

31999L0035

1.6.1999.

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 138/1

PADOMES DIREKTĪVA 1999/35/EK**(1999. gada 29. aprīlis)****par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši 84. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar Līguma 189.c pantā minēto procedūru ⁽³⁾,

(1) tā kā atbilstīgi kopējai transporta politikai ir jāveic papildu pasākumi, lai paaugstinātu pasažieru jūras transporta drošību;

(2) tā kā Kopiena ir nopietni norūpējusies par kuģniecības negadījumiem, kuros iesaistīti ro-ro prāmji un kuros bijuši milzīgi cilvēku upuri; tā kā personas, kas izmanto ro-ro prāmjus un ātrgaitas pasažieru kuģus, Kopienā ir tiesīgas sagaidīt un paļauties uz pienācīga līmeņa drošību;

(3) tā kā Padome savā 1994. gada 22. decembra rezolūcijā par pasažieru ro-ro prāmju drošību ⁽⁴⁾ aicināja Komisiju iesniegt priekšlikumus par obligāto apsekojumu un drošības kontroles sistēmu attiecībā uz pasažieru ro-ro prāmjiem, kas veic reisu uz Kopienas ostām vai no tām, ieskaitot tiesības veikt jūras negadījumu izmeklēšanu;

(4) tā kā, ņemot vērā, jo īpaši, jūras pasažieru transporta nozīmi iekšējā tirgū, rīcība Kopienas līmenī ir efektīvāks risinājums, kā Kopienā sasniegt vispārējo obligāto kuģu drošības līmeni;

(5) tā kā rīcība Kopienas līmenī ir labākais veids, lai nodrošinātu dažu Starptautiskajā jūrniecības organizācijā (SJO) pieņemtu principu saskaņotu īstenošanu, tādējādi novēršot konkurences traucējumus dažādu Kopienas ostu un ro-ro prāmju, kā arī ātrgaitas pasažieru kuģu starpā;

(6) tā kā, ņemot vērā proporcionalitātes principu, Padomes direktīva ir piemērots juridisks dokuments, jo tas nodrošina kopējo drošības standartu vienādu un obligātu piemērošanu, katras dalībvalsts ziņā atstājot lēmumu par to, kurš no īstenošanas līdzekļiem labāk piemērots tās iekšējai sistēmai;

(7) tā kā par kuģu drošību galvenokārt atbild karoga valstis; tā kā katrai dalībvalstij ir jānodrošina atbilstība drošības prasībām, ko piemēro ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kuri kuģo ar attiecīgās dalībvalsts karogu, un sabiedrībām, kas tos izmanto;

(8) tā kā ostas valsts kontrole neparedz ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārus visaptverošus profilaktiskus apsekojumus un pārbaudes; tā kā tāpēc būtu jāpārbauda, vai sabiedrības un to prāmji un kuģi atbilst drošības standartiem, kas pieņemti SJO, un vajadzības gadījumā reģionu līmenī jāizmanto sistēma, pēc kuras regulāras, obligātas pārbaudes veic uzņemšanas valstis; tā kā sabiedrībām būtu jāliedz izmantot šādus prāmjus un kuģus, ja šīs pārbaudes atklāj bīstamu neatbilstību minētajiem drošības standartiem;

(9) tā kā šī direktīva attiecas uz dalībvalstīm kā uzņemšanas valstīm; tā kā minētajā statusā veicamu uzdevumu pamatā ir īpaši ostas valsts uzdevumi, kas pilnīgi sader ar 1982. gada Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvenciju (UNCLOS);

⁽¹⁾ OV C 108, 7.4.1998., 122. lpp.⁽²⁾ OV C 407, 28.12.1998., 120. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 1998. gada 7. oktobra atzinums (OV C 328, 26.10.1998., 82. lpp.), Padomes 1998. gada 21. decembra kopējā nostāja (OV C 49, 22.2.1999., 15. lpp.) un Eiropas Parlamenta 1999. gada 10. februāra lēmums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts).⁽⁴⁾ OV C 379, 31.12.1994., 8. lpp.

- (10) tā kā, lai uzlabotu drošību un novērstu konkurences traucējumus, vispārēji drošības standarti būtu jāattiecinā uz visiem ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem neatkarīgi no to karoga, kas nodrošina regulārus reisos no dalībvalsts ostas vai uz kādu dalībvalsts ostu, kā starptautiskos, tā vietējos reisos jūras rajonos, kas ir tālāk par 20 jūdzēm no krasta līnijas, kur kuģa katastrofā cietušās personas varētu patverties, dalībvalstīm saglabājot iespēju attiecināt direktīvu arī uz ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisos jūras rajonā 20 jūdzju robežās no krasta līnijas;
- (11) tā kā uzņemšanas valstīm ir jāpārbauda, vai ro-ro prāmji un ātrgaitas pasažieru kuģi, kas veic reisos uz Kopienas ostām vai no tām, atbilst īpašām saskaņotas karoga valsts sertifikācijas un apsekojumu prasībām;
- (12) tā kā minētajiem ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem kuģu būves posmā un visā ekspluatācijas laikā ir jāatbilst arī piemērojamām klasifikācijas normām attiecībā uz kuģa korpusa konstrukciju un apkopi, galvenajiem un papildu mehānismiem, elektroiekārtām un vadības iekārtām, un tiem ir jābūt aprīkoti ar brauciena datu ieraksta iekārtu, kas atbilst attiecīgajām starptautiskajām prasībām;
- (13) tā kā uzņemšanas valstīm būtu jāpārbauda, vai sabiedrības, kas sniedz minētos pakalpojumus, izmanto ro-ro prāmjus un ātrgaitas pasažieru kuģus tā, lai garantētu maksimālu drošību; tā kā ieinteresētajām dalībvalstīm, kas nav karoga valsts, ir jābūt tiesīgām pilnībā piedalīties jebkurā izmeklēšanā sakarā ar kādu negadījumu jūrā;
- (14) tā kā ir svarīgi pārliecināties par to, ka trešo karoga valstu administrācijas piekrīt sabiedrību līdzdalībai jebkurā izmeklēšanā sakarā ar kādu negadījumu vai starpgadījumu jūrā un izpildīt atzītu organizāciju normas attiecībā uz klasifikāciju un, vajadzības gadījumā, sertifikāciju; tā kā šādām administrācijām būtu jāakceptē saskaņotu apsekojumu un sertifikācijas procedūru izmantojums;
- (15) tā kā, lai nodrošinātu to, ka ro-ro prāmji un ātrgaitas pasažieru kuģi vienmēr atbilst šīs direktīvas nosacījumiem, uzņemšanas valstīm ir jāveic apsekojumi pirms kāda reisa atklāšanas un pēc tam ir jāveic kārtējie apsekojumi, kā arī apsekojumi gadījumā, ja būtiski tiek izmainīti ekspluatācijas nosacījumi;
- (16) tā kā, lai atvieglinātu sabiedrībām izvirzīto pienākumu izpildi, pienācīgi ir jāņem vērā iepriekšējās pārbaudes un apsekojumi; ro-ro prāmji un ātrgaitas pasažieru kuģi būtu jāatbrīvo no apsekojumiem, kad ir apstiprināts, ka tie atbilst šīs direktīvas prasībām izmantošanai līdzīgos maršrutos, un attiecībā uz aizstājējprāmjiem un kuģiem būtu jāparedz īpaša kārtība; tā kā ro-ro prāmji un ātrgaitas pasažieru kuģi, kas apsekti uzņemšanas valstij pieņemamā veidā, nav jāpakļauj pastiprinātām inspekcijām saskaņā ar 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) ⁽¹⁾;
- (17) tā kā dalībvalstīm būtu jāsadarbojas, lai izpildītu uzdevumus, kas izvirzīti uzņemšanas valstīm;
- (18) tā kā dalībvalstis var atzīt, ka palīdzība, ko tām to funkciju īstenošanai sniedz organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Padomes 1994. gada 22. novembra Direktīvu 94/57/EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem kuģu inspekciju pārbaūžu organizēšanā un attiecīgām jūras administrāciju darbībām ⁽²⁾, ir derīga;
- (19) tā kā, plānojot apsekojumus, pienācīgi ir jāņem vērā ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu ekspluatācijas un tehniskās apkopes grafiki;
- (20) tā kā dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka to iekšējās tiesību sistēmas ļauj tām un visām citām būtiski ieinteresētām dalībvalstīm piedalīties vai sekmēt, vai vadīt negadījuma izmeklēšanu, pamatojoties uz SJO kodeksa noteikumiem par jūras negadījumu izmeklēšanu; tā kā šādas izmeklēšanas rezultāti būtu jādara publiski pieejami;
- (21) tā kā papildu pasākumu kopums krasta navigācijas sistēmu, ārkārtas gadījumu plānošanas un vietēju ekspluatācijas ierobežojumu jomā palīdz stiprināt drošību;
- (22) tā kā, lai varētu uzraudzīt šīs direktīvas īstenošanu, būtu jāizveido datu bāze, kuras pamatā būtu apsekojumus gūtā informācija;

⁽¹⁾ OV L 157, 7.7.1995., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 98/42/EK (OV L 184, 27.6.1998., 40. lpp.).

