

31998L0042

L 184/40

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

27.6.1998.

**KOMISIJAS DIREKTĪVA 98/42/EK**

(1998. gada 19. jūnijs),

**ar kuru groza Padomes Direktīvu 95/21/EK, kas nosaka, kā kuģošanai Kopienas ostās un dalībvalstu jurisdikcijai pakļautos ūdeņos piemērot starptautiskos standartus attiecībā uz kuģu drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem (ostas valsts kontrole)**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīvu 95/21/EK, kas nosaka, kā kuģošanai Kopienas ostās un dalībvalstu jurisdikcijai pakļautos ūdeņos piemērot starptautiskos standartus attiecībā uz kuģu drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem (ostas valsts kontrole) <sup>(1)</sup>, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/25/EK <sup>(2)</sup>, un jo īpaši tās 19. pantu,

tā kā jāņem vērā Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) konvenciju, protokolu, kodeksu un rezolūciju grozījumi, kas stājušies spēkā, kā arī Parīzes Saprāšanās memorandā (SM) ietvertās jaunākās atziņas un apsvērumi;

tā kā pēc Direktīvas 95/21/EK pieņemšanas veikti tālāki pasākumi ar mērķi uzlabot atlasē sistēmu; tā kā minētajā direktīvā jāiestrādā atlasē koeficientu sistēma, kas izstrādāta atbilstīgi Parīzes SM;

tā kā jāgroza Direktīvas 95/21/EK II pielikumā minētais sertifikātu un dokumentu saraksts tā, lai tiktu ņemti vērā starptautisko tiesību aktu grozījumi, kas stājušies spēkā;

tā kā jāgroza minētās direktīvas III pielikumā iekļautais saraksts, kurā uzskaitīti "pamatoti iemesli", kad vajadzīga sīkāka pārbaude, ņemot vērā Parīzes SM Rezolūcijā A.787(19) iekļauto pilnīgāko sarakstu;

tā kā saskaņā ar minētās direktīvas IV pielikumu kuģu kontroles procedūras un pamatnostādnes, kas jāievēro inspektoriem, ir tās procedūras un pamatnostādnes, kas aprakstītas SJO Rezolūcijas A.466(XII) grozītajā variantā un Rezolūcijās A.542(13), MEPC.26(23) un A.742(18); tā kā minētais IV pielikums jāgroza, ņemot vērā to, ka minētās rezolūcijas ir atceltas ar SJO Rezolūciju A.787(19); tā kā procedūras, kas aprakstītas Rezolūcijā A.787(19), ir iestrādātas Parīzes SM I pielikumā "Ostas valsts kontroles procedūras";

tā kā, pieņemot lēmumu par to, vai kuģis jāaiztur, inspektoram jāpiemēro minētās direktīvas VI pielikuma kritēriji; tā kā tomēr nebūtu pieļaujama kuģu aizturēšana nejaušu bojājumu dēļ, ja tiek ievēroti attiecīgi nosacījumi;

tā kā minētais VI pielikums jāgroza arī tādēļ, lai ņemtu vērā noteikumus, kas paredzēti SJO Rezolūcijā A.787(19), jo īpaši attiecībā uz jomām, kurām piemēro 1978. gada Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW);

tā kā šajā direktīvā paredzētie pasākumi saskan ar tās komitejas viedokli, kas izveidota saskaņā ar 12. pantu Padomes Direktīvā 93/75/EEK <sup>(3)</sup>, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 97/34/EK <sup>(4)</sup>,

IR PIENĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

## 1. pants

Direktīvu 95/21/EK groza šādi:

1. Direktīvas 5. panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

"2. Izvēloties, kurus kuģus pārbaudīt, kompetentā iestāde absolūtu priekšroku dod kuģiem, kas minēti I pielikuma I daļā. Nosakot secību, kādā pārbaudīt pārējos I pielikumā uzskaitītos kuģus, kompetentā iestāde ņem vērā kuģa vispārējo atlasē koeficientu, kas norādīts I pielikuma II daļā."

