2)</sup>,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos<sup>(3)</sup>, atsižvelgdami į 2009 m. vasario 3 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą,

kadangi:

(1) 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/21/EB dėl uosto valstybės laivybos kontrolės<sup>(4)</sup> buvo keletą kartų iš esmės keičiama. Kadangi turi būti padaryta daugiau pakeitimų, siekiant aiškumo ji turėtų būti išdėstyta nauja redakcija.

(2) Bendrija yra labai susirūpinusi dėl laivybos avarių ir jūrų bei valstybių narių pakrančių taršos.

(3) Bendrija taip pat yra susirūpinusi dėl gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose.

<sup>(1)</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

<sup>(2)</sup> OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

<sup>(3)</sup> 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 74 E, 2008 3 20, p. 584), 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 198 E, 2008 8 5, p. 1), 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2009 m. vasario 26 d. Tarybos sprendimas ir 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>(4)</sup> OL L 157, 1995 7 7, p. 1.

(4) Saugą, taršos prevenciją ir gyvenimo bei darbo sąlygas laivuose galima veiksmingai pagerinti radikaliai sumažinus standartų neatitinkančių laivų skaičių Bendrijos vandenyse griežtai taikant konvencijas, tarptautinius kodeksus ir rezoliucijas.

(5) Valstybės narės, siekdamos šio tikslo, pagal 2007 m. birželio 7 d. Tarybos sprendimą 2007/431/EB, įgaliojantį valstybes nares Europos bendrijos interesų labai ratifikuoti Tarptautinės darbo organizacijos 2006 m. darbo jūroje konvenciją<sup>(5)</sup>, turėtų dėti pastangas kuo skubiau ratifikuoti tos konvencijos Bendrijos kompetencijai priklausančias dalis, pageidautina iki 2010 m. gruodžio 31 d.

(6) Atsakomybė stebėti, ar laivai laikosi tarptautinių saugos, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų pirmiausiai tenka vėliavos valstybei. Tinkamais atvejais pasitelkdama pripažintąsias organizacijas, vėliavos valstybė besąlygiškai garantuoja, kad dėl atitinkamų liudijimų išdavimo vykdomas inspektavimas ir apžiūros būtų išsamūs ir efektyvūs. Už laivo būklės ir įrangos priežiūrą po apžiūros ir už tai, kad laivas atitiktų jam taikomų konvencijų reikalavimus, atsako laivybos kompanija. Tačiau tam tikras skaičius vėliavos valstybių iš esmės nesuserdorojo su tarptautinių standartų įgyvendinimo ir jų vykdymo užtikrinimo užduotimis. Todėl, siekiant išspręsti standartų neatitinkančių laivų problemą, nuo šiol taip pat ir uosto valstybė turėtų užtikrinti tarptautinių saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų laikymosi priežiūrą, tuo pačiu pripažįstant, kad uosto valstybės kontrolės inspektavimas nėra apžiūra ir susiję inspektavimo aktai nėra tinkamumo laivybai liudijimai.

(7) Valstybėms narėms suderinus veiksmingą minėtų tarptautinių standartų taikymą jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse plaukiojantiems ir jų uostais besinaudojantiems laivams būtų išvengta konkurencijos sąlygų iškraipymo.

(8) Laivybos pramonė neapsaugota nuo teroro aktų. Reikėtų veiksmingai įgyvendinti transporto apsaugos priemones, o valstybės narės, atlikdamos apsaugos patikrinimus, turėtų aktyviai prižiūrėti kaip laikomasi apsaugos taisyklių.

<sup>(5)</sup> OL L 161, 2007 6 22, p. 63.

- (9) Reikėtų pasinaudoti patirtimi, sukaupta taikant 1982 m. sausio 26 d. Paryžiuje pasirašytą Paryžiaus susitarimo memorandumą dėl uosto valstybės kontrolės (Paryžiaus SM).
- (10) Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA), įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1406/2002 <sup>(1)</sup>, turėtų teikti reikiamą paramą, siekdama užtikrinti suderintą ir veiksmingą uosto valstybės kontrolės sistemos įgyvendinimą. EMSA turėtų ypač prisidėti kuriant ir įdiegiant inspektavimo duomenų bazę, parengtą pagal šią direktyvą, ir suderintą Bendrijos sistemą, skirtą valstybių narių vykdomam uosto valstybės kontrolės inspektorių mokymui ir kompetencijos įvertinimui.
- (11) Veiksminga uosto valstybės kontrolės sistema turėtų būti siekiama užtikrinti, kad visi į Bendrijos teritorijoje esančius uostus ir inkaravimo vietas atplaukiantys laivai būtų reguliariai inspektuojami. Inspektavimo metu daugiausia dėmesio reikėtų skirti standartų neatitinkantiems laivams; kokybės reikalavimus atitinkantiems laivai, t. y. tie, kurių inspektavimo rezultatų įrašai yra patenkinami, arba kurie plaukioja su valstybės, atitinkančios Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) valstybių narių savanoriškos audito sistemos reikalavimus, vėliava, turėtų būti inspektuojami rečiau. Šiuo tikslu valstybės narės visų pirma turėtų teikti bendrą inspektavimo prioritetą aukšto rizikos lygio laivams.
- (12) Tokios inspektavimo naujovės turėtų būti įtrauktos į Bendrijos uosto valstybės kontrolės sistemą, kai tik bus apibrėžti įvairūs jos aspektai, taip pat remiantis inspektavimo užduočių pasidalijimo schema, pagal kurią kiekviena valstybė narė pakankamai prisideda siekiant Bendrijos tikslo įgyvendinti visuotinę inspektavimo sistemą ir inspektavimo apimtį yra vienodomis sąlygomis pasidalijama tarp valstybių narių. Siekiant padidinti šios inspektavimo užduočių pasidalijimo schemos efektyvumą ji turėtų būti persvarstyta atsižvelgiant į patirtį, įgytą taikant naują uosto valstybės kontrolės sistemą. Be to, valstybės narės turėtų įdarbinti ir nuolat turėti reikiamą darbuotojų skaičių, įskaitant kvalifikuotus inspektorius, atsižvelgdamos į laivų eismo apimtį ir pobūdį kiekviename uoste.
- (13) Šia direktyva nustatyta inspektavimo sistema parengta atsižvelgiant į pagal Paryžiaus SM atliktą darbą. Kadangi tam, kad iš Paryžiaus SM kylančios nuostatos taptų taikytinomis ES, joms turėtų būti pritarta Bendrijos lygmeniu, tarp Bendrijos ir Paryžiaus SM reikėtų užmegzti ir palaikyti glaudų bendradarbiavimą, kad būtų sudarytos palankios sąlygos kuo didesnei konvergencijai.
- (14) Komisija turėtų administruoti ir atnaujinti inspektavimo duomenų bazę artimai bendradarbiaudama su Paryžiaus SM. Inspektavimo duomenų bazėje turėtų būti saugomi valstybių narių ir visų Paryžiaus SM pasirašiusių šalių inspektavimo duomenys. Kol Bendrijos jūrų informacinė sistema *SafeSeaNet* nėra pilnai įdiegta ir dar nėra galimybių automatiškai įvesti duomenis, susijusius su laivų įplaukimu į uostus, į duomenų bazę, valstybės narės turėtų pateikti Komisijai būtiną šios direktyvos taikymui stebėti informaciją, visų pirma su laivų judėjimu susijusią informaciją. Komisija, remdamasi valstybių narių pateiktais inspektavimo duomenimis, iš inspektavimo duomenų bazės turėtų paimti duomenis apie laivų rizikos lygį, inspektuotinus laivus ir laivų judėjimo duomenis ir turėtų apskaičiuoti kiekvienos valstybės narės įsipareigojimus atlikti inspektavimus. Taip pat turėtų būti įmanoma inspektavimo duomenų bazės sąsaja su kitomis Bendrijos laivybos saugos duomenų bazėmis.
- (15) Valstybės narės turėtų stengtis peržiūrėti laivų vėliavų valstybių baltojo, pilkojo ir juodojo sąrašo sudarymo mechanizmą atsižvelgiant į Paryžiaus SM, siekiant užtikrinti jo sąžiningumą ir, visų pirma, mažus laivynus turinčių vėliavų valstybių atžvilgiu.
- (16) Uosto valstybės kontrolės inspektavimo taisyklės ir procedūros, įskaitant laivų sulaikymo kriterijus, turėtų būti derinamos, kad būtų užtikrintas nuolatinis jų veiksmingumas visuose uostuose – dėl to taip pat labai sumažėtų atvejų, kai siekiant išvengti tinkamos kontrolės pasirinktinai plaukiama tik į tam tikrus paskirties uostus.
- (17) Kiekvieno laivo periodiško ir papildomo inspektavimo metu iš anksto turėtų būti nustatoma, kas turi būti tikrinama, o tai priklauso nuo laivo tipo, inspektavimo rūšies ir anksčiau atlikto uosto valstybės kontrolės inspektavimo rezultatų. Inspektavimo duomenų bazėje turėtų būti nurodyti elementai, skirti nustatyti rizikos sritis, kurios turi būti patikrinamos kiekvieno inspektavimo metu.
- (18) Suėjus nustatytam eksploataavimo laiko terminui, tam tikrų kategorijų laivai kelia didelį avarijų ar taršos pavojų, todėl turėtų būti atliekamas išplėstinis jų inspektavimas; reikėtų nustatyti tokio išplėstinio inspektavimo detales.
- (19) Pagal šioje direktyvoje nustatytą inspektavimo sistemą, intervalus tarp periodiško laivų inspektavimo lemia laivų rizikos lygis, nustatomas remiantis tam tikrais baziniais ir istoriniais parametrais. Didelės rizikos laivams šie intervalai neturėtų būti ilgesni kaip šeši mėnesiai.
- (20) Siekiant kompetentingoms uosto valstybės kontrolės institucijoms suteikti informaciją apie uostuose arba inkaravimo vietose esančius laivus, uosto administracijos ar įstaigos arba šiuo tikslu paskirtos institucijos ar įstaigos turėtų, jei įmanoma, persiųsti pranešimus apie laivų atvykimą iškart kai jie gaunami.

<sup>(1)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

- (21) Kai kurie laivai dėl savo blogos techninės būklės, vėliavos valstybės veiklos lygio ar istorijos kelia akivaizdžią grėsmę saugumui jūroje ir jūros aplinkai. Todėl Bendrija turi teisę skatinti šiuos laivus neplaukti į valstybių narių uostus ir inkaravimo vietas. Atsisakymas leisti įplaukti turėtų būti proporcingas ir, jeigu laivo operatorius ir po kelių atsisakymų leisti atvykti ir sulaikymų Bendrijoje esančiuose uostuose ir inkaravimo vietose nesiima ištaisomųjų priemonių, gali būti išduotas atsisakymas visam laikui leisti atvykti. Bet kuris trečias atsisakymas gali būti atšauktas tik tuomet, jei įvykdomos tam tikros sąlygos, užtikrinančios, kad atitinkamas laivas gali būti saugiai eksploatuojamas Bendrijos vandenyse, visų pirma susijusios su laivo vėliavos valstybe ir valdančia įmone. Kitais atvejais laivui turėtų būti atsisakyta visam laikui leisti įplaukti į valstybių narių uostus ir į inkaravimo vietas. Bet kuriuo atveju bet koks vėlesnis atitinkamo laivo sulaikymas turėtų lemti tai, kad laivui būtų visam laikui atsisakyta leisti įplaukti į valstybių narių uostus ir į inkaravimo vietas. Siekiant skaidrumo, reikėtų viešai skelbti sąrašą tų laivų, kuriems atsisakyta leisti įplaukti į Bendrijoje esančius uostus ir į inkaravimo vietas.
- (22) Siekiant sumažinti tam tikroms administracijoms ir įmonėms dėl pakartotinių inspektavimų padidėjusį darbo krūvį, apskaičiuojant laivo rizikos lygį, laikotarpis tarp inspektavimų ir kiekvienos valstybės narės inspektavimo įsipareigojimų atlikimą reikėtų atsižvelgti į ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų apžiūras, kurias pagal 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvą 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą<sup>(1)</sup> atlieka priimančioji valstybė, kuri nėra laivo vėliavos valstybė. Taip pat Komisija turėtų išnagrinėti, ar reikėtų ateityje iš dalies pakeisti Direktyvą 1999/35/EB siekiant sustiprinti ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, plaukiojančių į ir iš valstybių narių uostų, saugumo reikalavimų lygį.
- (23) Reikėtų imtis priemonių atitinkamų konvencijų nuostatų nesilaikymui ištaisyti. Laivai, kuriems turi būti taikomi ištaisomieji veiksmai, turėtų būti sulaikyti tol, kol ištaisomi trūkumai, jeigu nustatyti trūkumai akivaizdžiai kelia pavojų saugumui, sveikatai arba aplinkai.
- (24) Siekiant užkirsti kelią nepagrįstiems sprendimams, galintiems leisti nederamai sulaikyti laivą arba jį gaišinti, turėtų būti suteikta teisė apeliacine tvarka apskųsti kompetentingų institucijų priimtus nurodymus sulaikyti laivą. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti, siekdamos užtikrinti pagrįstą skundų nagrinėjimo terminą, vadovaudamosi savo nacionalinės teisės aktais.
- (25) Institucijoms ir inspektoriams, atliekantiems uosto valstybės kontrolę, neturėtų kilti jokio interesų konflikto inspektavimo uostų ar inspektuojamų laivų atžvilgiu, ir neturi būti susijusių interesų. Inspektoriai turėtų būti deramos kvalifikacijos ir tinkamai mokomi, kad neprarastų savo įgūdžių atlikti inspektavimą. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti kurdamos ir skatindamos naudoti suderintą Bendrijos inspektorių mokymo ir kompetencijos įvertinimo sistemą.
- (26) Locmanams ir uosto administracijoms arba įstaigoms turėtų būti sudarytos sąlygos teikti naudingą informaciją apie akivaizdžius laivuose aptiktus gedimus.
- (27) Teisėtą interesą turinčių asmenų skundai dėl gyvenimo ir darbo laivuose sąlygų turėtų būti tiriami. Skundą pateikęs asmuo turėtų būti informuojamas apie tai, kokių tolesnių veiksmų buvo imtasi dėl to skundo.
- (28) Valstybių narių kompetentingos institucijos ir kitos institucijos bei organizacijos turi bendradarbiauti, kad užtikrintų veiksmingą tolesnių priemonių taikymą turintiems trūkumų laivams, kuriems buvo leista toliau plaukti, ir kad keistųsi informacija apie uostuose esančius laivus.
- (29) Kadangi inspektavimo duomenų bazė yra esminė uosto valstybės kontrolės dalis, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad ji būtų atnaujinama atsižvelgiant į Bendrijos reikalavimus.
- (30) Informacijos apie tarptautinių saugumo, sveikatos ir jūrų aplinkos apsaugos standartų neatitinkančius laivus ir jų operatorius ar kompanijas paskelbimas, atsižvelgiant į kompanijų eksploatuojamo laivyno dydį, gali būti veiksminga atgrasymo priemonė krovinių siuntėjams, raginanti atsisakyti naudotis tokių laivų paslaugomis, ir paskata laivų savininkams imtis ištaisomųjų veiksmų. Pateiktinos informacijos srityje Komisija turėtų artimai bendradarbiauti su Paryžiaus SM ir atsižvelgti į visą paskelbtą informaciją, kad būtų išvengta nereikalingo dubliavimosi. Valstybės narės turėtų pateikti atitinkamą informaciją tik vieną kartą.
- (31) Visas laivų, kurių inspektavimas pateisina jų sulaikymą, inspektavimo išlaidas ir su atsisakymo duoti leidimą įplaukti panaikinimu susijusias išlaidas turėtų padengti savininkas arba operatorius.

(<sup>1</sup>) OL L 138, 1999 6 1, p. 1.

- (32) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką <sup>(1)</sup>.
- (33) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus iš dalies pakeisti šią direktyvą tam, kad tolesnius pakeitimus būtų galima taikyti su ja susijusioms konvencijoms, tarptautiniams kodeksams ir rezoliucijoms ir nustatyti 8 ir 10 straipsnių nuostatų įgyvendinimo taisykles. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (34) Kadangi šios direktyvos tikslų, tai yra sumažinti galimybę nustatytų standartų neatitinkantiems laivams plaukioti valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse patobulinant Bendrijos jūrų laivų inspektavimo sistemą ir parengiant priemones, numatančias prevencinius veiksmus jūrų taršos srityje, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl jų masto ir poveikio tų tikslų geriau siekti Bendrijos lygmeniu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti.
- (35) Prievolė perkelti šios direktyvos nuostatas į nacionalinę teisę turėtų apsiriboti tomis nuostatomis, kurios lyginant su Direktyva 95/21/EB yra pakeistos iš esmės. Prievolė perkelti nepakeistas nuostatas nustatyta toje direktyvoje.
- (36) Ši direktyva neturėtų daryti įtakos valstybių narių įsipareigojimams, susijusiems su direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminais, nustatytais XV priedo B dalyje.
- (37) Uosto valstybės kontrolės sistema, įsteigta pagal šią direktyvą, turėtų būti įgyvendinama visose valstybėse narėse tuo pačiu metu. Šiuo atveju Komisija turėtų užtikrinti, kad būtų imamasi atitinkamų parengiamųjų priemonių, įskaitant inspektavimo duomenų bazės bandymus ir nuostatai dėl inspektorių mokymų.
- (38) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros <sup>(2)</sup> 34 punktą, valstybės narės yra skatinamos savo ir Bendrijos interesų labai parengti lenteles, kurios kiek įmanoma geriau iliustruotų šios direktyvos bei perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių tarpusavio koreliaciją, ir viešai jas paskelbti.
- (39) Siekiant prieigos prie jūros neturinčioms valstybėms narėms neužkrauti neproporcingos administracinės naštos, pagal *de minimis* taisyklę tokioms šalims turėtų būti leista nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų, tai reiškia, kad tokios valstybės narės, jei jos atitinka tam tikrus kriterijus, neprivalo šios direktyvos perkelti į savo nacionalinę teisę.
- (40) Siekiant atsižvelgti į tai, kad Prancūzijos užjūrio padaliniai priklauso kitai geografiniai sričiai ir didžiąja dalimi yra ne Paryžiaus SM, o kito regioninio uosto valstybės kontrolės memorandumo Šalimis, ir atsižvelgiant į nedidelius laivų eismo srautus tarp jų ir žemyninės Europos, atitinkamai valstybei narei turėtų būti leidžiama šiems uostams netaikyti Bendrijoje taikomos uosto valstybės kontrolės sistemos,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

#### 1 straipsnis

##### Tikslas

Šios direktyvos tikslas – padėti radikaliai sumažinti galimybę nustatytų standartų neatitinkantiems laivams plaukioti valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse:

- a) padidinant tarptautinių ir atitinkamų Bendrijos teisės aktų, susijusių su sauga jūroje, laivybos apsauga, jūrų aplinkos apsauga ir gyvenimo bei darbo sąlygomis laikymąsi visų vėliavų laivuose;
- b) nustatant uosto valstybės laivų kontrolės bendrus kriterijus ir derinant inspektavimo ir sulaikymo procedūras, remiantis pagal Paryžiaus SM įgytomis profesinėmis žiniomis ir patirtimi;
- c) įgyvendinant Bendrijoje uosto valstybės kontrolės sistemą, pagrįstą inspektavimais, atliekamais Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione, siekiant inspektuoti visus laivus, o inspektavimo dažnumą nustatant pagal laivo rizikos lygį, daugiau ir dažniau inspektuojant didesnės rizikos laivus.

<sup>(1)</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

<sup>(2)</sup> OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

## 2 straipsnis

**Sąvokų apibrėžtys**

Šioje direktyvoje taikomos tokios sąvokų apibrėžtys:

- 1) Konvencijos – toliau išvardytos konvencijos ir jų protokolai bei pakeitimai ir susiję privalomi kodeksai; jų naujausia redakcija:
  - a) 1966 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo (LL 66);
  - b) 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74);
  - c) 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos bei jos 1978 m. protokolai (MARPOL 73/78);
  - d) 1978 m. Tarptautinė jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų konvencija (STCW 78/95);
  - e) 1972 m. Tarptautinė konvencija dėl tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti susidūrimų jūroje (COLREG 72);
  - f) 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo (ITC 69);
  - g) 1976 m. Konvencija dėl prekybinės laivybos minimalių standartų (TDO Nr. 147);
  - h) 1992 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (CLC 92).
- 2) Paryžiaus SM – 1982 m. sausio 26 d. Paryžiuje pasirašyto Susitarimo memorandumo dėl uosto valstybės kontrolės naujausia redakcija.
- 3) TJO valstybės narės savanoriška audito schemos sistema ir procedūros – TJO asamblėjos Rezoliucija A.974(24).
- 4) Paryžiaus SM regionas – geografinė zona, kurioje Paryžiaus SM pasirašiusios šalys atlieka inspektavimus pagal Paryžiaus SM.
- 5) Laivas – bet koks jūrų laivas, kuriam taikoma viena ar daugiau konvencijų, plaukiojantis ne su uosto valstybės vėliava.
- 6) Laivo ir uosto sąveika – sąveikos, atsirandančios, kai laivui tiesiogiai ir betarpiškai įtakos turi veiksmai, susiję su asmenų ar prekių judėjimu iš laivo ar į laivą, arba laivui ar laivo teikiamomis paslaugomis.
- 7) Laivas inkaravimo vietoje – uoste ar kitoje uosto jurisdikcijai priklausančioje teritorijoje esantis laivas, tačiau neprišivartavęs prie krantinės laivas, palaikantis laivo ir uosto sąveiką.
- 8) Inspektorius – valstybinio sektoriaus darbuotojas arba kitas asmuo, valstybės narės kompetentingos institucijos deramai įgaliotas atlikti inspektavimą vykdant uosto valstybės kontrolę ir atsakingas tai kompetentingai institucijai.
- 9) Kompetentinga institucija – laivybos institucija, atsakinga už uosto valstybės kontrolę pagal šią direktyvą.
- 10) Nakties laikas – bet kuris ne trumpesnis nei septynių valandų laikotarpis, kaip nustatyta nacionalinėje teisėje, į kurią bet kuriuo atveju turi būti įtaisyti laikotarpis nuo vidurnakčio iki 5.00 val. ryto.
- 11) Pirminis inspektavimas – inspektoriaus apsilankymas laive, kuriuo siekiama patikrinti, ar laivas atitinka reikiamas konvencijas ir taisykles, atliekant bent 13 straipsnio 1 dalyje nurodytus patikrinimus.
- 12) Išsamus inspektavimas – inspektavimas, kurio metu 13 straipsnio 3 dalyje nurodytomis aplinkybėmis laivas, jo įranga ir įgula kaip visuma arba, jeigu reikia, jų atskiros dalys yra atidžiai tikrinami, ir šis tikrinimas apima laivo konstrukciją, įrangą, įgulos sukomplektavimą, gyvenimo ir darbo sąlygas laive bei laive atliekamų darbų tvarkos laikymąsi.
- 13) Išplėstinis inspektavimas – inspektavimas, kuris apima bent VII priede išvardytus punktus. Išplėstinį inspektavimą gali papildyti išsamus inspektavimas, kai tam yra akivaizdus pagrindas pagal 13 straipsnio 3 dalį.
- 14) Skundas – informacija ar pranešimas, pateikti bet kokio asmens arba organizacijos, turinčių teisėtą interesą dėl saugos laive, įskaitant suinteresuotumą įgulos sauga ar apsaugojimu nuo pavojų jos sveikatai, darbo ir gyvenimo laive sąlygomis ir taršos prevencija.
- 15) Sulaikymas – oficialus draudimas laivui išplaukti į jūrą dėl to, kad buvo nustatyti trūkumai, dėl kiekvieno iš kurių arba visų kartu laivas nėra tinkamas plaukioti.

- 16) Draudimo įplaukti nurodymas – laivo kapitonui, už laivą atsakingai laivybos kompanijai ir vėliavos valstybei išduotas sprendimas, kuriuo jiems pranešama, kad laivui bus atsakyta leisti įplaukti į visus Bendrijos uostus ir inkaravimo vietas.
- 17) Eksploatavimo sustabdymas – oficialus draudimas toliau eksploatuoti laivą dėl to, kad buvo nustatyti trūkumai, dėl kiekvieno iš kurių arba visų kartu tolesnis laivo eksploatavimas keltų pavojų.
- 18) Eksploatavimo sustabdymas – laivo savininkas arba kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas ar laivo be įgulos frachtuotojas, kuris iš laivo savininko yra perėmęs atsakomybę už laivo eksploatavimą ir kuris, prisiimdamas šią atsakomybę, sutiko perimti visas Tarptautiniu saugos valdymo (ISM) kodeksu nustatytas pareigas ir atsakomybę.
- 19) Pripažintoji organizacija – klasifikacinė bendrovė ar kita privati įstaiga, vėliavos valstybės administracijos vardu atliekanti teisės aktais nustatytas užduotis.
- 20) Teisės aktų nustatytas liudijimas – vėliavos valstybės arba jos vardu pagal konvencijas išduotas liudijimas.
- 21) Klasifikacijos liudijimas – dokumentas, patvirtinantis atitinkimą SOLAS 74 II-1 skyriaus A-1 dalies 3-1 taisyklei.
- 22) Inspektavimo duomenų bazė – informacinė sistema, skirta padėti įgyvendinti uosto valstybės kontrolės sistemą Bendrijoje ir susijusi su inspektavimo, atlikto Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione, duomenimis.

### 3 straipsnis

#### Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma kiekvienam laivui, įplaukiančiam į valstybės narės uostą ar inkaravimo vietą laivo ir uosto sąveikos tikslu, ir jo įgulai.

Prancūzija gali nuspręsti, kad šioje dalyje minimiems uostams ir inkaravimo vietoms nepriskiriami Sutarties 299 straipsnio 2 dalyje nurodyti užjūrio padalinių uostai ir inkaravimo vietos.

Jeigu valstybė narė inspektuoja laivą, esantį jos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, bet ne uostuose, laikoma, kad ji atlieka inspektavimą taikydama šią direktyvą.

Jokia šio straipsnio nuostata neturi įtakos valstybės narės teisei įsikišti pagal atitinkamas konvencijas.

Valstybės narės, kurios neturi jūrų uostų ir kurios gali patvirtinti, kad laivai, kuriems taikoma ši direktyva, sudaro mažiau nei 5 % bendro metinio į jų upių uostus įplaukusių atskirų laivų skaičiaus per pastaruosius trejus metus, gali nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų.

Valstybės narės, kurios neturi jūrų uostų, ne vėliau kaip šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę dieną praneša Komisijai bendrą laivų skaičių ir pirmiau nurodytą per pastaruosius trejus metus į jų uostus įplaukusių laivų skaičių ir informuoja Komisiją apie visus vėlesnius pirmiau nurodytų duomenų pasikeitimus.

2. Laivams, kurių bendras tonažas mažesnis kaip 500, valstybės narės taiko atitinkamos konvencijos taikytinus reikalavimus, o toje srityje, kurioje konvencijos nuostatos netaikomos, imasi tokių veiksmų, kurie būtini, kad būtų užtikrinta, jog atitinkami laivai nekels akivaizdžios grėsmės saugai, sveikatai arba aplinkai. Taikydamos šios dalies nuostatas valstybės narės vadovaujasi Paryžiaus SM 1 priedu.

3. Valstybės narės, inspektuodamos laivą, plaukiojantį su konvencijos Šalimi nesančios valstybės vėliava, užtikrina, kad tokiam laivui ir jo įgulai taikoma tvarka nebūtų palankesnė už tvarką, taikomą su konvencijos Šalimi esančios valstybės vėliava plaukiojančiam laivui.

4. Ši direktyva netaikoma žvejybos, karo, pagalbiniais laivams, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, valstybiniais laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais, ir pramoginėms jachtoms, nenaudojamoms prekybai.

### 4 straipsnis

#### Inspektavimo įgaliojimai

1. Valstybės narės imasi visų būtinų priemonių, kad būtų teisiskai įgalios užsienio laivuose atlikti šioje direktyvoje numatytus inspektavimus pagal tarptautinę teisę.

2. Valstybės narės laivams inspektuoti turi tinkamas kompetingas institucijas, kurioms skirta pakankamai personalo, ypač kvalifikuotų inspektorių, pvz., samdant, ir imasi tinkamų priemonių užtikrinti, kad inspektoriai atliktų savo pareigas kaip nustatyta šioje direktyvoje ir visų pirma, kad jie galėtų atlikti pagal šią direktyvą privalomą inspektavimą.



### 5 straipsnis

#### **Inspektavimo sistema ir metiniai įsipareigojimai atlikti inspektavimus**

1. Valstybės narės vykdo inspektavimą remdamosi atrankos schema, aprašyta 12 straipsnyje, ir I priede pateiktomis nuostatomis.

2. Siekdama įvykdyti savo metinį įsipareigojimą atlikti inspektavimus, kiekviena valstybė narė:

a) inspektuoja visus į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančius I pirmenybės laivus, nurodytus 12 straipsnio a punkte, ir

b) kasmet iš viso įvykdo bent savo inspektavimų dalį I ir II pirmenybės laivuose, nurodytuose 12 straipsnio a ir b punktuose, kiek jai priklauso iš bendro inspektavimų, kurie kasmet turi būti atlikti Bendrijoje ir SM regione, skaičiaus. Kiekvienos valstybės narės inspektavimo dalis grindžiama atskirų laivų, įplaukiančių į atitinkamos valstybės uostus Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione, skaičiumi, susiejant jį su atskirų laivų, įplaukiančių į kiekvienos valstybės uostus Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione, bendru skaičiumi.

3. Apskaičiuojant 2 dalies b punkte nurodytą bendro inspektavimų, kuriuos reikia kasmet atlikti Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione, skaičiaus dalį, laivai inkaravimo vietoje neįskaitomi, nebent atitinkama valstybė narė nurodo kitaip.

### 6 straipsnis

#### **Įsipareigojimo atlikti inspektavimus vykdymo tvarka**

Laikoma, kad valstybė narė, neatlikusi 5 straipsnio 2 dalies a punkte nurodytų inspektavimų, yra įvykdžiusi savo įsipareigojimą pagal tą nuostatą, jei tokie neatlikti inspektavimai neviršija:

a) 5 % visų į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančių I pirmenybės laivų, kurių rizikos lygis yra aukštas;

b) 10 % visų į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančių I pirmenybės laivų, išskyrus tuos laivus, kurių rizikos lygis yra aukštas.

Nepaisant a ir b punktuose nurodytų procentinių dalių, valstybės narės nustato inspektavimo prioritetiškumą tų laivų, kurie, pagal inspektavimo duomenų bazės pateiktus duomenis, į Bendrijos uostus įplaukia nedažnai.

Nepaisant a ir b punktuose nurodytų procentinių dalių ir įplaukiančių į inkaravimo vietas I pirmenybės laivų atveju, valstybės

narės nustato inspektavimo prioritetiškumą tų aukšto rizikos lygio laivų, kurie, pagal inspektavimo duomenų bazės pateiktus duomenis, į Bendrijos uostus įplaukia nedažnai.

### 7 straipsnis

#### **Subalansuotos inspektavimo dalies Bendrijoje sąlygos**

1. Laikoma, kad valstybė narė, kurioje bendras įplaukiančių I pirmenybės laivų skaičius viršija jos inspektavimų dalį, nurodytą 5 straipsnio 2 dalies b punkte, įvykdo savo įsipareigojimą, jei atlieka bent savo dalį atitinkantį tos valstybės narės atliktas I pirmenybės laivų inspektavimų skaičius atitinka bent tokią inspektavimų dalį ir jei tos valstybės narės neinspektuotų I pirmenybės laivų skaičius neviršija 30 % visų į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančių I pirmenybės laivų.

2. Valstybė narė, kurioje bendras į uostus įplaukusių I ir II pirmenybės laivų skaičius yra mažesnis nei 5 straipsnio 2 dalies b punkte nurodyta inspektavimo dalis, laikoma įvykdžiusia savo įsipareigojimą, jei ta valstybė narė atlieka pagal 5 straipsnio 2 dalies a punktą reikalaujamus I pirmenybės laivų inspektavimus ir inspektuoja bent 85 % visų į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančių II pirmenybės laivų.

3. Komisija 35 straipsnyje nurodytoje ataskaitoje visų pirma išnagrinėja šio straipsnio poveikį inspektavimo įsipareigojimui atsižvelgdama į Bendrijoje ir pagal Paryžiaus SM įgytas žinias ir patirtį. Rengiant ataskaitą atsižvelgiama į tikslą inspektuoti visus į Bendrijos teritorijoje esančius uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančius laivus. Prireikus Komisija siūlo papildomas priemones siekiant pagerinti Bendrijoje taikomos inspektavimo sistemos veiksmingumą ir, jei reikia, siūlo vėliau parengti naują šio straipsnio poveikio ataskaitą.

### 8 straipsnis

#### **Inspektavimų atidėjimas ir išskirtinės aplinkybės**

1. Valstybė narė gali nuspręsti atidėti I pirmenybės laivo inspektavimą esant tokioms aplinkybėms:

a) jei inspektavimą galima atlikti kitame laivo įplaukimo uoste toje pačioje valstybėje narėje, jei tas laivas pakeliui neįplaukia į jokią kitą Bendrijos ar Paryžiaus SM regiono uostą, ir kai atidedama ne ilgesniam kaip 15 dienų laikotarpiui, arba

b) jei inspektavimą per 15 dienų laikotarpį galima atlikti kitame Bendrijos ar Paryžiaus SM regiono uoste, jei valstybė, kurioje yra tas įplaukimo uostas, iš anksto sutiko atlikti inspektavimą.

