

32001L0106

22.1.2002.

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 19/17

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2001/106/EK

(2001. gada 19. decembris),

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

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽³⁾,

saskaņā ar Līguma ⁽⁴⁾ 251. pantā noteikto procedūru, ievērojot Samierināšanas komitejas 2001. gada 13. novembrī apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

- (1) Padomes Direktīvā 95/21/EK ⁽⁵⁾ ir noteikta ostas valsts kontroles sistēma kuģošanai Eiropas Kopienā, pamatojoties uz vienādām pārbaudes un aizturēšanas procedūrām.
- (2) Ir nepieciešams ņemt vērā izmaiņas Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās, un pārmaiņas Parīzes Saprašanās memoranda (SM) satvarā.
- (3) Ir saprotams, ka šajā direktīvā nekas neparedz nodot karoga valstu, tostarp atzītu organizāciju, kas darbojas karoga valstu vārdā, atbildību ostas valstīm.

⁽¹⁾ OV C 212 E 25.7.2000., 102. lpp. un OV C 154, 29.4.2001., 67. lpp.

⁽²⁾ OV C 14, 16.1.2001., 22. lpp.

⁽³⁾ OV C 22, 24.1.2001., 19. lpp.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta 2000. gada 30. novembra atzinums (OV C 228, 13.8.2001., 133. lpp.), 2001. gada 26. februāra Padomes kopējā nostāja (OV C 101, 30.3.2001., 15. lpp.) un 2001. gada 16. maija Eiropas Parlamenta lēmums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts). Eiropas Parlamenta 2001. gada 24. oktobra lēmums un Padomes 2001. gada 6. decembra lēmums.

⁽⁵⁾ OV L 157, 7.7.1995., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 1999/97/EK (OV L 331, 23.12.1999., 67. lpp.).

(4) Daži kuģi rada skaidri redzamu risku kuģošanas drošībai un jūras videi to sliktā stāvokļa, karoga un vēstures dēļ; tostarp jo īpaši kuģi, kuri peld ar tādas valsts karogu, ko apraksta kā "ļoti liela riska" vai "liela riska" melnajā sarakstā, kurš publicēts SM gada pārskatā. Tādēļ tiem būtu jāaizliedz iebraukt Kopienas ostās, ja vien nevar parādīt, ka Kopienas ūdeņos tos var ekspluatēt droši. Ir jānosaka pamatnostādnes, kurās būtu izklāstītas procedūras, kas piemērojamas šāda iebraukšanas aizlieguma ieviešanas un aizlieguma atcelšanas gadījumā. Pārredzamības nolūkā būtu jādara zināms atklātībai to kuģu saraksts, kuriem ir aizliegta iebraukšana Kopienas ostās.

(5) Kuģi ar lielu atlasas koeficientu rada īpaši nopietnu nelaiemes gadījumu vai piesārņojuma risku, attaisnojot biežas pārbaudes nepieciešamību Kopienas piestāšanas ostās.

(6) Arī tās kuģu kategorijas, kas uzskaitītas Direktīvas 95/21/EK V pielikumā, rada ievērojamas nelaiemes gadījumu vai piesārņojuma briesmas, sasniedzot noteiktu vecumu. Pārbaudes iestāžu lielā diskrecionārā vara attiecībā uz to, vai atlasīt šādus kuģus pastiprinātai pārbaudei, neļauj panākt vienādu praksi Kopienā. Tādēļ ir nepieciešams padarīt šo kuģu pārbaudi obligātu. Jo īpaši, ņemot vērā liela piesārņojuma risku, ko rada naftas tankkuģi, un ievērojot to, ka vairums trūkumu, kuru rezultātā kuģus aiztur, attiecas uz kuģiem, kas vecāki par 15 gadiem, pastiprinātas pārbaudes režīms būtu jāpiemēro naftas tankkuģiem no 15 gadu vecuma.

(7) Pastiprinātas pārbaudes saturs, kam ir noteiktas pamatnostādnes, var ievērojami atšķirties pēc pārbaudes iestādes ieskatiem. Lai panāktu vienādu praksi Kopienā, šīs pamatnostādnes tādēļ būtu jāpadara obligātas. Tomēr būtu jāparedz izņēmums, ja šādu kuģu pārbaudi, jo īpaši ņemot vērā kuģa kravas tanku stāvokli vai darbības ierobežojumus saistībā ar iekraušanas vai izkraušanas darbībām, nav iespējams izdarīt, vai tā radītu pārmērīgu risku kuģa, tā komandas vai inspektora drošībai, vai ostas teritorijas drošībai.