⁽²⁾ OV L 319, 12.12.1994., 20. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 97/58/EK (OV L 274, 7.10.1997., 8. lpp.).

- (23) tā kā komitejai, ko veido dalībvalstu pārstāvji, ir jāpalīdz Komisijai efektīvi izpildīt šo direktīvu; tā kā komiteja, kas izveidota saskaņā ar 12. pantu Padomes 1993. gada 13. septembra Direktīvā 93/75/EEK par obligātajām prasībām attiecībā uz kuģiem, kas dodas uz Kopienas ostām vai atstāj tās, vedot bīstamas vai piesārņojošas preces ⁽¹⁾, var veikt minēto uzdevumu;
- (24) tā kā minētā komiteja var pielāgot attiecīgus direktīvas noteikumus, lai panāktu to atbilstību Kopienas vai SJO pasākumiem un pilnveidotu ar direktīvu izveidoto sistēmu, ņemot vērā turpmākus grozījumus 1974. gada Starptautiskajā konvencijā par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS), kuri stājušies spēkā, un nodrošinātu dažu SJO rezolūciju grozījumu saskaņotu piemērošanu, nepaplašinot direktīvas darbības jomu,

IR PIENĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis

Šīs direktīvas mērķis ir noteikt obligāto apsekojumu sistēmu, kas nodrošinās lielāku pārliecību par to regulāro reisu pilnīgu drošību, kurus ro-ro prāmji un ātrgaitas pasažieru kuģi veic uz Kopienas ostām vai no tām, kā arī paredzēt dalībvalstu tiesības veikt, piedalīties vai sekmēt izmeklēšanu sakarā ar ikvienu negadījumu vai starpgadījumu uz jūras šāda veida reisos.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā, ieskaitot tās pielikumus,

- a) "ro-ro prāmis" ir jūras pasažieru kuģis ar aprīkojumu, kas autotransporta vai dzelzceļa transporta līdzekļiem ļauj iebraukt uz un izbraukt no kuģa, un kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- b) "ātrgaitas pasažieru kuģis" ir ātrgaitas kuģis, kas definēts 1974. gada SOLAS konvencijas X nodaļas 1. noteikumā ar grozījumiem dienā, kad pieņemta šī direktīva, un kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;

- c) "pasažieris" ir ikviens persona, izņemot:
- i) kuģa kapteini un apkalpes locekļus vai citas personas, kas nodarbinātas vai pieņemtas jebkurā darbā uz kuģa šā kuģa vajadzībām, un
- ii) bērnus, kas ir jaunāki par vienu gadu;
- d) "1974. gada SOLAS konvencija" ir Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras ar tai pievienotajiem protokoliem un grozījumiem, kas ir spēkā šīs direktīvas pieņemšanas dienā;
- e) "Kodekss par ātrgaitas kuģiem" ir "Starptautiskais kodekss par ātrgaitas kuģu drošību", kas ietilpst SJO Kuģošanas drošības komitejas 1994. gada 20. maija rezolūcijā MSC 36 (63), ar grozījumiem šīs direktīvas pieņemšanas dienā;
- f) "regulāri reisi" ir braucieni sērijas, ko ro-ro prāmji vai ātrgaitas pasažieru kuģi veic, lai nodrošinātu satiksmi starp divām vai vairākām nemainīgām ostām, vai braucieni sērijas uz vienu un to pašu ostu vai no tās, bez citu ostu apmeklēšanas:
- i) saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu vai
- ii) tik regulāri vai bieži, ka veido atpazīstamas sistemātiskas sērijas;
- g) "jūras rajons" ir jebkurš jūras rajons, kas iekļauts sarakstā, kas izveidots saskaņā ar 4. pantu Padomes 1998. gada 17. marta Direktīvā 98/18/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem ⁽²⁾;
- h) "sertifikāti":
- i) ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic starptautiskos reisus, drošības sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar grozīto 1974. gada SOLAS konvenciju, kā arī attiecīgi aprīkojuma reģistri un, vajadzības gadījumā, atbrīvojuma sertifikāti un darbības atļaujas dokumenti;
- ii) ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus, drošības sertifikāti, kas izdotas saskaņā ar Direktīvu 98/18/EK, kā arī attiecīgie aprīkojuma reģistri un, vajadzības gadījumā, atbrīvojuma sertifikāti un darbības atļaujas dokumenti;
- i) "atbrīvojuma sertifikāts" ir jebkurš sertifikāts, kas izdots saskaņā ar 1974. gada SOLAS konvencijas I nodaļas B daļas 12. noteikuma a) punkta vi) apakšpunktu;

⁽¹⁾ OV L 247, 5.10.1993., 19. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 98/74/EK (OV L 276, 13.10.1998., 7. lpp.).

⁽²⁾ OV L 144, 15.5.1998., 1. lpp.

- j) "karoga valsts administrācija" ir tās valsts kompetentās iestādes, ar kuras karogu ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir tiesīgs kuģot;
- k) "uzņēmšanas valsts" ir dalībvalsts, no kuras ostas (-ām) vai uz kuras ostu (-ām) ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis veic regulārus reisos;
- l) "starptautiskais reiss" ir reiss pa jūru no kādas ostas vienā dalībvalstī uz kādu ostu ārpus minētās dalībvalsts vai pretēji;
- m) "vietējais reiss" ir reiss pa jūru no kādas dalībvalsts ostas uz to pašu vai citu šīs dalībvalsts ostu;
- n) "atzīta organizācija" ir organizācija, kas atzīta saskaņā ar Direktīvas 94/57/EK 4. pantu;
- o) "sabiedrība" ir sabiedrība, kas izmanto vienu vai vairākus ro-ro prāmjus un kurai atbilstības dokuments izdots atbilstīgi 5. panta 2. punktam Padomes 1995. gada 8. decembra Regulā (EK) Nr. 3051/95 par iebraucamo pasažieru prāmju (ro-ro prāmju) drošības vadību⁽¹⁾, vai sabiedrība, kas izmanto ātrgaitas pasažieru kuģus un kurai atbilstības dokuments izdots saskaņā ar 1974. gada SOLAS konvencijas IX nodaļa 4 noteikumu ar grozījumiem šīs direktīvas pieņemšanas dienā;
- p) "Jūras negadījumu izmeklēšanas kodekss" ir Jūras kuģu satiksmes negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss, ko pieņēmusi SJO ar 1997. gada 27. novembra Asamblejas rezolūciju A.849(20);
- q) "īpašs apsekojums" ir apsekojums, ko uzņēmšanas valsts veic atbilstīgi 6. un 8. pantam;
- r) "kvalificēts inspektors" ir publiskā sektora darbinieks vai cita persona, ko kādas dalībvalsts kompetentās iestādes likumīgi pilnvarojušas veikt apsekojumus vai pārbaudes saistībā ar sertifikātu izsniegšanu un kas atbilst kvalifikācijas un neatkarības prasībām, kuras norādītas V pielikumā;
- s) "trūkums" ir kāds apstāklis, kas neatbilst šīs direktīvas prasībām.

3. pants

Piemērošanas joma

1. Šo direktīvu piemēro ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem neatkarīgi no to karoga, kas veic regulārus

⁽¹⁾ OV L 320, 30.12.1995., 14. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 179/98 (OV L 19, 24.1.1998., 35. lpp.).

reisos uz kādas dalībvalsts ostu vai no kādas dalībvalsts ostas, kad tie ir starptautiskie vai vietējie reisi jūras rajonos, uz ko attiecas A klase, atbilstīgi Direktīvas 98/18/EK 4. pantam.