Jeigu inspektavimas atidedamas pagal a arba b punktus ir įregistruojamas inspektavimo duomenų bazėje, neatliktas inspektavimas nelaikomas valstybių narių, kurios atidėjo inspektavimą, neatliktu inspektavimu.

Tačiau, kai I pirmenybės laivo inspektavimas nėra atliktas, atitinkamas laivas neatleidžiamas nuo inspektavimo kitame laivo įplaukimo uoste Bendrijos teritorijoje pagal šią direktyvą.

2. Dėl veiklos priežasčių neatliktas I pirmenybės laivų inspektavimas nelaikomas neatliktu inspektavimu, jei inspektavimo duomenų bazėje įregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis ir esant tokioms išskirtinėms aplinkybėms:

a) kompetentingos institucijos nuomone, inspektavimo vykdymas keltų pavojų inspektoriams, laivui, jo įgulai, uostui arba jūros aplinkai, arba

b) laivas į uostą įplaukia tik nakties metu. Tokiu atveju valstybės narės imasi priemonių, būtinų užtikrinti, kad reguliariai nakties metu į uostus įplaukiantys laivai būtų deramai patikrinti.

3. Jei neatliekamas laivo inspektavimas inkaravimo vietoje, tai nelaikoma neatliktu inspektavimu, kai:

a) laivas pagal I priedo nuostatas per 15 dienų yra inspektuojamas kitame Bendrijoje arba Paryžiaus SM regione esančiame uoste arba inkaravimo vietoje, arba

b) laivas įplaukia į uostą tik nakties metu arba būna uoste per trumpai, kad būtų galima deramai atlikti inspektavimą, ir inspektavimo duomenų bazėje įregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis, arba

c) kompetentingos institucijos nuomone, inspektavimo atlikimas keltų pavojų inspektorių, laivo, įgulos, uosto ar jūros aplinkos saugumui, ir inspektavimo duomenų bazėje įregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis.

4. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, susijusios su šio straipsnio įgyvendinimo taisyklėmis, tvirtinamos pagal 31 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

## 9 straipsnis

### Pranešimai apie laivų atvykimą

1. Į valstybės narės uostą arba į inkaravimo vietą plaukiančio laivo, kuriame pagal 14 straipsnį gali būti atliktas išplėstinis inspektavimas, operatorius, agentas ar kapitonas praneša apie atvykimą pagal III priedo nuostatas.

2. Gavusi šio straipsnio 1 dalyje ir 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/59/EB, įdiegiančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą<sup>(1)</sup>, 4 straipsnyje nurodytą pranešimą, uosto administracija arba įstaiga arba tam tikslui paskirta institucija ar įstaiga perduoda šią informaciją kompetentingai institucijai.

3. Visais šiame straipsnyje numatytais pranešimo atvejais, kai įmanoma, naudojamos elektroninės priemonės.

4. Atsižvelgiant į šios direktyvos III priedą, valstybių narių parengtos procedūros ir formatai turi atitikti atitinkamas Direktyvos 2002/59/EB nuostatas dėl laivų pranešimų.

## 10 straipsnis

### Laivo rizikos lygis

1. Visiems inspektavimo duomenų bazėje esantiems laivams, įplaukiantiems į valstybės narės uostą ar į inkaravimo vietą, priskiriamas laivo rizikos lygis, kuriuo nustatoma atitinkama laivo inspektavimo pirmenybė, laikotarpiai tarp inspektavimų ir inspektavimų mastas.

2. Laivo rizikos lygis nustatomas pagal šių bazinių ir istorinių parametrų derinį:

a) Baziniai parametrai

Baziniai parametrai yra nustatomi remiantis laivo tipu, amžiumi, vėliava, susijusiomis pripažintomis organizacijomis ir kompanijos veikla pagal I priedo I dalies 1 punktą ir II priedą.

b) Istoriniai parametrai

Istoriniai parametrai yra nustatomi remiantis defektų ir sulaišymų skaičiumi per tam tikrą laikotarpį pagal I priedo I dalies 2 punktą ir II priedą.

<sup>(1)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

3. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, susijusios su šio straipsnio įgyvendinimo taisyklėmis, visų pirma su:

a) vėliavos valstybės kriterijais,

b) kompanijos veiklos rezultatų vertinimo kriterijais

tvirtinamos pagal 31 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu ir remiantis Paryžiaus SM patirtimi.

#### 11 straipsnis

##### Inspektavimų dažnumas

Į Bendrijos uostus arba į inkaravimo vietas įplaukiantys laivai periodiškai inspektuojami arba papildomai inspektuojami tokia tvarka:

a) Laivai periodiškai inspektuojami iš anksto nustatytais laiko tarpais priklausomai nuo jų rizikos lygio, nustatomo pagal I priedo I dalį. Laikotarpis tarp laivų periodišku inspektavimu ilgėja, jei rizikos lygis sumažėja. Didelio rizikos lygio laivams šis laikotarpis trunka ne ilgiau nei šešis mėnesius.

b) Laivai papildomai inspektuojami nepaisant nuo paskiausio periodiško inspektavimo praėjusio laiko tarpo tokia tvarka:

— Kompetentinga institucija užtikrina, kad būtų inspektuojami laivai, kuriems taikomi I priedo II dalies 2A punkte išvardyti itin svarbūs veiksniai.

— Laivai, kuriems taikomi I priedo II dalies 2B punkte išvardyti nenumatyti veiksniai, gali būti inspektuojami. Sprendimą dėl tokio papildomo inspektavimo atlikimo remdama profesiniu vertinimu priima kompetentinga institucija.

#### 12 straipsnis

##### Laivų atranka inspektavimui

Kompetentinga institucija užtikrina, kad laivai inspektavimui atrenkami remiantis jų rizikos lygiu, kai apibrėžta I priedo I dalyje, ir kai iškyla itin svarbūs ar nenumatyti veiksniai, kaip nurodyta I priedo II dalies 2A ir 2B punktuose.

Laivų inspektavimui kompetentinga institucija:

a) laikydamasi I priedo II dalies 3A punkte apibrėžtos atrankos schemos, atranka laivus, kuriems turi būti atliktas privalomas inspektavimas, vadinamuosius „I pirmenybės“ laivus;

b) laikydamasi I priedo II dalies 3B punkto nuostatų, gali atrinkti laivus, kuriems gali būti atliktas inspektavimas, vadinamuosius „II pirmenybės“ laivus.

#### 13 straipsnis

##### Pirminis ir išsamus inspektavimas

Valstybės narės užtikrina, kad laivų, kurie yra atrenkami inspektavimui remiantis 12 straipsniu, pirminis arba išsamus inspektavimas būtų atliekamas tokia tvarka:

1. Kiekvieną kartą atlikdama laivo pirminį inspektavimą, kompetentinga institucija užtikrina, kad inspektorius bent jau:

a) patikrintų liudijimus ir dokumentus, išvardytus IV priede, kurie pagal Bendrijos jūrų teisės aktus ir konvencijas, susijusius su sauga ir apsauga, turi būti laive;

b) atitinkamai atvejais patikrintų, ar ankstesnio valstybės narės ar Paryžiaus SM pasirašiusios Šalies atlikto inspektavimo metu aptikti trūkumai buvo ištaisyti;

c) įsitikintų, kad bendroji laivo būklė, įskaitant mašinų skyrių ir gyvenamąsias patalpas bei higienos sąlygas laive, yra tinkama.

2. Kai po 1 dalyje nurodyto inspektavimo trūkumai, kurie turi būti ištaisyti kitame įplaukimo uoste, užfiksuojami inspektavimo duomenų bazėje, to kito uosto kompetentinga institucija gali nuspręsti neatlikti patikrinimų, nurodytų 1 dalies a ir c punktuose.

3. Kai atlikus 1 dalyje nurodytą inspektavimą, yra akivaizdus pagrindas manyti, kad laivo būklė, jo įranga arba įgula iš esmės neatitinka tam tikrų konvencijos reikalavimų, atliekamas išsamus inspektavimas, įskaitant ir papildomą gebėjimo atlikti tam tikras operacijas laive patikrinimą.

„Akivaizdus pagrindas“ egzistuoja tuomet, kai inspektorius randa įrodymų, kurie jo, kaip specialisto, vertinimu pateisina išsamų laivo, jo įrangos arba įgulos inspektavimą.

„Akivaizdaus pagrindo“ pavyzdžiai pateikti V priede.

## 14 straipsnis

**Išplėstiniai inspektavimai**

1. Šių kategorijų laivuose išplėstinį inspektavimą galima atlikti remiantis I priedo II dalies 3A ir 3B punktais:

- didelio rizikos lygio laivuose,
- senesniuose kaip 12 metų keleiviniuose laivuose, naftos tanklaiviuose, dujų arba cheminių medžiagų tanklaiviuose arba balkeriuose,
- didelio rizikos lygio senesniuose kaip 12 metų laivuose arba keleiviniuose laivuose, naftos tanklaiviuose, dujų arba cheminių medžiagų tanklaiviuose arba balkeriuose, itin svarbių ar netikėtų veiksmų atvejais,
- laivuose, kuriuose atliekamas pakartotinis inspektavimas po draudimo įplaukti nurodymo, išduoto remiantis 16 straipsniu.

2. Operatorius ar laivo kapitonas užtikrina, kad darbo tvarkaraštyje būtų numatyta pakankamai laiko išplėstiniam inspektavimui atlikti.

Nepažeidžiant apsaugos sumetimais taikomų kontrolės priemonių, laivas lieka uoste iki inspektavimo pabaigos.

3. Gavusi išankstinį laivo, kuriame galima periodiškai atlikti išplėstinį inspektavimą, pranešimą, kompetentinga institucija informuoja laivo vadovybę, jei išplėstinis inspektavimas nebus atliekamas.

4. Išplėstinio inspektavimo apimtis, įskaitant tikrintinas rizikos sritis, išdėstyta VII priede. Komisija pagal 31 straipsnio 2 dalyje nurodytas procedūras priima VII priedo įgyvendinimo priemones.

## 15 straipsnis

**Saugos ir apsaugos gairės ir procedūros**

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų inspektoriai laikytųsi VI priede nurodytų procedūrų ir gairių.

2. Apsaugos patikrinimų srityje valstybės narės šios direktyvos VI priede išdėstytas tinkamas procedūras taiko visiems laivams, nurodytiems Reglamento (EB) Nr. 725/2004 <sup>(1)</sup> 3 straipsnio 1, 2 ir 3 dalyse, įplaukiantiems į šių valstybių uostus ir inkaravimo vietas, nebent jie plaukia su inspektavimą atliekančios uosto valstybės vėliava.

3. Su išplėstinio inspektavimu susijusios šios direktyvos 14 straipsnio nuostatos taikomos ro-ro keltams ir greitaeigiems

keleiviniams laivams, nurodytiems Direktyvos 1999/35/EB 2 straipsnio a ir b punktuose.

Jei laivo apžiūrą pagal Direktyvos 1999/35/EB 6 ir 8 straipsnius atlieka priimančioji valstybė, kuri nėra laivo vėliavos valstybė, ta konkreči apžiūra inspektavimo duomenų bazėje bus atitinkamai įregistruota kaip išsamus arba išplėstinis inspektavimas ir, jei patikrinti visi šios direktyvos VII priede nurodyti aspektai, į ją bus atsižvelgta taikant šios direktyvos 10, 11 ir 12 straipsnius ir apskaičiuojant kiekvienos valstybės narės įsipareigojimą atlikti inspektavimus.

Nepažeidžiant ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimo uždraudimo pagal Direktyvos 1999/35/EB 10 straipsnį, taikomos šios direktyvos nuostatos, susijusios atitinkamai su trūkumų pašalinimu, sulaikymu, atsisakymu leisti įplaukti bei tolesne veikla po inspektavimo, sulaikymo ir atsisakymo leisti įplaukti.

4. Prireikus Komisija pagal 31 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą gali priimti šio straipsnio 1 ir 2 dalies suderinto įgyvendinimo taisykles.

## 16 straipsnis

**Tam tikriems laivams taikomos draudimo įplaukti priemonės**

1. Valstybė narė užtikrina, kad kiekvienam laivui:

— kuris plaukioja su valstybės, kurios sulaikymo rodikliai yra juodajame sąraše, patvirtintame laikantis Paryžiaus SM ir remiantis inspektavimo duomenų bazėje įregistruota informacija, kurį kasmet viešai skelbia Komisija, vėliava, ir kuris per paskutinius 36 mėnesius valstybės narės ar Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje buvo sulaikytas arba buvo uždraustas eksploatuoti pagal Direktyvą 1999/35/EB daugiau kaip du kartus; arba

— kuris plaukioja su valstybės, kurios sulaikymo rodikliai yra pilkajame sąraše, patvirtintame pagal Paryžiaus SM ir remiantis inspektavimo duomenų bazėje įregistruota informacija, kurį kasmet viešai skelbia Komisija, vėliava, ir per paskutinius 24 mėnesius valstybės narės arba Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje buvo sulaikytas arba buvo uždraustas eksploatuoti pagal Direktyvą 1999/35/EB daugiau kaip du kartus,

atsisakoma leisti įplaukti į jos uostus arba inkaravimo vietas, išskyrus 21 straipsnio 6 dalyje aprašytus atvejus.

<sup>(1)</sup> OL L 129, 2004 4 29, p. 6.

Draudimo įplaukti nurodymas įsigalioja kai tik laivas išplaukia iš uosto arba inkaravimo vietos, kuriuose jis buvo sulaikytas trečią kartą ir kuriuose buvo duotas draudimo įplaukti nurodymas.

2. Draudimo įplaukti nurodymas atšaukiamas tik praėjus trimis mėnesiams nuo jo išdavimo dienos ir kai įvykdomos VIII priedo 3–9 dalių sąlygos.

Jei tam pačiam laivui antrą kartą atsisakoma duoti leidimą įplaukti, laikotarpis yra 12 mėnesių.

3. Jei laivas bent kartą po to yra sulaikomas Bendrijos uoste arba inkaravimo vietoje, jam atsisakoma leisti įplaukti į visus Bendrijos uostus ir inkaravimo vietas. Šis trečias draudimo įplaukti nurodymas gali būti atšauktas po nurodymo išdavimo praėjus 24 mėnesių laikotarpiui ir tik jei:

- laivas plaukia su valstybės, kurios laivų sulaikymų skaičius nepatenka nei į 1 dalyje nurodytus juodąjį, nei į pilkąjį sąrašus, vėliava,
- įstatymų numatyti ir klasifikaciniai laivo liudijimai yra išduoti organizacijos ar organizacijų, kurios yra pripažintos pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų <sup>(1)</sup>,
- laivą valdo kompanija, kurios veiklos rezultatai yra geri, kaip nustatyta I priedo I dalies 1 punkte, ir
- įvykdytos VIII priedo 3–9 dalių sąlygos.

Praėjus 24 mėnesių laikotarpiui po nurodymo išdavimo, bet kokiam laivui, neatitinkančiam šioje dalyje nustatytų reikalavimų, atsisakoma visam laikui leisti įplaukti į visus Bendrijoje esančius uostus ir inkaravimo vietas.

4. Bet koks vėlesnis laivo sulaikymas Bendrijoje esančiame uoste ar inkaravimo vietoje po trečio atsisakymo leisti įplaukti lemia tai, kad laivui atsisakoma visam laikui leisti įplaukti į visus Bendrijoje esančius uostus ir inkaravimo vietas.

5. Pagal šio straipsnio nuostatas valstybės narės turi laikytis VIII priede nustatytų procedūrų.

#### 17 straipsnis

##### Inspektavimo ataskaita laivo kapitonui

Baigęs inspektavimą, išsamų ar išplėstinį inspektavimą, inspektorius parengia ataskaitą pagal IX priedą. Laivo kapitonui pateikiama inspektavimo ataskaitos kopija.

<sup>(1)</sup> Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 11.

#### 18 straipsnis

##### Skundai

Kompetentinga institucija turi atlikti skubų pirminių visų skundų įvertinimą. Šis įvertinimas padeda nustatyti, ar skundas motyvuotas.

Jei taip, kompetentinga institucija atlieka reikiamus tolesnius su skundu susijusius veiksmus, visų pirma užtikrindama galimybę bet kuriam tiesiogiai su tuo skundu susijusiam asmeniui pateikti savo nuomonę.

Jei kompetentinga institucija mano, kad skundas yra akivaizdžiai nepagrįstas, ji informuoja skundo pateikėją apie savo sprendimą ir jo priežastis.

Skundą pateikusio asmens tapatybę atitinkamo laivo kapitonui arba savininkui neatskleidžiama. Inspektorius užtikrina visų pokalbių su įgulos nariais konfidencialumą.

Valstybės narės informuoja vėliavos valstybės administraciją apie skundus, kurie nėra akivaizdžiai nepagrįsti, ir apie veiksmus, kurių buvo imtasi, taip pat prireikus pranešimo apie skundą kopiją pateikia Tarptautinei darbo organizacijai (TDO).

#### 19 straipsnis

##### Trūkumų pašalinimas ir laivo sulaikymas

1. Kompetentingos institucijos įsitikina, kad bet kokie trūkumai, patvirtinti arba užfiksuoti atliekant inspektavimą, yra šalinami arba bus pašalinti pagal konvencijų reikalavimus.

2. Jei nustatomi trūkumai, akivaizdžiai keliantys pavojų saugai, sveikatai arba aplinkai, uosto valstybės, kurioje inspektuojamas laivas, kompetentinga institucija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas arba kad jo eksploatavimas, kurio metu atskleidžiami trūkumai, būtų sustabdytas. Nurodymas sulaikyti laivą arba sustabdyti jo eksploatavimą galioja tol, kol nepašalinamas pavojus arba kol pirmiau minėta institucija nenustato, kad laivas, kuriam taikytinos tam tikros būtinos sąlygos, gali išplaukti į jūrą arba kad tą laivą vėl galima pradėti eksploatuoti nesukeliant grėsmės keleivių arba įgulos saugai ir sveikatai ar kitiems laivams, arba nėra pernelyg didelės grėsmės padaryti žalos jūros aplinkai.

3. Naudodamasis savo, kaip specialisto, teise išduoti nurodymą sulaikyti laivą ar ne, inspektorius taiko X priede nustatytus kriterijus.

4. Jeigu inspektavimo metu nustatoma, kad laive nėra veikiančio reiso duomenų registravimo įrenginio tais atvejais, kai tokio įrenginio naudojimas yra būtinas pagal Direktyvą 2002/59/EB, kompetentinga institucija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas.

Jei tokio trūkumo negalima pašalinti sulaikymo uoste, kompetentinga institucija gali leisti laivui plaukti į tinkamą artimiausią nuo sulaikymo uosto remonto įmonę, kur trūkumą galima nedelsiant pašalinti, arba, kaip numatyta Paryžiaus SM šalių parengtose gairėse, gali pareikalauti pašalinti trūkumus ne vėliau kaip per 30 dienų. Tokiu atveju taikomos 21 straipsnyje nustatytos procedūros.

5. Išimtinėmis aplinkybėmis, kai bendroji laivo būklė akivaizdžiai neatitinka nustatytų standartų, kompetentinga institucija tokio laivo inspektavimą gali laikinai sustabdyti, kol atsakingos šalys imasi būtinų veiksmų užtikrinti, kad laivas atitiktų atitinkamus konvencijų reikalavimus.

6. Tuo atveju, kai laivas sulaikomas, kompetentinga institucija nedelsdama raštu informuoja, pateikdama ir inspektavimo ataskaitą, vėliavos administraciją arba, jeigu tai neįmanoma, konsulą, ar, jei jo nėra, artimiausią tos valstybės diplomatinį atstovą apie visas aplinkybes, dėl kurių buvo nustatyta intervencijos būtinybė. Be to, prireikus taip pat informuojami paskirti ekspertai arba pripažintosios organizacijos, pagal konvencijas išduodančios klasifikacijos liudijimus arba teisės aktų nustatytus liudijimus.

7. Ši direktyva nuostatos nedaro įtakos papildomiems konvencijų reikalavimams dėl pranešimo ir ataskaitos pateikimo procedūrų uosto valstybės kontrolės srityje.

8. Pagal šios direktyvos nuostatas vykdant uosto valstybės kontrolę, imamasi visų įmanomų veiksmų, kad laivas nebūtų nepagrįstai sulaikomas ar gaišinamas. Kai laivas nepagrįstai sulaikomas ar gaišinamas, jo savininkui arba operatoriui suteikiama teisė gauti kompensaciją už bet kokius patirtus nuostolius arba padarytą žalą. Įrodymus dėl kiekvieno tariamai nepagrįsto sulaikymo arba nepagrįsto gaišinimo pateikia laivo savininkas arba operatorius.

9. Siekdama sumažinti grūstį uoste, kompetentinga institucija gali leisti sulaikytam laivui plaukti į kitą uosto dalį, jei tai yra saugu. Tačiau į grūsties uoste riziką neatsižvelgiama priimančiais sprendimus dėl laivo sulaikymo ar paleidimo.

Uosto administracijos arba įstaigos bendradarbiauja su kompetentinga institucija, kad būtų lengviau uoste sutalpinti sulaikytus laivus.

10. Uosto administracijos arba įstaigos yra kuo skubiau informuojamos apie nurodymą sulaikyti laivą.

#### 20 straipsnis

##### Apeliacijos teisė

1. Laivo savininkas ar operatorius arba jo atstovas valstybėje narėje turi teisę apeliacine tvarka apskųsti kompetentingos institucijos nurodymą sulaikyti laivą ar neduoti jam leidimo įplaukti. Apeliacinio skundo pateikimas nesustabdo nurodymo sulaikyti laivą ar draudimo įplaukti nurodymo.

2. Laikydamosi savo nacionalinės teisės aktų valstybės narės šiuo tikslu nustato ir palaiko atitinkamas procedūras.

3. Kompetentinga institucija 1 dalyje nurodyto laivo kapitoną deramai informuoja apie teisę pateikti apeliacinį skundą ir apie su tuo susijusią praktinę tvarką.

4. Kai laivo savininkui, operatoriui ar jo atstovui pateikus apeliacinį skundą ar prašymą nurodymas sulaikyti laivą ar draudimo įplaukti nurodymas yra atšaukiamas ar pakeičiamas:

a) valstybės narės užtikrina, kad inspektavimo duomenų bazė būtų nedelsiant atitinkamai pakeista;

b) valstybė narė, kurioje išduodamas nurodymas sulaikyti laivą ar draudimo įplaukti nurodymas, per 24 valandas nuo tokio sprendimo priėmimo užtikrina, kad pagal 26 straipsnį paskelbta informacija būtų ištaisyta.

#### 21 straipsnis

##### Priemonės, kurių imamasi po inspektavimų ir laivo sulaikymų

1. Kai inspektavimo uoste negalima ištaisyti 19 straipsnio 2 dalyje nurodytų trūkumų, tos valstybės narės kompetentinga institucija atitinkamam laivui gali leisti be nepagrįsto vilkinimo plaukti į laivo kapitono ir atitinkamų institucijų pasirinktą tinkamą nuo sulaikymo uosto arčiausiai esančią laivų remonto įmonę, kur galima imtis tolesnių veiksmų, jeigu laikomasi vėliavos valstybės kompetentingos institucijos nustatytų sąlygų, kurioms pritaria ta valstybė narė. Tokios sąlygos užtikrina galimybę laivui plaukti nekeliant grėsmės keleivių arba įgulos saugai ir sveikatai bei kitiems laivams, ir užtikrina, kad nebus pernelyg didelės grėsmės pakenkti jūros aplinkai.

2. Kai sprendimas siūsti laivą į remonto įmonę priimamas todėl, kad nesilaikoma TJO rezoliucijos A. 744(18) dėl laivo dokumentų arba laivo konstrukcinių gedimų ar trūkumų, kompetentinga institucija gali pareikalauti sulaikymo uoste atlikti būtinus storio matavimus prieš leidžiant laivui išplaukti.

3. 1 dalyje nurodytomis aplinkybėmis valstybės narės inspektavimo uosto kompetentinga institucija apie visas reiso sąlygas informuoja valstybės, kurioje yra laivų remonto įmonė, kompetentingą instituciją, 19 straipsnio 6 dalyje paminėtas šalis ir prireikūs bet kurią kitą instituciją.

Tokį pranešimą gaunanti valstybės narės kompetentinga institucija informuoja pranešimą atsiuntusią instituciją apie veiksmus, kurių imtasi.

4. Valstybės narės imasi priemonių užtikrinti, kad nebūtų duotas leidimas įplaukti į jokią Bendrijos uostą ar inkaravimo vietą 1 dalyje nurodytiems į jūrą plaukiantiems laivams, kurie:

- a) neįvykdė sąlygų, kurias tikrinimo uoste nustatė bet kurios valstybės narės kompetentingos institucijos; arba
- b) atsisako laikytis taikomų konvencijų reikalavimų – neplaukia į nurodytą laivų remonto įmonę.

Toks atsisakymas galioja tol, kol laivo savininkas arba operatorius valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas neatitinka reikalavimų, kompetentingai institucijai nepateikia jai priimtinių įrodymų parodančių, kad laivas visiškai atitinka visus konvencijų taikytinus reikalavimus.

5. Susiklosčius 4 dalies a punkte nurodytoms aplinkybėms, valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas turi defektų, kompetentinga institucija nedelsdama išpėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Susiklosčius 4 dalies b punkte nurodytoms aplinkybėms, valstybės narės, kurioje yra laivų remonto įmonė, kompetentinga institucija nedelsdama išpėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Prieš atsisakydama duoti leidimą įplaukti į uostą valstybė narė gali prašyti konsultacijų su atitinkamo laivo vėliavos valstybės administracija.

6. Nukrypdoma nuo 4 dalies nuostatų, uosto valstybės atitinkama institucija dėl susiklosčiusių *force majeure* aplinkybių arba dėl itin svarbių saugumo priežasčių, arba siekdama sumažinti arba minimizuoti taršos riziką, arba tam, kad būtų pašalinti trūkumai, gali duoti leidimą įplaukti į konkretų uostą ar inka-

ravimo vietą, su sąlyga, kad laivo savininkas, operatorius arba kapitonas įgyvendino pakankamas, tokios valstybės narės kompetentingai institucijai priimtinas priemones, užtikrinančias saugų įplaukimą į uostą.

## 22 straipsnis

### Profesiniai reikalavimai inspektoriams

1. Inspektavimą atlieka tik XI priede nustatytus kvalifikacijos kriterijus atitinkantys inspektoriai, kurie yra kompetentingos institucijos įgalioti atlikti uosto valstybės kontrolę.

2. Kai uosto valstybės kompetentinga institucija negali užtikrinti atitinkamo profesinių žinių lygio, šios kompetentingos institucijos inspektoriumi gali talkinti bet koks kitas asmuo, turintis atitinkamą žinių lygį.

3. Kompetentinga institucija, uosto valstybės kontrolę vykdantys inspektoriai ir jiems padedantys asmenys negali turėti komercinių interesų, susijusių su inspektavimo uostu ar inspektuojamais laivais, ir šie inspektoriai negali dirbti nevyriausybinėse organizacijose, išduodančiose teisės aktų nustatytus ir klasifikacijos liudijimus laivams arba atliekančiose būtinus tyrimus pirmiau minėtų liudijimų išdavimui, bei negali dirbti tokių organizacijų vardu.

4. Kiekvienas inspektorius turi turėti savo kompetentingos institucijos pagal 1996 m. birželio 25 d. Komisijos direktyvą 96/40/EB, nustatančią bendro pavyzdžio asmens tapatybę patvirtinančių dokumentų inspektoriams, vykdantiems uosto valstybės kontrolę<sup>(1)</sup>, išduotą asmens dokumentą – tapatybės kortelę.

5. Valstybės narės užtikrina, kad prieš suteikiant inspektoriams įgaliojimus atlikti inspektavimą ir vėliau periodiškai pagal 7 dalyje nurodytą mokymo sistemą būtų tikrinama jų kompetencija ir atitikimas XI priede nurodytiems būtiniausiems kriterijams.

6. Valstybės narės užtikrina, kad inspektoriai gautų tinkamus mokymus, susijusius su Bendrijoje taikomos uosto valstybės kontrolės sistemos pasikeitimais, kaip nustatyta šioje direktyvoje ir konvencijų pakeitimuose.

7. Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, Komisija rengia ir ragina taikyti suderintą Bendrijos sistemą, skirtą valstybių narių vykdomam uosto valstybės kontrolės inspektorių mokymui ir kompetencijos įvertinimui.

<sup>(1)</sup> OL L 196, 1996 8 7, p. 8.

## 23 straipsnis

**Locmanų ir uostų administracijų pranešimai**

1. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių užtikrinti, kad jų locmanai, dalyvaujantys laivo prisišvartavimo ar atsišvartavimo manevruose arba dirbantys į valstybės narės uostą ar tranzitu per jos teritorinius vandenis plaukiančiuose laivuose nedelsdami informuotų atitinkamai uosto valstybės arba pakrantės valstybės kompetentingą instituciją, jei atlikdami įprastas savo pareigas jie nustato akivaizdžius defektus, dėl kurių gali kilti grėsmė saugiam laivo plaukiojimui arba žalos jūros aplinkai grėsmė.

2. Jeigu uosto administracijos ar įstaigos, atlikdamos savo įprastas pareigas, nustato, kad jos uoste esantis laivas turi laivo saugai grėsmę kelti galinčių defektų arba kelia pernelyg didelę žalą jūros aplinkai grėsmę, jos nedelsdamos informuoja atitinkamos uosto valstybės kompetentingą instituciją.

3. Valstybės narės reikalauja, kad locmanai ir uostų administracijos arba įstaigos, kai įmanoma, elektronine forma praneštų bent šią informaciją:

— informaciją apie laivą (pavadinimas, TJO identifikavimo numeris, šaukinys ir vėliava),

— informaciją apie maršrutą (paskutinis įplaukimo uostas, paskirties uostas),

— laive nustatytų akivaizdžių defektų aprašymą.

4. Valstybės narės užtikrina, kad būtų imtasi tinkamų tolesnių veiksmų dėl akivaizdžių trūkumų, apie kuriuos pranešė locmanai ar uostų administracijos arba įstaigos, ir užregistruoja išsamią informaciją apie veiksmus, kurių imtasi.

5. Komisija pagal 31 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą gali patvirtinti šio straipsnio įgyvendinimo priemones, įskaitant pranešimų apie akivaizdžius defektus, kuriuos teikia locmanai ir uostų administracijos arba įstaigos, suderintą elektroninį formatą ir procedūras bei tolesnius veiksmus, kurių ėmėsi valstybės narės.

## 24 straipsnis

**Inspektavimo duomenų bazė**

1. Komisija kuria, palaiko ir atnaujina inspektavimo duomenų bazę, remdamasi pagal Paryžiaus SM įgytomis profesinėmis žiniomis ir patirtimi.

Inspektavimo duomenų bazėje saugoma visa informacija, reikalinga inspektavimo sistemai, nustatyta pagal šią direktyvą,

įgyvendinti; taip pat ši bazė turi atlikti XII priede nustatytas funkcijas.

2. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių siekdamas užtikrinti, kad informacija apie tikrą visų laivų, įplaukiančių į jų uostus ir inkaravimo vietas, įplaukimo ir išvykimo laiką kartu su susijusio uosto identifikatoriumi būtų per pagrįstą laiką perduota į inspektavimo duomenų bazę per Bendrijos keitimosi jūros informacija sistemą *SafeSeaNet*, nurodytą Direktyvos 2002/59/EB 3 straipsnio s punkte. Kai tik valstybės narės perduoda tokią informaciją į inspektavimo duomenų bazę per *SafeSeaNet*, jos atleidžiamos nuo reikalavimo teikti duomenis pagal šios direktyvos XIV priedo 1.2 dalį ir 2 dalies a ir b punktus.

3. Valstybės narės užtikrina, kad informacija, susijusi su pagal šią direktyvą vykdomais inspektavimais, būtų perduodama į inspektavimo duomenų bazę nedelsiant po to, kai parengiama inspektavimo ataskaita ir sulaikymas atšaukiamas.

Valstybės narės užtikrina, kad į inspektavimo duomenų bazę persiūsta informacija per 72 valandas būtų patvirtinta, kad ją būtų galima paskelbti viešai.

4. Remdamasi valstybių narių pateiktais inspektavimo duomenimis, Komisija gali iš inspektavimo duomenų bazės gauti visus su šios direktyvos įgyvendinimu susijusius duomenis, visų pirma duomenis, susijusius su laivo rizikos lygiu, inspektuotinais laivais, laivų judėjimo duomenimis ir kiekvienos valstybės narės įsipareigojimais atlikti inspektavimus.

Valstybės narės turi prieigą prie visos inspektavimo duomenų bazėje saugomos informacijos, kuri yra reikalinga pagal šią direktyvą nustatytoms inspektavimo procedūroms atlikti.

Valstybėms narėms ir trečiosioms šalims, kurios yra pasirašiusios Paryžiaus SM, suteikiama prieiga prie visų jų įvestų į inspektavimo duomenų bazę duomenų, taip pat prie duomenų apie su jų vėliava plaukiojančius laivus.

## 25 straipsnis

**Keitimasis informacija ir bendradarbiavimas**

Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad jos uostų administracijos arba įstaigos ir kitos susijusios institucijos ar įstaigos pateiktų kompetentingai uosto valstybės kontrolės institucijai šią jų turimą informaciją:

— informaciją, kuri pranešama pagal 9 straipsnį ir III priedą,



— informaciją apie laivus, kurie nepranešė informacijos, pagal šios direktyvos reikalavimus ir pagal 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams <sup>(1)</sup> ir Direktyvą 2002/59/EB, taip pat, jei reikia, Reglamentą (EB) Nr. 725/2004/EB,

— informaciją apie laivus, kurie išplaukė į jūrą, neįvykdę Direktyvos 2000/59/EB 7 ar 10 straipsnių reikalavimų,

— informaciją apie laivus, kuriems atsisakyta duoti leidimą įplaukti į uostą ar kurie buvo išsiųsti iš uosto dėl saugumo priežasčių,

— informaciją apie akivaizdžius defektus pagal 23 straipsnį.