(8) Dalībvalstīm būtu jāpiešķir tiesības efektīvi rīkot obligātas pārbaudes, lai panāktu vislielāko pievienoto vērtību no pastiprināta pārbaudes režīma, ņemot vērā dažādus darbības apstākļus un izmantojot sadarbību starp ostām un dalībvalstīm, vienlaicīgi ievērojot vispārējus kvantitatīvus pārbaudes mērķus.

- (9) Kvalificētu inspektoru pieņemšanai darbā un izglītībai ir nepieciešams zināms laiks, dalībvalstīm būtu jāļauj veidot savu pārbaudes dienestu pakāpeniski; ņemot vērā Roterdamas ostas īpatnības, jo īpaši tās apgrozījumu, būtu jāparedz iespēja mazliet pagarināt termiņu inspektoru pieņemšanai darbā un izglītībai šai ostai.
- (10) Kuģa struktūras bojājumi var palielināt nelaimes gadījuma risku jūrā. Ja kuģis pārvadā naftas lejamkravu, šādi nelaimes gadījumi var izraisīt postošas sekas videi. Pārbaudes iestādei būtu jāveic kuģa pieejamo daļu vizuāla apskate, lai noteiktu jebkādu nopietnu koroziju un veiktu nepieciešamos turpmākus pasākumus, jo īpaši vis-a-vis klasificēšanas sabiedrībām, kas atbild par kuģu strukturālo kvalitāti.
- (11) Pastiprināta pārbaude, pamatojoties uz noteiktu kuģa aspektu obligātu pārbaudīšanu, aizņem ievērojamu laiku un organizāciju. Būtu jāatvieglo pārbaudes sagatavošanas uzdevums, kas savukārt uzlabos tās efektivitāti. Tālab jebkāda kuģa, kas ienāk Kopienas ostā, kapteinim vai operatoram būtu jāsniedz noteikta informācija par darbību.
- (12) Ostas valsts kontroles pieaugošā nozīme cīņā pret nestandarta praksi rada inspektoru uzdevumu vispārēju pieaugumu. Tādēļ jo īpaši būtu jāveic pasākumi, lai izvairītos no liekām pārbaudēm un uzlabotu informāciju, kas pieejama inspektoriem, attiecībā uz pārbaudēm, kas veiktas iepriekšējās ostās. Tādēļ pārbaudes ziņojumā, ko inspektors sastāda, pabeidzot pārbaudi, sīkāku pārbaudi vai pastiprinātu pārbaudi, būtu jānorāda, kuras kuģa daļas jau ir pārbaudītas; inspektors nākamajā pietāšanas ostā līdz ar to vajadzības gadījumā varēs pieņemt lēmumu nepārbaudīt kādu kuģa daļu, ja iepriekšējā pārbaudē nav atklāts neviens trūkums.
- (13) Kuģu ierīču jomā ir panākti būtiski tehnoloģijas sasniegumi, kas ļauj ierakstīt brauciena datus (ar brauciena datu ieraksta ierīces (VDR sistēmas) jeb "melnās kastes" palīdzību), lai atvieglotu izmeklēšanu pēc nelaimes gadījuma. Ņemot vērā šādas iekārtas nozīmi saistībā ar kuģošanas drošību un papildus pasākumiem, ko šajā sakarā veic SJO, pēc laika posma, kas ir līdz pieciem gadiem pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, tā būtu jānosaka kā obligāta preču kuģiem, kas ir būvēti līdz 2002. gada 1. jūlijam un kas piestāj Kopienas ostās, un tādā gadījumā kuģis būtu jāaiztur, ja tam tādas nebūtu, vai tā būtu bojāta.
- (14) Pārbaudītā kuģa karoga valsts administrācijai vai attiecīgajai klasificēšanas sabiedrībai būtu jāpaziņo pārbaudes rezultāts, lai nodrošinātu efektīvāku kuģa stāvokļa uzlabošanās vai pasliktināšanās kontroli, lai veiktu nepieciešamos aizsargājošos pasākumus, kamēr vēl ir laiks.
- (15) Nejauša piesārņošana ar naftu var izraisīt ievērojamus postījumus attiecīgā reģiona videi un saimniecībai. Tādēļ ir nepieciešams pārbaudīt, vai naftas tankkuģiem, kas piestāj Eiropas Kopienas ostās, ir pietiekams nodrošinājums pret šādu risku.
- (16) Informācijas pārredzamība saistībā ar pārbaudītajiem un aizturētajiem kuģiem ir svarīgs elements jebkurā politikā, kuras nolūks ir atturēt no tādu kuģu izmantošanas, kuri neatbilst drošības standartiem. Šajā sakarā ir nepieciešams publicētās informācijas sarakstā iekļaut kuģa fraktētāja identitāti. Sabiedrībai būtu arī jāsniedz pilnīgāka un skaidrāka informācija par pārbaudēm un aizturēšanām, kas veiktas Kopienas ostās. Tas jo īpaši attiecas uz informāciju par pastiprinātajām pārbaudēm, ko uz kuģiem veic gan ostas valsts iestādes, gan klasificēšanas sabiedrības, un izskaidrojumu par attiecīgo ostas valsts iestāžu vai klasificēšanas sabiedrību veiktajiem pasākumiem pēc aizturēšanas ordera izdošanas saskaņā ar direktīvu.
- (17) Ir būtiski kontrolēt direktīvas piemērošanu, lai izvairītos no riska, ka Eiropas Kopienas ostu un reģionu starpā atšķiras drošības līmeņi un veidojas konkurences izkropļojumi. Tādēļ Komisijai būtu jāsniedz sīkāka informācija, jo īpaši par kuģu kustību ostās, lai varētu veikt sīku pārbaudi apstākļiem, kādos piemēro direktīvu. Šādu informāciju vajadzētu sniegt Komisijai pietiekami bieži, lai ļautu tai ātrāk iejaukties, kad direktīvas piemērošanā atklāj novirzes.
- (18) Direktīvas 95/21/EK izpildei nepieciešamos pasākumus vajadzētu pieņemt saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto izpildes pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Ar šo Direktīvu 95/21/EK groza šādi.