2. Dalībvalstis var piemērot šo direktīvu ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisos citos jūras rajonos, kuri nav minēti 1. punktā. Šajā gadījumā attiecīgos noteikumus piemēro visiem ro-ro prāmjiem vai ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas darbojas pēc vienādiem nosacījumiem neatkarīgi no karoga, valsts piederības vai sabiedrības uzņēmējdarbības vietas.

4. pants

Sākotnējās pārbaudes, kas ir jāveic attiecībā uz ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem

1. Pirms sākt kāda ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatāciju kādā regulārā reisā vai 12 mēnešu laikā no dienas, kas minēta 19. panta 1. punktā, attiecībā uz ro-ro prāmi un ātrgaitas pasažieru kuģi, kas pirms minētās dienas jau ir izmantoti regulāros reisos, uzņēmšanas valstis pārbauda, vai ro-ro prāmis un ātrgaitas pasažieru kuģis

- a) ir saņēmis derīgus sertifikātus, ko izdevusi karoga valsts administrācija vai atzīta organizācija, kura darbojas tās vārdā;
- b) ir apsekots, lai saņemtu sertifikātus saskaņā ar attiecīgajām procedūrām un pamatnostādņēm, kas pievienotas SJO asamblejas Rezolūcijai A.746 (18) par apsekojumu pamatnostādņēm atbilstīgi apsekošanas un sertifikācijas saskaņotai sistēmai, kuras ir spēkā šīs direktīvas pieņemšanas dienā, vai procedūrām, kas ļauj sasniegt to pašu mērķi;
- c) atbilst klasifikācijas standartiem, kas definēti atzītas organizācijas noteikumos, vai noteikumos, kurus karoga valsts administrācija attiecībā uz korpusa, iekārtu un elektroierīču un vadības ierīču konstrukciju un apkopi atzinusi par līdzvērtīgiem;
- d) ir aprīkots ar brauciena datu ieraksta iekārtu (VDR), lai sniegtu informāciju iespējamai izmeklēšanai negadījuma reizē. VDR atbilst darbības standartiem, kas noteikti SJO 1997. gada 27. novembra asamblejas Rezolūcijā A.861(20), kā arī testēšanas standartiem, kas noteikti Starptautiskās elektrotehnikas komisijas (SEK) standartā Nr. 61996. Tomēr VDR, kas uzstādāmi uz ro-ro prāmjiem vai ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas uzbūvēti pirms šīs direktīvas

stāšanās spēkā, attiecībā uz dažu prasību izpildi var piešķirt atbrīvojumus. Šos atbrīvojumus un nosacījumus, saskaņā ar kuriem tos var piešķirt, pieņem saskaņā ar procedūru, kas noteikta 16. pantā;

- e) atbilst īpašām stabilitātes prasībām, kas pieņemtas reģionu līmenī un iestrādātas attiecīgās valsts tiesību aktos saskaņā ar paziņošanas procedūru, kas noteikta Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīvā 98/34/EK, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu jomā, un informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu sfērā⁽¹⁾, kad minētajā reģionā veic reisu, uz ko attiecas minētie tiesību akti, ja vien šīs prasības nepārsniedz tās, kas norādītas pielikumā, kas pievienots 1995. gada SOLAS konferences 14. rezolūcijai (Stabilitātes prasības, kas attiecas uz līgumu) un darītas zināmas SJO ģenerālsekretāram saskaņā ar minētās rezolūcijas 3. punktu.

2. Šī panta 1. punkta e) apakšpunktu ātrgaitas pasažieru kuģiem piemēro vienīgi attiecīgos gadījumos.

5. pants

Sākotnējās pārbaudes, kas ir jāveic attiecībā uz sabiedrībām un karoga valstīm

Pirms sākt kāda ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatāciju kādā regulārā reisā vai 12 mēnešu laikā no dienas, kas minēta 19. panta 1. punktā, attiecībā uz ro-ro prāmi un ātrgaitas pasažieru kuģi, kas minētajā dienā jau veic regulārus reisu, uzņemšanas valstis

1. pārbauda, vai sabiedrība, kas izmanto vai plāno izmantot šādu prāmi vai kuģi regulārā reisā:
 - a) veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka īpašās prasības, kas noteiktas I pielikumā, tiktu piemērotas, un uzņemšanas valstīm, kas iesaistītas regulārajā reisā, sniedz pierādījumu tam, ka ir izpildīts šis punkts un 4. pants;
 - b) iepriekš piekrīt, ka uzņemšanas valstis un jebkura pamatoti ieinteresēta dalībvalsts var veikt, pilntiesīgi piedalīties vai sekmēt jebkuru izmeklēšanu sakarā ar kādu jūras kuģniecības negadījumu vai starpgadījumu saskaņā ar 12. pantu, un iepazīstina tās ar informāciju, ko sniedz to pārziņā esošo un šādā negadījumā vai starpgadījumā iesaistīto prāmju un kuģu VDR;

2. attiecībā uz prāmjiem vai kuģiem, kas kuģo ar citu karogu, kurš nav dalībvalsts karogs, pārbauda, vai karoga valsts akceptējusi sabiedrības saistības izpildīt šīs direktīvas prasības.

6. pants

Īpaši sākotnējie apsekojumi

1. Pirms sākt kāda ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatāciju kādā regulārā reisā vai 12 mēnešu laikā no dienas, kas minēta 19. panta 1. punktā, attiecībā uz ro-ro prāmji un ātrgaitas pasažieru kuģi, kas minētajā dienā jau veic regulārus reisu, uzņemšanas valstis veic sākotnējos apsekojumus saskaņā ar I un III pielikumu, lai pārliecinātos, ka ro-ro prāmji vai ātrgaitas pasažieru kuģi atbilst obligātām prasībām kāda regulāra reisa pilnīgi drošai ekspluatācijai.

2. Kad šo pantu piemēro pirms ekspluatācijas sākšanas, uzņemšanas valstis nosaka īpašā sākotnējā apsekojuma dienu, kas nav vēlāk par vienu mēnesi no brīža, kad saņemts vajadzīgais pierādījums, lai varētu pabeigt pārbaudi saskaņā ar 4. un 5. pantu.

7. pants

Īpaši noteikumi

1. Kad kāds ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir jāiesaista citā regulārā reisā, jaunā uzņemšanas valsts velta vislielāko vērību pārbaudēm un apsekojumiem, kas attiecībā uz minēto prāmi vai kuģi veikti ekspluatācijai iepriekšējā regulārajā reisā, uz ko attiecas šī direktīva. Ja jaunā uzņemšanas valsts iepriekšējās pārbaudes un apsekojumus atzīst par apmierinošiem un ja tie atbilst jaunajiem ekspluatācijas apstākļiem, 4., 5. un 6. pants nav jāpiemēro pirms sākt attiecīgā ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatāciju jaunā regulārā reisā.

2. Šīs direktīvas 4., 5. un 6. pantu var nepiemērot, kad ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis, kas atbilst šai direktīvai un jau veic regulārus reisu, uz ko attiecas šī direktīva, tiek pārcelts uz citu regulāru reisu, kura maršruta parametrus attiecīgās uzņemšanas valstis atzinušas par līdzīgiem, un visas uzņemšanas valstis vienojas par to, ka ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis pilnīgi atbilst drošas ekspluatācijas noteikumiem attiecībā uz minēto reisu.

Pēc kādas sabiedrības pieprasījuma attiecīgās uzņemšanas valstis var iepriekš apstiprināt savu vienošanos attiecībā uz gadījumu, kad maršruta parametri ir līdzīgi.

3. Gadījumos, kad neparedzētu apstākļu dēļ ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir steidzami jāaizvieto, lai nodrošinātu nepārtrauktu satiksmi, un nav piemērojams 1. un

⁽¹⁾ OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/48/EK (OV L 217, 5.8.1998., 18. lpp.).

2. punkts, uzņemšanas valsts var ļaut sākt attiecīgā prāmja vai kuģa ekspluatāciju, ja vien

9. pants

a) vizuālā apskate un dokumentu pārbaude nerada bažas par to, ka ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis neatbilst drošas ekspluatācijas obligātām prasībām, un

Uzņemšanas valsts tūlīt rakstiski informē sabiedrības par 4., 5., 6. un 8. pantā paredzēto pārbaudi un apsekojumu iznākumiem.

b) uzņemšanas valsts viena mēneša laikā veic pārbaudes un apsekojumus, kas paredzēti 4., 5. un 6. pantā.