#### 26 straipsnis

##### Informacijos paskelbimas

Komisija viešame tinklapyje skelbia ir prižiūri informaciją apie inspektavimus, sulaikymus ir atsisakymus duoti leidimą įplaukti pagal XIII priedą remdamasi pagal Paryžiaus SM įgytomis profesinėmis žiniomis ir patirtimi.

#### 27 straipsnis

##### Kompanijų, kurių veiklos rezultatų lygis yra žemas ir labai žemas, sąrašo paskelbimas

Komisija sudaro ir reguliariai viešoje interneto svetainėje skelbia informaciją apie kompanijas, kurių per trijų mėnesių ar ilgesnį laikotarpį vykdytos veiklos nustatant laivų rizikos lygį, nurodytą I priedo I dalyje, rezultatų lygis laikomas žemu arba labai žemu.

Komisija pagal 31 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą nustato šio straipsnio įgyvendinimo taisykles, visų pirma nustatydamas viešo skelbimo būdus.

#### 28 straipsnis

##### Išlaidų apmokėjimas

1. Jeigu atlikus 13 ir 14 straipsniuose nurodytą inspektavimą patvirtinami arba nustatomi konvencijos reikalavimus pažeidžiantys trūkumai, pateisinantys laivo sulaikymą, visas kiekvieno įprasto ataskaitinio laikotarpio inspektavimo išlaidas padengia laivo savininkas arba operatorius ar jo atstovas uosto valstybėje.

2. Visas valstybės narės kompetentingos institucijos pagal 16 straipsnio ir 21 straipsnio 4 dalies nuostatas vykdyto inspektavimo išlaidas apmoka laivo savininkas arba operatorius.

3. Jei laivas sulaikomas, visas su sulaikymu uoste susijusias išlaidas apmoka laivo savininkas arba operatorius.

4. Laivas būna sulaikytas tol, kol neapmokamos visos išlaidos arba kol nepateikiama pakankamai garantijų, kad išlaidos bus apmokėtos.

#### 29 straipsnis

##### Duomenys, skirti įgyvendinimui stebėti

Valstybės narės Komisijai pateikia XIV priede išvardytą informaciją tame priede nustatytu dažnumu.

#### 30 straipsnis

##### Valstybių narių atitikties reikalavimams ir veiklos stebėseną

Siekdama užtikrinti veiksmingą šios direktyvos įgyvendinimą ir stebėti Bendrijos uosto valstybės kontrolės režimo bendrą veikimą pagal Reglamento (EB) Nr. 1406/2002 2 straipsnio b dalies i punktą, Komisija renka būtiną informaciją ir lankosi valstybėse narėse.

#### 31 straipsnis

##### Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2099/2002 <sup>(2)</sup> 3 straipsnį.

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

3. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1-4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

#### 32 straipsnis

##### Pakeitimų tvarka

Komisija:

a) pritaiko priedus, išskyrus I priedą, kad būtų atsižvelgta į išgaliojusius Bendrijos teisės aktų saugumo jūroje ir laivybos apsaugos srityje pakeitimus ir atitinkamų tarptautinių organizacijų konvencijas, tarptautinius kodeksus ir rezoliucijas bei pasikeitimus Paryžiaus SM;

<sup>(1)</sup> OL L 332, 2000 12 28, p. 81.

<sup>(2)</sup> OL L 324, 2002 11 29, p. 1.

b) iš dalies pakeičia sąvokų apibrėžtis, kuriose daroma nuoroda į konvencijas, tarptautinius kodeksus bei rezoliucijas ir Bendrijos teisės aktus, susijusius su šios direktyvos tikslais.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, tvirtinamos pagal 31 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Pagal Reglamento (EB) Nr. 2099/2002 5 straipsnį ši direktyva gali būti netaikoma 2 straipsnyje nurodytų tarptautinių teisės aktų pakeitimams.

### 33 straipsnis

#### Igyvendinimo taisyklės

Komisija pagal 31 straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytą procedūrą nustatydamą 8 straipsnio 4 dalyje, 10 straipsnio 3 dalyje, 14 straipsnio 4 dalyje, 15 straipsnio 4 dalyje, 23 straipsnio 5 dalyje ir 27 straipsnyje nurodytas įgyvendinimo taisykles, ypač atidžiai užtikrina, kad šiose taisyklėse būtų atsižvelgta į profesines žinias ir patirtį, susijusias su inspektavimo sistema Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione.

### 34 straipsnis

#### Sankcijos

Valstybės narės nustato sankcijų sistemą už nacionalinės nuostatų, priimtų pagal šią direktyvą, pažeidimus, bei imasi visų būtinų priemonių, siekdamos užtikrinti, kad tos sankcijos būtų taikomos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

### 35 straipsnis

#### Peržiūra

Ne vėliau kaip 2012 m. birželio 30 d. Komisija peržiūri šios direktyvos įgyvendinimą. Peržiūros metu, *inter alia*, bus patikrinta, kaip Bendrija laikosi 5 straipsnyje nustatyto bendro įsipareigojimo vykdyti inspektavimus, taip pat kiekvienos valstybės narės uosto valstybės kontrolės inspektorių skaičius atliktų inspektavimų skaičius, ir kiekvienos valstybės narės metinių įsipareigojimų atlikti inspektavimą vykdymas bei 6, 7 ir 8 straipsnių įgyvendinimas.

Peržiūros išvadas Komisija pateikia Europos Parlamentui bei Tarybai ir, remdamasi peržiūra, nusprendžia, ar reikia teikti pasiūlymą keisti direktyvą ar kitus šios srities teisės aktus.

### 36 straipsnis

#### Igyvendinimas ir pranešimas

1. Valstybės narės iki 2010 m. gruodžio 31 d. priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie įgyvendina šią direktyvą

Jos taiko šias nuostatas nuo 2011 m. sausio 1 d.

2. Valstybės narės, patvirtindamos šias nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Jose taip pat pateikiamas pareiškimas, kad esamuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose esančios nuorodos į direktyvą, kurią panaikina ši direktyva, laikomos nuorodomis į šią direktyvą. Nuorodos darymo tvarką ir pareiškimo formuluotę nustato valstybės narės.

3. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstus.

4. Be to, Komisija reguliariai informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą apie valstybių narių pažangą įgyvendinant šią direktyvą, ypač atsižvelgdama į vienodą inspektavimo sistemos taikymą Bendrijoje.

### 37 straipsnis

#### Panaikinimas

Direktyva 95/21/EB su pakeitimais, padarytais XV priedo A dalyje išvardytais direktyvomis, yra panaikinama nuo 2011 m. sausio 1 d., nepažeidžiant valstybių narių įsipareigojimų dėl XV priedo B dalyje išvardytų direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminų.

Nuorodos į panaikintą direktyvą yra laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir aiškinamos naudojantis šios direktyvos XVI priede pateikta koreliacine lentele.

### 38 straipsnis

#### Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

### 39 straipsnis

#### Adresatai

Ši direktyva yra skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

Europos Parlamento vardu  
Pirmininkas  
H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu  
Pirmininkas  
P. NEČAS

## I PRIEDAS

**BENDRIJOS UOSTO VALSTYBĖS ATLIEKAMO INSPEKTAVIMO SISTEMOS ELEMENTAI**  
(nurodyti 5 straipsnyje)

Bendrijos uosto valstybės inspektavimo sistemą sudaro šie elementai:

## I. Laivo rizikos lygis

Laivo rizikos lygis nustatomas pagal šių bazinių ir istorinių parametrų derinį:

## 1. Baziniai parametrai

## a) Laivo tipas

Laikoma, kad keleiviniai laivai, naftos ir cheminių medžiagų tanklaiviai, dujų tanklaiviai ir balkeriai kelia didesnę riziką.

## b) Laivo amžius

Laikoma, kad senesni kaip dvylikos metų laivai kelia didesnę riziką.

## c) Vėliavos valstybės veikla

i) Laikoma, kad laivai, plaukiojantys su valstybės, kurios sulaikymų rodikliai Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione yra aukšti, kelia didesnę riziką.

ii) Laikoma, kad laivai, plaukiojantys su valstybės, kurios sulaikymų rodikliai Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione yra žemi, kelia mažesnę riziką.

iii) Laikoma, kad laivai, plaukiojantys su valstybės, kurioje buvo užbaigtas auditas ir, prireikus pateiktas ištaisomųjų veiksmų planas pagal sistemą ir procedūras, skirtas savanoriškai TJO valstybės narės audito schemai, kelia mažesnę riziką. Priėmus 10 straipsnio 3 dalyje nurodytas priemones, tokio laivo vėliavos valstybė įrodo, kad laikomasi Privalomų TJO priemonių įgyvendinimo kodekso.

## d) Pripažintosios organizacijos

i) Laikoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė pripažintosios organizacijos, kurių veiklos rezultatų lygis pagal sulaikymo rodiklius Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione yra žemas arba labai žemas, kelia didesnę riziką.

ii) Laikoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė pripažintosios organizacijos, kurių veiklos rezultatų lygis pagal sulaikymo rodiklius Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione yra aukštas, kelia mažesnę riziką.

iii) Laikoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė pagal Reglamentą (EB) Nr. 391/2009 kelia mažesnę riziką.

## e) Kompanijos veiklos rezultatai

i) Laikoma, kad laivai, priklausantys kompanijai, kurios veiklos rezultatų lygis pagal laivų trūkumus ir sulaikymo rodiklius Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione yra žemas arba labai žemas, kelia didesnę riziką.

ii) Laikoma, kad laivai, priklausantys kompanijai, kurios veiklos rezultatų lygis pagal laivų trūkumus ir sulaikymo rodiklius Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione yra aukštas, kelia mažesnę riziką.

## 2. Istoriniai parametrai

- i) Laikoma, kad didesnę riziką kelia daugiau kaip vieną kartą sulaikyti laivai.
- ii) Laikoma, kad laivai, kuriuose per II priede nurodytą laikotarpį atlikto inspektavimo metu rastas mažesnis skaičius trūkumų nei nurodyta II priede, kelia mažesnę riziką.
- iii) Laikoma, kad laivai, kurie per II priede nurodytą laikotarpį nebuvo sulaikyti, kelia mažesnę riziką.

Rizikos parametrų derinys parengiamas naudojant svorinį koeficientą, kuris atspindi santykinę kiekvieno parametro įtaką bendrai laivo rizikai, kad būtų galima nustatyti tokius laivo rizikos lygius:

- didelė rizika,
- standartinė rizika,
- maža rizika.

Nustatant šiuos rizikos lygius, daugiau dėmesio skiriama tokiems parametrams: laivo tipas, vėliavos valstybės veikla, pripažintosios organizacijos ir kompanijos veiklos rezultatai.

## II. Laivų inspektavimas

### 1. Periodiškas inspektavimas

Periodiškas inspektavimas atliekamas nustatytais laiko tarpais. Inspektavimo dažnumą lemia laivo rizikos lygis. Laikotarpis tarp periodiškai atliekamo didelio rizikos lygio laivų inspektavimo negali būti ilgesnis kaip šeši mėnesiai. Laikotarpis tarp periodiškai atliekamo kitokio rizikos lygio laivų inspektavimo didėja mažėjant rizikai.

Valstybės narės periodiškai inspektuoja:

- Visus didelės rizikos laivus, kurie per paskutinius šešis mėnesius nebuvo inspektuoti Bendrijoje ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste ar inkaravimo vietoje. Didelės rizikos laivai gali būti inspektuojami nuo penkto mėnesio.
- Visus standartinės rizikos laivus, kurie per paskutinius 12 mėnesių nebuvo inspektuoti Bendrijoje ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste ar inkaravimo vietoje. Standartinės rizikos laivai gali būti inspektuojami nuo 10 mėnesio.
- Visus mažos rizikos laivus, kurie per paskutinius 36 mėnesius nebuvo inspektuoti Bendrijoje ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste ar inkaravimo vietoje. Mažos rizikos laivai gali būti inspektuojami nuo 24 mėnesio.

### 2. Papildomi inspektavimai

Laivai, kuriems taikomi toliau nurodyti itin svarbūs arba nenumatyti veiksniai, inspektuojami neatsižvelgiant į tai, kiek laiko praėjo nuo paskutinio periodiško inspektavimo. Tačiau ar būtina dėl nenumatytų veiksmų atlikti papildomą inspektavimą, sprendžia inspektorius, vadovaudamasis savo, kaip specialisto, vertinimu.

#### 2A. Itin svarbūs veiksniai

Laivai, kuriems taikomi šie itin svarbūs veiksniai, inspektuojami nepriklausomai nuo laikotarpio, praėjusio nuo paskutinio periodiško inspektavimo:

- Laivai, kuriems priskirta klasė buvo laikinai ar visiškai atšaukta dėl su sauga susijusių priežasčių po paskutinio inspektavimo Bendrijoje ar Paryžiaus SM regione.
- Laivai, dėl kurių gauta ataskaita ar pranešimas iš kitos valstybės narės.
- Laivai, kurių tapatybės neįmanoma nustatyti inspektavimo duomenų bazėje.

- Laivai, kurie:
  - plaukdamį į uostą susidūrė su kitu laivu, užplaukė ant sekumos ar buvo išmesti į krantą;
  - buvo kaltinami galimai pažeidę kenksmingų medžiagų arba nuotekų šalinimo nuostatas, arba
  - manevravo chaotiškai arba nesaugiai, taip nesilaikydami TJO patvirtintų laivybos maršrutų arba saugios laivybos praktikos bei procedūrų.

## 2B. Nenumatyti veiksniai

Laivai, kuriems taikomi šie nenumatyti veiksniai, inspektuojami nepriklausomai nuo laikotarpio, praėjusio nuo paskutinio periodiško inspektavimo. Sprendimą dėl papildomo inspektavimo vykdymo remdamasi profesiniu vertinimu priima kompetetinga institucija.

- Laivai, kurie nesilaikė taikomos TJO rekomendacijos dėl laivybos įplaukiant į Baltijos jūrą redakcijos.
- Laivai, kuriems liudijimus išdavė anksčiau pripažinta organizacija, kurios pripažinimas buvo atšauktas po paskutinio inspektavimo Bendrijoje ar Paryžiaus SM regione.
- Laivai, apie kuriuos locmanai arba uostų administracijos ar įstaigos pranešė, kad jie turi akivaizdžių defektų, galinčių pakenkti laivybos saugai arba kelti pavojų aplinkai pagal šios direktyvos 23 straipsnį.
- Laivai, nesilaikantys atitinkamų reikalavimų pateikti pranešimą, nurodytų šios direktyvos 9 straipsnyje, Direktyvoje 2000/59/EB, Direktyvoje 2002/59/EB ir, prireikus, Reglamente (EB) Nr. 725/2004.
- Laivai, dėl kurių gauta laivo kapitono, įgulos nario arba kito saugiu laivo eksploatavimu, gyvenimo ir darbo sąlygomis laive arba taršos prevencija teisėtai suinteresuoto asmens ar organizacijos ataskaita arba skundas, išskyrus atvejus, kai atitinkama valstybė narė ataskaitą arba skundą laiko akivaizdžiai nepagrįstu.
- Laivai, nuo kurių ankstesnio sulaikymo praėjo daugiau kaip trys mėnesiai.
- Laivai, apie kuriuos pranešta, kad jie turi neištaisytų trūkumų, išskyrus tuos laivus, kurie trūkumus turėjo ištaisyti per 14 dienų po išvykimo ir tuos, kurie trūkumus turėjo ištaisyti iki išvykimo.
- Laivai, apie kuriuos pranešta, kad jie turi sunkumų, susijusių su jų kroviniu, ypač su nuodingais ir pavojingais kroviniiais.
- Laivai, kurie buvo eksploatuojami taip, kad kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai.
- Laivai, apie kuriuos iš patikimų šaltinių gauta informacijos, kad jų rizikos duomenys skiriasi nuo užregistruotųjų ir todėl padidėjo rizikos lygis.

## 3. Atrankos schema

### 3A. I pirmenybės laivai inspektuojami tokia tvarka:

#### a) Išplėstinis inspektavimas atliekamas:

- kiekviename didelio rizikos lygio laive, kuris per pastaruosius šešis mėnesius nebuvo inspektuotas,
- kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivyje ar balkeryje, kurių rizikos lygis yra standartinis ir kurie nebuvo inspektuoti per pastaruosius 12 mėnesių.

#### b) Pirminis arba išsamus inspektavimas, atitinkamai, atliekamas:

- kiekviename senesniame kaip 12 metų laive, išskyrus keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivius ar balkerius, kurio rizikos lygis yra standartinis ir kuris nebuvo inspektuotas per pastaruosius 12 mėnesių.

- c) Itin svarbaus veiksnio atveju:
- Išsamus arba išplėstinis inspektavimas, pagal inspektoriaus, kaip specialisto profesinį vertinimą, atliekamas kiekviename didelės rizikos lygio laive ar bet kuriame senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivyje ar balkeryje.
  - Išsamus inspektavimas atliekamas kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų arba cheminių medžiagų tanklaivius ar balkerius.
- 3B. Kompetentingai institucijai nusprendus inspektuoti II pirmenybės laivą, taikoma tokia tvarka:
- a) Išplėstinis inspektavimas yra atliekamas:
- kiekviename didelio rizikos lygio laive, kuris per pastaruosius penkis mėnesius nebuvo inspektuotas,
  - kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivyje arba balkeryje, kurių rizikos lygis yra standartinis ir kurie per pastaruosius 10 mėnesių nebuvo inspektuoti arba
  - kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivyje ar balkeryje, kurių rizikos lygis yra mažas ir kurie per pastaruosius 24 mėnesius nebuvo inspektuoti.
- b) Pirminis arba išsamus inspektavimas prireikus yra atliekamas:
- kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivius arba balkerius, kurio rizikos lygis yra standartinis ir kuris per pastaruosius 10 mėnesių nebuvo inspektuotas arba
  - kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivius arba balkerius, kurio rizikos lygis yra mažas ir kuris per pastaruosius 24 mėnesius nebuvo inspektuotas.
- c) Nenumatyto veiksnio atveju:
- kiekviename laive, kurio rizikos lygis yra didelis, ar kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivyje arba balkeryje, yra atliekamas išsamus arba išplėstinis, pagal inspektoriaus, kaip specialisto, profesinį vertinimą, inspektavimas,
  - išsamus inspektavimas turi būti atliekamas kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivius arba balkerius.
-

## II PRIEDAS

## LAIVO RIZIKOS LYGIO NUSTATYMAS

(nurodytas 10 straipsnio 2 dalyje)

|                       |  | Rizikos lygis   |  |                                       |   |               |               |
|-----------------------|--|---|--|---------------------------------------|---|---------------|---------------|
|                       |  | Didelės rizikos laivas (DRL)  |  | Standartinės rizikos laivas (SRL)     | Mažos rizikos laivas (MRL)  |               |               |
| Baziniai parametrai   |  | Kriterijai  | Vertinimo svoriniai koeficientai   | Kriterijai                            | Kriterijai  |               |               |
| 1                     | Laivo tipas  | Cheminių medžiagų tanklaivis<br>Dujų tanklaivis<br>Naftos tanklaivis<br>Balkeris<br>Keleivinis laivas | 2  | neį didelės, nei mažos rizikos laivas | Visi tipai  |               |               |
| 2                     | Laivo amžius   | visi tipai > 12 m.  | 1  |                                       | Visų amžių  |               |               |
| 3a                    | Vėliava  | JPB(juodasis, pilkasis ir baltasis) sąrašai   | Juodasis - LDR (labai didelė rizika), DR (didelė rizika), VR (vidutinė rizika) link DR (didelės rizikos) |                                       | 2   | Baltasis      |               |
|                       |  |   | Juodasis - VR (vidutinė rizika)  |                                       | 1   |               |               |
| 3b                    | TJO - Auditas  |   | —  |                                       | —   | Taip          |               |
| 4a                    | Pripažintoji organizacija  | Veiklos rezultatai  | A (aukštas lygis)  |                                       | —   | —             | Aukštas lygis |
|                       |  |   | V (vidutinis)  |                                       | —   | —             | —             |
|                       |  |   | Ž (žemas)  |                                       | Žemas lygis   | 1             | —             |
|                       |  |   | LŽ (labai žemas)   |                                       | Labai žemas lygis   | —             | —             |
| 4b                    | Pripažintas ES   |   | —  |                                       | —   | Taip          |               |
| 5                     | Įmonė  | Veiklos rezultatai  | A  | —                                     | —   | Aukštas lygis |               |
|                       |  |   | V  | —                                     | —   | —             |               |
|                       |  |   | Ž  | Žemas lygis                           | 2   | —             |               |
|                       |  |   | LŽ   | Labai žemas lygis                     | —   | —             |               |
| Istoriniai parametrai |  |   |  |                                       |   |               |               |
| 6                     | Per kiekvieną inspektavimą, atliktą per paskutinius 36 mėn. užregistruotų trūkumų skaičius | Trūkumai  | Netaikoma  | —                                     | ≤ 5 (ir per paskutinius 36 mėn. atliktas bent vienas inspektavimas) |               |               |
| 7                     | Sulaikymų per paskutinius 36 mėn. skaičius   | Sulaikymai  | ≥ 2 sulaikymai   | 1                                     | Sulaikymų nebūta  |               |               |

DRL yra tokie laivai, kurie atitinka kriterijus, kurių bendra vertė yra 5 ar daugiau svorinio koeficiento punktai.

MRL yra tokie laivai, kurie atitinka visus mažos rizikos parametrus.

VRL (vidutinės rizikos laivai) yra tokie laivai, kurie nepriskirtini nei DRL nei MRL.

## III PRIEDAS

## PRANEŠIMAS

## (nurodytas 9 straipsnio 1 dalyje)

Informacija, kuri turi būti pateikta pagal 9 straipsnio 1 dalį:

Toliau išvardyta informacija pateikiama uosto administracijai arba įstaigai arba tam tikslui paskirtai institucijai ar įstaigai likus ne mažiau kaip trims dienoms iki numatyto atvykimo į uostą ar inkaravimo vietą laiko arba prieš išvykstant iš ankstesnio uosto ar inkaravimo vietos, jei kelionė turėtų trukti mažiau kaip tris dienas:

- a) laivo identifikavimo duomenys (pavadinimas, šaukinys, TJO identifikavimo numeris arba mobilusis jūrų laivo atpažinimo (MMSI) kodas);
  - b) planuojama buvimo uoste trukmė;
  - c) tanklaiviams:
    - i) konfigūracija: viengubo korpuso, viengubo korpuso su atskirto švaraus balasto tanku, dvigubo korpuso;
    - ii) krovinių ir balasto tankų būklė: pilni, tušti, inertizuoti;
    - iii) krovinio tūris ir pobūdis;
  - d) paskirties uoste ar inkaravimo vietoje planuojami atlikti veiksmai (krovimas, iškrovimas, kiti veiksmai);
  - e) planuojama įstatymais nustatyta apžiūra, inspektavimas ir didelės apimties techninės priežiūros ir remonto darbai, kuriuos numatyta atlikti laivui stovint paskirties uoste;
  - f) vėliausio išplėstinio inspektavimo, atlikto Paryžiaus SM regione, data.
-



## IV PRIEDAS

**LIUDIJIMŲ IR DOKUMENTŲ SĄRAŠAS**  
**(nurodytas 13 straipsnio 1 dalyje)**

1. Tarptautinis tonažo pažymėjimas (1969 m.).
2. — Keleivinio laivo saugos liudijimas;
  - Krovininio laivo konstrukcijos saugos liudijimas;
  - Krovininio laivo įrangos saugos liudijimas,
  - Krovininio laivo radijo įrangos saugos liudijimas;
  - Išimties liudijimas, įskaitant, tam tikrais atvejais, krovinių sąrašą;
  - Krovininio laivo saugos liudijimas.
3. Tarptautinis laivo apsaugos liudijimas (ISSC).
4. Laivo istorijos tęstiniai įrašai.
5. Tarptautinis tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijimas;
  - Tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijimas.
6. Tarptautinis tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros liudijimas;
  - Tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros liudijimas.
7. Tarptautinis teršimo nafta prevencijos liudijimas.
8. Tarptautinis teršimo prevencijos liudijimas vežti nuodingas skystas medžiagas be taros.
9. Tarptautinis krovininės vaterlinijos liudijimas (1966 m.);
  - Tarptautinis krovininės vaterlinijos išimties liudijimas.
10. Naftos operacijų žurnalas, I ir II dalys.
11. Laivo krovinių registravimo žurnalas.
12. Laivo įgulos saugios minimalios sudėties dokumentas.
13. Atestatai ar kiti dokumentai, privalomi pagal STCW 78/95 nuostatas.
14. Sveikatos pažymėjimai (žr. TDO Konvenciją Nr. 73 dėl jūrininkų sveikatos patikrinimo).
15. Darbo laiko laive planavimo grafikas (TDO Konvencija Nr. 180 ir STCW 78/95).
16. Jūrininkų darbo ir poilsio valandų apskaitos dokumentas (TDO konvencija Nr. 180).
17. Stovumo duomenys.
18. Atitikties dokumento ir saugaus valdymo liudijimo, išduotų pagal Tarptautinį saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksą (SOLAS 74, IX skyrius), kopijos.
19. Atitinkamos pripažintosios organizacijos išduoti laivo korpuso stiprumo ir jėgainės įrenginių liudijimai (būtinai tik tada, jei laivui jo klasę yra nustaciusi pripažintoji organizacija).

20. Pavojingus krovinius vežančių laivų specialių reikalavimų atitikties dokumentas.
21. Greitaeigio laivo saugos liudijimas ir leidimas eksploatuoti greitaeigį laivą.
22. Specialus pavojingų krovinių sąrašas ar deklaracija arba detalus krovinių išdėstymo planas.
23. Laivo žurnalas, kuriame yra užfiksuoti bandymai ir mokymai, įskaitant saugumo mokymus, ir žurnalas gelbėjimo priemonių ir įrenginių inspektavimo ir eksploatacijos, taip pat gaisro gesinimo įrangos ir priemonių registravimui.
24. Specialios paskirties laivo saugos liudijimas.
25. Kilnojamojo jūrinio gręžimo įrenginio saugos liudijimas.
26. Naftos tanklaiviams – paskiausios kelionės su balastu naftos šalinimo stebėsenos ir kontrolės sistemos įrašai.
27. Pavojų tvarkaraštis, priešgaisrinės saugos schema, o keleiviniams laivams – apgadinto laivo kontrolės schema.
28. Avarinis planas laivo užteršimo nafta atveju.
29. Apžiūrų ataskaitų bylos (balkeriams ir naftos tanklaiviams).
30. Ankstesnių uosto valstybės kontrolės inspektavimų ataskaitos.
31. Ro-ro keleiviniams laivams – informacija apie A/Amx santykį.
32. Leidimo vežti grūdus dokumentas.
33. Krovinių tvirtinimo vadovas.
34. Šiukslių tvarkymo planas ir šiukslių registracijos žurnalas.
35. Pagalbos priimant sprendimus sistema keleivinių laivų kapitonams.
36. Paieškos ir gelbėjimo bendradarbiavimo planas nustatytais maršrutais plaukiojantiems keleiviniams laivams.
37. Eksploatacinių apribojimų sąrašas keleiviniams laivams.
38. Balkerio knygelė.
39. Pakrovimo ir iškrovimo planas balkeriams.
40. Draudimo polisas arba bet kurios kitos finansinės garantijos liudijimas dėl civilinės atsakomybės už teršimo nafta padarytą žalą (1992 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą).
41. Pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/20/EB dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo privalomi liudijimai <sup>(1)</sup>.
42. Pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentą (EB) Nr. 392/2009 dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju privalomas liudijimas <sup>(2)</sup>.
43. Tarptautinis atmosferos teršimo prevencijos liudijimas.
44. Tarptautinis nuotekų taršos prevencijos sertifikatas.

---

<sup>(1)</sup> Žr. šio Oficialiojo leidinio p 128.

<sup>(2)</sup> Žr. šio Oficialiojo leidinio p 24.

## V PRIEDAS

**„AKIVAIZDAUS PAGRINDO“ PAVYZDŽIAI  
(nurodyti 13 straipsnio 3 dalyje)**

- A. Akivaizdaus pagrindo atlikti išsamų inspektavimą pavyzdžiai
1. I priedo II dalies 2A ir 2B punktuose nurodyti laivai.
  2. Netinkamai pildomas naftos operacijų žurnalas.
  3. Tikrinant liudijimus ir kitus dokumentus buvo nustatyta netikslumų.
  4. Požymiai, kad įgulos nariai nesugeba įvykdyti 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/106/EB dėl minimalaus jūrinių parengimo <sup>(1)</sup> 18 straipsnyje išdėstytų susižinojimo laive reikalavimų.
  5. Atestatas buvo gautas nesąžiningai arba jo turėtojas nėra tas asmuo, kuriam tas atestatas buvo išduotas.
  6. Laivo kapitonas, vadovaujantis pareigūnas arba eilinis jūrininkas turi atestatą, kurį išdavė STCW 78/95 neratifikavusi šalis.
  7. Įrodymai, kad darbas su krovniais ir kiti darbai atliekami nesaugiai arba nesilaikant TJO gairių, pavyzdžiui, deguonies kiekis pagrindiniame vamzdyje, kuriuo į krovinių tankus tiekiamos inertinės dujos viršija maksimalų nustatytą lygį.
  8. Kai tanklaivio kapitonas nepateikia paskiausios kelionės su balastu naftos šalinimo stebėsenos ir kontrolės sistemos įrašų.
  9. Nėra atnaujinto pavojų tvarkaraščio arba įgulos nariai nežino savo pareigų jei kiltų gaisras arba būtų gautas įsakymas palikti laivą.
  10. Išsiunčiami klaidingi nelaimės signalai ir neatliekamos tinkamos jų atšaukimo procedūros.
  11. Nėra pagal konvencijas būtinų pagrindinių įrengimų ar įrenginių.
  12. Laive itin blogos higienos sąlygos.
  13. Inspektorius bendras išpūdis ir pastebėjimai, liudijantys, kad esama rimto laivo korpuso ar struktūrinio nusidėvėjimo ar trūkumų, dėl kurių gali kilti pavojus laivo struktūrai, nelaidumui vandeniui ar sandarumui.
  14. Informacija ar įrodymai, kad laivo kapitonas ar įgula nežino būtinausių laive vykdytinų užduočių, susijusių su laivų sauga ar taršos prevencija, arba, kad tokios užduotys nebuvo vykdytos.
  15. Nėra darbo laiko laive planavimo grafiko ar jūrinių darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumento.
- B. Akivaizdaus pagrindo atlikti laivų apsaugos aspektų kontrolę pavyzdžiai
1. Pradinio uosto valstybės kontrolės inspektavimo metu inspektorius gali nustatyti, kad esama tokio akivaizdaus pagrindo atlikti papildomą apsaugos kontrolę:
    - 1.1. Laikinas tarptautinis laivo apsaugos liudijimas (ISSC) negalioja arba jo galiojimo terminas yra pasibaigęs.
    - 1.2. Laivo apsaugos lygis yra žemesnis, negu uosto.
    - 1.3. Nebuvo vykdomi su laivo apsauga susiję mokymai.
    - 1.4. Nepakankami paskiausių 10-ies laivo ir uosto ar laivo ir laivo sąveikų įrašai.
    - 1.5. Yra įrodymų ar pastebėjimų, kad pagrindinis laivo personalas negali susikalbėti tarpusavyje.
    - 1.6. Pastebėjimuose pateikiama įrodymų, kad esama rimtų trūkumų apsaugos srityje.

(1) OL L 323, 2008 12 3, p. 33.