1) Nosaukumu aizstāj ar šādu nosaukumu:

"Padomes Direktīva 95/21/EK (1995. gada 19. jūnijs) par ostas valsts kontroli kuģošanai".

2) Ar šo aizstāj 2. panta 1. un 2. punktu:

"1. "Konvencijas" ir:

— 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas zīmi (LL 66),

— 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 74),

— 1973. gada Starptautiskā konvencija par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu un tai 1978. gadā pievienotais protokols (Marpol 73/78),

— 1978. Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW 78),

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

- 1972. gada Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (Colreg 72),
- 1969. gada Starptautiskā kuģu tilpības noteikšanas konvencija (ITC 69),
- 1976. gada Konvencija par minimāliem standartiem, kas ievērojami uz tirdzniecības kuģiem (SDO Nr. 147),
- 1992. gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem (CLC 92),

līdz ar šo konvenciju protokoliem un grozījumiem un dažādiem juridiski saistošiem kodeksiem, kas ir spēkā 2001. gada 19. decembrī.

2. "SM" ir Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli, kas parakstīts Parīzē 1982. gada 26. janvārī, tādā variantā, kādā tas ir 2001. gada 19. decembrī."

3) Direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu pantu:

"4. pants

Iestāde, kas veic pārbaudi

Dalībvalstīs kuģu pārbaudei darbojas attiecīgas valsts jūras lietu administrācijas ar vajadzīgo darbinieku, jo īpaši kvalificētu inspektoru, skaitu, šeit turpmāk "kompetentas iestādes", un dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka to kompetentās iestādes izpilda savus pienākumus, kā noteikts šajā direktīvā."

4) Ar šādiem punktiem aizstāj 5. panta 1., 2. un 3. punktu:

"1. Kopējais kuģu pārbaudžu skaits, kas minēts 2. punktā un 7. pantā un kas jāizdara katras dalībvalsts kompetentai iestādei, atbilst vismaz 25 % no vidējā atsevišķu kuģu skaita, kuri ienākuši tās ostās, ko aprēķina, pamatojoties uz trim iepriekšējiem kalendārajiem gadiem, par kuriem ir pieejama statistika.

2. a) Kompetentā iestāde, ievērojot 7.a panta noteikumus, nodrošina, ka pārbaudi saskaņā ar 6. pantu veic jebkuram kuģim, kas nav pakļauts pastiprinātai pārbaudei, ar atlases koeficientu, kas lielāks nekā 50 *Sirenac* informācijas sistēmā, ar noteikumu, ka kopš pēdējās pārbaudes, kura veikta SM reģiona ostā, ir pagājis vismaz viens mēnesis;

b) atlasot pārbaudei citus kuģus, kompetentās iestādes nosaka šādu prioritāro secību:

- pirmie kuģi, kurus atlasa pārbaudei, ir tie, kas uzskaitīti I pielikuma I daļā neatkarīgi no to atlases koeficienta,

- kuģus, kuri uzskaitīti I pielikuma II daļā, atlasa dilstošā secībā atkarībā no prioritārās secības, ko veido to atlases koeficienti, kā minēts *Sirenac* informācijas sistēmā.