10. pants

8. pants

Ekspluatācijas aizliegums

Regulāri īpašie apsekojumi un citi apsekojumi

1. Uzņemšanas valsts reizi 12 mēnešos veic

1. Uzņemšanas valsts liedz ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatāciju regulāros reisos

— īpašu apsekojumu saskaņā ar III pielikumu un

a) kad tā nevar apstiprināt atbilstību prasībām 4. un 5. pantā;

— apsekojumu kārtējā reisa laikā, kura mērķis ir aptvert pietiekamu to punktu daudzumu, kuri uzskaitīti I, III un IV pielikumā, lai attiecīgā uzņemšanas valsts varētu pārliecināties par to, ka attiecīgais prāmis vai kuģis joprojām atbilst drošas ekspluatācijas obligātām prasībām.

b) vienmēr, kad 6. un 8. pantā minēto apsekojumu laikā konstatēti trūkumi, kas rada tiešas briesmas dzīvībai, attiecīgajam prāmiņam vai kuģim, tā apkalpei un pasažieriem;

c) gadījumā, kad ir konstatēta neatbilstība II pielikumā minētajiem Kopienas dokumentiem, kas rada tiešas briesmas dzīvībai, attiecīgajam prāmiņam vai kuģim, tā komandai un pasažieriem;

d) vienmēr, kad nav notikušas apspriedes ar karoga valsti par jautājumiem, kas minēti 13. panta 1. vai 5. punktā,

Sākotnēju īpašu apsekojumu saskaņā ar 6. pantu uzskata par īpašu apsekojumu šā panta nolūkiem.

līdz brīdim, kad uzņemšanas valsts konstatējusi, ka briesmas ir novērstas un direktīvas prasības ir izpildītas.

2. Īpašo apsekojumu saskaņā ar III pielikumu uzņemšanas valsts veic vienmēr, kad tiek veikts nozīmīgs ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa remonts, pārveide vai izmaiņas, kā arī vadības vai karoga maiņas gadījumā vai pārejot uz citu klasi. Tomēr vadības vai karoga maiņas gadījumā vai pārejot uz citu klasi, uzņemšanas valsts pēc tam, kad ņemtas vērā pārbaudes un apsekojumi, kas veikti iepriekš, un ar nosacījumu, ka šī maiņa vai pāreja neietekmē attiecīgā prāmja vai kuģa drošu ekspluatāciju, var atbrīvot attiecīgo prāmi vai kuģi no īpašā apsekojuma, ko paredz šis punkts.

Uzņemšanas valsts rakstiski informē sabiedrību par savu lēmumu liegt ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatāciju un norāda sava lēmuma iemeslus.

2. Tomēr gadījumā, kad ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis jau tiek ekspluatēts regulārā reisā un ir konstatēti trūkumi, uzņemšanas valsts uzdod sabiedrībai veikt vajadzīgos pasākumus, lai tos izlabotu tūlīt vai noteiktā un pamatotā laikā, ja vien tie nerada tiešas briesmas attiecīgajam prāmiņam vai kuģim, tā apkalpei un pasažieriem. Pēc tam, kad izlaboti trūkumi, attiecīgās uzņemšanas valsts pārliecinās, vai tās ir pilnīgi apmierinātas ar to, kā trūkumi novērsti. Pretējā gadījumā tās aizliedz attiecīgā prāmja vai kuģa ekspluatāciju.

3. Ja 1. punktā minētie apsekojumi attiecībā uz šīs direktīvas prasībām apstiprina vai atklāj trūkumus, kas pamato ekspluatācijas aizliegumu, visas izmaksas attiecībā uz apsekojumiem jebkurā parastā pārskata periodā sedz sabiedrība.

3. Dalībvalstis saskaņā ar to tiesību aktiem nosaka un ievieo attiecīgas procedūras attiecībā uz sabiedrības tiesībām apstrīdēt lēmumu, kas aizliedz ekspluatāciju. Apstrīdējuma sūdzības ir jāizskata efektīvi. Apstrīdēšana automātiski neaptur aizlieguma darbību.

Kompetentā iestāde pienācīgi informē sabiedrību par tās tiesībām apstrīdēt lēmumu.

4. Gadījumos, kad 4., 5. un 6. pants piemērots pirms ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatācijas sākšanas kādā regulārā reisā, visi lēmumi liegt ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatāciju ir jāpieņem mēneša laikā pēc sākotnējā īpašā apsekojuma un tūlīt jānosūta attiecīgai sabiedrībai.

11. pants

Sākotnējo un kārtējo īpašo apsekojumu procedūras

1. Ro-ro prāmjus vai ātrgaitas pasažieru kuģus, kas tikuši pakļauti īpašajiem apsekojumiem atbilstīgi iesaistītās uzņēmšanas valsts (-u) ieskatam, minētā uzņēmšanas valsts (-is) atbrīvo no tādām pastiprinātām pārbaudēm, kādas minētas Direktīvas 95/21/EK 7. panta 4. punktā, un no pastiprinātām pārbaudēm, pamatojoties uz neapstrīdamu faktu, ka tie pieder tai pasažieru kuģu kategorijai, kura minēta attiecīgās direktīvas 7. panta 1. punktā un minētās direktīvas pielikumā V.A.3.

2. Ja divas vai vairākas uzņēmšanas valstis ir iesaistītas viena un tā paša kuģa vai prāmja īpašā apsekojumā, to administrācijas sadarbojas savā starpā. Īpašos apsekojumus veic komanda, ko veido iesaistītās uzņēmšanas valsts (-u) kvalificēti inspektori. Vienmēr, kad ir vajadzīgs kvalitātes vērtējums par to, kā izpildīti noteikumi attiecībā uz klasēm, uzņēmšanas valstis nodrošina to, lai šai komandai būtu vajadzīgās zināšanas, vajadzības gadījumā tajā iekļaujot kādas atzītas organizācijas inspektoru. Inspektori ziņo par trūkumiem uzņēmšanas valstu administrācijām. Uzņēmšanas valsts nosūta šo informāciju karoga valstij, ja šī valsts nav uzņēmšanas valsts, kas iesaistīta apsekojumā.

3. Iesaistītā uzņēmšanas valsts pēc citas iesaistītās valsts lūguma var piekrist veikt apsekojumu.

4. Kad sabiedrības to lūdz, uzņēmšanas valstis aicina tās karoga valsts administrāciju, kura nav uzņēmšanas valsts, izraudzīties pārstāvi dalībai visos īpašos apsekojumos saskaņā ar šīs direktīvas noteikumiem.

5. Plānojot apsekojumu saskaņā ar 6. un 8. pantu, uzņēmšanas valstis pienācīgi ņem vērā prāmja vai kuģa ekspluatācijas vai apkopes grafiku.

6. Īpašo apsekojumu rezultātus apkopo ziņojumā, kura formu nosaka saskaņā ar 16. pantu.

7. Pastāvošu nesaskaņu gadījumā, kad uzņēmšanas valstis nevar vienoties par to, vai izpildītas 4. panta un 5. panta 1. punkta prasības, ikvienas īpašajā apsekojumā iesaistītās uzņēmšanas valsts administrācija tūlīt paziņo Komisijai nesaskaņu iemeslus.

8. Komisija tūlīt sāk lietas izskatīšanas procesu, lai pieņemtu lēmumu 16. pantā paredzētajā kārtībā.

12. pants

Negadījumu izmeklēšana

1. Dalībvalstis atbilstīgi savām attiecīgajām iekšējām tiesību sistēmām definē tiesisko statusu, kas tām vai jebkurai citai pamatoti ieinteresētai dalībvalstij ļauj piedalīties, sekmēt vai gadījumā, kas paredzēts Kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanas kodeksā, veikt jebkura tāda negadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanu, kurš saistīts ar kādu ro-ro prāmi vai ātrgaitas pasažieru kuģi.

2. Jēdzieniem "pamatoti ieinteresēta valsts", "izmeklēšanas vadītāja valsts" un "kuģu satiksmes negadījums" ir tā pati nozīme kā Kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanas kodeksā.