- 1.7. Iš trečiųjų šalių gauta informacija, pavyzdžiui, ataskaita ar skundas dėl su apsauga susijusios informacijos.
  - 1.8. Laivas turi kelintą kartą iš eilės išduotą Laikiną tarptautinį laivo apsaugos liudijimą (ISSC), ir, inspektoriaus nuomone, vienas iš tikslų, kurių laivo vadovybė ar įmonė siekė prašydama išduoti tokį liudijimą, yra išvengti visiško SOLAS 74 XI-2 skyriaus ir ISPS kodekso A dalies reikalavimų laikymosi, pasibaigus pirmą kartą išduoto Laikino liudijimo galiojimui. ISPS kodekso A dalyje nurodytos aplinkybės, kada galima išduoti Laikiną liudijimą.
  2. Jei nustatomas akivaizdus pagrindas kaip nurodyta pirmiau, inspektorius nedelsdamas informuoja kompetentingą apsaugos tarnybą (nebent inspektorius taip pat yra tinkamai įgaliotas apsaugos pareigūnas). Tuomet kompetentinga saugumo tarnyba, atsižvelgdama į apsaugos lygį pagal SOLAS 74 XI skyriaus 9 taisyklę, sprendžia, kokių reikia papildomų kontrolės priemonių.
  3. Kitokį nei pirmiau nurodyti atvejai akivaizdų pagrindą nustato tinkamai įgaliotas apsaugos pareigūnas.
-

## VI PRIEDAS

## LAIVŲ KONTROLĖS PROCEDŪROS

(nurodytos 15 straipsnio 1 dalyje)

Paryžiaus SM 1 priedas „Uosto valstybės atliekamos kontrolės procedūros“ (UVKP) ir toliau pateikiama atnaujinta Paryžiaus SM instrukcijų redakcija:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Instrukcija 33/2000/02: Igulio veiksmy kontrolė keltuose ir keleiviniuose laivuose),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Instrukcija 35/2002/02: Uosto valstybės kontrolės pareigūnams (UVKP) skirtos gairės dėl elektroninių jūrlapių),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Instrukcija 36/2003/08: Darbo ir gyvenimo sąlygų inspektavimo gairės),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Instrukcija 37/2004/02: Gairės dėl atitikimo STCW 78/95 konvencijai, su pakeitimais),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Instrukcija 37/2004/05: Darbo ir poilsio valandų inspektavimo gairės),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Instrukcija 37/2004/10: Uosto valstybės kontrolės pareigūnams skirtos apsaugos aspektų gairės),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Instrukcija 38/2005/02: UVKP skirtos reiso duomenų registravimo įrangos (VDR) patikrinimo gairės),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Instrukcija 38/2005/05: Gairės dėl MARPOL 73/78 I priedo),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Instrukcija 38/2005/07: Būklės įvertinimo sistemos (CAS) kontrolės gairės),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM Code (Instrukcija 39/2006/01: Uosto valstybės kontrolės pareigūnui skirtos ISM kodekso gairės),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Instrukcija 39/2006/02: Uosto valstybės kontrolės pareigūnams skirtos GMDSS (globalinė jūrų avarinio ryšio ir saugumo sistema) gairės),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Instrukcija 39/2006/03: Įplaukimo uždraudimo ir pranešimų optimizavimo kontrolinis sąrašas),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Instrukcija 39/2006/10: UVKP skirtos balastinių tankų ir pagrindinės jėgainės gedimo simuliacijos (elektros tiekimo sistemos gedimo testas) gairės),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Instrukcija 39/2006/11: Balkerių struktūros patikrinimo gairės),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Instrukcija 39/2006/12: Geros praktikos kodeksas, skirtas uosto valstybės kontrolės pareigūnams),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Instrukcija 40/2007/04 Pripažintųjų organizacijų atsakomybės vertinimo kriterijai),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Instrukcija 40/2007/09: Valstybės uosto kontrolės inspektavimams skirtos MARPOL 73/78 VI priedo laikymosi gairės).

## VII PRIEDAS

**IŠPLĖSTINIS LAIVŲ INSPEKTAVIMAS****(nurodytas 14 straipsnyje)**

Išplėstinio inspektavimo metu visų pirma tikrinama bendra toliau išvardytų rizikos sričių būklė:

- Dokumentacija.
- Struktūros būklė.
- Sandarumas.
- Avarinės sistemos.
- Radijo ryšys.
- Krovimo darbai.
- Priešgaisrinė sauga.
- Signalizacijos sistemos.
- Gyvenimo ir darbo sąlygos.
- Navigacijos įranga.
- Gelbėjimosi priemonės.
- Pavojingi kroviniai.
- Pagrindiniai ir pagalbiniai laivo varikliai.
- Taršos prevencija.

Be to, atsižvelgiant į praktines galimybes ar į apribojimus, susijusius su žmonių, laivo arba uosto sauga, išplėstinis inspektavimas turi apimti tam tikrų rizikos sričių dalykų patikrinimą, atsižvelgiant į inspektuojamo laivo tipą, kaip nustatyta pagal 14 straipsnio 3 dalį.

---

## VIII PRIEDAS

**NUOSTATOS, SUSIJUSIOS SU DRAUDIMU ĮPLAUKTI Į BENDRIJOJE ESANČIUS UOSTUS IR INKARAVIMO VIETAS****(nurodytos 16 straipsnyje)**

1. Jei susidaro 16 straipsnio 1 dalyje nurodytos sąlygos, uosto, kur laivas sulaikytas trečią kartą, kompetentinga institucija, raštu informuoja kapitoną, kad bus išduotas draudimo įplaukti nurodymas, kuris įsigalios iš karto po to, kai laivas paliks uostą. Draudimo įplaukti nurodymas įsigalioja iš karto, kai laivas išplaukia iš uosto pašalinus trūkumus, dėl kurių jis buvo sulaikytas.
2. Kompetentinga institucija nusiunčia draudimo įplaukti nurodymo kopiją vėliavos valstybės administracijai, atitinkamai pripažintajai organizacijai, kitoms valstybėms narėms ir kitoms Paryžiaus SM pasirašiusioms šalims, Komisijai, ir Paryžiaus SM sekretoriatui. Kompetentinga institucija taip pat atnaujina inspektavimo duomenų bazę – nedelsdama įtraukia informaciją apie draudimo įplaukti nurodymą.
3. Norint, kad draudimo įplaukti nurodymas būtų atšauktas, savininkas arba operatorius turi pateikti oficialų prašymą valstybės narės kompetentingai institucijai, davusiai draudimo įplaukti nurodymą. Kartu su šiuo prašymu privaloma pateikti vėliavos valstybės administracijos dokumentą, išduotą po vėliavos valstybės administracijos tinkamai įgalioto eksperto apsilankymo laive, nurodantį, kad laivas visiškai atitinka jam taikomas konvencijų nuostatas. Vėliavos valstybės administracija pateikia kompetentingai institucijai apsilankymą laive patvirtinančius įrodymus.
4. Tam tikrais atvejais kartu su prašymu atšaukti draudimo įplaukti nurodymą taip pat privaloma pateikti laivo klasę patvirtinusios klasifikacinės bendrovės dokumentą, parengtą po klasifikacinės bendrovės eksperto apsilankymo laive, nurodantį, kad laivas atitinka tos bendrovės nustatytus atitinkamos klasės standartus. Klasifikacinė bendrovė pateikia kompetentingai institucijai apsilankymą laive patvirtinančius įrodymus.
5. Draudimo įplaukti nurodymas gali būti atšauktas tik praėjus šios direktyvos 16 straipsnyje nurodytam laikotarpiui ir sutartame uoste atlikus pakartotinį laivo inspektavimą.

Jei sutartas uostas yra valstybėje narėje, tos valstybės kompetentinga institucija, gavusi kompetentingos institucijos, išdavusios draudimo įplaukti nurodymą, prašymą, gali leisti laivui įplaukti į sutartą uostą, kad būtų galima atlikti pakartotinį inspektavimą. Tokiais atvejais, kol neatšauktas draudimo įplaukti nurodymas, uoste neatliekami jokie krovimo darbai.

6. Jei laivo sulaikymo, dėl kurio išduotas draudimo įplaukti nurodymas, priežastis buvo laivo konstrukcijos trūkumai, tą įsakymą išdavusi kompetentinga institucija gali pareikalauti, kad pakartotinio inspektavimo metu būtų sudaryta galimybė apžiūrėti tam tikras patalpas, įskaitant krovinių patalpas ir tankus.
7. Pakartotinį inspektavimą atlieka valstybės narės kompetentinga institucija, kuri išdavė draudimo įplaukti nurodymą, arba paskirties uosto kompetentinga institucija, gavusi valstybės narės kompetentingos institucijos, išdavusios draudimo įplaukti nurodymą, sutikimą. Kompetentinga institucija gali reikalauti, kad apie pakartotinį inspektavimą jai būtų pranešta prieš 14 dienų. Valstybei narei turi būti pateikti įrodymai, kad laivas visiškai atitinka taikytinus konvencijų reikalavimus.
8. Pakartotinį inspektavimą sudaro išplėstinis inspektavimas, kuris privalo apimti bent VII priede nurodytus atitinkamus punktus.
9. Visas šio išplėstinio inspektavimo išlaidas apmoka savininkas arba operatorius.
10. Jei valstybei narei priimtinas išplėstinio inspektavimo rezultatas pagal VII priedo reikalavimus, draudimo įplaukti nurodymas privalo būti atšauktas, o laivo kompanijai apie tai privaloma pranešti raštu.
11. Kompetentinga institucija apie savo sprendimą taip pat praneša vėliavos valstybės administracijai, atitinkamai klasifikacinei bendrovei, kitoms valstybėms narėms, kitoms Paryžiaus SM pasirašiusioms šalims, Komisijai, ir Paryžiaus SM sekretoriatui. Kompetentinga institucija taip pat privalo atnaujinti inspektavimo duomenų bazę – nedelsdama įtraukti informaciją apie draudimo įplaukti nurodymo panaikinimą.
12. Informacija apie tuos laivus, kuriems nebuvo leista įplaukti į Bendrijoje esančius uostus, privalo būti įtraukta į inspektavimo duomenų bazę ir joje prieinama, taip pat paskelbta pagal 26 straipsnio ir XIII priedo nuostatas.

## IX PRIEDAS

## INSPEKTAVIMO ATASKAITA

(nurodyta 17 straipsnyje)

Inspektavimo ataskaitą turi sudaryti bent šie punktai.

## I. Bendro pobūdžio duomenys

1. Ataskaitą parengusi kompetentinga institucija
2. Inspektavimo data ir vieta
3. Inspektuoto laivo pavadinimas
4. Vėliava
5. Laivo tipas (nurodytas saugaus valdymo liudijime)
6. TJO identifikavimo numeris
7. Šaukinys
8. Tonažas (BT)
9. Dedveitas (tam tikrais atvejais)
10. Laivo pastatymo metai pagal laivo saugos liudijimuose nurodytą laivo pastatymo datą
11. Klasifikacinė bendrovė ar klasifikacinės bendrovės, taip pat bet kuri kita organizacija, jei taikoma, išdavusi (-ios) šiam laivui klasifikacijos liudijimus
12. Pripažinti organizacija ar pripažintosios organizacijos ir (arba) bet kuri kita šalis, vėliavos valstybės vardu išdavusi (-ios) šiam laivui liudijimus pagal taikytinas konvencijas
13. Laivo kompanijos ar operatoriaus pavadinimas ir adresas
14. Jei laivas veža skystus ar kietus krovinius be taros – už laivo pasirinkimą ir už frachto tipą atsakingo frachtuotojo pavadinimas ir adresas
15. Inspektavimo ataskaitos parengimo galutinė data
16. Nuoroda, kad išsami informacija apie inspektuotus ar sulaikytus laivus gali būti paskelbta.

## II. Informacija apie inspektavimą

1. Taikant atitinkamas konvencijas išduoti liudijimai, atitinkamą liudijimą (liudijimus) išdavusi institucija ar organizacija, taip pat išdavimo ir galiojimo pabaigos data
2. Inspektuotos laivo dalys ar elementai (jei atliekamas išsamus ar išplėstinis inspektavimas)
3. Paskiausios tarpinės, metinės ar atnaujinimo apžiūros uostas ir data bei apžiūrą atlikusios organizacijos pavadinimas
4. Inspektavimo rūšis (inspektavimas, išsamus inspektavimas, išplėstinis inspektavimas)
5. Trūkumų pobūdis
6. Priemonės, kurių imtasi.

## III. Papildoma informacija sulaikymo atveju

1. Nurodymo sulaikyti laivą data
  2. Nurodymo sulaikyti laivą atšaukimo data
  3. Trūkumų, dėl kurių buvo išduotas nurodymas sulaikyti laivą, pobūdis (prireikus pateikiamos nuorodos į konvencijas)
  4. Nurodymas, jei reikia, ar apžiūrą atlikusios pripažintosios organizacijos ar kitos privačios įstaigos atsakomybė yra susijusi su trūkumais, kurie pavieniui ar kartu su kitais trūkumais nulėmė laivo sulaikymą
  5. Priemonės, kurių imtasi.
-



## X PRIEDAS

## LAIVO SULAIKYMO KRITERIJAI

(nurodyti 19 straipsnio 3 dalyje)

## ĮVADAS

Prieš nusprendžiant, ar inspektavimo metu nustatyti trūkumai pateisina atitinkamo laivo sulaikymą, inspektorius privalo toliau taikyti 1 ir 2 punktuose paminėtus kriterijus.

3 punkte pateikiami trūkumų, kurie pateisina atitinkamo laivo sulaikymą, pavyzdžiai (žr. 19 straipsnio 4 dalį).

Kai laivo sulaikymo pagrindas yra atsitiktinė žala, patirta laivui plaukiant į uostą, nurodymas sulaikyti laivą neduodamas, su sąlyga, kad:

- a) buvo tinkamai atsižvelgta į SOLAS 74 I/11 taisyklės c punktą dėl pranešimo, skirto vėliavos valstybės administracijai, paskirtam ekspertui arba už atitinkamo liudijimo išdavimą atsakingai pripažintajai organizacijai;
- b) prieš įplaukiant į uostą, laivo kapitonas ar savininkas pateikė uosto valstybės kontrolės institucijai informaciją apie avarijos aplinkybes ir patirtą žalą bei informaciją apie privalomą pranešimą vėliavos valstybės administracijai;
- c) laivas ėmėsi tinkamų minėtų institucijų tenkinančių ištaisomųjų veiksmų; ir
- d) gavusi pranešimą apie ištaisomųjų veiksmų užbaigimą, institucija užtikrino, kad trūkumai, kurie akivaizdžiai kėlė pavojų saugai, sveikatai arba aplinkai, yra pašalinti.

## 1. Pagrindiniai kriterijai

Priimdamas savo, kaip specialisto, sprendimą, ar laivas turėtų būti sulaikytas, inspektorius privalo taikyti šiuos kriterijus:

## Laikas:

Laivai, negalintys saugiai išplaukti į jūrą, turi būti sulaikyti pirmo inspektavimo metu neatsižvelgiant į tai, kiek laiko laivas stovės uoste.

## Kriterijus:

Laivas sulaikomas, jeigu jo trūkumai yra pakankamai rimti, kad inspektorius turėtų sugrįžti ir įsitikinti, ar prieš laivui išplaukiant jie buvo pašalinti.

Būtinybė inspektoriumi sugrįžti į laivą yra trūkumų rimtumą patvirtinantis faktas. Tačiau šios priemonės nebūtinai turi būti imamosi kiekvienu atveju. Ji reiškia, kad institucija vienu ar kitu būdu, geriausiai apsilankydama dar kartą, turi patikrinti, ar trūkumai buvo pašalinti prieš laivui išplaukiant.

## 2. Pagrindinių kriterijų taikymas

Sprendžiant, ar nustatyti laivo trūkumai yra pakankamai rimti, kad laivas būtų sulaikytas, inspektorius turi įvertinti, ar:

1. laive yra reikiami, galiojantys dokumentai;
2. laivo įgula atitinka Laivo įgulos saugios minimalios sudėties dokumento reikalavimus.

Inspektuodamas inspektorius turi įvertinti, ar laivas ir (arba) įgula geba:

3. būsimos kelionės metu saugiai valdyti laivą;
4. būsimos kelionės metu saugiai pakrauti, iškrauti ir vežti krovinį bei stebėti jo būklę;

5. būsimos kelionės metu saugiai eksploatuoti mašinų skyrių;
6. būsimos kelionės metu užtikrinti tinkamą laivo varomąją galią ir vairavimą;
7. būsimos kelionės metu iškilus būtinybei veiksmingai užgesinti gaisrą bet kurioje laivo dalyje;
8. būsimos kelionės metu iškilus būtinybei sparčiai ir saugiai palikti laivą bei imtis gelbėjimo veiksmų;
9. būsimos kelionės metu vykdyti aplinkos taršos prevenciją;
10. būsimos kelionės metu užtikrinti tinkamą laivo stovumą;
11. būsimos kelionės metu užtikrinti tinkamą laivo nepralaidumą vandeniui;
12. būsimos kelionės metu susidarius avarinei padėčiai perduoti ir priimti pranešimus;
13. būsimos kelionės metu laive užtikrinti saugias ir sanitarijos reikalavimus atitinkančias sąlygas;
14. teikti kiek įmanoma daugiau informacijos avarijos atveju.

Jeigu į kurį nors iš šių įvertinimų atsakymas yra neigiamas, atsižvelgiant į visus nustatytus trūkumus, privalu rimtai apsvarstyti, ar laivą sulaikyti. Laivo sulaikymą taip pat gali nulemti ir keli ne tokie rimti trūkumai.

3. Kad inspektoriui būtų lengviau naudotis šiomis gairėmis, toliau pateikiamas pagal atitinkamas konvencijas ir (arba) kodeksus sugrupuotų trūkumų, laikomų tokiais rimtais, kad jų buvimas gali pateisinti atitinkamo laivo sulaikymą, sąrašas. Šis sąrašas nėra baigtinis.

#### 3.1. Bendro pobūdžio duomenys

Laive nėra galiojančių liudijimų ir dokumentų, būtinų pagal atitinkamus dokumentus. Tačiau laivai, plaukiojantys su atitinkamos konvencijos nepasirašiusių arba kito atitinkamo dokumento neįgyvendinusių valstybių vėliava, nepri- valo turėti konvencijoje ar kitame atitinkamame dokumente numatytų liudijimų. Todėl būtinų liudijimų neturėjimas pats savaime neturėtų būti laivo sulaikymo priežastimi; tačiau taikant „palankesnių sąlygų šiems laivams nesutei- kimo“ sąlygą yra privalu, kad prieš išplaukdamas laivas iš esmės atitiktų nuostatas.

#### 3.2. Sritys pagal SOLAS 74

1. Yra eigos ir kitų svarbiausių laivo mechanizmų, taip pat elektros instaliacijų gedimų.
2. Nepakankama švara mašinų skyriuje, per didelis naftuoto vandens kiekis šuliniuose, vamzdžių izoliacijos, įskaitant išmetamųjų dujų vamzdžius mašinų skyriuje, užterštumas alyva, netinkamai veikiantys šulinių išsau- sinimo įrengimai.
3. Yra avarinio generatoriaus, apšvietimo, baterijų ir jungiklių gedimų.
4. Yra pagrindinio ir pagalbinio vairo įrenginių gedimų.
5. Nėra asmeninių gelbėjimosi priemonių, gelbėjimosi plaustų bei valčių ir jų nuleidimo į vandenį įrengimų, jų yra nepakankamas kiekis ar jie yra labai nusidėvėję.
6. Nėra gaisro aptikimo sistemos, priešgaisrinių signalizacijų, gaisro gesinimo įrangos, stacionarių gaisro gesinimo įrengimų, ventilacijos vožtuvų, automatinių priešgaisrinių sklendžių, greitai užsidarančių įtaisų, jie neatitinka reikalavimų arba yra labai nusidėvėję, ir todėl nebetinka naudojimui pagal numatytą paskirtį.
7. Nėra tanklaivių krovinių denio priešgaisrinės apsaugos sistemos, ji labai nusidėvėjusi arba yra jos gedimų.
8. Nėra žibintų, signalinių figūrų arba garso signalus perduodančių įrengimų, jie neatitinka reikalavimų arba yra labai nusidėvėję.
9. Nėra radijo įrangos, skirtos nelaimės ir saugos pranešimams perduoti, arba yra jos gedimų.

10. Nėra navigacijos įrangos, arba yra jos gedimų, atsižvelgiant į SOLAS 74 V/16.2 taisyklės nuostatas.
  11. Nėra patikslintų navigacinių jūrlapių ir (arba) visų kitų atitinkamų jūrinių leidinių, būtinų planuojamam maršrutui, atsižvelgiant į tai, kad vietoj jūrlapių gali būti naudojama aprobuoto tipo Elektroninių jūrlapių rodymo ir informacijos sistema (ECDIS), kurioje naudojami oficialūs duomenys.
  12. Krovinių siurblių skyriuose nėra nekibirkščiuojančios ištraukiamosios ventiliacijos
  13. Rimti trūkumai, susiję su eksploataavimo reikalavimais, nustatytais Paryžiaus SM 1 priedo 5.5 skirsnyje.
  14. Įgulos narių skaičius, sudėtis arba jų atestavimas neatitinka laivo įgulos saugios sudėties dokumento.
  15. Neįgyvendinta sustiprintos apžiūros programa pagal SOLAS 74 XI skirsnio 2 taisyklę.
- 3.3. *Sritis pagal IBC kodeksą*
1. Vežamos tinkamumo liudijime nepamintėtos medžiagos arba nėra informacijos apie krovinį.
  2. Nėra aukšto slėgio saugos įtaisų arba jie sugadinti.
  3. Elektros instaliacijos nėra iš esmės saugios arba neatitinka kodekso reikalavimų.
  4. Užsidegimo šaltinių buvimas rizikingose vietose.
  5. Specialių reikalavimų pažeidimai.
  6. Viršytas didžiausias leistinas krovinio kiekis tanke.
  7. Nepakankama šilumai jautrių produktų apsauga nuo šilumos.
- 3.4. *Sritis pagal IGC kodeksą*
1. Vežamos tinkamumo liudijime nepamintėtos medžiagos arba nėra informacijos apie krovinį.
  2. Nėra gyvenamųjų arba pagalbinių patalpų uždarymo įtaisų
  3. Pertvara laidu dujoms
  4. Defektų turintys oro šliuzai.
  5. Nėra greitai užsidarančių vožtuvų arba jie turi defektų.
  6. Nėra apsauginių vožtuvų arba jie turi defektų.
  7. Elektros instaliacijos nėra iš esmės saugios arba neatitinka kodekso reikalavimų.
  8. Neveikia krovinių skyriaus ventiliatoriai.
  9. Neveikia krovinių tankų slėgio signalizacija
  10. Dujų aptikimo ir (arba) nuodingų dujų aptikimo agregatai turi defektų
  11. Medžiagos, kurios turi būti inhibuojamos, vežamos be galiojančio inhibitoriaus liudijimo.
- 3.5. *Sritis pagal LL 66*
1. Apgadinimai, korozija arba taškinė korozija deniuose ir korpuse esančiuose dideliuose apkalų plotuose bei susijusiose standinamosiose detalėse, ir tai daro įtaką laivo tinkamumui plaukinti arba jo atsparumui išlaikyti vietines apkrovas, išskyrus atvejus, kai buvo atlikti derami laikinieji remonto darbai, kad laivas galėtų plaukti į uostą, kur būtų atliekamas jo kapitalinis remontas.

2. Pripažintas nepakankamo stovumo atvejis.
  3. Nėra pakankamos ir patikimos informacijos, pateiktos nustatyta forma, leidžiančios laivo kapitonui greitai ir paprastais būdais išdėstyti krovinius ir paskirstyti balastą laive taip, kad saugi stovumo atsarga būtų išlaikyta visuose reiso etapuose bei kintančiomis sąlygomis ir kad neatsirastų jokio laivo konstrukcijai nepriimtinos apkrovos.
  4. Nėra uždaramųjų įtaisų, liukų uždarymo įrengimų ir vandeniui nelaidžių durų, jie yra labai nusidėvėję arba turi defektų.
  5. Laivas perkrautas.
  6. Nėra grimzlės ženklo arba jo neįmanoma įžiūrėti.
- 3.6. *Sritys pagal MARPOL 73/78 I priedą*
1. Nėra naftuoto vandens filtravimo įrangos, naftos pašalinimo stebėjimo ir kontrolės sistemos arba 15 ppm signalizacijos įrengimų, jie yra labai nusidėvėję arba yra jų gedimų.
  2. Likusi naftos likučių ir (arba) šlamo tankų talpa yra per maža būsiamam reisui.
  3. Nėra naftos operacijų žurnalo.
  4. Sumontuotas nelegalus pašalinimo vamzdynas.
  5. Nėra apžiūros ataskaitos bylos arba ji neatitinka MARPOL 73/78 13 G taisyklės 3 dalies b punkto.
- 3.7. *Sritys pagal MARPOL 73/78 II priedą*
1. Nėra Procedūrų ir įrenginių vadovo.
  2. Krovinytis neturi kategorijos.
  3. Nėra krovinių registravimo žurnalo.
  4. Į naftą panašios medžiagos vežamos nesilaikant reikalavimų arba neturint atitinkamai pakoreguoto liudijimo.
  5. Sumontuotas nelegalus pašalinimo vamzdynas.
- 3.8. *Sritys pagal MARPOL 73/78 V priedą*
1. Nėra šiukšlių tvarkymo plano.
  2. Nėra šiukšlių registravimo knygos.
  3. Laivo personalas nesupažindintas su šiukšlių tvarkymo plane numatytais šalinimo (išmetimo) reikalavimais.
- 3.9. *Sritys pagal STCW 78/95 ir Direktyvą 2008/106/EB*
1. Jūrininkai neturi tinkamų atestatų, galiojančių lengvatinių leidimų arba negali pateikti dokumentinių įrodymų, kad vėliavos valstybės administracijai yra pateiktas prašymas dėl patvirtinimo.
  2. Įrodymai, kad atestatas buvo gautas nesąžiningai arba jo turėtojas nėra tas asmuo, kuriam tas atestatas buvo išduotas.
  3. Nesilaikoma vėliavos valstybės administracijos saugaus įgulų komplektavimo reikalavimų.
  4. Navigacijos arba mašinų skyriaus budėjimų tvarka neatitinka reikalavimų, kuriuos laivui nustatė vėliavos valstybės administracija.

5. Budėjimo pamainoje nėra asmens, kuris turi kvalifikaciją valdyti įrangą, būtiną saugiai laivybai, saugiam radijo ryšiui ar taršos jūroje prevencijai.
6. Nepateikiami įrodymai dėl profesinio jūreivių tinkamumo pareigoms, susijusioms su laivo sauga ir taršos prevencija.
7. Nėra galimybės sudaryti pirmąją budėjimo pamainą reiso pradžioje bei po jos būsimas pamainas iš pakankamai pailsėjusių bei kitais atžvilgiais budėjimui tinkamų asmenų.

3.10. *Sritys pagal TDO konvencijas*

1. Nepakankamas maisto kiekis, kad jo užtektų reisui iki kito uosto.
2. Nepakankamas geriamo vandens kiekis, kad jo užtektų reisui iki kito uosto.
3. Laive itin blogos higienos sąlygos.
4. Laivo, plaukiojančio rajonuose, kuriuose gali būti labai žema temperatūra, gyvenamosiose patalpose nėra šildymo.
5. Nepakankamas laivo gyvenamųjų patalpų vėdinimas.
6. Koridoriai arba gyvenamosios patalpos labai šiukšlinos, užgriozdintos įranga ar kroviniu arba dėl kitų priežasčių nesaugios.
7. Yra akivaizdžių įrodymų, kad budinčio ir kito personalo tarnybos metu darbingumui pirmą budėjimo pamainą ar vėlesnių budėjimų metu trukdo nuovargis.

3.11. *Sritys, dėl kurių nebūtina sulaikyti laivą, tačiau pagal kurias, pavyzdžiui, turi būti laikinai sustabdyti krovimo darbai.*

Inertinių dujų sistemos, su kroviniu susijusios įrangos ar mechanizmų gedimai (arba netinkama priežiūra) laikomi pakankamu pagrindu nutraukti krovimo darbus.

---

## XI PRIEDAS

## MINIMALŪS REIKALAVIMAI INSPEKTORIAMS

(nurodyti 22 straipsnio 1 ir 5 dalyse)

1. Inspektoriai turi turėti reikiamų teorinių žinių apie laivus ir jų eksploatavimą ir praktinės patirties šioje srityje. Jie privalo būti kompetentingi konvencijų reikalavimų įgyvendinimo ir atitinkamų uosto valstybės kontrolės procedūrų srityse. Šios žinios ir kompetencija tarptautinių ir Bendrijos reikalavimų vykdymo srityje privalo būti įgytos pagal oficialias mokymo programas.
2. Minimalus reikalavimas inspektoriams yra:
  - a) būti įgijus tinkamą kvalifikaciją jūrų ar jūreivystės mokymo įstaigoje ir turi turėti tinkamos darbo jūroje patirties kaip diplomuotas laivo pareigūnas arba turėti ar būti turėjus galiojantį STCW II/2 arba III/2 kompetenciją patvirtinantį pažymėjimą, neribotus dėl veiklos srities, pagrindinių variklių ar tonažo; arba
  - b) būti išlaikius kompetentingos institucijos pripažintą laivo konstruktoriaus, inžinieriaus mechaniko arba su jūros sritimis susijusios inžinerijos egzaminą ir šias pareigas būti ėjęs bent penkerius metus; arba
  - c) turėti tinkamą universitetinį ar jam lygiavertį išsilavinimą ir būti deramai baigus studijas laivų saugos inspektorių mokykloje bei įgijus joje kvalifikaciją.
3. Inspektorius turi būti:
  - bent metus ėjęs vėliavos valstybės inspektoriaus pareigas, susijusias arba su apžiūromis ir liudijimų išdavimu pagal konvencijų nuostatas arba su pripažintųjų organizacijų, kurioms deleguotos įstatymais numatytos pareigos, veiklos stebėjimu, arba
  - įgijęs atitinkamą kompetencijos lygį per mažiausiai vienerių metų trukmės mokymą vietoje, dalyvaudamas uosto valstybės kontrolės inspekcijose vadovaujant patyrusiems uosto valstybės kontrolės pareigūnams.
4. 2 dalies a punkte paminėti inspektoriai privalo turėti mažiausiai 5 metų laivybos patirtį įskaitant jūroje dirbtus laikotarpius, atitinkamai denio arba mašinų skyriaus pareigūnais, arba vėliavos valstybės inspektoriais arba uosto valstybės kontrolės padėjėjais. Tokia patirtis taip pat apima bent dvejus metus darbo patirties jūroje, einant denio ar mašinų skyriaus pareigūno pareigas.
5. Inspektorius privalo gebėti bendrauti su jūrininkais žodžiu ir raštu dažniausiai jūroje vartojama kalba.
6. Pirmiau nurodytų kriterijų neatitinkantys inspektoriai taip pat priimtini, jeigu šios direktyvos priėmimo dieną jie dirba valstybės narės kompetentingoje institucijoje, vykdančioje uosto valstybės kontrolę.
7. Jei valstybėje narėje 15 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytą inspektavimą atlieka uosto valstybės kontrolės inspektoriai, tie inspektoriai turi turėti tinkamą kvalifikaciją, t. y. be kitų dalykų, turėti pakankamai teorinių žinių ir praktinės patirties laivybos saugos srityje. Paprastai reikalavimai yra tokie:
  - a) gerai išmanyti laivybos saugos principus ir kaip jie taikomi tikrinamai veiklai;
  - b) turėti pakankamai praktinių žinių apie saugumo technologijas ir metodus;
  - c) išmanyti inspektavimo principus, procedūras ir metodus;
  - d) turėti praktinių žinių apie tikrinamą veiklą.

## XII PRIEDAS

## INSPEKTAVIMO DUOMENŲ BAZĖS FUNKCIJOS

(nurodytos 24 straipsnio 1 dalyje)

1. Inspektavimo duomenų bazė turi atlikti bent tokias funkcijas:
    - apimti valstybių narių ir visų Paryžiaus SM pasirašiusių šalių inspektavimo duomenis,
    - teikti duomenis apie laivų rizikos lygį ir apie laivus, kurie netrukus turi būti inspektuojami,
    - apskaičiuoti kiekvienos valstybės narės su inspektavimu susijusius išpareigojimus,
    - pateikti baltąjį, taip pat pilkąjį ir juodąjį vėliavos valstybių sąrašus, nurodytus 16 straipsnio 1 dalyje,
    - teikti duomenis apie įmonių veiklos rezultatus,
    - nustatyti, ką reikėtų tikrinti rizikos srityse kiekvieno inspektavimo metu.
  2. Inspektavimo duomenų bazė turi galimybę būti pritaikyta prie būsimų pokyčių ir sąsajoms su kitomis Bendrijos saugos jūroje duomenų bazėmis, įskaitant *SafeSeaNet*, kuri teikia duomenis apie laivų atvykimą į valstybių narių uostus ir, prireikus, su nacionalinėmis informacijos sistemomis.
  3. Inspektavimo duomenų bazėje pateikiamas išsamesnis hipersaitas į *Equasis* informacinę sistemą. Valstybės narės skatina inspektorius naudotis per *Equasis* prieinamomis viešosiomis ir privačiomis duomenų bazėmis, susijusiomis su laivų inspektavimu.
-

## XIII PRIEDAS

**INFORMACIJOS, SUSIJUSIOS SU LAIVŲ INSPEKTAVIMU IR SULAIKYMU VALSTYBIŲ NARIŲ UOSTUOSE IR INKARAVIMO VIETOSE BEI DRAUDIMŲ ĮPLAUKTI NURODYMŲ, SKELBIMAS****(nurodytas 26 straipsnyje)**

1. Pagal 26 straipsnį skelbiamą informaciją turi sudaryti:
    - a) laivo pavadinimas;
    - b) TJO identifikavimo numeris;
    - c) laivo tipas;
    - d) tonažas (BT);
    - e) laivo pastatymo metai, pagal laivo saugos liudijimuose nurodytą laivo pastatymo datą;
    - f) laivo kompanijos pavadinimas ir adresas;
    - g) jei laivas veža skystus ar kietus krovinius be taros – už laivo pasirinkimą ir už frachto tipą atsakingo frachtuotojo pavadinimas ir adresas;
    - h) vėliavos valstybė;
    - i) klasifikavimo liudijimas ir teisės aktais nustatyti liudijimai, išduoti pagal atitinkamas konvencijas, kiekvieną iš šių liudijimų išdavusi institucija ar organizacija, taip pat išdavimo data ir galiojimo terminas;
    - j) paskiausios tarpinės ar metinės apžiūros, susijusios su pirmiau i punkte nurodytais liudijimais, uostas ir data bei apžiūrą atlikusios institucijos ar organizacijos pavadinimas;
    - k) sulaikymo data, šalis, uostas,
  2. Pagal 26 straipsnį paskelbtą informaciją apie laivus, kurie buvo sulaikyti, taip pat turi sudaryti:
    - a) sulaikymų skaičius per paskutinius 36 mėnesius;
    - b) sulaikymo atšaukimo data;
    - c) sulaikymo trukmė, nurodyta dienomis;
    - d) aiškiai ir tiksliai nurodytos sulaikymo priežastys;
    - e) nurodymas, jei tinka, ar apžiūrą atlikusi pripažintoji organizacija yra atsakinga už trūkumus, kurie pavieniui ar drauge su kitais trūkumais nulėmė sulaikymą;
    - f) priemonių, kurių imtasi tuo atveju, jei laivui leista plaukti į artimiausią tinkamą remonto įmonę, aprašymas;
    - g) jei laivui uždrausta įplaukti į Bendrijos teritorijoje esantį uostą ar inkaravimo vietą, aiškiai ir tiksliai nurodomos tokios priemonės taikymo priežastys.
-



## XIV PRIEDAS

## DUOMENYS, TEIKIAMI ATSIŽVELGIANT Į ĮGYVENDINIMO PRIEŽIŪRĄ

(nurodyti 29 straipsnyje)

1. Kiekvienais metais ne vėliau kaip iki balandžio 1 d. kiekviena valstybė narė turi pateikti Komisijai tokius praėjusiųjų metų duomenis:

1.1. Inspektorių, veikiančių tų valstybių vardu vykdant uosto valstybės atliekamą kontrolę, skaičius

Šią informaciją Komisijai reikia perduoti vadovaujantis tokia pavyzdine lentele: <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>.

| Uostas/zona          | Visu etatu dirbančių inspektorių skaičius<br>(A) | Ne visu etatu dirbančių inspektorių skaičius<br>(B) | Perskaičiavimas iš B į visu etatu dirbančių inspektorių skaičių<br>(C) | Iš viso<br>(A+C) |
|----------------------|--|---|--|------------------|
| Uostas X arba Zona X |  |   |  |                  |
| Uostas Y arba Zona Y |  |   |  |                  |
| IŠ VISO              |  |   |  |                  |

1.2. Bendras skaičius laivų, įplaukusių į valstybės uostus nacionaliniu lygiu. Šis skaičius – tai laivų, kuriems taikoma ši direktyva ir kurie įplaukė į tų valstybių uostus, skaičiuojant tik vieną kartą, skaičius.