3. Dalībvalstis atturas pārbaudīt kuģus, kurus pēdējos sešos mēnešos jau pārbaudījusi kāda cita dalībvalsts, ar nosacījumu, ka:

- kuģis nav minēts I pielikumā,
- pēdējā pārbaudē nav atklāti trūkumi,
- pārbaudes veikšanai nav pamatota iemesla,
- uz kuģi neattiecas 2. punkta a) apakšpunkts."

5) Direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu pantu:

"7. pants

Dažu kuģu obligāta pastiprināta pārbaude

1. Kuģim, kas iekļauts vienā no kategorijām V pielikuma A iedaļā, piemēro pastiprinātu pārbaudi 12 mēnešus pēc iepriekšējās pastiprinātās pārbaudes, kura veikta kādas no valstīm, kuras parakstījušas SM, ostā.

2. Ja šādu kuģi izvēlas pārbaudei saskaņā ar 5. panta 2. punkta b) apakšpunktu, veic pastiprinātu pārbaudi. Tomēr pārbaudi saskaņā ar 6. pantu drīkst veikt laikposmā starp divām pastiprinātām pārbaudēm.

3. a) Kuģa, uz ko attiecas 1. punkts, operators vai kapteinis sniedz visu informāciju, kura uzskaitīta V pielikuma B iedaļā, katras ostas, kuru apmeklē pēc 12 mēnešu laikposma kopš pēdējās pastiprinātās pārbaudes, dalībvalsts kompetentai iestādei. Šo informāciju sniedz vismaz trīs dienas pirms paredzamā ierašanās brīža ostā vai pirms iepriekšējās ostas atstāšanas, ja paredzams, ka brauciens būs īsāks nekā trīs dienas;

b) jebkurš kuģis, kas neatbilst a) apakšpunktam, ir pakļauts pastiprinātai pārbaudei galamērķa ostā.

4. Dalībvalstis, ievērojot 7.a pantu, nodrošina to, ka kuģim, uz kuru attiecas 3. punkts un kura atlases koeficients ir 7 vai lielāks, veic pastiprinātu pārbaudi pirmajā ostā, kuru tas apmeklē pēc 12 mēnešu laikposma kopš pēdējās pastiprinātās pārbaudes.

Gadījumos, kad dalībvalstis nespēj palielināt jaudu laika ziņā, lai veiktu nepieciešamās papildu pārbaudes, jo īpaši dēļ problēmām saistībā ar inspektoru darbā pieņemšanu un izglītību, tām atļauj pakāpeniski veidot savu pārbaudes dienestu līdz 2003. gada 1. janvārim. Roterdamas ostai šo laika posmu drīkst pagarināt par sešiem mēnešiem. Komisija par jebkādu šādu pagarinājumu paziņo dalībvalstīm un Eiropas Parlamentam.

5. Pastiprinātu pārbaudi veic saskaņā ar V pielikuma C iedaļu.

6. Ja pastāv risks, ka SM grozījumi vai grozījumu projekts varētu vājināt saistību jomu pastiprinātai pārbaudei saskaņā ar šo pantu, Komisija tūlīt iesniedz komitejai, kura izveidota ar 18. pantu, pasākumu projektu nolūkā no jauna ieviest atlaes koeficientus, kas atbilst šīs direktīvas mērķiem.”

6) Iekļauj šādu 7.a pantu:

“7.a pants

Procedūra gadījumos, kad dažus kuģus nevar pārbaudīt

1. Gadījumos, kad ekspluatācijas apstākļu dēļ dalībvalsts nespēj veikt pārbaudi kuģim ar atlaes koeficientu, kas lielāks nekā 50, kā minēts 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā, vai obligātu pastiprinātu pārbaudi, kā minēts 7. panta 4. punktā, dalībvalsts tūlīt paziņo Sirenac sistēmai, ka šāda pārbaude nav notikusi.

2. Par šādiem gadījumiem katrus sešus mēnešus paziņo Komisijai, norādot iemeslus, kādēļ attiecīgie kuģi nav pārbaudīti.

3. Katru kalendāro gadu šādas neveiktas pārbaudes nepārsniedz 5 % no gada vidējā atsevišķo kuģu, kas atbilst kritērijiem attiecībā uz 1. punktā minētajām pārbaudēm un kas piestāj dalībvalsts ostās, skaita, kuru aprēķina, pamatojoties uz trim iepriekšējiem kalendārajiem gadiem, par ko pieejama statistika.