2. Direktīvas I, II, III, IV un VI pielikumu groza, kā paredzēts šīs direktīvas pielikumā.

<sup>(1)</sup> OV L 157, 7.7.1995., 1. lpp.<sup>(2)</sup> OV L 133, 7.5.1998., 19. lpp.<sup>(3)</sup> OV L 247, 5.10.1993., 19. lpp.<sup>(4)</sup> OV L 158, 17.6.1997., 40. lpp.

## 2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz 1998. gada 30. septembrim. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem šos tiesību aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Procedūras, saskaņā ar kurām izdarīt šādas atsauces, paredz dalībvalstis.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

## 3. pants

Šī direktīva stājas spēkā septītajā dienā pēc publicēšanas *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

## 4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 1998. gada 19. jūnijā

*Komisijas vārdā —*

*Komisijas loceklis*

Neil KINNOCK

## PIELIKUMS

1. I pielikumu aizstāj ar šādu pielikumu:

“I PIELIKUMS

**KUĢI, KAS INSPICĒJAMI PIRMKĀRT**

(sk. 5. panta 2. punktu)

- I. Īpaši svarīgi faktori

Neatkarīgi no atlasas koeficienta vērtības absolūta priekšroka dodama šādu kuģu pārbaudei:

1. Kuģi, par kuriem loči vai ostas iestādes ziņojušas, ka tiem ir trūkumi, kas varētu padarīt to navigāciju nedrošu (atbilstīgi Direktīvai 93/75/EEK un šīs direktīvas 13. pantam).
2. Kuģi, kuri neatbilst Direktīvā 93/75/EEK paredzētām prasībām.
3. Kuģi, par kuriem kāda cita dalībvalsts sniegusi ziņojumu vai paziņojumu.
4. Kuģi, par kuriem saņemti ziņojumi vai sūdzības no kuģa kapteiņa, kāda apkalpes locekļa vai jebkuras citas personas vai organizācijas, kurai ir leģitīma interese attiecībā uz kuģa drošu ekspluatāciju, dzīves un darba apstākļiem uz kuģa vai piesārņojuma novēršanu, ja vien attiecīgā dalībvalsts šādu paziņojumu vai sūdzību neuzskata par acīmredzami nepamatotu; tās personas identitāti, kas iesniedz paziņojumu vai sūdzību, nedrīkst atklāt attiecīgā kuģa kapteinim vai īpašniekam.
5. Kuģi, kuri:
  - ceļā uz ostu cietuši sadursmē, uzskrējuši uz sēkļa vai strandējuši,
  - tiek apsūdzēti par to, ka pārkāpuši noteikumus attiecībā uz kaitīgo vielu vai notekūdeņu noplūdi,
  - izdarījuši nekontrolētus vai bīstamus manevrus, kuru laikā nav ievēroti SJO pieņemtie kuģu satiksmes noteikumi vai drošas kuģošanas prakse un kārtība, vai
  - izdarījuši kādas citas darbības, kas apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi.
6. Kuģi, kuri iepriekšējos sešos mēnešos drošības apsvērumu dēļ tikuši uz laiku atskaitīti no savas klases.

- II. Vispārējais atlasas koeficients

Šādus kuģus pārbauda pirmām kārtām:

- |   | <i>Atlasas<br/>koeficients</i> |
|---|--------------------------------|
| 1. Kuģi, kas kādas dalībvalsts ostā iebrauc pirmo reizi vai kas tajā nav iebraukuši pēdējos 12 vai vairāk mēnešus. Piemērojot šos kritērijus, dalībvalstis ņem vērā arī tās pārbaudes, ko veikušas Parīzes SM dalībvalstis. Ja šim nolūkam vajadzīgie dati nav pieejami, tad dalībvalstis izmanto “Sirenac” datus un pārbauda tos kuģus, kuri nav reģistrēti “Sirenac” datubāzē, kopš tās izveidošanas 1993. gada 1. janvārī. | +20                            |
| 2. Kuģi, kurus pēdējos sešos mēnešos nav pārbaudījuši neviena dalībvalsts.  | +10                            |