2. Valstybės narės turi:

a) kas šešis mėnesius pateikti Komisijai į jų uostus įplaukusių arba uosto administracijai ar įstaigai apie savo atvykimą į inkaravimo vietą pranešusių individualių laivų, išskyrus keleivinius ir krovininius reisinius keltus, įplaukimo į uostą sąrašą, kuriame kiekvienam laivo judėjimui nurodomas jo TJO identifikavimo numeris ir atvykimo data, taip pat uostas. Šis sąrašas pateikiamas lentelės forma skaičiuoklės programoje, kad pirmiau nurodytą informaciją būtų galima peržiūrėti ir apdoroti automatiškai būdu. Sąrašą reikia pateikti per keturis mėnesius nuo to laikotarpio, apie kurį pateikiami duomenys, pabaigos,

ir

b) ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo šios direktyvos taikymo pradžios pateikti Komisijai atskirus a punkte paminėtų keleivinių reisinių keltų ir krovininių reisinių keltų sąrašus; vėliau tokie sąrašai teikiami kaskart, kai atsiranda šių paslaugų pasikeitimų. Sąraše nurodomas kiekvieno laivo TJO identifikavimo numeris, pavadinimas ir nuplauktas maršrutas. Šis sąrašas pateikiamas lentelės forma skaičiuoklės programoje, kad pirmiau nurodytą informaciją būtų galima peržiūrėti ir apdoroti automatiškai būdu.

<sup>(1)</sup> Jei atliekant uosto valstybės kontrolės inspektavimą atlikti tikrinimai sudaro tik dalį inspektorių darbo, visas inspektorių skaičius turi būti perskaičiuojamas į skaičių, atitinkantį visu etatu dirbančių inspektorių skaičių. Jei tas pats inspektorius dirba daugiau nei viename uoste ar geografinėje zonoje, kiekviename uoste turi būti skaičiuojamas atitinkamas darbo ne visu etatu laikas.

<sup>(2)</sup> Šią informaciją privaloma pateikti nacionaliniu lygiu ir atskirai apie kiekvieną atitinkamos valstybės narės uostą. Šiame priede „uostas“ – tai atskiras uostas ar geografinė zona, kuriuose dirba inspektorius ar inspektorių grupė; zonai tam tikrais atvejais priklauso keli atskiri uostai.

## XV PRIEDAS

## A DALIS

**Panaikinta direktyva su jos vėlesniais pakeitimais  
(nurodyta 37 straipsnyje)**

Tarybos direktyva 95/21/EB  
(OL L 157, 1995 7 7, p. 1)

Tarybos direktyva 98/25/EB  
(OL L 133, 1998 5 7, p. 19)

Komisijos direktyva 98/42/EB  
(OL L 184, 1998 6 27, p. 40)

Komisijos direktyva 1999/97/EB  
(OL L 331, 1999 12 23, p. 67)

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/106/EB  
(OL L 19, 2002 1 22, p. 17)

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/84/EB  
(OL L 324, 2002 11 29, p. 53)

Tik 4 straipsnis

## B DALIS

**Perkėlimo į nacionalinę teisę terminų sąrašas  
(nurodytas 37 straipsnyje)**

| Direktyva             | Perkėlimo į nacionalinę teisę terminai |
|-----------------------|--|
| Direktyva 95/21/EB    | 1996 m. birželio 30 d.                 |
| Direktyva 98/25/EB    | 1998 m. birželio 30 d.                 |
| Direktyva 98/42/EB    | 1998 m. rugsėjo 30 d.                  |
| Direktyva 1999/97/EB  | 2000 m. gruodžio 13 d.                 |
| Direktyva 2001/106/EB | 2003 m. liepos 22 d.                   |
| Direktyva 2002/84/EB  | 2003 m. lapkričio 23 d.                |

## XVI PRIEDAS

**Koreliacinė lentelė**  
(nurodyta 37 straipsnyje)

| Direktyva 95/21/EB                       | Ši direktyva                             |
|--|--|
| 1 straipsnio įvadinė formuluotė          | 1 straipsnio įvadinė formuluotė          |
| 1 straipsnio pirma įtrauka               | 1 straipsnio a punktas                   |
| 1 straipsnio antra įtrauka               | 1 straipsnio b punktas                   |
| –  | 1 straipsnio c punktas                   |
| 2 straipsnio įvadinė formuluotė          | 2 straipsnio įvadinė formuluotė          |
| 2 straipsnio 1 dalies įvadinė formuluotė | 2 straipsnio 1 dalies įvadinė formuluotė |
| 2 straipsnio 1 dalies pirma įtrauka      | 2 straipsnio 1 dalies a punktas          |
| 2 straipsnio 1 dalies antra įtrauka      | 2 straipsnio 1 dalies b punktas          |
| 2 straipsnio 1 dalies trečia įtrauka     | 2 straipsnio 1 dalies c punktas          |
| 2 straipsnio 1 dalies ketvirta įtrauka   | 2 straipsnio 1 dalies d punktas          |
| 2 straipsnio 1 dalies penkta įtrauka     | 2 straipsnio 1 dalies e punktas          |
| 2 straipsnio 1 dalies šešta įtrauka      | 2 straipsnio 1 dalies f punktas          |
| 2 straipsnio 1 dalies septinta įtrauka   | 2 straipsnio 1 dalies g punktas          |
| 2 straipsnio 1 dalies aštunta įtrauka    | 2 straipsnio 1 dalies h punktas          |
| 2 straipsnio 2 dalis                     | 2 straipsnio 2 dalis                     |
| –  | 2 straipsnio 3 dalis                     |
| –  | 2 straipsnio 4 dalis                     |
| 2 straipsnio 3 dalis                     | 2 straipsnio 5 dalis                     |
| 2 straipsnio 4 dalis                     | –  |
| –  | 2 straipsnio 6 dalis                     |
| –  | 2 straipsnio 7 dalis                     |
| 2 straipsnio 5 dalis                     | 2 straipsnio 8 dalis                     |
| –  | 2 straipsnio 9 dalis                     |
| –  | 2 straipsnio 10 dalis                    |
| 2 straipsnio 6 dalis                     | 2 straipsnio 11 dalis                    |
| 2 straipsnio 7 dalis                     | 2 straipsnio 12 dalis                    |
| 2 straipsnio 8 dalis                     | 2 straipsnio 13 dalis                    |
| –  | 2 straipsnio 14 dalis                    |
| 2 straipsnio 9 dalis                     | 2 straipsnio 15 dalis                    |
| –  | 2 straipsnio 16 dalis                    |
| 2 straipsnio 10 dalis                    | 2 straipsnio 17 dalis                    |
| –  | 2 straipsnio 18 dalis                    |
| –  | 2 straipsnio 19 dalis                    |

| Direktyva 95/21/EB                       | Ši direktyva                              |
|--|---|
| –  | 2 straipsnio 20 dalis                     |
| –  | 2 straipsnio 21 dalis                     |
| –  | 2 straipsnio 22 dalis                     |
| 3 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa    | 3 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa     |
| –  | 3 straipsnio 1 dalies antra pastraipa     |
| –  | 3 straipsnio 1 dalies trečia pastraipa    |
| 3 straipsnio 1 dalies antra pastraipa    | 3 straipsnio 1 dalies ketvirta pastraipa  |
| –  | 3 straipsnio 1 dalies penkta pastraipa    |
| –  | 3 straipsnio 1 dalies šešta pastraipa     |
| 3 straipsnio 2-4 dalys                   | 3 straipsnio 2-4 dalys                    |
| –  | 4 straipsnio 1 dalis                      |
| 4 straipsnis                             | 4 straipsnio 2 dalis                      |
| 5 straipsnis                             | –   |
| –  | 5 straipsnis                              |
| –  | 6 straipsnis                              |
| –  | 7 straipsnis                              |
| –  | 8 straipsnis                              |
| –  | 9 straipsnis                              |
| –  | 10 straipsnis                             |
| –  | 11 straipsnis                             |
| –  | 12 straipsnis                             |
| 6 straipsnio 1 dalies įvadinė formuluotė | –   |
| –  | 13 straipsnio 1 dalies įvadinė formuluotė |
| 6 straipsnio 1 dalies a punktas          | 13 straipsnio 1 dalies a punktas          |
| –  | 13 straipsnio 1 dalies b punktas          |
| 6 straipsnio 1 dalies b punktas          | 13 straipsnio 1 dalies c punktas          |
| 6 straipsnio 2 dalis                     | –   |
| –  | 13 straipsnio 2 dalis                     |
| 6 straipsnio 3 dalis                     | 13 straipsnio 3 dalis                     |
| 6 straipsnio 4 dalis                     | –   |
| 7 straipsnis                             | –   |
| 7a straipsnis                            | –   |
| 7b straipsnis                            | –   |
| –  | 14 straipsnis                             |
| –  | 15 straipsnis                             |
| –  | 16 straipsnis                             |
| 8 straipsnis                             | 17 straipsnis                             |

| Direktyva 95/21/EB                     | Ši direktyva                           |
|--|--|
| –                                      | 18 straipsnis                          |
| 9 straipsnio 1 ir 2 dalys              | 19 straipsnio 1 ir 2 dalys             |
| 9 straipsnio 3 dalies pirmas sakiny    | 19 straipsnio 3 dalis                  |
| 9 straipsnio 3 dalies 2-4 sakiniai     | 19 straipsnio 4 dalis                  |
| 9 straipsnio 4-7 dalys                 | 19 straipsnio 5-8 dalys                |
| –                                      | 19 straipsnio 9 ir 10 dalys            |
| 9a straipsnis                          | –                                      |
| 10 straipsnio 1-3 dalys                | 20 straipsnio 1-3 dalys                |
| –                                      | 20 straipsnio 4 dalis                  |
| 11 straipsnio 1 dalis                  | 21 straipsnio 1 dalis                  |
| –                                      | 21 straipsnio 2 dalis                  |
| 11 straipsnio 2 dalis                  | 21 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa |
| 11 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa | –                                      |
| 11 straipsnio 3 dalies antra pastraipa | 21 straipsnio 3 dalies antra pastraipa |
| 11 straipsnio 4-6 dalys                | 21 straipsnio 4-6 dalys                |
| 12 straipsnio 1-3 dalys                | 22 straipsnio 1-3 dalys                |
| 12 straipsnio 4 dalis                  | 22 straipsnio 4 dalis                  |
| –                                      | 22 straipsnio 5-7 dalys                |
| 13 straipsnio 1-2 dalys                | 23 straipsnio 1 ir 2 dalys             |
| –                                      | 23 straipsnio 3-5 dalys                |
| 14 straipsnis                          | –                                      |
| 15 straipsnis                          | –                                      |
| –                                      | 24 straipsnis                          |
| –                                      | 25 straipsnis                          |
| –                                      | 26 straipsnis                          |
| –                                      | 27 straipsnis                          |
| 16 straipsnio 1 ir 2 dalys             | 28 straipsnio 1 ir 2 dalys             |
| 16 straipsnio 2a dalis                 | 28 straipsnio 3 dalis                  |
| 16 straipsnio 3 dalis                  | 28 straipsnio 4 dalis                  |
| 17 straipsnis                          | 29 straipsnis                          |
| –                                      | 30 straipsnis                          |
| 18 straipsnis                          | 31 straipsnis                          |
| 19 straipsnis                          | 32 straipsnis                          |
| –                                      | 33 straipsnis                          |
| 19a straipsnis                         | 34 straipsnis                          |
| –                                      | 35 straipsnis                          |
| 20 straipsnis                          | 36 straipsnis                          |

| Direktyva 95/21/EB | Ši direktyva  |
|--------------------|---------------|
| –                  | 37 straipsnis |
| 21 straipsnis      | 38 straipsnis |
| 22 straipsnis      | 39 straipsnis |
| I priedas          | –             |
| –                  | I priedas     |
| –                  | II priedas    |
| –                  | III priedas   |
| II priedas         | IV priedas    |
| III priedas        | V priedas     |
| IV priedas         | VI priedas    |
| V priedas          | VII priedas   |
| VI priedas         | X priedas     |
| VII priedas        | XI priedas    |
| –                  | XII priedas   |
| VIII priedas       | XIII priedas  |
| IX priedas         | IX priedas    |
| X priedas          | XIV priedas   |
| XI priedas         | VIII priedas  |
| XII priedas        | –             |
| –                  | XV priedas    |
| –                  | XVI priedas   |

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2009/17/EB

2009 m. balandžio 23 d.

iš dalies keičianti Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos <sup>(3)</sup>, atsižvelgdami į 2009 m. vasario 3 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą,

kadangi:

(1) Priimdama Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB <sup>(4)</sup>, Europos Sąjunga sustiprino savo gebėjimus užkirsti kelią situacijoms, keliančioms pavojų žmonių gyvybės saugumui jūroje ir jūrų aplinkos apsaugai.

(2) Kadangi ši Direktyva susijusi su Direktyvos 2002/59/EB daliniu pakeitimu, dauguma joje išdėstytų įpareigojimų nebus taikomi valstybėms narėms, neturinčioms jūros pakrančių ir jūrų uostų. Taigi vieninteliai įpareigojimai, kurie bus taikomi Austrijai, Čekijai, Vengrijai, Liuksemburgui arba Slovakijai, yra įpareigojimai, susiję su laivais, plaukiojančiais su tų valstybių narių vėliavomis, neapribojant valstybių narių pareigos bendradarbiauti siekiant užtikrinti jūrų transporto ir kitų rūšių transporto valdymo paslaugų, visų pirma upių informacijos paslaugų, tęstinumą.

<sup>(1)</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

<sup>(2)</sup> OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

<sup>(3)</sup> 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 74 E, 2008 3 20, p. 533), 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 184 E, 2008 7 22, p. 1), 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2009 m. vasario 26 d. Tarybos sprendimas ir 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>(4)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

(3) Pagal šią direktyvą valstybėms narėms, kurios yra pakrantės valstybės, turėtų būti suteikiama galimybė keisti informacija, sukaupia jūrų eismo stebėjimo misijų, atliekamų jų kompetencijai priklausančiose zonos, metu. Bendrijos keitimosi laivybos informacija sistema *Safe-SeaNet*, sukurta Komisijos valstybėms narėms pritarus, yra kartu ir keitimosi duomenimis tinklas, ir pagrindinės turimos informacijos apie laivus ir jų krovinius (išankstinių pranešimų ir ataskaitų) standartizavimo sistema. Ja naudojantis galima iš pirminių šaltinių gauti ir visoms institucijoms perduoti tikslią ir naujausią informaciją apie Europos vandenyse esančius laivus, jų judėjimą, gabenamus pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius, taip pat apie incidentus jūroje.

(4) Todėl, siekiant užtikrinti šiuo būdu gautos informacijos operatyvini naudojimą, būtina, kad šioje direktyvoje nurodytam ir nacionalinių administracinių institucijų įgyvendinamam duomenų rinkimui ir keitimuisi jais būtina infrastruktūra būtų integruota į *SafeSeaNet*.

(5) Iš informacijos, kuri perduodama ir kuria keičiamasi pagal Direktyvą 2002/59/EB, ypač svarbi yra informacija, susijusi su jūra gabenamų pavojingų arba aplinką teršiančių prekių tiksliais charakteristikomis. Todėl, atsižvelgiant į pastarojo meto avarijas jūroje, pakrantės tarnyboms turėtų būti sudaromos geresnės sąlygos gauti jūra gabenamų angliavandenilių charakteristikas, nes tai yra itin svarbus veiksnys renkantis tinkamiausias kontrolės priemones, o avarinėje situacijoje šioms tarnyboms turėtų būti užtikrinamas tiesioginis ryšys su ūkio subjektais, kurie turi daugiausia žinių apie gabenamas prekes.

(6) 1974 m. lapkričio 1 d. Tarptautinėje konvencijoje dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje nurodytos automatinio laivų identifikavimo sistemos (toliau – AIS – automatinio identifikavimo sistema) ne tik sudaro sąlygas pagerinti šių laivų stebėsenos galimybes, bet, svarbiausia, užtikrinti didesnę jų saugumą tais atvejais, kai laivai plaukioja arti vieni kitų. Todėl AIS atitinkamai buvo įtrauktos į Direktyvos 2002/59/EB dėstomąją dalį. Atsižvelgiant į didelį žvejybos laivų susidūrimų su prekybos laivais, kurie akivaizdžiai jų nepastebi arba kurių nepastebi netoliese esantys žvejybos laivai, skaičių, labai pageidautina, kad tos priemonės taikymas būtų išplėstas, taikant ją ilgesniems nei 15 metrų žvejybos laivams. Vykdant Europos žuvininkystės fondo veiklą finansinė pagalba gali būti teikiama saugumo įrangos, pavyzdžiui, AIS, įrengimui

žvejybos laivuose. Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) pripažino, kad iš laivų perduotų AIS duomenų paskelbimas komerciniais tikslais internete ar kitur gali kelti grėsmę laivų ir uostų saugai ir saugumui, ir primygtinai ragina, jog jos narių vyriausybės, taikydamos nacionalinės teisės nuostatas, imtųsi priemonių ir užkirstų kelią asmenų, teikiančių AIS duomenis trečiosioms šalims, kad jie būtų skelbiami internete arba kitur, veiklai. Be to, turėtų būti užtikrintas pagal šią direktyvą valstybėms narėms siunčiamos informacijos konfidencialumas, o valstybės narės turėtų tą informaciją naudoti laikydamosi šios direktyvos.

- (7) Pareiga įrengti AIS taip pat turėtų būti suprantama kaip reikalavimas, kad AIS turi veikti nuolat, išskyrus atvejus, kai tarptautinėse taisyklėse ar standartuose numatyta navigacijos informacijos apsauga.
- (8) Valstybė narė, jei pageidauja, turėtų turėti teisę prašyti kitos valstybės narės pateikti informaciją apie laivą ir jo gabenamas pavojingas arba aplinką teršiančias prekes. Ši informacija turėtų būti prieinama naudojantis *SafeSeaNet*, o jos turėtų būti prašoma tik jūrų saugumo, laivybos apsaugos ar jūrų aplinkos apsaugos tikslais. Todėl būtina, kad Komisija ištirtų galimas tinklų ir informacijos saugumo problemas.
- (9) Direktyvoje 2002/59/EB numatyta, kad valstybės narės turi patvirtinti specialias priemones laivams, dėl savo elgesio ar būklės galintiems kelti pavojų. Todėl atrodo pageidautina, kad į šių laivų sąrašą būtų įtraukti laivai, neturintys pakankamo draudimo ar finansinių garantijų, arba laivai, apie kuriuos locmanai arba uosto institucijos pranešė, kad jie turi pastebimų anomalijų, galinčių pakenkti jų navigacijos saugumui arba sukelti pavojų aplinkai.
- (10) Pagal Direktyvą 2002/59/EB atrodo būtina dėl pavojaus, kuris kyla dėl ypač nepalankių oro sąlygų, atsižvelgti į galimą pavojų, kurį laivybai gali kelti ledo formavimasis. Todėl kai valstybės narės paskirta kompetentinga institucija, remdamasi kompetentingos meteorologinės informacijos tarnybos pateikta ledo būklės prognoze, nusprendžia, kad plaukiojimo sąlygos kelia rimtą pavojų žmonių gyvybės saugumui arba rimtą taršos pavojų, ji turėtų apie tai pranešti kapitonomams, kurių laivai yra jos kompetencijos zonoje arba ketina įplaukti į atitinkamoje zonoje esantį (-čius) uostą (-us) ar iš jo (jų) išplaukti. Atitinkamai

institucijai turėtų būti suteiktos galimybės imtis visų reikiamų priemonių siekiant užtikrinti žmonių gyvybės saugumą jūroje ir apsaugoti aplinką. Valstybės narės taip pat turėtų turėti galimybę patikrinti, ar laive yra reikalingi dokumentai, įrodantys, kad laivas atitinka atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į ledo būklę atitinkamoje zonoje.

- (11) Direktyvoje 2002/59/EB numatyta, kad valstybės narės turi parengti planus, pagal kuriuos prirėkus jos galėtų į savo uostus arba į kitą saugią vietą geriausiomis įmanomomis sąlygomis priimti nelaimės ištiktus laivus ir taip sumažinti avarijų jūroje padarinius. Tačiau, atsižvelgiant į prie 2003 m. gruodžio 13 d. Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucijos A.949(23) pridėtas Gaires dėl prieglobsčio vietų laivams, kuriems reikia pagalbos (toliau – TJO rezoliucija A.949(23)), kurios buvo priimtos po to, kai buvo priimta Direktyva 2002/59/EB, ir kuriose minimi laivai, kuriems reikia pagalbos, o ne nelaimės ištikti laivai, ta direktyva turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista. Kai kyla pavojus žmonių gyvybei, ši direktyva neturi įtakos gelbėjimo operacijoms taikomoms nuostatomis, pvz., Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos nuostatomis.
- (12) Siekiant padėti laivams, kuriems reikalinga pagalba, kaip nurodyta TJO rezoliucijoje A.949(23), turėtų būti paskirtos viena ar daugiau kompetentingų institucijų, galinčių priimti sprendimus, sumažinančius grėsmes saugiai laivybai, žmonių gyvybių saugumui bei aplinkai.
- (13) Remiantis TJO rezoliucija A.949(23) ir tęsiant Komisijos, Europos jūrų saugumo agentūros (toliau – Agentūra) ir valstybių narių bendrą darbą, būtina nustatyti pagrindines nuostatas, kurios turėtų būti įtraukiamos į laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planus, kad būtų užtikrintas suderintas bei veiksmingas šios priemonės įgyvendinimas ir nustatytas valstybėms narėms tenkančių įpareigojimų mastas.
- (14) Rengdamos planus, skirtus veiksmingai reaguoti laivo, kuriam reikia pagalbos, keliamo pavojaus atveju, valstybės narės turi remtis TJO rezoliucija A.949(23). Tačiau vertindamos su tokiais pavojais susijusią riziką valstybės narės, paisydamos savo konkrečių aplinkybių, gali atsižvelgti į kitus veiksnius, pavyzdžiui, į jūros vandens panaudojimą geriamam vandeniui ir elektros energijai gaminti.



- (15) Jūrininkai laikomi specialia darbuotojų kategorija, kuri, atsižvelgiant į laivininkystės pramonės globalumą bei skirtingas jurisdikcijas, su kuriomis jūrininkams gali tekti susidurti, reikalauja specialios apsaugos, ypač kontaktų su valstybės institucijomis atžvilgiu. Siekiant didesnio jūrų saugumo, jūrininkai turėtų galėti tikėtis sąžiningo elgesio nelaimės jūroje metu. Jų žmogaus teisės ir orumas turėtų būti nuolat saugomi, o visi saugumo tyrimai turėtų būti atliekami sąžiningai ir greitai. Tuo tikslu valstybės narės turėtų, laikydamosi nacionalinių teisės aktų, toliau atsižvelgti į atitinkamas TJO Sąžiningo elgesio su jūrininkais nelaimių jūroje metu gairių nuostatas.
- (16) Laivo, kuriam reikia pagalbos, atveju gali reikėti priimti sprendimą dėl to laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Tai itin svarbu, kai iškyla aplinkybės, kurios gali lemti laivo praradimą arba pavojų aplinkai ar laivybai. Tokiu atveju būtina turėti galimybę kreiptis į valstybės narės – atsižvelgiant į tos valstybės narės vidaus struktūrą – instituciją, turinčią reikiamos patirties ir kompetenciją priimti savarankiškus sprendimus dėl laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Taip pat svarbu, kad sprendimas būtų priimtas po preliminaraus padėties įvertinimo remiantis atitinkamame laivų priėmimo į prieglobsčio vietą plane pateikiama informacija. Pageidautina, kad šios kompetentingos institucijos būtų nuolatinės.
- (17) Laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planuose turėtų būti tiksliai aprašytas sprendimų priėmimo procesas, susijęs su pranešimu apie šią situaciją ir jos keliamomis problemomis. Turėtų būti aiškiai apibūdintos atitinkamos institucijos ir jų kompetencija, taip pat suinteresuotųjų šalių ryšio priemonės. Taikoma tvarka turėtų užtikrinti, kad tinkamas sprendimas galėtų būti priimtas greitai, remiantis specialiomis laivybos žiniomis ir kompetentingos institucijos turima reikiama informacija.
- (18) Turėtų būti užtikrinama, kad laivą priimančių uostų išlaidos ir bet kokie dėl operacijos atsiradę nuostoliai būtų greitai kompensuoti. Tuo tikslu svarbu, kad būtų taikomos atitinkamos tarptautinės konvencijos. Valstybės narės turėtų stengtis sukurti teisinę struktūrą, pagal kurią jos išskirtinėmis aplinkybėmis ir pagal Bendrijos teisę galėtų kompensuoti uosto ar kito subjekto išlaidas ir ekonominius nuostolius, patirtus priimančiam laivui. Be to, Komisija turėtų išanalizuoti valstybėse narėse egzistuojančius potencialių uosto ar kito subjekto ekonominių nuostolių kompensavimo mechanizmus, o šios analizės pagrindu turėtų pateikti ir įvertinti įvairias politikos kryptis.
- (19) Rengdamos planus, valstybės narės turėtų rinkti informaciją apie pakrantėje esančias galimas prieglobsčio vietas, kad kompetentinga institucija avarijos ar incidento jūroje atveju galėtų aiškiai ir greitai nustatyti tinkamiausias vietas laivams, kuriems reikia pagalbos, priimti. Ši reikiama informacija turėtų apimti tam tikrų atitinkamų vietų savybių ir turimos technikos bei įrengimų, kurie palengvintų laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimą arba kovą su avarijos ar taršos padariniais, aprašymą.
- (20) Svarbu, kad kompetentingų institucijų, priimančių sprendimą dėl laivo priėmimo į prieglobsčio vietą, ir atsakingų institucijų, kurios priima pavojaus signalus ir į juos reaguoja, sąrašai būtų tinkamai paskelbti. Šalims, dalyvaujantiems vykdamas pagalbos jūroje operacijas, įskaitant pagalbos ir buksyravimo paslaugų bendroves bei kaimyninių valstybių narių institucijas, kurioms gali turėti įtakos nelaimė jūroje, taip pat gali būti naudinga turėti galimybę naudotis atitinkama informacija.
- (21) Finansinio draudimo neturėjimas neatleidžia valstybės narės nuo jos pareigos atlikti preliminarų įvertinimą ir nuspręsti dėl laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Nors kompetentingos institucijos gali patikrinti, ar laivas yra apdraustas arba ar turi kokią kitą finansinio užtikrinimo formą, kuria galima pasinaudoti ir tinkamai kompensuoti su laivo priėmimu į prieglobsčio vietą susijusias išlaidas ir nuostolius, tačiau gelbėjimo operacija dėl šios informacijos užklausos neturi būti vilkinama.
- (22) Laivų eismo stebėsenos ir laivų maršrutų parinkimo priemonėms būdinga funkcija yra suteikti valstybėms narėms galimybę gauti tikrų žinių apie laivus, plaukiojančius jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, ir taip, jei būtina, veiksmingiau imtis veiksmų siekiant užkirsti kelią galimam pavojui. Keitimasis surinkta informacija padeda gerinti jos kokybę ir ją yra lengviau tvarkyti.
- (23) Laikydamosi Direktyvos 2002/59/EB, valstybės narės ir Komisija padarė didelę pažangą derindamos keitimąsi duomenimis elektroniniu būdu, ypač susijusiais su pavojingų arba aplinką teršiančių prekių gabenimu. *SafeSeaNet*, plėtojama nuo 2002 m., šiandien turėtų būti laikoma Bendrijos lygio pavyzdiniu tinklu. *SafeSeaNet* turėtų siekti sumažinti sektoriui ir valstybėms narėms tenkančią administracinę naštą ir išlaidas. Jis taip turėtų siekti palengvinti, kai tai yra tinkama, vienodą tarptautinių ataskaitų ir pranešimų teikimo taisyklių įgyvendinimą.

- (24) Pažanga naujų technologijų srityje, ypač jas taikant palydovinėse sistemose, pvz., laivų stebėsenos sistemose, kuriose naudojami radijo švyturiai, vaizdo gavimo sistemose arba pasaulinėje navigacijos palydovų sistemoje (GNSS), šiandien suteikia galimybę stebėti laivų eismą dar toliau nuo kranto ir taip aprėpti didesnę dalį Europos vandenių, taip pat ir naudojantis tolimojo identifikavimo ir sekimo (LRIT) sistemomis. Norint užtikrinti visišką šių priemonių integravimą į laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, nustatytą Direktyva 2002/59/EB, būtinas visapusiškas bendradarbiavimas Bendrijos lygiu.
- (25) Siekiant sutaupyti lėšų ir išvengti bereikalingo įrangos montavimo laivuose, kurie plaukioja AIS stacionariųjų stočių aptarnaujamose jūrų teritorijose, valstybės narės ir Komisija turėtų bendradarbiauti nustatydamos reikalavimus, susijusius su įrangos, skirtos LRIT informacijos perdavimui, montavimu, bei turėtų pateikti TJO visas atitinkamas priemones.
- (26) Iš laivų perduodamų AIS ir LRIT duomenų paskelbimas neturėtų kelti pavojaus jūrų saugumui, laivybos apsaugai ar jūrų aplinkos apsaugai.
- (27) Siekiant garantuoti, kad pagal Direktyvą 2002/59/EB surinkta informacija dėl saugios laivybos būtų naudojama geriausiai ir suderinus Bendrijos lygiu, Komisija turėtų turėti galimybę prireikus tvarkyti tą informaciją, ją naudoti ir platinti valstybių narių paskirtoms institucijoms.
- (28) Šiomis aplinkybėmis *Equasis* sistemos sukūrimas parodė, kaip svarbu skatinti saugios laivybos kultūrą, ypač tarp jūrų transporto operatorių. Komisija turėtų turėti galimybę prisidėti prie informacijos, susijusios su saugia laivyba, platinimo, visų pirma naudojantis šia sistema.
- (29) 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002, įsteigiančiu Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetą (COSS) <sup>(1)</sup>, centralizuojami komitetų, įsteigtų pagal atitinkamus Bendrijos teisės aktus dėl saugios laivybos, teršimo iš laivų prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose apsaugos, uždaviniai. Todėl dabartinį komitetą turėtų pakeisti COSS.
- (30) Taip pat reikėtų atsižvelgti į nurodytų tarptautinių dokumentų dalinius pakeitimus.
- (31) Šios direktyvos įgyvendinimui reikalingos priemonės turėtų būti patvirtintos vadovaujantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką <sup>(2)</sup>.
- (32) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus iš dalies pakeisti Direktyvą 2002/59/EB tam, kad tolesnius pakeitimus būtų galima taikyti su ja susijusioms tarptautinėms konvencijoms, protokolams, kodeksams ir rezoliucijoms. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines tos direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (33) Pagal 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantį Europos jūrų saugumo agentūrą <sup>(3)</sup>, Agentūra teikia Komisijai ir valstybėms narėms Direktyvai 2002/59/EB įgyvendinti būtiną paramą.
- (34) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros <sup>(4)</sup> 34 punktą, valstybės narės skatinamos savo ir Bendrijos interesų labui parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų šios direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių tarpusavio santykį, ir viešai tas lenteles paskelbti.
- (35) Todėl Direktyva 2002/59/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

**Pakeitimai**

Direktyva 2002/59/EB iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnio 2 dalis iš dalies keičiama taip:

a) įvadinė frazė pakeičiama taip:

„Jei nenustatyta kitaip, ši direktyva netaikoma.“;

<sup>(1)</sup> OL L 324, 2002 11 29, p. 1.