4. Kuģi, kas minēti 1. punktā, ir attiecīgi pakļauti pārbaudei, kā noteikts 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā, vai obligātai pastiprinātai pārbaudei, kā minēts 7. panta 4. punktā, nākamajā piestāšanās ostā Kopienā. 5. Līdz 2008. gada 22. jūlijam 5 % ciparu, kas minēts 3. punktā, groza, pamatojoties uz Komisijas vērtējumu, ja to uzskata par vajadzīgu, saskaņā ar 19. pantā noteikto procedūru.”

7) Iekļauj šādu 7.b pantu:

“7.b pants

Iebraukšanas aizlieguma pasākumi attiecībā uz noteiktiem kuģiem

1. Dalībvalsts nodrošina to, ka kuģim, kas pieder vienai no XI pielikuma A iedaļas kategorijām, aizliedz iebraukšanu savās ostās, izņemot situācijas, kuras aprakstītas 11. panta 6. punktā, ja kuģis

vai nu

— kuģo ar tādas valsts karogu, kas iekļauta melnajā sarakstā, kurš publicēts Parīzes SM gada pārskatā, un

— ir ticis aizturēts vairāk nekā divas reizes iepriekšējos 24 mēnešos valsts, kas parakstījusi Parīzes SM, ostā,

vai

— kuģo ar tādas valsts karogu, ko apraksta kā “ļoti liela riska” vai “liela riska” melnajā sarakstā, kurš publicēts Parīzes SM gada pārskatā, un

— ir ticis aizturēts vairāk nekā divas reizes iepriekšējos 36 mēnešos valsts, kas parakstījusi Parīzes SM, ostā.

Iebraukšanas aizliegums stājas spēkā tūlīt pēc tam, kad kuģim ir atļauts atstāt ostu, kurā tas bijis aizturēts attiecīgi otro vai trešo reizi.

2. Šā panta 1. punkta nolūkā dalībvalstis izpilda procedūras, kas noteiktas XI pielikuma B iedaļā.

3. Komisija reizi sešos mēnešos publicē informāciju par kuģiem, kam ir aizliegts iebraukt Kopienas ostās, piemērojot šo pantu.”;

8) Direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“8. pants

Pārbaudes ziņojumi kuģu kapteiņiem

Pabeidzot pārbaudi, sīkaku pārbaudi vai pastiprinātu pārbaudi, inspektors sastāda ziņojumu saskaņā ar IX pielikumu. Pārbaudes ziņojuma kopiju izsniedz kuģa kapteinim.”

9) Direktīvas 9. pantā:

a) 1. punktu aizstāj ar šo:

“1. Kompetentā iestāde seko, lai 5.panta 2.punktā un 7. pantā minēto pārbaužu laikā apstiprinājušies vai atklāti trūkumi tiktu novērsti saskaņā ar konvencijām.”;

b) minētā panta 3. punktu aizstāj ar šo:

“3. Pieņemot profesionālu lēmumu par to, vai kuģi jāaiztur, inspektors piemēro VI pielikuma kritērijus. Šajā sakarā kuģi aiztur, ja tam nav darbības kārtībā esošas brauciena datu ieraksta sistēmas, ja tās izmantošana ir obligāta saskaņā ar XII pielikumu. Ja šo trūkumu nevar uzreiz novērst aizturēšanas ostā, kom-

petenta iestāde var ļaut kuģim turpināt ceļu līdz tuvākajai piemērotajai ostai, kur to var uzreiz novērst, vai pieprasīt, lai šo trūkumu novērstu vēlākais 30 dienās. Šajā nolūkā piemēro 11. pantā noteikto procedūru.”;

c) 5. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“5. Ja pēc 5. panta 2. punktā un 7. pantā minētajām pārbaudēm ir secināts, ka nepieciešama aizturēšana, tad kompetentā iestāde par visiem apstākļiem, kuros atzīts par vajadzīgu iejaukties, tūlīt rakstiski informē tās valsts administrāciju, kuras karogu kuģim ir tiesības lietot (šeit turpmāk “karoga iestāde”), vai, ja tas nav iespējams, konsulu vai, ja viņa nav, tuvāko valsts diplomātisko pārstāvi. Turklāt vajadzības gadījumā par minētajiem apstākļiem saskaņā ar starptautiskām konvencijām ziņo arī attiecīgiem inspektoriem vai atzītajām organizācijām, kas atbild par klases sertifikātu vai sertifikātu izdošanu karoga valsts vārdā.”