	<i>Atlases koeficients</i>
3. Kuģi, kuru obligātus sertifikātus par kuģa konstrukciju un aprīkojumu, ko izdod saskaņā ar konvencijām, un klasifikācijas sertifikātu izdevusi organizācija, kas nav atzīta atbilstīgi Padomes 1994. gada 22. novembra Direktīvai 94/57/EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus, un attiecīgajām darbībām, kuras veic administrācijas jūras lietu jomā <sup>(1)</sup> .	+ 5
4. Kuģi, kuri izmanto tādas valsts karogu, kas iekļauta kārtējā trīsgadējā vidējo rādītāju tabulā, kurā uzskaita aizturēšanas vai aizkavēšanas, kas pārsniedz vidējo skaitu, un kuru publicē Parīzes SM ikgadējā ziņojumā:	
— 0–3 % virs vidējā,	+ 3
— 3,1–6 % virs vidējā,	+ 4
— vairāk nekā 6 % virs vidējā.	+ 5
5. Kuģi, kuriem ļauts izbraukt no kādas dalībvalsts ostas ar konkrētiem nosacījumiem:	
a) par katru trūkumu, kas jānovērš pirms izbraukšanas;	+ 1
b) par katru trūkumu, kas jānovērš nākamajā ostā;	+ 1
c) par visiem trūkumiem, kas jānovērš 14 dienās (trūkumus grupējot pa divi);	+ 1
d) par visiem citiem trūkumu novēršanas nosacījumiem (grupējot pa divi);	+ 1
e) uz kuģa veiktas koriģējošas darbības un visi trūkumi ir novērsti.	– 2
6. Kuģi, kuriem reģistrēti trūkumi kādā iepriekšējā inspekcijā, atkarībā no trūkumu skaita:	
— 0,	–15
— 1–5,	0
— 6–10,	+ 5
— 11–20,	+10
— vairāk nekā 20 trūkumi.	+15
7. Kuģi, kas tikuši aizturēti iepriekšējā ostā.	+15
8. Kuģi, kas izmanto tādas valsts karogu, kura nav ratificējusi visas attiecīgās starptautiskās konvencijas, kas minētas šīs direktīvas 2. pantā.	+ 1
9. Kuģi, kas izmanto tādas valsts karogu, kuras trūkumu koeficients pārsniedz vidējo koeficientu.	+ 1
10. Kuģi, kuru klasē trūkumu rādītāji pārsniedz vidējos rādītājus.	+ 1
11. Kuģi, kuri pieder kategorijai, kurai nolemts piemērot pastiprinātas pārbaudes (atbilstīgi šīs direktīvas 7. pantam).	+ 5
12. Citi kuģi:	
— 13 līdz 20 gadus veci,	+ 1
— 21 līdz 24 gadus veci,	+ 2
— vairāk nekā 25 gadus veci.	+ 3

<sup>(1)</sup> OV L 319, 12.12.1994. 20. lpp.

Atlases koeficients nozīmē skaitlisko vērtību, kas piešķirta konkrētam kuģim saskaņā ar šā pielikuma noteikumiem un ko uzrāda "Sirenac" informācijas sistēma.

Nosakot iepriekš uzskaitīto kuģu secību, kompetentā iestāde ņem vērā kārtību, kuru norāda vispārējais atlases koeficients. Lielāks atlases koeficients liecina par lielāku prioritāti. Atlases koeficients ir summa, kurā saskaita šie iepriekš norādītās piemērotās atlases koeficientu vērtības. 5., 6. un 7. punkts attiecas tikai uz tām inspekcijām, kuras veiktas pēdējos 12 mēnešos. Vispārējais atlases koeficients nedrīkst būt mazāks par summu, kuru veido 4., 8., 9., 10., 11. un 12. punkta summējums."

2. II pielikumu groza šādi:

1. Pielikuma 13. punktu aizstāj ar šādu punktu:

"13. Kopija Atbilstības dokumentam un Drošības vadības sertifikātam, kas izdots atbilstīgi Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskajam kodeksam (SOLAS, IX nodaļa)."