<sup>(2)</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

<sup>(3)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

<sup>(4)</sup> OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

b) c punktas pakeičiamas taip:

„c) bunkeriai mažesniuose nei 1 000 bendrojo tonažo laivuose ir visuose laivuose naudojamos laivų saugyklos ir įranga.“;

2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) a punktas iš dalies keičiamas taip:

i) įvadinė frazė pakeičiama taip:

„Svarbūs tarptautiniai dokumentai – šių teisės aktų naujausia redakcija.“;

ii) papildoma šiomis įtraukomis:

„— TJO rezoliucija A.917(22) – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 917(22) „Gairės dėl AIS naudojimo laivuose“, su pakeitimais, padarytais TJO rezoliucija A.956(23),

— TJO rezoliucija A.949(23) – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 949(23) „Gairės dėl prieglobsčio vietų laivams, kuriems reikia pagalbos“,

— TJO rezoliucija A.950(23) – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 950(23) „Pagalbos jūroje tarnybos (MAS)“,

— TJO sąžiningo elgesio su jūrininkais nelaimės jūroje atveju gairės – tai gairės, pridėtos prie 2006 m. balandžio 27 d. TJO Teisės komiteto rezoliucijos LEG. 3(91) ir patvirtintos TDO valdybos 2006 m. birželio 12–16 d. 296-osios sesijos metu.“;

b) k punktas pakeičiamas taip:

„k) kompetentingos institucijos – institucijos ir organizacijos, valstybių narių paskirtos vykdyti funkcijas pagal šią direktyvą.“;

c) papildoma šiais punktais:

„s) *SafeSeaNet* – Bendrijos keitimosi laivybos informacija sistema, Komisijos sukurta bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis, kad būtų užtikrintas Bendrijos teisės aktų įgyvendinimas;

t) reguliarios paslaugos – laivų reisai, organizuojami taip, kad būtų vykdomas eismas tarp dviejų ar daugiau tų pačių uostų, ir vykstantys pagal

paskelbtą tvarkaraštį arba taip reguliariai ar dažnai, kad jie sudaro atpažįstamą reisų sistemą;

u) žvejybos laivas – bet koks laivas su įranga, skirta versliniam gyvųjų vandens išteklių naudojimui;

v) laivas, kuriam reikia pagalbos – tai, nepažeidžiant SAR konvencijos nuostatų dėl žmonių gelbėjimo, laivas, esantis tokioje padėtyje, dėl kurios jis gali būti prarastas arba gali kilti pavojus aplinkai ar laivybai;

w) LRIT – tai laivų tolimojo identifikavimo ir sekimo sistema pagal SOLAS V/19-1 taisyklę.“;

3) įterpiami šie straipsniai:

„6a straipsnis

#### **Automatinio identifikavimo sistemų (AIS) naudojimas žvejybos laivuose**

Visuose žvejybos laivuose, kurių bendras ilgis yra daugiau nei 15 metrų, plaukiojančiuose su bet kurios valstybės narės vėliava ir įregistruotuose Bendrijoje arba žvejojančiuose bet kurios valstybės narės vidaus vandenyse ar teritoriniuose vandenyse, arba iškraunčiuose laimikį bet kurios valstybės narės uoste, laikantis II priedo I dalies 3 punkte pateikto tvarkaraščio, įrengiamos AIS (A klasės), atitinkanti TJO parengtus veikimo standartus.

Žvejybos laivuose esančios AIS privalo veikti nuolat. Išimtinėmis aplinkybėmis AIS gali būti išjungtos, kai, kapitono manymu, tai yra būtina jo laivo saugai ar saugumui užtikrinti.

6b straipsnis

#### **Laivų tolimojo identifikavimo ir sekimo (LRIT) sistemų naudojimas**

1. Į valstybės narės uostą įplaukiančiuose laivuose, kuriems taikoma SOLAS V/19-1 taisyklė bei TJO patvirtinti veikimo standartai ir funkciniai reikalavimai, turi būti tą taisyklę atitinkanti LRIT įranga.

Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja, siekdamos nustatyti LRIT informaciją perduodančios įrangos montavimo reikalavimus laivuose, kurie plaukioja valstybių narių AIS stacionariųjų stočių aptarnaujamuose vandenyse, ir pateikia TJO visas atitinkamas priemones.

2. Komisija bendradarbiauja su valstybėmis narėmis siekdama įsteigti LRIT Europos duomenų centrą, kuriam būtų pavesta tvarkyti tolimojo identifikavimo ir sekimo informaciją.“;

4) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„12 straipsnis

#### **Pavojingų prekių gabenimo informacijos reikalavimai**

1. Valstybės narės uoste bet kokio dydžio laivams siūlyti vežti arba pakrauti į juos pavojingas ar aplinką teršiančias prekes leidžiama tik iki krovinių pakrovimo į laivą pateikus jo kapitonui ar valdytojui deklaraciją, kurioje yra ši informacija:

- a) I priedo 2 punkte išvardyta informacija;
  - b) MARPOL konvencijos I priede nurodytų medžiagų atveju – saugos duomenų lapas, kuriame išsamiai išdėstytos produktų fizinės ir cheminės savybės, įskaitant (kai taikoma), jų klampumą, išreikštą cSt 50 °C temperatūroje, ir jų tankį 15 °C temperatūroje bei kitus duomenis, pateikiamus saugos duomenų lape pagal TJO rezoliuciją MSC.150(77);
  - c) kontaktiniai numeriai, kuriais kritiškos padėties atveju būtų galima susisiekti su krovinio siuntėju arba kitu asmeniu ar įstaiga, turinčiais informacijos apie fizines bei chemines produktų charakteristikas ir apie veiksmus, kurių reikia imtis kritiškos padėties atveju.
2. Laivuose, kurie atplaukia iš ne Bendrijoje esančio uosto ir įplaukia į valstybės narės uostą, vežančiuose pavojingas ar aplinką teršiančias prekes, turi būti krovinio siuntėjo pateikta deklaracija su šio straipsnio 1 dalies a, b ir c punktuose reikalaujama informacija.
3. Krovinio siuntėjas privalo pateikti tokią deklaraciją kapitonui ar valdytojui ir užtikrinti, kad siūlomas vežti kroviny iš tikrųjų būtų tas, kuris buvo deklaruotas pagal pirmos dalies nuostatas.“;

5) 14 straipsnio antros pastraipos c punktas pakeičiamas taip:

„c) paprašius ir jei tai reikalinga jūrų saugumo, laivybos apsaugos ir jūrų aplinkos apsaugos tikslais, kiekviena valstybė narė turi galėti *SafeSeaNet* tinklu nedelsdamos

persiųsti informaciją apie laivą ir jo vežamą pavojingą arba aplinką teršiantį krovinį kitos valstybės narės nacionalinėms ir vietos kompetentingoms institucijoms.“;

6) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

#### **Išimtys**

1. Valstybės narės gali atleisti nuo 4 ir 13 straipsnių reikalavimų laivus, teikiančius reguliarias paslaugas tarp jų teritorijoje esančių uostų, jeigu laikomasi šių sąlygų:

- a) bendrovė, teikianti tas reguliarias paslaugas, rengia ir atnaujina atitinkamų laivų sąrašą ir tą sąrašą nusiunčia atitinkamai kompetentingai institucijai;
- b) atitinkamai I priedo 1 arba 3 dalyse išvardyta informacija apie kiekvieną atliktą reisą pateikiama kompetentingos institucijos reikalavimu. Bendrovė nustato vidaus sistemą, užtikrinančią, kad gavus prašymą tokia informacija būtų elektroniniu būdu išsiųsta kompetentingai institucijai bet kuriuo paros metu ir nedelsiant, pagal atitinkamai 4 straipsnio 1 dalį arba 13 straipsnio 4 dalį;
- c) atitinkamai pagal 4 straipsnį arba 13 straipsnį, paskirties uostui arba kompetentingai institucijai pranešama, jei nuo tikėtino atvykimo į paskirties uostą ar į locmanų punktą laiko nukrypstama tris valandas arba daugiau;
- d) išimtys suteikiamos tik atskiriems laivams, teikiantiems konkrečią paslaugą.

Šiame punkte paslauga laikoma reguliaria tik tada, jei numatyta ją teikti ne mažiau kaip vieną mėnesį.

Išimtys dėl 4 ir 13 straipsniuose nustatytų reikalavimų suteikiamos tik tada, kai numatomi ne ilgesni kaip 12 valandų trukmės reisai.

2. Kai tarptautinė reguliari paslauga teikiama tarp dviejų ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, bet kuri iš dalyvaujančių valstybių narių gali prašyti, kad tai paslaugai kitos valstybės narės suteiktų išimtį. Visos dalyvaujančios valstybės narės, įskaitant atitinkamas pakrantės valstybes, bendradarbiauja siekdamos išimtį atitinkamai paslaugai suteikti 1 dalyje nustatytomis sąlygomis.

3. Valstybės narės periodiškai tikrina, ar laikomasi 1 ir 2 dalyse nustatytų sąlygų. Kai nebesilaikoma bent vienos iš šių sąlygų, valstybės narės nedelsdamos panaikina atitinkamai bendrovei suteiktą išimtį.

4. Valstybės narės perduoda Komisijai bendrovių ir laivų, kuriems pagal šį straipsnį suteikta išimtis, sąrašą ir bet kokius to sąrašo pakeitimus.“;

7) 16 straipsnio 1 dalis papildoma šiais punktais:

„d) laivai, apie kurių draudimo pažymėjimą arba finansines garantijas, reikalingas pagal bet kurią Bendrijos teisės aktą ir tarptautines taisykles, nebuvo pranešta arba kurie jų neturi;

e) laivai, apie kuriuos locmanai ar uosto institucijos pranešė, kad jie turi pastebimų anomalijų, galinčių pakenkti jų navigacijos saugumui arba sukelti pavojų aplinkai.“;

8) įterpiamas šis straipsnis:

„18a straipsnis

#### **Priemonės ledo keliamo pavojaus atveju**

1. Kai kompetentingos institucijos, atsižvelgdamos į ledo būklę, nusprendžia, kad esama rimto pavojaus žmonių gyvybei jūroje arba tos valstybės narės laivybos ar pakrančių zonų, arba kitų valstybių laivybos ar pakrančių zonų apsaugai:

a) jos perduoda reikiamą informaciją apie ledo būklę, rekomenduojamus kursus ir ledlaužio paslaugas jų kompetencijos zonoje kapitonomams, kurių laivai yra tų institucijų kompetencijos zonose arba ketina įplaukti į vieną iš jų uostų arba iš jo išplaukti;

b) neapribojant pareigos teikti pagalbą laivams, kuriems reikia pagalbos, ir kitų pareigų pagal atitinkamas tarptautines taisykles, jos gali pareikalauti, kad laivas, esantis atitinkamoje zonoje ir ketinantis įplaukti į uostą ar terminalą, išplaukti iš jų arba išplaukti iš stovėjimo rajono, pateiktą dokumentą, įrodantį, kad jis atitinka

atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į su ledu susijusią padėtį atitinkamame rajone.

2. Priemonės, kurių imamasi pagal 1 dalies nuostatas, susijusios su duomenimis apie ledo būklę, grindžiamos valstybės narės pripažintos kompetentingos meteorologinės informacijos tarnybos pateiktomis ledo būklės ir oro prognozėmis.“;

9) 19 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis papildoma šia pastraipa:

„Šiuo tikslu jie kompetentingų nacionalinių institucijų prašymu pateikia joms 12 straipsnyje nurodytą informaciją.“;

b) papildomas tokia dalimi:

„4. Pagal savo nacionalinę teisę valstybės narės atsižvelgia į atitinkamas TJO sąžiningo elgesio su jūrininkais jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse nelaimės jūroje atveju gairių nuostatas.“;

10) 20 straipsnis pakeičiamas taip:

„20 straipsnis

#### **Laivus, kuriems reikia pagalbos, priimanti kompetentinga institucija**

1. Valstybės narės nustato vieną ar daugiau reikiamų žinių ir įgaliojimus turinčių kompetentingų institucijų, kurios gelbėjimo operacijos metu savo iniciatyva gali priimti savarankiškus sprendimus dėl laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo.

2. Prireikus ir ypač iškilus grėsmei jūrų saugumui ir jūrų aplinkos apsaugai, 1 dalyje nurodyta institucija arba institucijos gali imtis bet kokių priemonių, nurodytų nebaigtiniame IV priedo sąraše.

3. 1 dalyje nurodyta institucija arba institucijos rengia reguliarius susitikimus, kad pasikeistų žiniomis ir pagerintų pagal šį straipsnį taikomas priemones. Jos gali susitikti bet kuriuo metu, atsižvelgdamos į konkrečias aplinkybes.“;

11) įterpiami šie straipsniai:

„20a straipsnis

#### **Laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planai**

1. Valstybės narės, siekiamos spręsti jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse esančių laivų, kuriems reikia pagalbos, keliamą grėsmę, įskaitant, kai tinkama, grėsmę žmonių gyvybėms bei aplinkai, parengia laivų priėmimo planus. 20 straipsnio 1 dalyje nurodyta institucija arba institucijos dalyvauja rengiant ir vykdant tuos planus.

2. 1 dalyje nurodyti planai parengiami po konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis remiantis TJO rezoliucijomis A.949(23) ir A.950(23) ir juose pateikiama bent ši informacija:

- a) institucijos (-ų), atsakingos (-ų) už pavojaus signalų gavimą ir reagavimą į juos, identifikavimo duomenys;
  - b) kompetentingos institucijos, kuriai pavesta įvertinti padėtį ir priimti sprendimą dėl laivo, kuriam reikia pagalbos, priėmimo arba atsisakymo priimti į pasirinktą prieglobsčio vietą, identifikavimo duomenys;
  - c) informacija apie valstybių narių pakrantę ir duomenys, kurie padėtų įvertinti laivą ir nedelsiant priimti sprendimą dėl laivo prieglobsčio vietos, įskaitant aplinkos, ekonominių ir socialinių veiksnių bei gamtos sąlygų aprašymą;
  - d) įvertinimo procedūros, skirtos priimti ar atsisakyti priimti į prieglobsčio vietą laivą, kuriam reikia pagalbos;
  - e) pagalbai, gelbėjimo darbams ir kovai su tarša tinkami ištekliai ir įrengimai;
  - f) tarptautinio koordinavimo ir sprendimų priėmimo procedūros;
  - g) finansinių garantijų ir atsakomybės procedūros, skirtos laivams, priimtiems į prieglobsčio vietą.
3. Valstybės narės paskelbia 20 straipsnio 1 dalyje nurodytos institucijos ar institucijų ir institucijų, paskirtų priimti pavojaus signalus ir į juos reaguoti, pavadinimus ir kontaktinius adresus.

Gavusios prašymą, valstybės narės kaimyninėms valstybėms narėms pateikia reikiamą informaciją apie planus.

Įgyvendindamos laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planuose numatytas procedūras, valstybės narės užtikrina, kad visa reikiama informacija būtų prieinama operacijose dalyvaujančioms šalims.

Jei valstybės narės to prašo, asmenys, gavę informaciją pagal antrą ir trečią pastraipą, turi laikytis konfidencialumo.

4. Valstybės narės ne vėliau kaip 2010 m. lapkričio 30 d. informuoja Komisiją apie priemones, kurių imtasi taikant šį straipsnį.

20b straipsnis

#### **Sprendimas dėl laivų priėmimo**

20 straipsnio 1 dalyje nurodyta institucija arba institucijos dėl laivo priėmimo į prieglobsčio vietą nusprendžia prieš tai 20a straipsnyje nurodytų planų pagrindu atlikusios padėties įvertinimą. Jei institucija ar institucijos mano, kad priimti laivą yra geriausia, ką galima padaryti siekiant žmonių gyvybių ar aplinkos apsaugos, jos užtikrina, kad laivas būtų priimtas į prieglobsčio vietą.

20c straipsnis

#### **Finansinis saugumas ir kompensavimas**

1. Draudimo pažymėjimo nebuvimas, kaip apibrėžta 2009 m. balandžio 23 d. Direktyvos 2009/20/EB dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo (\*) 6 straipsnyje, neatleidžia valstybės narės nuo išankstinio padėties vertinimo ir sprendimo, nurodyto 20b straipsnyje, ir pats savaime nėra pakankama priežastimi valstybei narei atsisakyti priimti laivą į prieglobsčio vietą.

2. Nepažeisdama 1 dalies nuostatų, priimdama laivą į prieglobsčio vietą, valstybė narė gali pareikalauti, kad laivo valdytojas, agentas arba kapitonas pateiktų draudimo pažymėjimą, kaip apibrėžta Direktyvos 2009/20/EB 6 straipsnyje. Dėl reikalavimo pateikti šį pažymėjimą laivo priėmimas negali būti atidėtas.

20d straipsnis

### Komisijos atliekama analizė

Komisija išanalizuoja valstybėse narėse egzistuojančius potencialių uosto ar kito subjekto ekonominių nuostolių, patirtų priėmus sprendimą pagal 20 straipsnio 1 dalį, kompensavimo mechanizmus. Tos analizės pagrindu ji pateikia ir įvertina įvairias politikos kryptis. Apie analizės rezultatus Komisija ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 31 d. pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai.

(\*) OL L 131, 2009 5 28, p. 128“;

12) įterpiamas šis straipsnis:

„22a straipsnis

### SafeSeaNet

1. Valstybės narės nacionaliniu arba vietos lygiu sukuria laivybos informacijos tvarkymo sistemas, skirtas šioje direktyvoje nurodytai informacijai apdoroti.

2. Pagal 1 dalį sukurtos sistemos suteikia galimybę operatyviai naudoti surinktą informaciją ir pirmiausia atitinka 14 straipsnyje nustatytas sąlygas.

3. Norėdamos garantuoti veiksmingą keitimąsi šioje direktyvoje nurodyta informacija, valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės arba vietos sistemos, sukurtos tokiai informacijai kaupiti, apdoroti ir saugoti, galėtų būti sujungtos su *SafeSeaNet*. Komisija užtikrina, kad *SafeSeaNet* veiktų visą parą. *SafeSeaNet* aprašymas ir principai yra nustatyti III priede.

4. Nepažeisdamos 3 dalies, veikdamos Bendrijos vidaus susitarimų pagrindu ar tarpvalstybinių regioninių arba transnacionalinių projektų struktūroje, valstybės narės užtikrina, kad informacinės sistemos ar tinklai atitiktų šios direktyvos reikalavimus, būtų suderinami ir sujungti su *SafeSeaNet*.“;

13) 23 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) c punktas pakeičiamas taip:

„c) atsižvelgiant į informacinių ir ryšių technologijų raidą, plėsti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos aprėptį ir (arba) šią sistemą atnaujinti, kad laivai būtų geriau identifikuojami ir stebimi. Tuo tikslu valstybės narės ir Komisija kartu prireikus kuria privalomąsias pranešimų sistemas, privalomąsias laivų eismo tarnybas ir atitinkamas laivų maršrutų parinkimo sistemas bei teikia jas tvirtinti TJO. Jos taip pat bendradarbiauja atitinkamuose regioniniuose arba tarptautiniuose organuose kurdamos tolimojo laivų identifikavimo ir sekimo sistemas;“;

b) papildoma šiuo punktu:

„e) užtikrinti nacionalinių sistemų, naudojamų I priede nurodytai informacijai tvarkyti ir *SafeSeaNet* plėtoti bei atnaujinti, sujungimą ir sąveiką.“;

14) įterpiamas šis straipsnis:

„23a straipsnis

### Laivybos saugumo informacijos apdorojimas ir tvarkymas

1. Komisija užtikrina, kad, kai būtina, pagal šią direktyvą surinkta informacija būtų apdorojama, naudojama ir platinama valstybių narių paskirtoms institucijoms.

2. Atitinkamais atvejais Komisija prisideda prie su laivybos saugumu susijusių duomenų rinkimo ir platinimo sistemų kūrimo bei veikimo, visų pirma naudodamasi *Equasis* sistema arba kita lygiaverte vieša sistema.“;

15) 24 straipsnis pakeičiamas taip:

„24 straipsnis

### Informacijos konfidencialumas

1. Valstybės narės, laikydamosi Bendrijos ir nacionalinės teisės aktų, imasi būtinų priemonių užtikrinti joms pagal šią direktyvą atsiųstos informacijos konfidencialumą ir naudoją tokią informaciją tik laikydamosi šios direktyvos.

2. Komisija tiria, kokių problemų tinklų ir informacijos saugumo srityje gali kilti ir siūlo atitinkamus III priedo pakeitimus, siekdama padidinti tinklo saugumą.“;

16) 27 ir 28 straipsniai pakeičiami taip:

„27 straipsnis

#### **Pakeitimai**

1. Šioje direktyvoje esančios nuorodos į Bendrijos ir TJO priemonės, jos 3 straipsnyje nustatyti apibrėžimai bei jos priedai, siekiant suderinti juos su priimtomis, pakeistomis ar išgaliojusiomis Bendrijos ar tarptautine teisės nuostatomis, gali būti iš dalies keičiami, jei dėl tokių pakeitimų neišplečiama šios direktyvos taikymo sritis.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, tvirtinamos pagal 28 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

2. I, III ir IV priedai, atsižvelgiant į šios direktyvos taikymo metu įgytą patirtį, gali būti iš dalies keičiami, jei dėl tokių pakeitimų neišplečiama šios direktyvos taikymo sritis.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, tvirtinamos pagal 28 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

28 straipsnis

#### **Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002 (\*).

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

(\*) OL L 324, 2002 11 29, p. 1.“;

17) I priedo 4 dalies X įtrauka pakeičiama taip:

„— X. Kitos nuostatos:

— nustatytas bunkerinio mazuto kiekis ir jo ypatybės didesnio nei 1 000 bendrojo tonažo laivams,

— navigacinė padėtis“;

18) II priedo I dalis papildoma tokiu punktu:

„3. Žvejybos laivai

Žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra didesnis nei 15 metrų, privalo pradėti laikytis 6a straipsnyje nustatyto reikalavimo pagal tokį tvarkaraštį:

— žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra 24 metrai ar didesnis, bet mažesnis nei 45 metrai: ne vėliau kaip 2012 m. gegužės 31 d.,

— žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra 18 metrų ar didesnis, bet mažesnis nei 24 metrai: ne vėliau kaip 2013 m. gegužės 31 d.,

— žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra didesnis nei 15 metrų, bet mažesnis nei 18 metrų: ne vėliau kaip 2014 m. gegužės 31 d.

Naujai pastatyti žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra didesnis nei 15 metrų, privalo pradėti laikytis 6a straipsnyje nustatyto reikalavimo nuo 2010 m. lapkričio 30 d.“;

19) III priedas pakeičiamas šios direktyvos priede esančiu tekstu.

2 straipsnis

#### **Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2010 m. lapkričio 30 d. priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus šiai direktyvai įgyvendinti. Jos nedelsdamos perduoda Komisijai šių nuostatų tekstus.

Valstybės narės, priimdamos šias nuostatas, jose daro nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Tokios nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės nuostatų tekstus.

3 straipsnis

#### **Įsigaliojimas**

Ši direktyva įsigalioja trečią dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.



4 straipsnis

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

H.-G. PÖTTERING

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas*

P. NEČAS

## PRIEDAS

## „III PRIEDAS

## ELEKTRONINIAI PRANEŠIMAI IR SAFESEANET

## 1. Bendra sąvoka ir struktūra

Bendrijos keitimosi laivybos informacija sistema *SafeSeaNet* suteikia galimybę gauti, saugoti, ieškoti ir keisti informacija jūrų saugumo, uostų ir laivybos saugumo, jūrų aplinkos apsaugos ir laivybos bei jūrų transporto efektyvumo tikslais.

*SafeSeaNet* – tai specializuota sistema, skirta palengvinti valstybių narių keitimasi informacija elektroniniu būdu ir pateikti atitinkamą informaciją Komisijai pagal Bendrijos teisės aktus. Ją sudaro nacionalinių *SafeSeaNet* sistemų valstybėse narėse tinklas ir *SafeSeaNet* centrinė sistema, kuri veikia kaip centrinis punktas.

*SafeSeaNet* tinklas jungia visas nacionalines *SafeSeaNet* sistemas ir apima centrinę *SafeSeaNet* sistemą.

2. *SafeSeaNet* tvarkymas, veikimas, plėtojimas ir priežiūra

## 2.1. Atsakomybės sritys

2.1.1. Nacionalinės *SafeSeaNet* sistemos

Valstybės narės įsteigia ir prižiūri nacionalines *SafeSeaNet* sistemas, sudarydamos galimybę leidimus turintiems naudotojams keisti laivybos informacija prižiūrint nacionalinei kompetentingai institucijai (NKI).

NKI yra atsakinga už nacionalinės sistemos valdymą, t.y. duomenų naudotojų ir duomenų teikėjų veiklos koordinavimą nacionaliniu lygiu, o taip pat užtikrina JT LOCODES paskyrimą bei reikalingos nacionalinės IT infrastruktūros ir procedūrų, aprašytų 2.3 punkte nurodytame Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumente, sukūrimą bei palaikymą.

Nacionalinė *SafeSeaNet* sistema įgalina naudotojų, kuriems buvo suteikti leidimai prižiūrint NKI, sujungimą, o prieiga prie jos gali būti suteikta nustatytiems laivyboje veikiantiems subjektams (laivų savininkams, agentams, kapitonams, valdytojams ir kitiems), kai NKI suteikia jiems leidimus, visų pirma siekiant palengvinti elektroninį ataskaitų teikimą pagal Bendrijos teisės aktus.

2.1.2. Centrinė *SafeSeaNet* sistema

Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, yra atsakinga už centrinės *SafeSeaNet* sistemos valdymą ir vystymą politikos lygmenyje bei už *SafeSeaNet* sistemos priežiūrą, tuo tarpu pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1406/2002 <sup>(1)</sup> Agentūra, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir Komisija, yra atsakinga už jos techninį įgyvendinimą.

Centrinė *SafeSeaNet* sistema, veikianti kaip centrinis punktas, sujungia visas nacionalines *SafeSeaNet* sistemas ir sukuria reikalingą IT infrastruktūrą bei procedūras, kaip aprašyta 2.3 punkte nurodytame Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumente.

## 2.2. Tvarkymo principai

Komisija sukuria iš valstybių narių bei Komisijos atstovų susidedančią aukšto lygio valdymo grupę, kuri priima savo darbo tvarkos taisykles ir kuri:

- teikia rekomendacijas siekiant pagerinti *SafeSeaNet* veiksmingumą ir saugumą,
- teikia tinkamas *SafeSeaNet* plėtojimo gaires,
- padeda Komisijai peržiūrėti *SafeSeaNet* veikimą,
- pritaria 2.3 punkte nurodytam Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumentui ir jo pakeitimams.

<sup>(1)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

### 2.3. Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumentas ir SafeSeaNet techninė dokumentacija

Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, parengia ir prižiūri Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumentą (SFVD).

SFVD detaliai aprašomi veikimo reikalavimai ir procedūros, taikytinos nacionalinėms ir centrinėms SafeSeaNet dalims, siekiant laikytis atitinkamų Bendrijos teisės aktų.

SFVD apima taisykles dėl:

- prieigos teisių duomenų kokybės tvarkymui,
- duomenų perdavimo ir jų mainų saugumo specifikacijų, ir
- informacijos archyvavimo nacionaliniu bei centriniu lygmenimis.

SFVD nurodomi informacijos apie pavojingas ar taršias prekes saugojimo ir prieigos prie jos būdai reguliariųjų paslaugų, kurioms pagal 15 straipsnį taikoma išimtis, atžvilgiu.

Su SafeSeaNet susijusią techninę dokumentaciją, pvz., keitimosi duomenimis formato standartus, naudotojų vadovus ir tinklo saugumo specifikacijas, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis rengia ir prižiūri Agentūra.

### 3. Keitimasis duomenimis per SafeSeaNet

Sistema naudoja pramonės šakos standartus ir gali veikti kartu su viešosiomis ir privačiosiomis sistemomis, naudojamomis rengiant informaciją, ją teikiant ar gaunant SafeSeaNet tinkle.

Komisija ir valstybės narės bendradarbiauja siekdamos išnagrinėti funkcinių savybių, kurios leistų kuo labiau užtikrinti būtinybę informaciją duomenų teikėjams, įskaitant kapitonus, savininkus, agentus, operatorius, valdytojus ir atitinkamas institucijas, teikti tik vieną kartą, galimumą bei vystymą. Valstybės narės užtikrina, kad pateiktą informaciją būtų galima naudoti visose susijusiose ataskaitose, pranešimuose bei Laivų eismo valdymo ir informacinėse sistemose (VTMIS).

Elektroniniai pranešimai, kuriais keičiamasi pagal šios direktyvos ir atitinkamų Bendrijos teisės aktų nuostatas, platinami per SafeSeaNet. Tuo tikslu valstybės narės sukuria ir prižiūri būtinas automatinio duomenų perdavimo elektroninėmis priemonėmis į SafeSeaNet sąsajas.

Kai tarptautinės taisyklės leidžia perduoti LRIT informaciją apie trečiosios šalies laivus, LRIT informacijos, gautos vadovaujantis šios direktyvos 6b straipsniu, paskleidimui tarp valstybių narių, užtikrinant atitinkamą saugumo lygį, naudojamas SafeSeaNet.

### 4. Saugumas ir prieigos teisės

Centrinė ir nacionalinė SafeSeaNet sistemos atitinka šios direktyvos reikalavimus dėl informacijos konfidencialumo ir saugumo principų bei specifikacijų, aprašytų SFVD, ypač prieigos teisių atžvilgiu.

Valstybės narės nustato visus naudotojus, kuriems, laikantis SFVD, priskiriamas atitinkamas vaidmuo ir atitinkamos prieigos teisės.“

---

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2009/18/EB

2009 m. balandžio 23 d.

nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

(3) Europos Parlamentas 2004 m. balandžio 21 d. rezoliucijoje dėl saugumo jūroje pagerinimo <sup>(4)</sup> paragino Komisiją pateikti pasiūlymą dėl direktyvos dėl avarijų laivyboje tyrimo.

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

(4) 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijos (toliau – UNCLOS) 2 straipsnyje pakrančių valstybėms suteikiama teisė tirti visų jūrų laivų avarijų, įvykusių jų teritoriniuose vandenyse priežastis, jei tokios avarijos gali sukelti pavojų gyvybei arba aplinkai, įtraukti pakrantės valstybės paieškos ir gelbėjimo tarnybas arba kitaip paveikti pakrantės valstybę.

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,

(5) UNCLOS 94 straipsnyje nustatyta, kad laivo vėliavos valstybės privalo reikalauti, kad tinkamai kvalifikuotas asmuo (kvalifikuoti asmenys) atliktų atviroje jūroje įvykusių konkrečių laivybos avarijų arba incidentų tyrimą arba kad toks tyrimas būtų įvykdytas jam (jiems) stebint.

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos, atsižvelgdami į 2009 m. vasario 3 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą <sup>(3)</sup>,

kadangi:

(6) 1974 m. lapkričio 1 d. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (toliau – SOLAS 74) taisyklėje I/21, 1966 m. balandžio 5 d. Tarptautinėje konvencijoje dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo ir 1973 m. lapkričio 2 d. Tarptautinėje konvencijoje dėl teršimo iš laivų prevencijos nustatyta laivo vėliavos valstybės atsakomybė atlikti avarijos tyrimą ir gautus svarbius rezultatus pateikti Tarptautinei jūrų organizacijai (toliau – TJO).

(1) Reikėtų, kad būtų palaikomas aukštas bendras saugumo lygis Europos jūrų transporto sektoriuje ir kad būtų imtasi visapusiškų pastangų siekiant sumažinti jūrų laivų avarijų ir incidentų skaičių.

(2) Operatyviai atliekami techniniai jūrų laivų avarijų tyrimai pagerina saugumą jūroje, nes jie padeda išvengti tokių avarijų, sukeliančių žmonių žūtis, laivų praradimą ir jūrų aplinkos užteršimą, pasikartojimo.

(7) Kodekse dėl privalomų TJO priemonių įgyvendinimo, pridėtame prie 2007 m. lapkričio 29 d. TJO Asamblėjos rezoliucijos A.996(25) laivo vėliavos valstybėms primenama apie jų pareigą užtikrinti, kad jūrų laivų saugumo tyrimus atliktų tinkamai kvalifikuoti tyrėjai, kompetentingi jūrų laivų avarijų ir incidentų klausimais. Tame Kodekse taip pat reikalaujama, kad laivo vėliavos valstybės būtų pasirengusios tam tikslui paskirti kvalifikuotus tyrėjus, nepriklausomai nuo to, kurioje vietoje įvyko avarija ar incidentas.

<sup>(1)</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

<sup>(2)</sup> OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

<sup>(3)</sup> 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 74 E, 2008 3 30, p. 546), 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 184 E, 2008 7 22, p. 23), 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2009 m. vasario 26 d. Tarybos sprendimas ir 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

<sup>(4)</sup> OL C 104 E, 2004 4 30, p. 730.