10) Direktīvas 10. panta 1. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“1. Kuģa īpašniekam vai operatoram, vai viņu pārstāvim attiecīgā dalībvalstī ir tiesības apstrīdēt kompetentās iestādes lēmumu par aizturēšanu vai iebraukšanas aizliegumu. Lēmuma apstrīdēšana aizturēšanu vai iebraukšanas aizliegumu neaptur.”

11) Direktīvas 14. panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“2. Dalībvalstis uztur spēkā noteikumus, kas nodrošina informācijas apmaiņu un sadarbību starp to kompetento iestādī un visu citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm, un uztur darba sakarus starp to kompetento iestādī, Komisiju un *Sirenac* informācijas sistēmu, kas izveidota Senmalo (Francija).

Lai veiktu pārbaudes, kas minētas 5. panta 2. punktā un 7. pantā, inspektori izmanto publiskās un privātās datubāzes, kuras ir saistītas ar kuģu pārbaudēm un pieejamas Equasis informācijas sistēmā.”;

12) Direktīvas 15. panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“2. Informācija, kas uzskaitīta VIII pielikuma I un II daļā, un informācija par Direktīvas 94/57/EK 15. panta 3. punktā minētās klases izmaiņām, apturēšanu un atņemšanu ir pieejama *Sirenac* sistēmā. To padara publiski pieejamu Equasis informācijas sistēmā iespējami drīz pēc tam, kad ir pabeigta pārbaude vai atcelts lēmums par aizturēšanu.”

13) Direktīvas 15. pantu papildina ar šādu punktu:

“5. Šā panta noteikumi neietekmē valstu tiesību aktus par atbildību.”

14) Direktīvas 16. pantā iekļauj šādu punktu:

“2.a Ja kuģi aiztur trūkumu dēļ vai tādēļ, ka tam nav derīgu sertifikātu, kā noteikts 9. pantā un VI pielikumā,

visas izmaksas saistībā ar aizturēšanu ostā sedz kuģa īpašnieks vai operators.”

15) Ar šādiem pantiem aizstāj 17. un 18. pantu:

“17. pants

Dati, kas jāsniedz, lai uzraudzītu direktīvas īstenošanu

Dalībvalstis sniedz Komisijai informāciju, kas uzskaitīta X pielikumā, ar starplaikiem, kuri norādīti minētajā pielikumā.

18. pants

Regulatīvā komiteja

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

2. Ja atsaucas uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.”

16) Direktīvas 19. pantā pirmo frāzi un a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“Šo direktīvu var, nepaplašinot tās jomu, grozīt saskaņā ar 18. panta 2. punktā noteikto procedūru, lai

a) pielāgotu 5. pantā minētos pienākumus, izņemot 25 % ciparu, kas minēts tā 1. punktā, 6., 7., 7.a, 7.b, 8., 15. un 17. pantā un pielikumos, uz kuriem attiecas šie panti, pamatojoties uz pieredzi, kas gūta, īstenojot šo direktīvu, un ņemot vērā Parīzes SM virzību.”

17) Iekļauj šādu 19.a pantu:

“19.a pants

Sankcijas

Dalībvalstis nosaka sankciju sistēmu par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus pasākumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu minēto sankciju piemērošanu. Tā paredzētas sankcijas ir efektīvas, samērīgas un preventīvas.”

18) Ar šādu punktu papildina 20. pantu:

“4. Turklāt Komisija regulāri informē Eiropas Parlamentu un Padomi par to, kā noris direktīvas īstenošana dalībvalstīs.”

19) I pielikuma II daļu aizstāj ar šīs direktīvas I pielikuma tekstu.

20) II pielikumā:

a) 10. pozīciju aizstāj ar šādām pozīcijām:

“10) Apkalpes drošas komplektēšanas minimālo prasību dokuments;

10.a Sertifikāti, kas izsniegti saskaņā ar STCW konvenciju.”;

b) pievieno šādu 35. pozīciju:

“35) Apliecinātais dokuments par apdrošināšanu vai jebkādu citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma izraisītiem zaudējumiem (1992. gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem).”

21) III pielikuma 1. pozīcijā vārdus “II-8 un II-11” aizstāj ar vārdiem “un II-8”.

22) Direktīvas V pielikumu aizstāj ar tekstu šīs direktīvas II pielikumā.