3. Kad ar ro-ro prāmi vai ātrgaitas pasažieru kuģi notiek kuģu satiksmes negadījums, izmeklēšanu uzsāk valsts, kuras teritoriālajos ūdeņos attiecīgais negadījums vai starpgadījums ir noticis, vai, ja tas ir noticis citos ūdeņos, valsts, kuru attiecīgais prāmis vai kuģis apmeklēja pēdējo. Šī valsts ir atbildīga par izmeklēšanu un koordināciju ar citām īpaši ieinteresētām valstīm līdz brīdim, kad tiek panākta savstarpēja vienošanās par to, kurai valstij ir jābūt izmeklēšanas vadītājai valstij.

4. Dalībvalstis, kas veic šādu izmeklēšanu, tajā piedalās vai to sekmē, nodrošina to, lai tā tiktu veikta visefektīvākajā veidā un īsākajā laikā, ņemot vērā Kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanas kodeksu.

5. Dalībvalstis nodrošina, lai ziņojumi, kurus sastāda pēc šādas izmeklēšanas, tiktu nodoti plašai sabiedrībai saskaņā ar Kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanas kodeksa 12.3. punktu un paziņoti Komisijai.

13. pants

Papildu pasākumi

1. Dalībvalstis, kas izdod vai akceptē atbrīvojuma sertifikātu, sadarbojas ar attiecīgo uzņēmšanas valsti vai karoga valsts administrāciju, lai atrisinātu visas nesaskaņas attiecībā uz atbrīvojumu piemērotību pirms sākotnējās īpašās apsekošanas.

2. Dalībvalstīm, lai ievērotu drošību, par kuru tās atbild, ir jāuzstāda krasta navigācijas sistēmas un citas informācijas sistēmas saskaņā ar SJO Rezolūciju A.795(19), palīdzot ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem droši veikt kārtējo reisu vai to reisa daļu, par kuras drošību tās ir atbildīgas.

3. Katra dalībvalsts nosūta Komisijai 11. panta 6. punktā minēto apsekojumu ziņojumu kopijas, vajadzības gadījumā ar SJO identifikācijas numuru. Komisija 16. pantā paredzētajā kārtībā var lemt par identifikācijas numuru piešķiršanas līdzekļiem attiecībā uz citiem kuģiem. Ja divas vai vairākas uzņemšanas valstis iesaistītas regulārajā reisā, attiecīgos datus var sniegt viena no šīm uzņemšanas valstīm. Komisija izveido un uztur datubāzi, kur apkopota sniegtā informācija. Par piekļuves kārtību datu bāzēm lemj saskaņā ar 16. pantā noteikto procedūru.

4. Dalībvalstis nodrošina, lai sabiedrības, kas nodrošina ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulāros reisos uz to ostām vai no tām, būtu spējīgas ieviest un uzturēt integrētu sistēmu ārkārtas situāciju plānošanai uz kuģa. Šajā nolūkā tās izmanto shēmu, kas paredzēta SJO Asamblejas Rezolūcijā A.852(20) par pamatnostādņēm attiecībā uz nejausību integrētās sistēmas struktūru. Ja divas vai vairākas dalībvalstis kā uzņemšanas valstis iesaistītas regulārajā reisā, tās kopīgi izveido dažādu maršrutu plānu.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka, pirms tiek izsniegts kāda ātrgaitas pasažieru kuģa darbības atļaujas dokuments, tās kā uzņemšanas valstis atbilstīgi Kodeksa par ātrgaitas kuģiem 1.9.3. punkta noteikumiem pilnīgi sadarbojas ar karoga valsts administrāciju. Tās nodrošina, lai tiktu noteikti un uzturēti ekspluatācijas ierobežojumi vietēju apstākļu dēļ, lai aizsargātu dzīvību, dabas resursus un piekrastes darbības, un veic pasākumus, lai nodrošinātu šo ierobežojumu efektīvu piemērošanu.

14. pants

Sadarbība uzņemšanas valstu starpā

Uzņemšanas valstis, uz ko attiecas viens un tas pats regulārais reiss, savā starpā sazinās, šo direktīvu piemērojot.

15. pants

Atbalsta pasākumi

Dalībvalstis informē tās trešās valstis, kas īsteno karoga valsts atbildību vai atbildību, kas ir līdzīga tai, kas ir uzņemšanas valstij attiecībā uz ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, uz kuriem attiecas šī direktīva un kurus ekspluatē maršrutā, kas savieno kādas dalībvalsts ostu un kādu ostu trešā valstī, par

prasībām, kuras šī direktīva uzliek ikvienai sabiedrībai, kas nodrošina regulārus reisos uz kādu Kopienas ostu vai no tās.

16. pants

Regulatīvā komiteja

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 93/75/EEK 12. panta 1. punktu.

2. Komisijas pārstāvis komitejai iesniedz veicamo pasākumu projektu. Komiteja sniedz atzinumu par projektu termiņā, ko priekšsēdētājs var noteikt atkarībā no jautājuma steidzamības. Atzinumu sniedz ar balsu vairākumu, kas Līguma 148. panta 2. punktā paredzēts gadījumiem, kad Padomei jāpieņem lēmums pēc Komisijas priekšlikuma. Dalībvalstu pārstāvju balss komitejā vērtē tā, kā noteikts šajā pantā. Priekšsēdētājs balsošanā nepiedalās.

3. a) Komisija pieņem paredzētos pasākumus, ja tie ir saskaņā ar komitejas atzinumu.

b) Ja paredzētie pasākumi nav saskaņā ar komitejas atzinumu vai ja atzinumu nesniedz, Komisija tūlīt iesniedz Padomei priekšlikumu par veicamajiem pasākumiem. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu. Ja astoņu nedēļu laikā pēc dokumenta iesniegšanas Padomē nav pieņemusi lēmumu, pasākumus, par kuriem iesniegts priekšlikums, pieņem Komisija.

17. pants

Grozīšanas procedūra

Saskaņā ar 16. pantā paredzēto procedūru:

a) pielikumus,

b) definīcijas,

c) atsauces uz Kopienas dokumentiem,

d) atsauces uz SJO rezolūcijām

var grozīt tā, lai tās saskaņotu ar Kopienas vai SJO pasākumiem, kas stājušies spēkā, tomēr nepaplašinot šīs direktīvas darbības jomu.

Pielikumus arī var grozīt saskaņā ar 16. pantā paredzēto procedūru, kad tas ir vajadzīgs, lai pilnveidotu šīs direktīvas noteikto kārtību, tomēr nepaplašinot tās darbības jomu.

18. pants

Sankcijas

Dalībvalstis nosaka sankciju sistēmu attiecībā uz gadījumiem, kad pārkāpti valsts noteikumi, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus pasākumus, kuri vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka minētās sankcijas tiktu piemērotas. Šāda veidā paredzētās sankcijas ir efektīvas, samērīgas un preventīvas.

19. pants

Piemērošana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības ne vēlāk kā 2000 gada 1. decembrī. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

2. Šīs direktīvas 4. panta 1. punkta d) apakšpunktu piemēro vēlākais 30 mēnešu laikā pēc dienas, kad publicēts SEK standarts Nr. 61996, vai līdz 2001. gada 1. janvārim, atkarībā no tā, kurš no šiem termiņiem ir garāks.

3. Kad dalībvalstis paredz šos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāmas šādas atsauces.

4. Dalībvalstis nekavējoties dara zināmus Komisijai to tiesību aktu noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, kuru regulē šī direktīva. Komisija par to informē pārējās dalībvalstis.

20. pants

Piemērošanas novērtējums

Trīs gadus pēc dienas, kas minēta 19. panta 1. punktā, Komisija, pamatojoties uz informāciju, ko dalībvalstis sniegušas saskaņā ar 13. pantu, novērtē to, kā piemērota šī direktīva.

21. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad tā publicēta *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

22. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Luksemburgā, 1999. gada 29. aprīlī

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
W. MÜLLER

I PIELIKUMS

ĪPAŠAS PRASĪBAS, KO PIEMĒRO SABIEDRĪBĀM,

(sk. 5. panta 1. punktu un 6. un 8. pantu)

Sabiedrībām ir jānodrošina, ka uz to ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem:

1. Pirms prāmja vai kuģa atiešanas, kapteinis varētu saņemt attiecīgu informāciju par krasta navigācijas sistēmu un citu tādu informācijas sistēmu pieejamību, kas var sekmēt pilnīgu navigācijas drošību, un ka viņš izmanto dalībvalstu izveidotās navigācijas kontroles un informācijas sistēmas;
2. Tiktu piemēroti Kuģniecības drošības komitejas cirkulāra Nr. 699 par grozītajām pamatnostādņēm attiecībā uz pasažieru drošības instrukcijām 2. līdz 6. punkta attiecīgie noteikumi;
3. Kādā viegli pieejamā vietā uz kuģa tiktu novietots saraksts par darbu noteikumiem uz kuģa un tajā būtu:
 - a) darba grafiks jūrā un ostā un
 - b) darba stundu maksimums vai atpūtas stundu minimums, kas ir jāievēro attiecībā uz sardzes personālu;
4. Kapteinis nav ierobežots pieņemt jebkuru lēmumu, kas atbilstīgi viņa profesionālam spriedumam ir vajadzīgs drošai navigācijai un ekspluatācijai, jo īpaši bargos laika un bangainas jūras apstākļos;
5. Kapteinis kārtotu to navigācijas darbību un starpgadījumu reģistru, kas ir svarīgi navigācijas drošībai;
6. Visi kuģa korpusa durvju un blakus esošā kuģa korpusa apšuvuma bojājumi un pastāvīgas deformācijas, kā arī visi trūkumi šādu durvju stiprināšanas iekārtās nekavējoties tiktu darīti zināmi karoga valsts administrācijai un uzņemšanas valstij un izlaboti tā, kā tās uzskata to par vajadzīgu;
7. Būtu pieejams atjaunināts brauciena plāns, pirms ro-ro prāmī vai ātrgaitas pasažieru kuģis dodas braucienā. Sagatavojot brauciena plānu, ir jāņem vērā brauciena plānošanas vadlīnijas, kas izvirzītas Kuģošanas drošības komitejas rezolūcijā ... (70);
8. Vispārēja informācija par pakalpojumiem un palīdzību, ko uz kuģa var saņemt vecāka gājuma cilvēki un invalīdi, tiktu darīta zināma tā, ka ar to var iepazīties personas ar redzes traucējumiem.

—

II PIELIKUMS

KOPIENAS DOKUMENTU SARAKSTS,

(sk. 10. panta 1. punkta c) apakšpunktā)

- Padomes Direktīva 93/75/EEK (1993. gada 13. septembris) par minimālajām prasībām attiecībā uz kuģiem, kas dodas uz Kopienas ostām vai atstāj tās, vedot bīstamas vai piesārņojošas kravas (OV L 247, 5.10.1993., 19. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 98/74/EK (OV L 276, 13.10.1998., 7. lpp.),
 - Padomes Direktīva 94/58/EK (1994. gada 22. novembris) par jūrnieku obligāto sagatavotības līmeni (OV L 319, 12.12.1994., 28. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/35/EK (OV L 172, 17.6.1998., 1. lpp.),
 - Padomes Regula (EK) Nr. 3051/95 (1995. gada 8. decembris) par iebraucamo pasažieru prāmju (ro-ro prāmju) drošības vadību (OV L 320, 30.12.1995., 14. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 179/98 (OV L 19, 24.1.1998., 35. lpp.).
-

III PIELIKUMS

ĪPAŠU APSEKOJUMU PROCEDŪRAS

(skat. 6. un 8. pantu)

1. Ar īpašajiem apsekojumiem pārbauda to, vai tiesību aktu prasības, jo īpaši tās, kas attiecas uz konstrukciju, nodalījumu sadalījumu un stabilitāti, iekārtām un elektroierīcēm, kravas novietojumu, stabilitāti, ugunsdrošību, maksimālo pasažieru skaitu, dzīvības glābšanas ietaisēm, bīstamo kravu pārvadāšanu, radiosakariem un navigāciju, tiek ievērotas un vajadzības gadījumā vismaz ietver šādus elementus:
 - avārijas ģeneratora iedarbināšana,
 - avārijas apgaismojuma pārbaude,
 - radiosakaru iekārtām paredzētā avārijas enerģijas avota pārbaude,
 - publiku paziņojumu iekārtas testēšana,
 - ugunsgrēka dzēšanas vingrinājums, tai skaitā ugunsdzēsēju iekārtas izmantojuma demonstrēšana,
 - avārijas ugunsdzēsēju sūkņa iedarbināšana ar divām šļūtenēm, kas pievienotas galvenajai dzēšanas šļūtenei,
 - testi, kuros pārbauda avārijas tālvadību, kas paredzēta, lai apturētu degvielas padevi katliem, galvenajiem un papildu dzinējiem, kā arī ventilatoriem,
 - testi, kuros pārbauda tālvadības un vietējas vadības ierīces uguns slāpētāju noslēgšanai,
 - uguns detektoru un trauksmes sistēmu testi,
 - ugunsdrošo durvju hermētiskuma testi,
 - tilpņu sūkņu darbība,
 - ūdensnecaurlaidīgu starpsienu durvju aizvēršana, izmantojot tālvadības un vietējas vadības ierīces,
 - demonstrācija, kas pierāda, ka galvenie apkalpes locekļi ir iepazīstināti ar avāriju kontroles plānu,
 - vismaz viena glābšanas kuttera un vienas glābšanas laivas nolaišana uz ūdens, kustības un vadības sistēmas iedarbināšana un testēšana, un to izcelšana no ūdens, novietojot glabāšanas pozīcijā uz kuģa,
 - visa glābšanas laivu un glābšanas kutteru inventāra pārbaude,
 - kuģa vai prāmja stūres iekārtas un papildus stūres iekārtu testi.
2. Īpašie apsekojumi ietver plānotās tehniskās apkopes sistēmas pārbaudi uz kuģa.
3. Īpašajos apsekojumos jo īpaši koncentrējas uz apkalpes locekļu zināšanām par drošības procedūrām un procedūrām, kas veicamas avārijas gadījumā, kā arī uz to, cik efektīvi tās tiek piemērotas, apkopi, darba metodēm, pasažieru drošību, komandtilta procedūrām un darbībām, kas saistās ar kravu un transportlīdzekļiem. Šajos apsekojumos tāpat pārbauda jūrnieku spējas saprast un vajadzības gadījumā dot rīkojumus un norādījumus, kā arī ziņot kopējā darba valodā, kas norādīta kuģa žurnālā. Pārbauda arī dokumentus, kas pierāda, ka apkalpes locekļi sekmīgi veikuši īpašas mācības, jo īpaši attiecībā uz
 - pasažieru vadību,
 - iepazīstināšanu,

- drošības mācībām personālam, kas avārijas gadījumā sniedz tiešu palīdzību pasažieriem telpās, kuras tiem ir paredzētas, un jo īpaši vecākiem cilvēkiem un invalīdiem, un
- krīzes pārvarēšanu un humānu izturēšanos.

Cita starpā īpašajā apsekojumā ietilpst izvērtējums, kas paredzēts tam, lai noskaidrotu, vai grafiku sistēmas pārmērīgi neapgrūtina personālu, jo īpaši sardzes personālu.

4. Komandas locekļu apliecības, ko izdevušas trešās valstis, atzīst vienīgi tad, ja tās atbilst I/10 normai grozītajā 1978. gada Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW konvencija).

IV PIELIKUMS

ORIENTĒJOŠI NORĀDĪJUMI, KAS PIEMĒROJAMI KVALIFICĒTIEM INSPEKTORIEM, KURI VEIC NEPLĀNOTUS APSEKOJUMUS REGULĀRA REISA LAIKĀ

(sk. 8. panta 1. punktu)

1. *Informācija par pasažieriem*

Ir jāpārlicinās, ka nav pārsniegts pasažieru skaits, kādam ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis (turpmāk "kuģis") ir apstiprināts; un informācijas reģistrēšanas sistēma attiecībā uz pasažieriem atbilst noteikumiem un tiek ievērota. Ir jānoskaidro, kā informācija par pasažieru kopējo skaitu tiek nodota kapteinim un, vajadzības gadījumā, kā pasažieri, kas veic divkāršu reisu bez izkāpšanas krastā, tiek iekļauti atpakaļejošā reisa kopējā pasažieru skaitā.