- (8) Reikėtų atsižvelgti į prie 1997 m. lapkričio 27 d. TJO Asamblėjos rezoliucijos A.849(20) pridėtą Jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimo kodeksą (toliau – TJO Jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimo kodeksas), kuriame numatomas bendros metodologijos dėl jūrų laivų avarių ir incidentų saugumo tyrimo įgyvendinimas ir valstybių bendradarbiavimas nustatant jūrų laivų avarijas ir incidentus sukėlusius veiksnius. Taip pat reikėtų atsižvelgti į 1997 m. lapkričio 27 d. TJO Asamblėjos rezoliuciją A.861(20) ir 2004 m. gegužės 17 d. TJO Jūrų saugumo komiteto rezoliuciją MSC.163(78), kuriose pateikta reiso duomenų registravimo sąvokos apibrėžtis.
- (9) Jūrininkai laikomi specialia darbuotojų kategorija, kuri, atsižvelgiant į laivininkystės pramonės globalumą bei skirtingas jurisdikcijas, su kuriomis jūrininkams gali tekti susidurti, reikalauja specialios apsaugos, ypač kontaktų su valdžios institucijomis atžvilgiu. Dėl didesnio saugumo jūroje jūrininkai turėtų turėti galimybę remtis nuostatomis dėl sąžiningo elgesio įvykus jūrų laivo avarijai. Jų žmogaus teisės ir orumas visada turėtų būti apsaugoti ir visi saugumo tyrimai turėtų būti atliekami sąžiningai bei skubiai. Tuo tikslu valstybės narės turėtų, remdamosi savo nacionalinės teisės aktais, toliau taikyti atitinkamas TJO Sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus jūrų laivo avarijai gairių nuostatas.
- (10) Valstybės narės, laikydamosi savo teisės sistemos reikalavimų, turėtų apsaugoti liudytojų pareiškimus, pateiktus po avarijos, ir užkirsti kelią tam, kad jie būtų panaudoti kitais nei saugumo tyrimų tikslais, siekiant išvengti, kad dėl liudytojų dalyvavimo tyrimuose prieš juos būtų imtasi diskriminacinių ar atsakomųjų priemonių.
- (11) 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvoje 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų *ro-ro* keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą<sup>(1)</sup> reikalaujama, kad valstybės narės atitinkamose savo teisės sistemose apibrėžtų teisinį statusą, suteikiantį joms ir kiekvienai kitai iš esmės suinteresuotai valstybei narei teisę dalyvauti, bendradarbiauti atliekant arba, jeigu numatyta TJO Jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimo kodekse, atlikti jūrų laivų avarijos ar incidento, ištikusio *ro-ro* keltą arba greitaeigi keleivinį laivą, tyrimą.
- (12) 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/59/EB, įdiegiančioje Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą<sup>(2)</sup>, reikalaujama,
- kad valstybės narės laikytųsi TJO Jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimo kodekso bei užtikrintų, kad avarių tyrimų rezultatai būtų kuo greičiau paskelbti po jų užbaigimo.
- (13) Labai svarbu, kad avarių ir incidentų, susijusių su jūrų laivais arba kitais laivais uostuose arba kitose apribotose jūrų teritorijose, saugumo tyrimai būtų atliekami nešališkai, siekiant veiksmingai nustatyti tokių avarių ar incidentų aplinkybes ir priežastis. Todėl, siekiant išvengti interesų konflikto, tokius tyrimus turėtų atlikti kvalifikuoti tyrėjai, kontroliuojami nepriklausomos įstaigos ar subjekto, kuriems suteikti būtini įgaliojimai.
- (14) Valstybės narės, laikydamosi savo teisės aktų, reglamentuojančių už teisminį tyrimą atsakingų valdžios institucijų įgaliojimus, ir prirėkus bendradarbiaudamos su šiomis institucijomis, turėtų užtikrinti, kad už techninį tyrimą atsakingiems subjektams jiems pavestas užduotis būtų leidžiama vykdyti kuo geresnėmis sąlygomis.
- (15) Ši direktyva neturėtų pažeisti 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo<sup>(3)</sup>.
- (16) Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad jų teisės sistemos leistų joms ir visoms kitoms iš esmės suinteresuotoms valstybėms narėms dalyvauti ar bendradarbiauti atliekant arba atlikti avarių tyrimus remiantis TJO Jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimo kodeksu.
- (17) Iš esmės valstybė narė arba tyrimui vadovaujanti valstybė narė, dalyvaujant visoms kitoms iš esmės suinteresuotoms valstybėms, turėtų atlikti tik vieną tos pačios jūrų laivo avarijos ar incidento tyrimą. Išskirtiniais ir tinkamai pagrįstais atvejais, susijusiais su dviem ar daugiau valstybių narių, dėl susijusio laivo vėliavos, avarijos vietos ar aukų pilietybės galėtų būti atliekami lygiagretūs tyrimai.
- (18) Valstybė narė gali kitai valstybei narei perleisti vadovavimo jūrų laivų avarijos ar incidento saugumo tyrimui (toliau – saugumo tyrimas) užduotį arba konkrečias tokio tyrimo užduotis, jei jos abi dėl to susitaria.

<sup>(1)</sup> OL L 138, 1999 6 1, p. 1.

<sup>(2)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

<sup>(3)</sup> OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

- (19) Valstybės narės turėtų dėti visas pastangas, kad nebūtų reikalaujama apmokėti išlaidų, susijusių su parama, kurios buvo paprašyta atliekant saugumo tyrimus, kuriuos dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių. Jeigu paprašoma valstybės narės, kuri nedalyvauja atliekant saugumo tyrimą, paramos, valstybės narės turėtų susitarti dėl patirtų išlaidų kompensavimo.
- (20) SOLAS 74 taisyklėje V/20 reikalaujama, kad keleiviniuose laivuose ir kituose laivuose, kurių bendroji talpa yra 3 000 tonų ir daugiau, pastatytuose 2002 m. liepos 1 d. arba vėliau, turi būti reiso duomenų registravimo sistema, kuria būtų galima remtis tiriant avarijas. Atsižvelgiant į tokios sistemos svarbą formuojant laivybos avarijų prevencijos politiką, turi būti sistemingai reikalaujama, kad tokia įranga būtų nacionaliniais arba tarptautiniais reisais plaukiojančiuose laivuose, kurie atplaukia į Bendrijos uostus.
- (21) Reiso duomenų registravimo sistemos, taip pat kitų elektroninių prietaisų duomenys gali būti naudojami po jūrų laivo avarijos arba incidento, tiriant jo (jos) priežastis, ir prevenciniais tikslais – siekiant įgyti patirties apie aplinkybes, kurios gali sukelti tokias nelaimes. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad, jei tokių duomenų yra, jie būtų tinkamai naudojami abiem tikslais.
- (22) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1406/2002 <sup>(1)</sup> reikalaujama, kad Europos jūrų saugumo agentūra (toliau – Agentūra) kartu su valstybėmis narėmis ieškotų techninių sprendimų Bendrijos teisės aktams įgyvendinti ir teiktų techninę pagalbą juos įgyvendinant. Avarijų tyrimų srityje Agentūrai skirtas specifinis uždavinys – tinkamai atsižvelgiant į skirtingas valstybių narių teisės sistemas, palengvinti valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimą rengiant jūrų laivų avarijų tyrimo bendrąją metodiką pagal sutartus tarptautinius principus.
- (23) Pagal Reglamentą (EB) Nr. 1406/2002 Agentūra palengvina bendradarbiavimą valstybių narių suteiktos paramos veikloje, susijusioje su tyrimais, ir padėdama analizuoti turimas avarijų tyrimo ataskaitas.
- (24) Tobulinant ar iš dalies keičiant bendrąją jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodiką turėtų būti atsižvelgta į atliekant avarijų tyrimus įgytą svarbią patirtį.
- (25) Valstybės narės ir Bendrija turėtų tinkamai atsižvelgti į saugumo rekomendacijas, kurios buvo parengtos remiantis saugumo tyrimu.
- (26) Kadangi techninio saugumo tyrimo tikslas – išvengti jūrų laivų avarijų ir incidentų, tyrimo išvadamis ir saugumo rekomendacijomis niekada neturėtų būti naudojamosi siekiant nustatyti atsakomybę arba kaltę.
- (27) Kadangi šios direktyvos tikslo, t. y. pagerinti saugumą Bendrijos jūrose ir taip sumažinti jūrų laivų avarijų pavojų ateityje, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl siūlomo veiksmo masto arba poveikio to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.
- (28) Priemonės, būtinos šiai direktyvai įgyvendinti, turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką <sup>(2)</sup>.
- (29) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus iš dalies pakeisti šią direktyvą tam, kad tolesnius pakeitimus būtų galima taikyti su ja susijusioms tarptautinėms konvencijoms, protokolams, kodeksams ir rezoliucijoms ir patvirtinti ar iš dalies pakeisti bendrąją jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodiką. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti tvirtinamos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (30) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros <sup>(3)</sup> 34 punktą valstybės narės raginamos savo ir Bendrijos interesų labui parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų šios direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių tarpusavio atitikti, ir viešai jas paskelbti.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

### Dalykas

1. Šios direktyvos tikslas – pagerinti saugumą jūroje bei užkristi kelią taršai iš laivų ir taip sumažinti jūrų laivų avarijų pavojų taikant šias priemones:

<sup>(1)</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

<sup>(2)</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

<sup>(3)</sup> OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

- a) teikiant pagalbą operatyviai atliekamiems saugumo tyrimams ir tinkamai analizuojant jūrų laivų avarijas ir incidentus siekiant nustatyti jų priežastis; ir
- b) užtikrinant, kad saugumo tyrimų ataskaita ir pasiūlymai, kaip pagerinti padėtį, būtų tikslūs ir pateikiami laiku.

2. Pagal šią direktyvą atliekamais tyrimais nesiekama nustatyti atsakomybės ar kaltės. Tačiau valstybės narės užtikrina, kad tyrimą vykdanči įstaiga ar subjektas (toliau – tyrimo įstaiga) visada išsamiai praneštų apie jūrų laivo avarijos ar incidento priežastis, nes remiantis rezultatais galima daryti išvadą dėl kaltės ar atsakomybės.

## 2 straipsnis

### Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma jūrų laivų avarijoms ir incidentams, kurie

- a) yra susiję su laivais, plaukiojančiais su vienos iš valstybių narių vėliava;
- b) įvyksta valstybių narių teritorinėje jūroje arba vidaus vandenyse, kaip apibrėžta UNCLOS; arba
- c) yra susiję su kitais svarbiais valstybių narių interesais.

2. Ši direktyva netaikoma jūrų laivų avarijoms ir incidentams, kurie yra susiję tik su:

- a) karo laivais ir karinių pajėgų laivais bei kitais valstybei narei priklausančiais arba jos valdomais laivais, kurie naudojami tik vyriausybės nekomerciniais tikslais;
- b) ne mechaniniu būdu varomais laivais, mediniais primityvios konstrukcijos laivais, pramoginėmis jachtomis ir pramoginiiais laivais, kuriais nevykdoma prekyba, nebent juose būtų įgula ir daugiau kaip 12 keleivių, plukdomų komerciniais tikslais;
- c) vidaus vandenų keliais plaukiojančiais ir tam pritaikytais laivais;
- d) trumpesniais nei 15 metrų žvejybos laivais;
- e) pritvirtintomis jūrų gręžimo platformomis.

## 3 straipsnis

### Sąvokų apibrėžtys

Šioje direktyvoje:

- 1) TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksas – prie 1997 m. lapkričio 27 d. TJO Asamblėjos rezoliucijos A.849(20) pridėto Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodekso naujausia redakcija.
- 2) Toliau esančios sąvokos suprantamos taip, kaip jos yra apibrėžtos TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodekse:
- a) jūrų laivo avarija;
- b) labai sunki avarija;
- c) incidentas jūroje;
- d) jūrų laivo avarijos arba incidento saugumo tyrimas;
- e) tyrimui vadovaujanti valstybė;
- f) iš esmės suinteresuota valstybė.
- 3) Sąvoka „sunki avarija“ suprantama pagal atnaujintą sąvokos apibrėžtį, pateiktą 2008 m. gruodžio 18 d. TJO Jūrų saugumo komiteto ir Jūrų aplinkos apsaugos komiteto aplinkraštyje MSC-MEPC.3/Circ.3.
- 4) „TJO Sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus jūrų laivo avarijai gairės“ – prie 2006 m. balandžio 27 d. TJO Teisės reikalų komiteto Rezoliucijos LEG.3(91) pridėtos ir 2006 m. birželio 12–16 d. 296-ame posėdyje Tarptautinės darbo organizacijos vadovaujančios įstaigos patvirtintos gairės.
- 5) Terminai „ro-ro keltas“ ir „greitaeigis keleivinis laivas“ suprantami taip, kaip jie yra apibrėžti Direktyvos 1999/35/EB 2 straipsnyje.
- 6) „Reiso duomenų registravimo sistema“ (toliau – RDR sistema) suprantama taip, kaip ji yra apibrėžta TJO Asamblėjos rezoliucijoje A.861(20) ir TJO Jūrų saugumo komiteto rezoliucijoje MSC.163(78).
- 7) Saugumo rekomendacija – pasiūlymas, įskaitant registravimo ir kontrolės srities pasiūlymus, kuri pateikia:
- a) saugumo tyrimą atliekančios valstybės arba tokiam tyrimui vadovaujančios valstybės tyrimo įstaiga, remdamasi tokio tyrimo metu gauta informacija; arba prireikus
- b) Komisija, remdamasi abstrakčia duomenų analize bei atliktų saugumo tyrimų rezultatais.

## 4 straipsnis

**Saugumo tyrimų statusas**

1. Valstybės narės pagal savo teisės sistemas saugumo tyrimo teisinį statusą nustato taip, kad tokie tyrimai galėtų būti atliekami kuo veiksmingiau ir greičiau.

Valstybės narės, vadovaudamosi savo teisės aktais ir prireikus bendradarbiaudamos su valdžios institucijomis, atsakingomis už teisinį tyrimą, užtikrina, kad:

- a) saugumo tyrimai būtų nepriklausomi nuo kriminalinių arba kitų lygiagrečių tyrimų, kuriais siekiama nustatyti atsakomybę arba kaltę; ir
- b) saugumo tyrimų netrukdytų, nestabdytų ir nevilkintų tokie tyrimai.

2. Atsižvelgiant į 10 straipsnyje nurodytą nuolatinio bendradarbiavimo sistemą, valstybių narių nustatytinose taisyklėse numatomos nuostatos, leidžiančios:

- a) bendradarbiauti ir teikti abipusę pagalbą atliekant saugumo tyrimus, kuriems vadovauja kitos valstybės narės, arba remiantis 7 straipsniu vadovavimo tokiame tyrimui užduotį perleisti kitai valstybei narėi; ir
- b) koordinuoti jų atitinkamų tyrimo įstaigų veiklą tiek, kiek tai reikalinga šios direktyvos tikslui pasiekti.

## 5 straipsnis

**Pareiga atlikti tyrimą**

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad įvykus labai sunkiai jūrų laivo avarijai, saugumo tyrimą atliktų 8 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga:

- a) jei laivas plaukioja su tos valstybės vėliava, nepriklausomai nuo avarijos vietos;
- b) jei avarija įvyksta jos teritorinėje jūroje ir vidaus vandenyse, kaip apibrėžta UNCLOS, nepriklausomai nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos; arba
- c) jei valstybė narė yra iš esmės suinteresuota, nepriklausomai nuo avarijos vietos ir nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos.

2. Be to, sunkių avarių atveju tyrimo įstaiga atlieka preliminarių vertinimą, kad nuspręstų, ar atlikti saugumo tyrimą. Jei tyrimo įstaiga nusprendžia saugumo tyrimo neatlikti, surašomos to sprendimo priežastys ir apie jas pranešama pagal 17 straipsnio 3 dalį.

Visų kitų jūrų laivų avarių ar incidentų atveju tyrimo įstaiga nusprendžia, ar atlikti saugumo tyrimą.

Priimdama pirmoje ir antroje pastraipose nurodytus sprendimus, tyrimo įstaiga atsižvelgia į jūrų laivo avarijos ar incidento sunkumą, susijusio laivo ir (arba) krovinio rūšį bei galimybes išvengti avarių ir incidentų ateityje, atsižvelgiant į saugumo tyrimo rezultatus.

3. Tyrimui vadovaujančios valstybės narės tyrimo įstaiga, bendradarbiaudama su lygiavertėmis kitų iš esmės suinteresuotų valstybių įstaigomis, nustato saugumo tyrimų apimtį ir praktinę atlikimo tvarką taip, kad tai geriausiai padėtų pasiekti šios direktyvos tikslą ir kad būtų užkirstas kelias avarijoms ir incidentams ateityje.

4. Atlikdama saugumo tyrimus, tyrimo įstaiga laikosi bendrosios jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimo metodikos, kuri buvo parengta remiantis Reglamento (EB) Nr. 1406/2002 2 straipsnio e dalimi. Tyrėjai tam tikrais atvejais gali nukrypti nuo tos metodikos, jei, remiantis jų profesine nuomone, tai gali būti pateisinama kaip būtina, ir jei to reikia norint pasiekti tyrimo tikslus. Šios direktyvos tikslais Komisija patvirtina ar iš dalies pakeičia šią metodiką atsižvelgdama į atliekant saugumo tyrimus įgytą svarbią patirtį.

Ta priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant, tvirtinama pagal 19 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

5. Saugumo tyrimas pradedamas iškart, kai tik tai įmanoma, įvykus jūrų laivo avarijai arba incidentui, ir jokiū būdu ne vėliau kaip po dviejų mėnesių nuo dienos, kai ji(s) įvyko.

## 6 straipsnis

**Įpareigojimas pranešti**

Valstybė narė pagal savo teisės sistemą reikalauja, kad atsakingos institucijos ir (arba) suinteresuotosios šalys nedelsiant praneštų jos tyrimo įstaigai apie visas avarijas ir incidentus, kuriems taikoma ši direktyva.



## 7 straipsnis

**Vadovavimas saugumo tyrimams ir dalyvavimas juos atliekant**

1. Iš esmės valstybė narė arba tyrimui vadovaujanti valstybė narė, dalyvaujant bet kuriai kitai iš esmės suinteresuotai valstybei narei, atlieka tik vieną tos pačios jūrų laivo avarijos ar incidento tyrimą.

Todėl, kai saugumo tyrimuose dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių, susijusios valstybės narės bendradarbiauja siekdamos greitai susitarti, kuri jų bus tyrimui vadovaujanti valstybė narė. Jos deda visas pastangas, kad susitartų dėl tyrimo procedūrų. Pagal šį susitarimą kitos iš esmės suinteresuotos valstybės turi vienodas teises ir vienodą galimybę apklausti liudytojus bei susipažinti su įrodymais, kaip ir saugumo tyrimą atliekanti valstybė narė. Taip pat jos turi teisę siekti, kad tyrimui vadovaujanti valstybė narė atsižvelgtų į jų nuomonę.

Lygiagretūs tos pačios jūrų laivo avarijos ar incidento saugumo tyrimai atliekami tik išskirtiniais atvejais. Tokiais atvejais valstybės narės praneša Komisijai apie tokių lygiagrečių tyrimų atlikimo priežastis. Lygiagrečius saugumo tyrimus atliekančios valstybės narės bendradarbiauja viena su kita. Visų pirma susijusios tyrimo įstaigos keičiasi visa susijusia informacija, surinkta joms atliekant atitinkamus tyrimus, visų pirma kad, kiek įmanoma, pasiektų bendras išvadas.

Valstybės narės susilaiko nuo bet kokių priemonių, kurios galėtų nepagrįstai trukdyti, sustabdyti ar vilkinti saugumo tyrimą, kuriam taikoma ši direktyva.

2. Nepaisant 1 dalies, kiekviena valstybė narė toliau atsako už saugumo tyrimą ir derinimą su kitomis iš esmės suinteresuotomis valstybėmis narėmis, kol pasiekiamas abipusis sutarimas dėl to, kuri valstybė bus tyrimui vadovaujanti valstybė.

3. Nepažeisdama savo įsipareigojimų pagal šią direktyvą ir tarptautinę teisę, valstybė narė, sprendama kiekvienu atveju atskirai, abipusiu susitarimu gali kitai valstybei narei perleisti vadovavimo saugumo tyrimui užduotį arba konkrečias tokio tyrimo atlikimo užduotis.

4. Kai *ro-ro* keltas arba greitaeigis keleivinis laivas patiria jūrų laivo avariją ar incidentą, saugumo tyrimo procedūrą pradeda ta valstybė narė, kurios teritorinėje jūroje arba vidaus vandenyse, kaip apibrėžta UNCLOS, įvyko avarija ar incidentas, o jeigu ji (jis) įvyksta kituose vandenyse – paskutinė valstybė narė, kurioje tas keltas ar laivas lankėsi. Ta valstybė toliau atsako už saugumo tyrimą ir derinimą su kitomis iš esmės suinteresuotomis valsty-

bėmis narėmis, kol pasiekiamas abipusis sutarimas dėl to, kuri valstybė bus tyrimui vadovaujanti valstybė.

## 8 straipsnis

**Tyrimo įstaigos**

1. Valstybės narės užtikrina, kad už saugumo tyrimų atlikimą būtų atsakinga nešališka nuolatinė tyrimo įstaiga, kuriai suteikti būtini įgaliojimai, o saugumo tyrimus atliktų tinkamai kvalifikuoti tyrėjai, kompetentingi jūrų laivų avarijų ir incidentų klausimais.

Siekiant saugumo tyrimą atlikti nešališkai, tyrimo įstaiga organizaciniu bei teisine struktūra atžvilgiu ir priimdama sprendimus nepriklauso nuo jokios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai.

Priėjimo prie jūros neturinčios valstybės narės, kurios neturi nei laivų, nei su jų vėliava plaukiojančių laivų, nustatys nepriklausomus centrus, bendradarbiausiančius atliekant tyrimą pagal 5 straipsnio 1 dalies c punktą.

2. Tyrimo įstaiga užtikrina, kad atskiri tyrėjai turėtų profesinių žinių ir praktinės patirties su jų įprastomis tyrimo pareigomis susijusiose srityse. Be to, tyrimo įstaiga užtikrina galimybę pririnkus gauti konkrečią profesinę informaciją.

3. Tyrimo įstaigai patikėta veikla gali būti išplėsta suteikiant teisę rinkti ir analizuoti su saugumu jūroje susijusius duomenis, ypač prevenciniais tikslais, jei tokia veikla nekenkia tokios įstaigos nepriklausomumui ir nenumato atsakomybės reglamentavimo, administraciniuose arba standartizavimo reikaluose.

4. Valstybės narės, veikdamos pagal savo atitinkamas teisės sistemas užtikrina, kad jų ar kitų tyrimo įstaigų, kurioms jos yra perdavusios saugumo tyrimo užduotį, tyrėjams, pririnkus bendradarbiaujantiems su teisminių tyrimų vykdančiomis valdžios institucijomis, būtų suteikta visa su saugumo tyrimo atlikimu susijusi informacija, ir todėl jie turėtų teisę:

- a) laisvai patekti į visas susijusias teritorijas arba avarijos vietą bei į visus laivus, jų nuolaužas arba konstrukcijas, taip pat apžiūrėti krovinį, įrangą arba jų liekanas;
- b) užtikrinti, kad įrodymai būtų nedelsiant surinkti ir būtų atlikta nuolaužų, liekanų arba kitų sudėtinių dalių ar medžiagų paieška ir surinkimas siekiant juos apžiūrėti arba iširti;
- c) reikalauti, kad būtų apžiūrėti arba iširti b punkte nurodyti daiktai ir turėti teisę laisvai susipažinti su tokios apžiūros arba tyrimo rezultatais;

- d) laisvai susipažinti su visa susijusia informacija ir užregistruotais duomenimis, tarp jų RDR sistemos duomenimis, apie laivą, reisą, krovinį, įgulą ar visus kitus asmenis, objektus, sąlygas ar aplinkybes, juos kopijuoti ir jais naudotis;
- e) laisvai susipažinti su aukų kūrų apžiūros rezultatais arba iš aukų kūrų paimtų mėginių tyrimų rezultatais;
- f) reikalauti žmonių, dalyvavusių laivo valdyme, arba visų kitų susijusių asmenų apžiūros rezultatų ar iš tokių asmenų paimtų mėginių tyrimų rezultatų ir laisvai susipažinti su jais;
- g) apklausti liudytojus nedalyvaujant asmeniui, jei galima daryti prielaidą, kad to asmens interesai kertasi su saugumo tyrimu;
- h) gauti laivo vėliavos valstybės, savininkų, klasifikacinių bendrovių arba visų kitų susijusių šalių, jei jos arba jų atstovai yra įsisteigę valstybėje narėje, turimus tyrimo dokumentus ir susijusią informaciją;
- i) prašyti atitinkamų valstybių susijusių valdžios institucijų, tarp jų laivo vėliavos valstybės ir uosto valstybės inspektorių, pakrantės pareigūnų, laivų eismo tarnybos operatorių, paieškos ir gelbėjimo komandų, laivavedžių arba kito uoste ar jūroje dirbančio personalo, pagalbos.

5. Tyrimo įstaiga sudaromos sąlygos bet kuriuo laiku gavus pranešimą apie avariją nedelsiant reaguoti ir surasti reikiamus išteklius savo funkcijoms nepriklausomai atlikti. Jos tyrėjams suteikiamas nepriklausomumą garantuojantis statusas.

6. Tyrimo įstaiga gali derinti šioje direktyvoje jai numatytas užduotis su kitais, ne jūrų laivų avarijų tyrimais, jei tokie tyrimai netrukdo jos nepriklausomumui.

#### 9 straipsnis

##### Konfidencialumas

Nepažeidžiant Direktyvos 95/46/EB, valstybės narės, veikdamos pagal savo teisės sistemas, užtikrina, kad toliau nurodyti dokumentai būtų naudojami tik saugumo tyrimo tikslais, išskyrus atvejus, kai kompetentinga tos valstybės narės valdžios institucija nustato, kad yra svarbesnis visuomenės interesas atskleisti:

- a) visus tyrimo įstaigos saugumo tyrimo metu paimtus arba gautus liudytojų parodymus ir kitus pareiškimus, pasakojimus ir užrašus;
- b) dokumentus, atskleidžiančius asmenų, davusių parodymus saugumo tyrimo metu, tapatybę;

- c) informaciją apie jūrų laivo avarijos ar incidento metu nukentėjusius asmenis, kuri yra neskelbtina arba asmeninio pobūdžio, įskaitant informaciją apie jų sveikatą.

#### 10 straipsnis

##### Nuolatinio bendradarbiavimo sistema

1. Valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su Komisija, sukuria nuolatinio bendradarbiavimo sistemą, kuri leidžia jų atitinkamoms tyrimo įstaigoms bendradarbiauti tarpusavyje tiek, kiek tai reikalinga siekiant šios direktyvos tikslo.

2. Dėl nuolatinio bendradarbiavimo sistemos darbo tvarkos taisyklių ir dėl todėl reikalingos organizacinės tvarkos sprendžiama pagal 19 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.

3. Dalyvaudamos nuolatinio bendradarbiavimo sistemoje valstybių narių tyrimo įstaigos visų pirma susitaria dėl geriausios bendradarbiavimo tvarkos siekiant:

- a) tyrimo įstaigoms sudaryti sąlygas dalytis įrenginiais, priemonėmis ir įranga techniniam nuolaužų ir laivo įrangos bei kitų su saugumo tyrimu susijusių objektų tyrimui, tarp jų informacijos iš RDR sistemos ir kitų elektroninių prietaisų išgavimui ir įvertinimui;
- b) bendradarbiauti techniniais klausimais arba dalytis patirtimi, kurios reikia vykdant specifines užduotis;
- c) rinkti informaciją, kuri yra susijusi su avarijos duomenų analize, ir dalytis ja bei teikti atitinkamas saugumo rekomendacijas Bendrijos lygmeniu;
- d) parengti bendrus saugumo rekomendacijų laikymosi ir tyrimo metodų pritaikymo atsižvelgiant į techninę ir mokslinę pažangą principus;
- e) tinkamai atsižvelgti į 16 straipsnyje nurodytus išankstinius perspėjimus;
- f) atsižvelgiant į nacionalines taisykles nustatyti konfidencialumo taisykles dėl dalijimosi liudytojų parodymais ir dėl duomenų ir kitų dokumentų, nurodytų 9 straipsnyje, tvarkymo, įskaitant tuos atvejus, kai palaikomi santykiai su trečiosiomis šalimis;
- g) prireikus atskiriems tyrėjams organizuoti atitinkamus mokymus;

- h) skatinti bendradarbiavimą su trečiųjų šalių tyrimo įstaigomis bei su tarptautinėmis jūrų laivų avarijų tyrimo organizacijomis šioje direktyvoje aptariamose srityse;
- i) saugumo tyrimus vykdančioms tyrimo įstaigoms teikti visą susijusią informaciją.

#### 11 straipsnis

##### Išlaidos

1. Jeigu atliekant saugumo tyrimus dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių, atitinkama veikla vykdoma nemokamai.
2. Jeigu valstybės narės, kuri nedalyvauja saugumo tyrime, paprašoma suteikti paramą, valstybės narės susitaria dėl patirtų išlaidų kompensavimo.

#### 12 straipsnis

##### Bendradarbiavimas su iš esmės suinteresuotomis trečiosiomis šalimis

1. Valstybės narės, atlikdamos saugumo tyrimus, kiek įmanoma bendradarbiauja su kitomis iš esmės suinteresuotomis trečiosiomis šalimis.
2. Remiantis šia direktyva, abipusiai susitarus, iš esmės suinteresuotoms trečiosioms šalims leidžiama bet kuriame tyrimo etape prisijungti prie valstybės narės vadovaujamo saugumo tyrimo.
3. Valstybės narės bendradarbiavimas iš esmės suinteresuotos trečiosios šalies atliekamame saugumo tyrime nepažeidžia šioje direktyvoje nurodytų saugumo tyrimo atlikimo ir ataskaitos pateikimo reikalavimų. Kai iš esmės suinteresuota trečioji šalis vadovauja saugumo tyrimui, kuriame dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių, valstybės narės gali nuspręsti nevykdyti lygiagretaus saugumo tyrimo, jeigu trečiosios šalies vadovaujamas saugumo tyrimas atliekamas pagal TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksą.

#### 13 straipsnis

##### Įrodymų saugojimas

Valstybės narės priima priemones, skirtas užtikrinti, kad šalys, susijusios su šios direktyvos taikymo sričiai priskiriamomis avarijomis ir incidentais, dėtų visas pastangas siekdamas:

- a) išsaugoti visą jūrlapių, žurnalų, elektroninių ir magnetinių įrašų ir vaizdo juostų informaciją, taip pat RDR sistemos ir kitų elektroninių prietaisų informaciją, susijusią su laikotarpiu iki avarijos, jos metu ir po jos;

- b) užkirsti kelią tokios informacijos perrašymui ar kitokiam pakeitimui;
- c) užkirsti kelią bet kokios kitos įrangos, kuri pagrįstai gali būti laikoma svarbia avarijos saugumo tyrimui, pakenkimui;
- d) operatyviai rinkti ir saugoti visus įrodymus saugumo tyrimo tikslais.

#### 14 straipsnis

##### Avarijų tyrimų ataskaitos

1. Atlikus saugumo tyrimą pagal šią direktyvą, pagal atitinkamus I priedo skirsnius paskelbiama kompetentingos tyrimo įstaigos nustatyta formos ataskaita.

Tyrimo įstaigos gali nuspręsti, kad atlikus saugumo tyrimą, kuris nesujęs su labai sunkia arba atitinkamais atvejais sunkia jūrų laivo avarija ir kurio išvadamis remiantis nesuteikiamos galimybės išvengti avarijų ir incidentų ateityje, paskelbiama supaprastinta ataskaita.

2. Tyrimo įstaigos deda visas pastangas, kad 1 dalyje nurodyta ataskaita, įskaitant jos išvadas ir visas galimas rekomendacijas, per 12 mėnesių nuo avarijos dienos būtų prieinama visuomenei, ypač jūrų transporto sektoriui. Jei galutinės ataskaitos neįmanoma pateikti per tą laikotarpį, per 12 mėnesių nuo avarijos dienos paskelbiama laikinoji ataskaita.

3. Tyrimui vadovaujančios valstybės narės tyrimo įstaiga siunčia galutinės, supaprastintos arba laikinosios ataskaitos kopiją Komisijai. Tyrimo įstaiga atsižvelgia į galimas technines Komisijos pastabas dėl galutinių ataskaitų, neturinčias poveikio išvadų esmei, kad ataskaitos kokybė būtų pagerinta taip, kaip būtų geriausia siekiant šios direktyvos tikslo.

#### 15 straipsnis

##### Saugumo rekomendacijos

1. Valstybės narės užtikrina, kad konkretūs subjektai, kuriems tyrimo įstaigos pateikė saugumo rekomendacijas, tinkamai atsižvelgtų į jas ir prireikus imtųsi atitinkamų tolesnių veiksmų pagal Bendrijos ir tarptautinę teisę.
2. Prireikus tyrimo įstaiga arba Komisija teikia saugumo rekomendacijas remdamasi abstrakčia duomenų analize ir bendrais atliktų saugumo tyrimų rezultatais.
3. Saugumo rekomendacija jokiomis aplinkybėmis nenustatoma atsakomybė arba kaltė dėl avarijos.

## 16 straipsnis

**Išankstinio perspėjimo sistema**

Nepažeidžiant valstybės narės tyrimo įstaigos teisės duoti išankstinį perspėjimą, jei, jos nuomone, reikia imtis skubių veiksmų Bendrijos lygiu siekiant išvengti naujų avarijų pavojaus, ji bet kuriuo saugumo tyrimo etapu nedelsdama informuoja Komisiją, kad reikia duoti išankstinį perspėjimą.

Jei būtina, Komisija visų kitų valstybių narių atsakingosioms institucijoms, laivybos pramonei ir visoms kitoms susijusioms šalims pateikia išpėjimą raštu.

## 17 straipsnis

**Europos jūrų laivų avarijų duomenų bazė**

1. Duomenys apie jūrų laivų avarijas ir incidentus saugomi Europos elektroninėje duomenų bazėje „Europos informacinė bazė apie jūrų laivų avarijas“ (toliau – EMCIP), kurią sukurs Komisija, ir analizuojami naudojantis ja.

2. Valstybės narės informuoja Komisiją apie institucijas, kurios turės teisę naudotis duomenų baze.

3. Valstybių narių tyrimo įstaigos praneša Komisijai apie jūrų laivų avarijas ir incidentus naudojamos II priede pateiktą formą. Jos taip pat pateikia Komisijai duomenis, gautus atliekant saugumo tyrimus, naudojamos EMCIP duomenų bazės struktūrą.