23) Šādus grozījumus izdara VI pielikumā:

a) 2. pozīcijai pievieno šādu (“Galveno kritēriju piemērošana”):

“14) Sniedz maksimālu informāciju, ja notiek nelaimes gadījums.”

b) 3.1. pozīcijā vārdus “Nav derīgu sertifikātu” aizstāj ar vārdiem “Nav derīgu sertifikātu un dokumentu”;

c) 3.2. pozīciju papildina ar šādiem punktiem:

“15) Nespēja īstenot paplašināto apsekošanas programmu saskaņā ar SOLAS 74 XI nodaļas 2. noteikumu.

16) Ja nav vai nedarbojas VDR, ja tās lietošana ir obligāta.”;

d) 3.6. pozīciju papildina ar šo punktu:

“5. Nav apsekošanas ziņojuma, vai tas neatbilst Marpol konvencijas 13.G noteikuma 3. panta b) punktam.”

24) Direktīvas VIII pielikumu aizstāj ar tekstu šīs direktīvas III pielikumā.

25) Pievieno IX, X, XI un XII pielikumus, kuru teksts ir šīs direktīvas IV pielikumā.

2. pants

1. Ne vēlāk kā 2003. gada 22. jūlijā dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Par to tās tūlīt informē Komisiju.

2. Kad dalībvalstis pieņem šos aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka metodes, kā izdarīt šādas atsauces.

3. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus tos savus tiesību aktus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Komisija pārskata šīs direktīvas īstenošanu ne vēlāk kā 2006. gada 22. jūlijā. Pārskatīšanas gaitā *inter alia* pārbauda ostas valsts kontroles inspektoru skaitu katrā dalībvalstī un veikto pārbauci, tostarp obligāto pastiprināto pārbauci, skaitu. Komisija paziņo par pārskata secinājumiem Eiropas Parlamentam un Padomei un, pamatojoties uz pārskatu, nosaka, vai ir nepieciešams ierosināt grozīt direktīvu vai turpmākus tiesību aktus šajā jomā.

4. pants

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

5. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2001. gada 19. decembrī

Eiropas Parlamenta vārdā —

priekšsēdētājs

N. FONTAINE

Padomes vārdā —

priekšsēdētājs

A. NEYTS-UYTTEBROECK

I PIELIKUMS

"II. Vispārējais atlases koeficients

Šādi kuģi tiek pārbaudīti pirmkārt:

1. Kuģi, kas kādas dalībvalsts ostā ie brauc pirmo reizi vai kas tajā nav ie braukuši 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 izveides 1993. gada 1. janvārī.
2. Kuģi, kurus pēdējos sešos mēnešos nav pārbaudījusi neviena dalībvalsts.
3. Kuģi, kuru obligātus sertifikātus par kuģa konstrukciju un aprīkojumu, kas izdotas saskaņā ar konvencijām, un klasifikācijas sertifikātus izdevušas organizācijas, kuras nav atzītas atbilstīgi Padomes Direktīvai 94/57/EK.
4. Kuģi, kuri kuģo ar tādas valsts karogu, kas iekļauta melnajā sarakstā, kurš publicēts Parīzes SM gada ziņojumā.
5. Kuģi, kuriem ļauts izbraukt no kādas dalībvalsts ostas ar konkrētiem nosacījumiem, piemēram:
 - a) trūkumi jānovērš pirms izbraukšanas;
 - b) trūkumi jānovērš nākamajā piestāšanās ostā;
 - c) trūkumi jānovērš 14 dienu laikā;
 - d) trūkumi, kuru novēršanai paredz citus nosacījumus.Ja uz kuģa veikti korektīvi pasākumi un visi trūkumi ir novērsti, tad to ņem vērā.
6. Kuģi, kuriem reģistrēti trūkumi kādas iepriekšējas pārbaudes gaitā, atkarībā no trūkumu skaita.
7. Kuģi, kas tikuši aizturēti iepriekšējā ostā.
8. Kuģi, kas izmanto tādas valsts karogu, kura nav ratificējusi visas attiecīgās starptautiskās konvencijas, kas minētas šīs direktīvas 2. pantā.
9. Kuģi, kam klases sertifikātus izdevusi klasificēšanas sabiedrība, kuru trūkumu koeficients pārsniedz vidējo koeficientu.
10. Kuģi, kas pieder kategorijām, kuras minētas V pielikuma A daļā.
11. Kuģi, kas vecāki par 13 gadiem.