2. Aiz 14. punkta iekļauj šādus punktus:

"15. Dokuments par atbilstību īpašām prasībām, ko piemēro kuģiem, kuri pārvadā bīstamas kravas.

16. Ātrgaitas kuģu drošības sertifikāts un atļauja izmantot ātrgaitas kuģus.

17. Bīstamo kravu īpaši saraksti vai deklarācijas, vai sīks iekraušanas plāns.

18. Kuģa žurnāls ar izmēģinājumu un mācību uzskaiti un žurnāls ar uzskati par dzīvības glābšanas iekārtu pārbaudēm un kārtību.

19. Speciālo kuģu drošības sertifikāts.

20. Mobilo piekrastes urbsanas platformu drošības sertifikāts.

21. Naftas tankkuģiem — uzskaitē par naftas izkraušanas uzraudzības un kontroles sistēmu par pēdējo balasta braucienu.

22. Apkalpes komplektēšanas saraksts, ugunsdrošības plāns un — attiecībā uz pasažieru kuģiem — bojājumu novēršanas plāns.

23. Ārkārtas situācijas plāns gadījumiem, kad no kuģa noplūdusi nafta.

24. Ziņojumi par apsekojumiem (vaļēju kravu kuģiem un naftas tankkuģiem).

25. Ziņojumi par iepriekšējām pārbaudēm, kas veiktas, īstenojot ostas valsts kontroli.

26. Ro-ro pasažieru kuģiem — informācija par A/A maksimālo attiecību.

27. Dokuments, ar kuru atļauta graudu pārvadāšana.

28. Kravas nostiprināšanas rokasgrāmata."

3. III pielikumu aizstāj ar šādu pielikumu:

"III PIELIKUMS

**PIEMĒRI "PAMATOTIEM IEMESLIEM", KAD VAJADZĪGA SĪKĀKA PĀRBAUDE**

(sk. 6. panta 3. punktu)

1. Kuģi, kas minēti I pielikuma I daļā un II daļas punktos II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 un II-11.

2. Nav pienācīgi vests naftas reģistrs.

3. Pārbaudot sertifikātus un citus dokumentus (sk. 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 2. punktu), atklātas neprecizitātes.

4. Ir liecības, ka apkalpes locekļi neatbilst prasībām, kādas nosaka 8. pants Padomes 1994. gada 22. novembra Direktīvā 94/58/EK par jūrnieku obligāto sagatavotības līmeni <sup>(1)</sup>.
  5. Veicot operācijas ar kravu vai citas operācijas, ir pārkāpti drošības noteikumi vai SJO nostādnes, piemēram, skābekļa saturs inertās gāzes pievadā kravas tilpnēm pārsniedz noteikto maksimālo līmeni.
  6. Naftas tankkuģa kapteinis nevar uzrādīt reģistrētus datus par naftas izplūdes uzraudzības un kontroles sistēmu attiecībā uz pēdējo balasta braucieni.
  7. Nav atjaunots trauksmju saraksts vai apkalpes locekļi nav informēti par saviem pienākumiem ugunsgrēka gadījumā vai saņemot pavēli pamest kuģi.
  8. Viltus trauksmes signālu atskanēšana, kuriem neseko pienācīgas trauksmes atsaukšanas procedūras.
  9. Nav konvencijās paredzētā būtiskā aprikojuma vai procedūru.
  10. Uz kuģa klāja ir pārmērīgi antisemitāri apstākļi.
  11. Inspektoram radies vispārējs iespaids vai ir novērots, ka pastāv nopietna korpusa vai konstrukciju pasliktināšanās vai trūkumi, kas varētu apdraudēt kuģa konstrukcijas, ūdensnecaurlaidību vai piemērotību attiecīgiem laika apstākļiem.
  12. Ir informācija vai liecības par to, ka kapteinis vai apkalpe nepazīna būtiskas kuģa izmantošanas procedūras, kas saistītas ar kuģu drošību vai vides piesārņošanas novēršanu, vai arī tādas kuģa izmantošanas procedūras nav tikušas veiktas.”
4. IV pielikumu aizstāj ar šādu pielikumu:

“IV PIELIKUMS

#### **KUĢU KONTROLES PROCEDŪRAS**

(sk. 6. panta 4 punktu)

1. Apkalpes drošas komplektēšanas principi (SJO Rezolūcija A.481 (XII) un pielikumi “Apkalpes drošas komplektēšanas minimālās prasības” (1. pielikums) un “Nostādnes apkalpes drošas komplektācijas principu piemērošanai” (2. pielikums).
  2. Noteikumi, ko paredz Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss.
  3. Starptautiskās darba organizācijas publikācija “Darba apstākļu pārbaude uz kuģiem. Procedūras ieteikumi.”
  4. Parīzes SM I pielikums “Ostas valsts kontroles procedūras”.
5. VI pielikumu groza šādi:
1. Ievadam pievieno šādu daļu:

“Ja aizturēšanas iemesls ir bojājumi, kas radušies nejaušā nelaimes gadījumā, kurš noticis, kuģim braucot uz ostu, aizturēšanas pavēli neizdod, ja:

    1. Pienācīgi ņemtas vērā prasības, kas paredzētas SOLAS 74 I/11(c) normā par ziņošanu karoga valsts iestādei, ieceltajam inspektoram vai atzītai organizācijai, kura atbild par attiecīgā sertifikāta izdošanu;
    2. Pirms iebraukšanas ostā kuģa kapteinis vai īpašnieks par ostas valsts kontroli atbildīgai iestādei iesniedzis sīku izklāstu par negadījuma apstākļiem un bojājumiem, kā arī informāciju par obligāto ziņošanu karoga valsts iestādei;

<sup>(1)</sup> OV L 319, 12.12.1994. 28. lpp.

3. Kuģis veic koriģējošas darbības, kas pēc iestādes ieskatiem ir pietiekamas; un
  4. Pēc paziņojuma par koriģējošo darbību iestāde ir pārliecinājusies, ka trūkumi, kas apdraudēja drošību, veselību vai vidi, ir novērsti.”
2. Pielikuma 3. punktam pievieno šādu daļu:
- “Tomēr trūkumi, kas ir par pamatu aizturēšanai jomās, kurām piemēro STCW 78, un kuri uzskaitīti tālāk 3.8. punktā, ir vienīgais pamats aizturēšanai saskaņā ar minēto konvenciju.”
3. Punktam 3.2. pievieno šādus punktus:
- “13. Nopietni trūkumi kuģa darbības prasībās, kas aprakstītas Parīzes SM I pielikuma 5.5. iedaļā.
14. Apkalpes locekļu skaits, sastāvs vai apliecības neatbilst apkalpes drošas komplektācijas dokumentam.”
4. Punktu 3.8. aizstāj ar šādu punktu:
1. Jūrniekiem, kuriem ir jābūt apliecībām, nav attiecīgo apliecību vai derīga atbrīvojuma, vai arī tie nevar uzrādīt dokumentālas liecības par to, ka karoga valsts iestādei iesniegts pieteikums pēc apstiprinājuma.
  2. Netiek ievērotas apkalpes drošas komplektēšanas prasības, ko noteikusi karoga valsts iestāde.
  3. Kuģošanas vai inženiertehniskās uzraudzības kārtība neatbilst prasībām, kādas konkrētam kuģim noteikusi karoga valsts iestāde.
  4. Sardzē nav personas, kura būtu kvalificēta rīkoties ar aprīkojumu, kas ir būtiski svarīgs drošai kuģošanai, drošiem radiosakariem vai jūras piesārņošanas novēršanai.
  5. Nav liecību par profesionālo piemērotību veikt pienākumus, kas jūrniekiem uzdoti attiecībā uz kuģa drošību un piesārņojuma novēršanu.
  6. Nespēja nodrošināt pirmo sardzi, braucieni sākot, vai turpmākās sardzes maiņas ar cilvēkiem, kas būtu pietiekami atpūtušies un citādi piemēroti pienākumu veikšanai.”
-