4. Komisija ir valstybės narės kuria duomenų bazės struktūrą ir duomenų pranešimo per atitinkamą laiką metodą.

## 18 straipsnis

**Sąžiningas elgesys su jūrininkais**

Valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse įvykus jūrų laivo avarijai, valstybės narės, laikydamosi savo nacionalinės teisės, atsižvelgia į atitinkamas TJO Sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus jūrų laivo avarijai gairių nuostatas.

## 19 straipsnis

**Komitetas**

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2099/2002 <sup>(1)</sup>.

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra du mėnesiai.

3. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

## 20 straipsnis

**Teisė daryti pakeitimus**

Atsižvelgdama į šios direktyvos apribojimus, Komisija gali atnaujinti šioje direktyvoje naudojamas sąvokų apibrėžtis ir nuorodas į Bendrijos aktus ir TJO dokumentus siekdama suderinti jas su įsigaliojusiomis Bendrijos arba TJO priemonėmis.

Tos priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant, tvirtinamos pagal 19 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Laikydamosi tokios pačios tvarkos, Komisija taip pat gali iš dalies keisti priedus.

Pagal Reglamento (EB) Nr. 2099/2002 5 straipsnį šiai direktyvai gali būti netaikomi TJO Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodekso pakeitimai.

## 21 straipsnis

**Papildomos priemonės**

Šioje direktyvoje nėra nieko, kas draustų valstybei narei imtis papildomų, joje nenurodytų priemonių dėl saugumo jūroje, jei tokios priemonės nepažeidžia šios direktyvos ar kokiu kitu būdu nedaro neigiamos įtakos šios direktyvos tikslo įgyvendinimui ir nekelia pavojaus jos tikslo įgyvendinimui.

## 22 straipsnis

**Sankcijos**

Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikytinų pažeidus nacionalines nuostatas, priimtas pagal šią direktyvą, ir imasi visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendintos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

## 23 straipsnis

**Įgyvendinimo ataskaita**

Komisija kas penkerius metus Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą apie šios direktyvos įgyvendinimą bei jos laikymąsi ir prirėkus siūlo tolesnes priemones atsižvelgdama į toje ataskaitoje pateikiamas rekomendacijas.

<sup>(1)</sup> OL L 324, 2002 11 29, p. 1.

## 24 straipsnis

**Galiojančių teisės aktų pakeitimai**

1. Direktyvos 1999/35/EB 12 straipsnis išbraukiamas.
2. Direktyvos 2002/59/EB 11 straipsnis išbraukiamas.

## 25 straipsnis

**Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini šiai direktyvai įgyvendinti, 2011 m. birželio 17 d.

Valstybės narės, tvirtindamos tas priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Tokios nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

## 26 straipsnis

**Įsigaliojimas**

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

## 27 straipsnis

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

H.-G. PÖTTERING

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas*

P. NEČAS

## I PRIEDAS

**Saugumo tyrimo ataskaitos turinys**

## Įvadas

Ataskaitoje nurodomas vienintelis saugumo tyrimo tikslas ir nurodoma, kad saugumo rekomendacija jokiais aplinkybėmis nenustatoma atsakomybės arba kaltės prezumpcija ir, kad nei ataskaitos turiniu, nei stiliumi nebuvo siekiama, kad ją būtų galima naudoti teismo procese.

(Ataskaitoje neturėtų būti jokių nuorodų į liudytojų parodymus; nei vienas iš joje nurodytų asmenų neturėtų būti siejamas su asmeniu, kuris davė parodymus saugumo tyrimo metu).

**1. TRUMPAS APRAŠYMAS**

Šioje dalyje apibūdinami jūrų laivo avarijos arba incidento pagrindiniai faktai: kas atsitiko, kada, kur ir kaip tai įvyko; joje taip pat nurodoma, ar dėl to kas žuvo ar susižeidė, ar buvo padaryta žala laivui, kroviniui, trečiajam šaliai ar aplinkai.

**2. FAKTINĖ INFORMACIJA**

Šioje dalyje yra keli atskiri skirsniai, kuriuose pateikiama išsami informacija – ją tyrimo įstaiga laiko faktine ir naudojami atlikdama analizę bei siekdama geriau suprasti situaciją.

Tuose skirsniuose nurodoma visų pirma tokia informacija:

**2.1. Duomenys apie laivą**

Vėliava ir (arba) registracija,

Identifikaciniai duomenys,

Pagrindinės charakteristikos,

Savininkai ir operatoriai,

Informacija apie laivo pastatymą,

Minimalus saugus įgulos narių skaičius,

Leistinas kroviny.

**2.2. Reiso duomenys**

Įplaukimo uostai,

Reiso rūšis,

Informacija apie krovinį,

Įgula.

**2.3. Informacija apie jūrų laivo avariją arba incidentą**

Jūrų laivo avarijos arba incidento rūšis,

Data ir laikas,

Jūrų laivo avarijos arba incidento padėtis ir vieta,

Išorės ir vidaus aplinka,

Laivo eksploatavimas ir reiso segmentas,

Vieta laive,

Informacija apie žmogiškuosius faktorius,

Pasekmės (žmonėms, laivui, kroviniui, aplinkai, kitiems).

**2.4. Kranto administracijos veikla ir reakcija įvykus nelaimei**

Dalyvavę subjektai,

Naudotos priemonės,

Reagavimo greitis,

Veiksmai, kurių imtasi,

Pasiekti rezultatai.

### 3. APLINKYBĖS

Šioje dalyje atkuriami jūrų laivo avarijos arba incidento chronologiška veiksmų seka iki avarijos arba incidento, per avariją arba incidentą ir po avarijos ar incidento, apibūdinama kiekvieno veikėjo (t. y. asmenų, medžiagos, aplinkos, įrangos arba išorės veiksnių) įtaka. Šioje dalyje aptariamas laikotarpis priklauso nuo tų konkrečių avarinių įvykių, kurie turėjo tiesioginės įtakos jūrų laivo avarijai arba incidentui, laiko. Taip pat šioje dalyje pateikiama susijusi išsami informacija apie vykdytą saugumo tyrimą, įskaitant apžiūrų ar tyrimų rezultatus.

### 4. ANALIZĖ

Šioje dalyje esančiuose skirsniuose pateikiama kiekvieno avarinio įvykio analizė su visų saugumo tyrimo metu atliktų susijusių apžiūrų ar saugumo tyrimų rezultatų komentarais ir visų saugumo veiksmų, kurių galbūt jau buvo imtasi siekiant išvengti jūrų laivų avarijų, komentarais.

Tuose skirsniuose aptariami šie klausimai:

- avarinio įvykio kontekstas ir aplinka,
- asmenų klaidingi veiksmai ir neveikimas, įvykiai susiję su pavojinga medžiaga, poveikiu aplinkai, įrangos gedimu ir išorės veiksniais,
- papildomi veiksniai, susiję su asmenų atliekamomis funkcijomis, laivo valdymu, pakrantės vadovybe arba teisės aktais.

Pasinaudojant analize ir komentarais, ataskaitoje pateikiamos loginės išvados, kuriose nustatomi visi prie avarijos prisidėję, taip pat rizikos aspektą turintys veiksniai, kuriems taikomi barjerai siekiant išvengti avarinio įvykio ir (arba) siekiant panaikinti arba sumažinti jo pasekmes yra laikomi netinkamais arba laikoma, kad jų nėra.

### 5. IŠVADOS

Šioje dalyje apibendrinami nustatyti prie avarijos prisidėję veiksniai, barjerų (esminių, funkcinių, simbolinių arba procedūrinių) nebuvimas ar nepakankamumas; tokių veiksnių atžvilgiu turėtų būti sukurti saugumo veiksmai, kurie padėtų išvengti jūrų laivų avarijų.

### 6. SAUGUMO REKOMENDACIJOS

Prireikus, šioje ataskaitos dalyje pateikiamos saugumo rekomendacijos, sukurtos remiantis atlikta analize ir padarytomis išvadomis bei susijusios su konkrečiomis temomis, pavyzdžiui, su teisės aktais, konstrukcija, procedūromis, tikrinimu, valdymu, sveikata ir sauga darbe, mokymais, remonto darbais, priežiūra, kranto paslaugomis ir reagavimu nelaimės atveju.

Saugumo rekomendacijos skirtos tiems, kas galėtų geriausiai jas įgyvendinti, pavyzdžiui, laivų savininkams, valdytojams, pripažintoms organizacijoms, jūrų valdymo institucijoms, laivų eismo tarnyboms, įstaigoms, teikiančioms pagalbą nelaimės atveju, tarptautinėms jūrų organizacijoms ir Europos institucijoms, siekiant išvengti jūrų laivų avarijų.

Šioje dalyje taip pat pateikiamos laikinos saugumo tyrimo metu pateiktos saugumo rekomendacijos arba saugumo tyrimo metu taikyti saugumo veiksmai.

### 7. PRIEDĖLIAI

Prireikus, prie ataskaitos popierinėje ir (arba) elektroninėje formoje pateikiamas šis nebaigtinis informacijos sąrašas:

- fotografijos, filmuota medžiaga, garso įrašai, jūrlapiai, brėžiniai,
- taikomi standartai,
- naudojamos techninės sąvokos ir sutrumpinimai,
- specialūs saugumo tyrimai,
- papildoma informacija.

## II PRIEDAS

## PRANEŠIMO APIE JŪRŲ LAIVO AVARIJĄ ARBA INCIDENTĄ DUOMENYS

## (sudaro Europos informacinės bazės apie jūrų laivų avarijas dalį)

Pastaba. Jei punkto numeris yra pabrauktas, reikėtų pateikti informaciją apie kiekvieną laivą (jei tą pačią avariją patyrė arba tame pačiame incidente dalyvavo daugiau kaip vienas laivas).

01. Atsakingoji valstybė narė ir (arba) kontaktinis asmuo
02. Tyrimą atliekanti valstybė narė
03. Valstybės narės vaidmuo
04. Susijusi pakrantės valstybė
05. Iš esmės suinteresuotų valstybių skaičius
06. Iš esmės suinteresuotos valstybės
07. Pranešimą pateikianti organizacija
08. Pranešimo pateikimo laikas
09. Pranešimo data
10. Laivo pavadinimas
11. TJO numeris ir (arba) šaukiniai
12. Laivo vėliava
13. Jūrų laivo avarijos arba incidento rūšis
14. Laivo tipas
15. Jūrų laivo avarijos arba incidento data
16. Jūrų laivo avarijos arba incidento laikas
17. Pozicija: platumas
18. Pozicija: ilguma
19. Jūrų laivo avarijos arba incidento vieta
20. Išvykimo uostas
21. Paskirties uostas
22. Laivų eismo sistema
23. Reiso segmentas
24. Laivo valdymas
25. Vieta laive
26. Žuvusiųjų skaičius:
  - Įgula
  - Keleiviai
  - Kiti
27. Sunkūs sužalojimai:
  - Įgula
  - Keleiviai
  - Kiti



- 
- 28. Tarša
  - 29. Žala laivui
  - 30. Žala kroviniui
  - 31. Kita žala
  - 32. Trumpas jūrų laivo avarijos arba incidento aprašas
  - 33. Trumpas sprendimo neatlikti saugumo tyrimo priežasčių aprašas
-

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2009/20/EB

2009 m. balandžio 23 d.

## dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos <sup>(3)</sup>,

kadangi:

- (1) Vienas iš Bendrijos jūrų transporto politikos aspektų yra gerinti prekybinės laivybos kokybę užtikrinant, kad visi ūkio subjektai prisiimtų didesnę atsakomybę.
- (2) Atgrasomosios priemonės jau buvo patvirtintos 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2005/35/EB dėl taršos iš laivų ir sankcijų už pažeidimus įvedimo <sup>(4)</sup>.
- (3) 2008 m. spalio 9 d. valstybės narės priėmė pareiškimą, kuriuo vieningai pripažino, kaip svarbu, kad visos valstybės narės taikytų 1976 m. Konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo 1996 m. protokolą.
- (4) Prievolė turėti draudimą turėtų užtikrinti geresnę nukentėjusiųjų apsaugą. Ji taip pat turėtų padėti uždrausti standartų neatitinkančių laivų naudojimą ir sudaryti galimybę atkurti ūkio subjektų konkurenciją. Be to, Tarptautinė jūrų organizacija Rezoliucijoje A.898 (21) pakvietė valstybes paraginti laivų savininkus tinkamai apsidrausti.

<sup>(1)</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 195.<sup>(2)</sup> OL C 229, 2006 9 22, p. 38.<sup>(3)</sup> 2007 m. kovo 29 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 27 E, 2008 1 31, p. 166), 2008 m. gruodžio 9 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 330 E, 2008 12 30, p. 7) ir 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).<sup>(4)</sup> OL L 255, 2005 9 30, p. 11.

(5) Reikėtų imtis priemonių, kad būtų pradėta laikytis šios direktyvos nuostatų. 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (nauja redakcija) <sup>(5)</sup> jau numatytas laivų sulaikymas, jei nepateikiami liudijimai, kurie turi būti laikomi laive. Tačiau yra tikslinga numatyti galimybę išsiųsti laivą, kuriame nėra draudimo liudijimo. Išsiuntimo sąlygose turėtų būti numatyta galimybė per pagrįstą laikotarpį ištaisyti padėtį.

(6) Kadangi šios direktyvos tikslų, t.y. nustatyti ir įgyvendinti tinkamas priemones jūrų transporto politikos srityje, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl jos masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Bendrijos lygmeniu, laikydami Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

*1 straipsnis***Dalykas**

Ši direktyva nustato taisykles, taikomas tam tikriems laivų savininkų prievolių, susijusių su jų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimu, aspektams.

*2 straipsnis***Taikymo sritis**

1. Ši direktyva taikoma 300 ar didesnio bendro tonažo laivams.

2. Ši direktyva netaikoma karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniam laivams ar kitiems valstybei nuosavybės teise priklausantiems ar valstybės naudojamiems laivams nekomercinėms viešosioms paslaugoms teikti.

3. Šia direktyva nepažeidžiama tvarka, nustatyta teisės aktais, galiojančiais atitinkamose valstybėse narėse ir išvardytais Priede.

<sup>(5)</sup> Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 57.

## 3 straipsnis

**Sąvokų apibrėžtys**

Šioje direktyvoje naudojamos tokios sąvokų apibrėžtys:

- a) laivo savininkas – jūrų laivo registruotas savininkas arba kitas asmuo, pavyzdžiui, laivo be įgulos frachuotojas, kuris yra atsakingas už laivo veiklą;
- b) draudimas – draudimas su išskaičiuotina suma ar be jos, apimantis, pavyzdžiui, tokios rūšies draudimą nuo nuostolių, kuris teikiamas Tarptautinės laivų valdytojų civilinės atsakomybės draudimo klubų konfederacijos (angl. k. *International Group of P&I Clubs*) nariams, ir kitas veiksmingas draudimo rūšis (įskaitant patvirtintą savidraudą) bei finansinę garantiją, užtikrinančią panašias draudimo sąlygas;
- c) 1996 m. Konvencija – Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) priimtos 1976 m. Konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo su pakeitimais, padarytais 1996 m. protokolu, konsoliduotas tekstas.

## 4 straipsnis

**Atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimas**

1. Kiekviena valstybė narė reikalauja, kad su jos vėliava plaukiojančių laivų savininkai turėtų draudimą, galiojantį tokiems laivams.
2. Kiekviena valstybė narė reikalauja, kad su kitos valstybės vėliava plaukiojančių laivų savininkai turėtų draudimą, kai tokie laivai įplaukia į tos valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą. Tai nedaro kliūčių valstybėms narėms, laikantis tarptautinės teisės, reikalauti tos prievolės laikymosi, kai tokie laivai plaukioja jų teritoriniuose vandenyse.
3. 1 ir 2 dalyse nurodytas draudimas galioja jūriniam reikalavimams, kuriems pagal 1996 m. Konvenciją taikomas ribojimas. Kiekvieno laivo draudimo suma vienam įvykiui yra lygi 1996 m. Konvencijoje nustatyta atitinkamai didžiausiai sumai, kuria ribojama atsakomybė.

## 5 straipsnis

**Patikrinimai, reikalavimų laikymasis, išsiuntimas iš uostų ir draudimas įplaukti į uostus**

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad atliekant bet kokią laivo patikrinimą jos jurisdikcijai priklausančiame uoste pagal Direktyvą 2009/16/EB būtų tikrinama, ar laive yra 6 straipsnyje nurodytas pažymėjimas.

2. Jei 6 straipsnyje nurodyto pažymėjimo laive nėra, nepažeisdama Direktyvos 2009/16/EB, kurioje numatytas laivų sulaukymas saugos sumetimais, kompetentinga institucija gali duoti nurodymą išsiųsti laivą, apie kurį yra pranešama Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei. Davus tokį nurodymą išsiųsti laivą, visos valstybės narės uždraudžia tokiam laivui įplaukti į bet kurį savo uostą iki tol, kol laivo savininkas pateikia 6 straipsnyje nurodytą pažymėjimą.

## 6 straipsnis

**Draudimo pažymėjimai**

1. 4 straipsnyje nurodyto draudimo buvimas patvirtinamas vienu ar keliais pažymėjimais, išduotais jį suteikusio subjekto ir esančiais laive.
2. Draudimą suteikusio subjekto išduotuose pažymėjimuose nurodoma tokia informacija:
  - a) laivo pavadinimas, jo TJO numeris ir registravimo uostas;
  - b) laivo savininko pavadinimas (vardas, pavardė) ir pagrindinė veiklos vykdymo vieta;
  - c) draudimo rūšis ir galiojimo laikas;
  - d) draudimą suteikusio subjekto pavadinimas ir pagrindinė veiklos vykdymo vieta bei atitinkamais atvejais veiklos vykdymo vieta, kurioje buvo įgytas draudimas.
3. Jei pažymėjimuose vartojama ne anglų, prancūzų ar ispanų kalba, pateikiamas vertimas į vieną iš šių kalbų.

## 7 straipsnis

**Sankcijos**

Siekdamos taikyti 4 straipsnio 1 dalį, valstybės narės nustato sankcijų už nacionalinių nuostatų, priimtų pagal šią direktyvą, pažeidimą sistemą ir imasi visų reikiamų priemonių tokių sankcijų taikymui užtikrinti. Numatytos priemonės turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

## 8 straipsnis

**Ataskaitos**

Kas trejus metus, o pirmą kartą – iki 2015 m. sausio 1 d., Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios direktyvos taikymo ataskaitą.

## 9 straipsnis

**Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini šiai direktyvai įgyvendinti iki 2012 m. sausio 1 d. Jos nedelsdamos praneša apie tai Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Tokios nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

## 10 straipsnis

**Įsigaliojimas**

Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

## 11 straipsnis

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

H.-G. PÖTTERING

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas*

P. NEČAS

*PRIEDAS*

- 1992 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą.
  - 1996 m. Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės ir kompensacijos už žalą, susijusią su pavojingų ir kenksmingų medžiagų vežimu jūra (PKM konvencija).
  - 2001 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą (Laivų bunkerių konvencija).
  - 2007 m. Nairobio tarptautinė konvencija dėl laivų nuolaužų pašalinimo (Laivų nuolaužų pašalinimo konvencija).
  - 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 392/2009 dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės avarijų atveju.
-

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2009/21/EB

2009 m. balandžio 23 d.

## dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos <sup>(3)</sup>,

kadangi:

- (1) Bendrijos laivybos bei ja besinaudojančių piliečių sauga ir aplinkos apsauga turėtų būti užtikrintos visą laiką.
- (2) Priėmus kelias konvencijas, kurių depozitarė yra Tarptautinė jūrų organizacija (toliau - TJO), tarptautinės laivybos srityje buvo sukurta išsami sistema, stiprinanti saugią laivybą ir gerinanti aplinkos apsaugą nuo teršimo iš laivų.
- (3) Pagal 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos (UNCLOS) ir pagal konvencijų, kurių depozitarė yra TJO (toliau - TJO konvencijos), nuostatas valstybės, kurios yra tų dokumentų šalys, yra atsakingos už įsta-

tymų ir kitų teisės aktų paskelbimą ir už visus kitus veiksmus, kurių gali prireikti imtis siekiant visiškai įgyvendinti šiuos dokumentus, kad būtų užtikrinta, jog žmogaus gyvybės apsaugos jūroje ir jūros aplinkos apsaugos požiūriu laivas būtų tinkamas naudoti pagal paskirtį, o jo įgulą sudarytų kompetentingas jūroje dirbantis personalas.

- (4) Reikia deramai atsižvelgti į 2006 m. Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) priimtą Darbo jūroje konvenciją, kuri taip pat apima su vėliavos valstybe susijusius išpareigojimus.
- (5) 2008 m. spalio 9 d. valstybės narės priėmė pareiškimą, kuriame jos vieningai pripažino, kaip svarbu taikyti su vėliavos valstybių išpareigojimais susijusias tarptautines konvencijas, kad būtų stiprinama saugi laivyba ir būtų prisidedama prie teršimo iš laivų prevencijos.
- (6) Įgyvendinus procedūras, kurias TJO rekomendavo 2004 m. gruodžio 20 d. aplinkraščiuose MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 dėl vienos valstybės laivų perdavimo kitai valstybei, turėtų sustiprėti TJO konvencijų bei Bendrijos saugios laivybos teisės aktų su laivų vėliavos pakeitimu susijusios nuostatos bei, siekiant saugios laivybos, padidėti vėliavos valstybių santykių skaičius.
- (7) Esant galimybei susipažinti su informacija apie laivus, plaukiojančius su valstybės narės vėliava, bei laivus, kurie buvo išbraukti iš valstybės narės registro, turėtų būti padidintas aukštos kokybės laivyno veiklos skaidrumas, taip pat tai turėtų padėti pagerinti vėliavos valstybės išpareigojimų vykdymo stebėseną bei užtikrinti vienodas sąlygas administracijoms.
- (8) Siekiant padėti valstybėms narėms toliau gerinti savo kaip vėliavos valstybių veiklos rezultatus, reguliariai turėtų būti atliekamas jų administracijos auditas.

<sup>(1)</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

<sup>(2)</sup> OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

<sup>(3)</sup> 2007 m. kovo 29 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 27 E, 2008 1 31, p. 140), 2008 m. gruodžio 9 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 330 E, 2008 12 30, p. 13) ir 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

- (9) Administracinių procedūrų kokybės sertifikavimas pagal Tarptautinės standartizacijos organizacijos (ISO) arba lygiaverčius standartus turėtų dar labiau padėti užtikrinti vienodas sąlygas administracijoms.

(10) Priemonės, būtinos šiai direktyvai įgyvendinti, turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką <sup>(1)</sup>.

(11) Kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. įdiegti ir įgyvendinti atitinkamas priemones jūrų transporto politikos srityje, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl jos masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Bendrijos lygmeniu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

#### 1 straipsnis

##### Dalykas

1. Šios direktyvos tikslas yra:

- a) užtikrinti, kad valstybės narės veiksmingai ir nuosekliai vykdytų savo kaip vėliavos valstybių įsipareigojimus; ir
- b) didinti saugumą ir užkirsti kelią teršimui iš laivų, plaukiančių su valstybės narės vėliava.

2. Ši direktyva nepažeidžia Bendrijos jūrų teisės aktų, išvardytų 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2099/2002, įsteigiančio Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetą (COSS) <sup>(2)</sup>, 2 straipsnio 2 dalyje, ir 1999 m. birželio 21 d. Tarybos direktyvos 1999/63/EB dėl Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos Sąjungos transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacijos (FST) susitarimo dėl jūreivių darbo laiko organizavimo <sup>(3)</sup>.

#### 2 straipsnis

##### Taikymo sritis

Ši direktyva taikoma valstybės, su kurios vėliava laivas plaukioja, administracijai.

<sup>(1)</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

<sup>(2)</sup> OL L 324, 2002 11 29, p. 1.

<sup>(3)</sup> OL L 167, 1999 7 2, p. 33.

#### 3 straipsnis

##### Sąvokų apibrėžtys

Šioje direktyvoje taikomos tokios sąvokų apibrėžtys:

- a) laivas – laivas arba valtis, plaukiojantys su valstybės narės vėliava, kuriems taikomos atitinkamos TJO konvencijos ir kurie privalo turėti liudijimą;
- b) administracija – valstybės narės, su kurios vėliava laivas plaukioja, kompetentingos institucijos;
- c) pripažinta organizacija – organizacija, pripažinta pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (nauja redakcija) <sup>(4)</sup>;
- d) liudijimai – privalomi liudijimai, išduoti pagal atitinkamas TJO konvencijas;
- e) TJO auditas – auditas, atliekamas laikantis 2005 m. gruodžio 1 d. TJO Asamblėjos priimtos Rezoliucijos A.974 (24) nuostatų.

#### 4 straipsnis

##### Sąlygos, kuriomis laivui leidžiama vykdyti veiklą, suteikus teisę plaukioti su valstybės narės vėliava

1. Prieš leisdama vykdyti veiklą laivui, kuriam buvo suteikta teisė plaukioti su valstybės narės vėliava, atitinkama valstybė narė imasi priemonių, kurias ji laiko tinkamomis, kad užtikrintų, jog atitinkamas laivas laikytųsi taikomų tarptautinių taisyklių ir reglamentų. Visų pirma ji visomis pagrįstomis priemonėmis patikrina su laivo sauga susijusią informaciją. Prireikus ji konsultuojasi su ankstesne vėliavos valstybe, kad nustatytų, ar tebėra nepašalintų tos valstybės nustatytų trūkumų ar saugos problemų.

2. Visais atvejais, kai kita vėliavos valstybė prašo informacijos apie laivą, kuris anksčiau plaukiojo su valstybės narės vėliava, ta valstybė narė nedelsdama pateikia informacijos prašančiai vėliavos valstybei išsamią informaciją apie nepašalintus trūkumus ir kitą su sauga susijusią informaciją.

<sup>(4)</sup> Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 11.

## 5 straipsnis

**Su valstybės narės vėliava plaukiojančio laivo sulaikymas**

Kai valstybės narės administracija informuojama, kad uosto valstybė sulaikė su tos valstybės narės vėliava plaukiojantį laivą, ji, laikydamasi savo šiuo tikslu nustatytų procedūrų, prižiūri, kaip užtikrinama, kad laivas laikytųsi atitinkamų TJO konvencijų.

## 6 straipsnis

**Papildomos priemonės**

Valstybės narės užtikrina, kad šios direktyvos tikslais apie laivus, kurie plaukioja su jų vėliava, būtų galima lengvai gauti bent jau toliau išvardytą informaciją:

- a) išsamią informaciją apie laivą (pavadinimas, TJO numeris ir kt.);
- b) apžiūrų, įskaitant papildomas ir tolimesnes apžiūras, jeigu tokios atliekamos, ir audito datas;
- c) duomenis apie pripažintas organizacijas, dalyvavusias išduodant laivui liudijimą ir jį klasifikuojant;
- d) duomenis apie kompetentingą instituciją, patikrinusią laivą pagal uosto valstybės kontrolės nuostatas, ir tų patikrinimų datas;
- e) uosto valstybės kontrolės patikrinimo rezultatus (trūkumai: taip arba ne, sulaikymai: taip arba ne);
- f) informaciją apie jūrines avarijas;
- g) duomenis apie laivus, kurie per ankstesnius 12 mėnesių baigė plaukiojimą su atitinkamos valstybės narės vėliava.

## 7 straipsnis

**Vėliavos valstybės audito procesas**

Valstybės narės imasi būtinų priemonių, kad bent kartą per septynerius metus būtų atliktas jų administracijos TJO auditas, jei gautas teigiamas TJO atsakymas į atitinkamos valstybės narės laiku pateiktą prašymą, ir skelbia šio audito rezultatus laikydamosi atitinkamų nacionalinės teisės aktų dėl konfidencialumo.

Šis straipsnis nustoja galioti ne vėliau kaip 2017 m. birželio 17 d. arba anksčiau, kaip numato Komisija pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu, jei įsigalioja privaloma TJO valstybių narių audito sistema.

## 8 straipsnis

**Kokybės valdymo sistema ir vidaus vertinimas**

1. Kiekviena valstybė narė iki 2012 m. birželio 17 d. parengia, įgyvendina ir tvarko savo administracijos veiklos, susijusios su vėliavos valstybės įsipareigojimais, operatyvinių sričių kokybės valdymo sistemą. Tokia kokybės valdymo sistema sertifikuojama pagal taikomus tarptautinius kokybės standartus.

2. Valstybės narės, esančios juodajame sąraše arba dvejuose metais iš eilės esančios pilkajame sąraše, skelbiamuose Paryžiaus susitarimo memorandume dėl uosto valstybės kontrolės (toliau - Paryžiaus MOU) naujausioje metinėje ataskaitoje, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo Paryžiaus MOU ataskaitos paskelbimo pateikia Komisijai ataskaitą apie savo kaip vėliavos valstybių veiklos rezultatus.

Ataskaitoje nustatomos ir analizuojamos pagrindinės reikalavimų nesilaikymo, dėl kurio buvo vykdomi sulaikymai bei atsirado trūkumų, kuriais remiantis buvo suteiktas juodasis arba pilkasis statusas, priežastys.

## 9 straipsnis

**Ataskaitos**

Kas penkerius metus, pradedant nuo 2012 m. birželio 17 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios direktyvos taikymo ataskaitą.

Šioje ataskaitoje įvertinami valstybių narių kaip vėliavos valstybių veiklos rezultatai.

## 10 straipsnis

**Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda pagal Reglamento (EB) Nr. 2099/2002 3 straipsnį įsteigtas Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS).

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas terminas yra du mėnesiai.



## 11 straipsnis

**Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės užtikrina, kad iki 2011 m. birželio 17 d. įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini šiai direktyvai įgyvendinti. Jos nedelsdamos apie tai praneša Komisijai.

Priimdamos šias priemones, valstybės narės daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Tokios nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės pagrindinių nuostatų tekstus.

## 12 straipsnis

**Įsigaliojimas**

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

## 13 straipsnis

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

H.-G. PÖTTERING

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas*

P. NEČAS

---





## 2009 m. prenumeratos kainos (be PVM, įskaitant paprastosios siuntos išlaidas)

|   |   |  |
|---|---|--|
| <i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, tik spausdintinė versija   | 22 oficialiosiomis ES kalbomis                  | 1 000 EUR per metus (*)                  |
| <i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, tik spausdintinė versija   | 22 oficialiosiomis ES kalbomis                  | 100 EUR per mėnesį (*)                   |
| <i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, spausdintinė versija ir metinis kompaktinis diskas                           | 22 oficialiosiomis ES kalbomis                  | 1 200 EUR per metus                      |
| <i>ES oficialusis leidinys</i> , L serija, tik spausdintinė versija   | 22 oficialiosiomis ES kalbomis                  | 700 EUR per metus                        |
| <i>ES oficialusis leidinys</i> , L serija, tik spausdintinė versija   | 22 oficialiosiomis ES kalbomis                  | 70 EUR per mėnesį                        |
| <i>ES oficialusis leidinys</i> , C serija, tik spausdintinė versija   | 22 oficialiosiomis ES kalbomis                  | 400 EUR per metus                        |
| <i>ES oficialusis leidinys</i> , C serija, tik spausdintinė versija   | 22 oficialiosiomis ES kalbomis                  | 40 EUR per mėnesį                        |
| <i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, mėnesinis kaupiamasis kompaktinis diskas                                     | 22 oficialiosiomis ES kalbomis                  | 500 EUR per metus                        |
| Oficialiojo leidinio priedas, S serija (Konkursai ir viešieji pirkimai), kompaktinis diskas, leidžiamas du kartus per savaitę | daugiakalbis:<br>23 oficialiosiomis ES kalbomis | 360 EUR per metus<br>(30 EUR per mėnesį) |
| <i>ES oficialusis leidinys</i> , C serija. Konkursai  | konkursų kalbomis                               | 50 EUR per metus                         |

(\*) Egzempliorių kainos: iki 32 puslapių: 6 EUR,  
33–64 puslapiai: 12 EUR,  
daugiau nei 64 puslapiai: kaina nustatoma kiekvienu atveju.

*Europos Sąjungos oficialųjį leidinį*, leidžiamą oficialiosiomis Europos Sąjungos kalbomis, galima prenumeruoti bet kuria iš 22 kalbų. Jį sudaro L (teisės aktai) ir C (informacija ir pranešimai) serijos.

Kiekviena kalba leidžiamas leidinys prenumeruojamas atskirai.

Oficialieji leidiniai airių kalba parduodami atskirai, remiantis 2005 m. birželio 18 d. Oficialiajame leidinyje L 156 paskelbtu Tarybos reglamentu (EB) Nr. 920/2005, nurodančiu, kad Europos Sąjungos institucijos laikinai neįpareigojamos rengti ir skelbti visų aktų airių kalba.

Oficialiojo leidinio priedas (S serija. Konkursai ir viešieji pirkimai) skelbiamas viename daugiakalbiame kompaktiniame diske visomis 23 oficialiosiomis kalbomis.

Pateikę paprastą prašymą *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* prenumeratoriai gali gauti įvairius Oficialiojo leidinio priedus. Apie priedų išleidimą prenumeratoriai informuojami pranešime skaitytojui, kuris skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

## Pardavimas ir prenumerata

Oficialiųjų leidinių biuro leidžiamų mokamų leidinių galima įsigyti mūsų pardavimo biuruose. Pardavimo biurų sąrašą galima rasti internete adresu

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_lt.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_lt.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>)** – tai tiesioginė ir nemokama prieiga prie Europos Sąjungos teisės aktų. Šiame tinklalapyje galima skaityti *Europos Sąjungos oficialųjį leidinį*, susipažinti su sutartimis, teisės aktais, precedentine teise bei parengiamaisiais teisės aktais.

Išsamesnės informacijos apie Europos Sąjungą rasite <http://europa.eu>