2. *Informācija par kravas novietojumu un stabilitāti*

Ir jāpārlicinās, ka ir uzstādīti un tiek lietoti droši iegrimes mēri; ka ir veikti pasākumi, lai nodrošinātu to, ka kuģis netiktu pārslogots un attiecīgā nodalījuma kravas zīme neiegrimtu; ka kravas novietojuma un stabilitātes novērtējums veikts, kā paredzēts; ka transporta līdzekļi, kas pārvadā preces, un citi kravas elementi nosvērti, kad tas ir jādara, un ka attiecīgie skaitļi nodoti kuģim, lai novērtētu kravas novietojumu un stabilitāti; ka avāriju kontroles plāni ir pastāvīgi izstādīti un ka vadošo kuģa darbinieku rīcībā ir bukleti, kur ir informācija, kas saistās ar avāriju kontroli.

3. *Drošība jūrā*

Ir jāpārlicinās par to, ka kuģis pirms atiešanas ir gatavs iziet jūrā, jo īpaši izmantojot procedūru, kas apstiprina, ka visas korpusa ūdensnecaurlaidīgās un jūras apstākļos izturīgās durvis ir noslēgtas, ka visas transportlīdzekļu klāju durvis pirms atiešanas ir noslēgtas vai paliek atvērtas ne ilgāk par laiku, kas vajadzīgs, lai aizvērtu kuģa priekšgala vizieri, kuģa pakalģala un sānu durvis, ka ir nodrošinātas indikatorlampiņas un TV uzraudzība, kas uz komandtilta rāda to stāvokli. Visas indikatorlampiņu darbības problēmas, jo īpaši attiecībā uz slēdžiem pie durvīm, ir jānoskaidro un par tām jāziņo.

4. *Drošības paziņojumi*

Kārtējie drošības paziņojumi un instrukciju plakāti, norādījumi par procedūrām, kas veicamas avārijas gadījumā, attiecīgajā valodā vai valodās. Ir jāpārlicinās, ka kārtējie drošības paziņojumi tiek veikti brauciena sākumā un tos var dzirdēt visās vietās, kur var iekļūt pasažieri, ieskaitot atklātos klājus.

5. *Ieraksti kuģa žurnālā*

Ir jāpārbauda kuģa žurnāls, lai pārlicinātos, ka tiek veikti ieraksti attiecībā uz kuģa priekšgala, kuģa pakalģala un citu ūdensnecaurlaidīgo un jūras apstākļos izturīgo durvju noslēgšanu, nodalījumu ūdensnecaurlaidīgo durvju manevriem, stūres iekārtu pārbaudēm utt. Cita starpā ir jāpārlicinās, ka ziņas attiecībā uz iegrimes mēriem, virs-ūdens borta augstumu un stabilitāti tiek reģistrētas, ir jāpārbauda arī apkalpes darba valoda.

6. *Bīstamās kravas*

Ir jāpārlicinās, vai visas bīstamās vai piesārņojošās kravas tiek transportētas saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem un jo īpaši, vai sniegta bīstamu un piesārņojošu kravu deklarācija kopā ar manifestu vai izvietojuma plānu, kas rāda to atrašanās vietu uz kuģa, vai konkrētās kravas transports ar pasažieru kuģiem ir atļauts un vai bīstamās vai piesārņojošās kravas ir pienācīgi marķētas, etiķetētas, izvietotas, nostiprinātas un nošķirtas.

Ir jāpārlicinās, ka bīstamo un piesārņojošo kravu transportlīdzekļi ir pienācīgi identificēti un nostiprināti; ka bīstamo un piesārņojošo kravu transporta gadījumā attiecīgā manifesta vai izvietojuma plāna kopija ir pieejama krastā; ka kapteinis zina par pienākumu ziņot saskaņā ar Direktīvu 93/75/EEK un ir iepazinies ar instrukcijām par procedūrām, kas veicamas avārijas gadījumā un par pirmās palīdzības pasākumiem, kas ir jāveic starpgadījumā, kas saistās ar bīstamajām kravām vai vielām, kas piesārņo jūru; ka transportlīdzekļu klāja ventilācijas sistēma darbojas be pārtraukuma, ka ventilācija tiek pastiprināta, kad darbojas transportlīdzekļu motori, ka uz komandtilta ir kāda ierīce, kas rāda, ka transportlīdzekļu klāja ventilācija darbojas.

7. *Kravas transportlīdzekļu nostiprināšana*

Ir jānoskaidro, kā transportlīdzekļi ir nostiprināti, piemēram, grupās vai ar individuālām trosēm, vai nostiprināšanas punktu skaits ir pietiekams. Transportlīdzekļu nostiprināšanas kārtība bargos laika apstākļos, kas ir iestājušies vai ir sagaidāmi. Ja ir, autobusu un motociklu nostiprināšanas metode. Kravas nostiprināšanas instrukcijas pieejamība.

8. *Transportlīdzekļu klāji*

Ir jāpārlicinās, ka īpašas kategorijas teritorijas un iebraucamās (ro-ro) kravas telpas tiek nepārtraukti patruļētas vai uzraudzītas, izmantojot TV uzraudzības sistēmu tā, ka nevar palikt nepamanīta jebkura transportlīdzekļu kustība bargos laika apstākļos un pasažieru neatļauta atrašanās šajā teritorijā; ka ugunsdrošās un iekļuves durvis ir noslēgtas un ka ir izstādīti paziņojumi, kas pasažieriem liedz atrasties u transportlīdzekļu klāja, kamēr kuģis ir jūrā.

9. *Ūdensnecaurlaidīgo durvju noslēgšana*

Ir jāpārlicinās, ka tiek ievēroti pasākumi, kas attiecībā uz nodalījumu ūdensnecaurlaidīgajām durvīm noteikti kuģa ekspluatācijas instrukcijās; ka attiecīgie manevri tiek veikti; ka no komandtilta tiek kontrolētas ūdensnecaurlaidīgās durvis, ja tas ir iespējams, veicot "lokālo" kontroli; ka ierobežotas redzamības apstākļos un visās bīstamās situācijās durvis tiek turētas noslēgtas; ka kuģa apkalpe ir instruēta, kā pareizi rīkoties ar attiecīgajām durvīm, un apzinās briesmas, ko rada nepareiza rīcība.

10. *Ugunsgrēka uzraudzība, izmantojot patruļas*

Ir jāpārlicinās, ka tiek uzturētas efektīvas patruļas tā, lai visi ugunsgrēka izcelšanās gadījumi tiktu ātri atklāti. Šai uzraudzībai ir jāaptver īpašas kategorijas teritorijas, kur nav ierīkotas ugunsgrēka signalizācijas un trauksmes sistēmas, patruļas šajās teritorijās var veikt, kā norādīts 8. punktā.

11. *Paziņojumi avārijas gadījumā*

Ir jāpārlicinās, ka to apkalpes locekļu skaits, kam ir jānodrošina palīgā pasažieriem avārijas gadījumā, ir pietiekams un ka viņi ir viegli atpazīstami un avārijas gadījumā spēj sazināties ar pasažieriem, attiecīgi ņemot vērā viena vai vairāku šādu faktoru kombināciju:

- a) valodu vai valodas, kas atbilst galvenajām to pasažieru tautībām, kuri tiek pārvadāti noteiktā maršrutā;
- b) iespējamību, ka prasme lietot elementāru angļu valodas leksiku pamatnorādījumiem var būt saziņas līdzeklis ar pasažieri, kam ir vajadzīga palīdzība, neatkarīgi no tā, vai pasažieris un apkalpes loceklis runā vienā un tajā pašā valodā vai dažādās valodās;
- c) eventuālu vajadzību ārkārtējā situācijā sazināties tādā vai citādā veidā (piemēram, izmantojot demonstrēšanu, žestus vai vēršot uzmanību uz instrukciju atrašanās vietu, pulcēšanās vietām, dzīvības glābšanas ierīcēm vai evakuēšanās ceļiem, kad mutiska saziņa praktiski nav iespējama);
- d) to, cik pilnīga bijusi pasažieru instruktāža dzimtajā valodā vai valodās;
- e) valodas, kurās var tikt pārraidīti avārijas paziņojumi ārkārtas situācijā vai manevra laikā, lai sniegtu vajadzīgos norādījumus pasažieriem un atvieglinātu apkalpes locekļu uzdevumus, palīdzot pasažieriem.

12. *Apkalpes locekļu kopīgā darba valoda*

Ir jāpārlicinās, ka ir noteikta darba valoda, lai nodrošinātu efektīvu apkalpes darbu drošības jomā, un ka šī darba valoda ir reģistrēta kuģa žurnālā.

13. *Drošības aprīkojums*

Ir jāpārlicinās, ka dzīvības glābšanas un ugunsdzēsšanas iekārtas, jo īpaši ugunsdrošās durvis, kā arī citi elementi, kas paredzēti struktūraisardzībai ugunsgrēka gadījumā, kurus var viegli inspicēt, ir labā tehniskā stāvoklī; ka pastāvīgi ir izstādīti ugunsgrēka pārvarēšanas plāni un vadošie kuģa darbinieki informācijas nolūkā ir saņēmuši bukletus, kur ir līdzvērtīga informācija; ka glābšanas vestes ir ivietotas pienācīgi un ka glābšanas vestes bērniem atrodas vietās, kas ir viegli nosakāmas; ka transportlīdzekļu izvietojums uz kuģa nekavē to pretugunsgrēka līdzekļu, pretavārijas iekārtu, saviļņojuma vārstu vadības līdzekļu utt. darbību, kuri var atrasties uz transportlīdzekļu klājiem.

14. *Navigācijas un radiosakaru aprīkojums*

Ir jāpārlicinās, ka navigācijas un radiosakaru aprīkojums, ieskaitot avārijas vietas noteikšanas radio bāku, darbojas.

15. *Papildu avārijas apgaismojums*

Ir jāpārlicinās, ka pastāv papildu avārijas apgaismojums, kad noteikumi to prasa, un ka tiek kārtots trūkumu reģistrs.

16. *Evakuācijas līdzekļi*

Ir jāpārlicinās, ka evakuācijas līdzekļi ir norādīti saskaņā ar noteikumiem, kas piemērojami, un tiek apgaismoti, izmantojot galvenos un avārijas elektrības avotus. Ir jānoskaidro, kādi pasākumi veikti, lai transporta līdzekļi neaizšķērsotu evakuācijas ceļus, ja tie šķērso vai iet caur transporta līdzekļu klājiem. Ir jāpārlicinās, ka netiek aizšķērsotas izejas, jo īpaši beznodokļu veikalos, kur tās agrāk ir bijušas aizsprostotas pārmērīga preču daudzuma dēļ.

17. *Operāciju rokasgrāmata*

Ir jāpārlicinās, ka kapteinis un katrs vadības līmeņa kuģa darbinieks ir saņēmis operāciju rokasgrāmatas eksemplāru un pārējie eksemplāri ir pieejami visiem apkalpes locekļiem; ka pastāv kontroles saraksti, kas aptver sagatavošanos izešanai jūrā un citas darbības.

18. *Mašīntelpas tīrība*

Ir jāpārlicinās, ka mašīntelpa tiek turēta tīra saskaņā ar apkopes kārtību.

19. *Atkritumu likvidēšana*

Ir jāpārlicinās, ka atkritumu apstrādes un likvidēšanas kārtība ir apmierinoša.

20. *Plānotā apkope*

Visām sabiedrībām ir pienākums paredzēt īpašus priekšrakstus attiecībā uz visu ar drošību saistīto elementu plānotu apkopi, ieskaitot kuģa priekšgala un kuģa pakaļgala durvis, sānu atveres, kā arī to noslēgšanas iekārtas, ieskaitot arī mašīnu telpas tehnisko apkopi un drošības iekārtu. Regulāri ir jāpārbauda visi attiecīgie elementi, lai nodrošinātu to, ka drošības standarti tiktu uzturēti visaugstākajā līmenī. Ir jābūt trūkumu reģistrēšanas un apstiprināšanas procedūrām, pēc kurām tiek veikts atbilstīgs remonts tā, ka kapteinis un persona, kas izraudzīta sabiedrības vadības

struktūrā krastā, būtu informēta par šiem trūkumiem un noteiktā laikā saņemtu paziņojumu, ka trūkums ir novērsts. Periodiskajās pārbaudēs attiecībā uz to, kā darbojas kuģa priekšgala iekšējo un ārējo durvju noslēgšanas iekārta, ir jāparedz indikatoru, uzraudzības iekārtu un visu to drenāžas cauruļu, kas atrodas telpā starp kuģa priekšgala vizieri un iekšējām durvīm, pārbaudes un jo īpaši noslēgšanas mehānismu un ar tiem saistītās hidrauliskās sistēmas pārbaudes.

21. Brauciena laikā

Brauciena laikā ir jāpārlicinās par to, ka nav drūzmēšanās, jo īpaši, ka sēdvietas ir pietiekamā daudzumā, un bagāža un pasažieri, kas nespēj atrast sēdvietas, neaizsprosto gaitenņus, kāpnis un avārijas izejas; ka pasažieri, pirms kuģis dodas jūrā, ir evakuēti no transportlīdzekļu klāja un ka viņiem nav iespējas tur iekļūt ātrāk kā brīdi pirms kuģa noenkurošanās.

V PIELIKUMS

KVALIFIKĀCIJAS UN NEATKARĪBAS KRITĒRIJI ATTIECĪBĀ UZ KVALIFICĒTIEM INSPEKTORIEM

(sk. 2. panta r) apakšpunktu)

1. Šīs direktīvas 6. pantā minēto īpašo apsekojumu veikšanai, dalībvalsts kompetentai iestādei jāapstiprina kvalificēts inspektors.
2. Vai nu
 - kvalificētam inspektoram vismaz vienu gadu ir jābūt strādājušam kādas dalībvalsts kompetentajā iestādē par karoga valsts inspektoru, veicot apsekošanu un sertifikāciju atbilstīgi 1974. gada SOLAS konvencijai,
 - un viņam ir jābūt:
 - a) kapteiņa apliecībai, kas ļauj komandēt kuģi ar bruto tonnāžu 1 600 t vai vairāk (sk. STCW, II nodaļas 2. noteikums), vai
 - b) galvenā mehāniķa apliecībai, kas ļauj minēto uzdevumu veikt uz kuģa, kura galvenā dzinēja jauda ir vienāda vai lielāka par 3 000 KW, (sk. STCW, III nodaļas 2. noteikums), vai
 - c) kādā dalībvalstī nokārtotam kuģu būves, inženiera mehāniķa vai inženiera eksāmenam jūrniecības jomā un vismaz piecu gadu darba pieredzei kādā no šiem amatiem,
 - kvalificētiem inspektoriem, kuriem ir a) un b) apakšpunktā minētās apliecības, jābūt vismaz piecu gadu pieredzei darbā uz jūras, attiecīgi veicot klāja vai mašīnu oficiera pienākumus;
- vai arī
 - kvalificētam inspektoram ir jābūt ar universitātes diplomu vai līdzvērtīgu dokumentu, ko izsniegusi kāda dalībvalsts, un
 - ar attiecīgu diplomu, kas iegūts kādas dalībvalsts kuģu drošības inspektoru skolā, un
 - vismaz divu gadu darba pieredzei, kas gūta, strādājot par karoga valsts inspektoru kādas dalībvalsts kompetentajā iestādē, kura amata pienākumos ietilpst apsekošana un sertifikācija atbilstīgi 1974. gada SOLAS konvencijai.
3. Kvalificētiem inspektoriem ir jāspēj mutiski un rakstiski sazināties ar jūrniekiem valodā, kura uz jūras ir visplašāk lietotā valoda.
4. Kvalificētajiem inspektoriem ir jābūt pietiekamām zināšanām par 1974. gada SOLAS konvencijas noteikumiem un šīs direktīvas attiecīgajām procedūrām.
5. Kvalificētajiem inspektoriem, kas veic īpašos apsekojumus, nedrīkst būt komerciāla interese attiecīgajā sabiedrībā, kādā citā sabiedrībā, kas nodrošina regulāru satiksmi uz attiecīgo uzņemšanas valsti vai no tās, vai attiecībā uz pārbaudei pakļautajiem ro-ro prāmjiem vai ātrgaitas pasažieru kuģiem; kvalificēti inspektori nedrīkst tikt nodarbināti vai uzņemties darbu tādu nevalstisko organizāciju vārdā, kas veic obligātos vai klasifikācijas apsekojumus vai izdod sertifikātus ro-ro prāmjiem vai ātrgaitas pasažieru kuģiem.
6. Inspektori, kas neatbilst iepriekš uzskaitītajiem kritērijiem, tāpat ir pieņemami, ja Direktīvas 95/21/EK pieņemšanas dienā kompetentā iestāde viņus nodarbinājusi tiesību aktos paredzēto apsekojumu vai pārbaužu veikšanai sakarā ar ostas valsts kontroli.