Lemjot par secību, kādā pārbaudīt iepriekš uzskaitītos kuģus, kompetentā iestāde ņem vērā vispārējo atlases koeficientu, ko norāda *Sirenac* informācijas sistēma, saskaņā ar Parīzes SM I pielikuma 1. iedaļu. Lielāks atlases koeficients liecina par lielāku prioritāti. Atlases koeficients ir summa, kurā saskaita piemēroto atlases koeficientu vērtības, kas definētas Parīzes SM. Šīs daļas 5., 6. un 7. pozīcija attiecas tikai uz tām pārbaudēm, kuras veiktas pēdējos 12 mēnešos. Vispārējais atlases koeficients nedrīkst būt mazāks par summu, ko veido vērtības, kādas noteiktas attiecībā uz 3., 4., 8., 9., 10., un 11. pozīciju.

Tomēr 7.4. panta nolūkā vispārējam atlases koeficientam neņem vērā 10. pozīciju."

II PIELIKUMS

"V PIELIKUMS

A. KUĢU KATEGORIJAS, KO PĀRBAUDA PASTIPRINĀTI (skat. 7. panta 1. punktu)

- 1) Gāzu un ķīmisku vielu tankkuģi, kas ir vecāki par 10 gadiem, skaitot no uzbūvēšanas dienas, kura norādīta kuģa drošības sertifikātos.
- 2) Beramkravu kuģi, kas ir vecāki par 12 gadiem, skaitot no uzbūvēšanas dienas, kura norādīta kuģa drošības sertifikātos.
- 3) Naftas tankkuģi ar bruto tilpību, kas lielāka nekā 3 000 bruto tilpības vienības, un vecāki par 15 gadiem, skaitot no uzbūvēšanas dienas, kura norādīta kuģa drošības sertifikātos.
- 4) Pasažieru kuģi, kas vecāki par 15 gadiem, izņemot pasažieru kuģus, kas minēti Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīvas 1999/35/EK par obligāto apsekojumu sistēmu regulāras satiksmes ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu drošai izmantošanai ⁽¹⁾ 2. panta a) un b) apakšpunktā.

B. INFORMĀCIJA, KAS JĀPAZIŅO KOMPETENTAI IESTĀDEI (kā minēts 7. panta 3. punkta a) apakšpunktā)

- A) vārds,
- B) karogs,
- C) SJO identifikācijas numurs, ja tāds ir,
- D) pilna kravesība,
- E) kuģa uzbūvēšanas diena, kas norādīta kuģa drošības sertifikātos,
- F) tankkuģiem:
 - F.a) konfigurācija: viens korpuss, viens korpuss ar izolētā balasta tanku, dubults korpuss,
 - F.b) kravas un balasta tanku stāvoklis: pilni, tukši, inerti,
 - F.c) kravas apjoms un raksturs,
- G) paredzamais ierašanās laiks galamērķa ostā vai loču stacijā atbilstoši kompetentas iestādes prasībām,
- H) plānotais piestāšanās ilgums,
- I) plānotās darbības galamērķa ostā (iekraušana, izkraušana, citi),
- J) plānotie tiesību aktos paredzētie apsekojumi un galvenā tehniskā apkope un remonts, kas jāveic, uzturoties galamērķa ostā.

C. PROCEDŪRAS SAISTĪBĀ AR DAŽU KATEGORIJU KUĢU PASTIPRINĀTU PĀRBAUDI (skat. 7. panta 5. punktu)

Ievērojot to praktisko iespējamību vai jebkādus ierobežojumus attiecībā uz cilvēku, kuģa vai ostas drošību, vismaz pastiprinātā pārbaudē ir jāiekļauj šādi jautājumi. Inspektoriem jāapzinās, ka pārbaudes, kas tieši ietekmē kuģa operācijas, piemēram kraušanu, varētu apdraudēt šo operāciju drošu veikšanu, ja pārbaudes veic šo operāciju laikā.

⁽¹⁾ OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.

1. VISI Kuģi (A iedaļas kategorijas)

- elektrības padeves pārtraukumi un ārkārtas ģenerators ieslēgšanās,
- avārijas apgaismojuma pārbaude,
- avārijas ugunsdzēsības sūkņa darbība, ugunsdzēsības maģistrālei pievienojot divas šļūtenes,
- nosēdtilpnes sūkņu darbība,
- ūdensnecauraidīgu durvju aizvēršanās,
- vienas glābšanas laivas nolaišana ūdenī,
- avārijas apstādināšanas tālvadības izmēģinājums, piemēram, attiecībā uz katlu agregātiem, ventilāciju un degvielas sūkņiem,
- stūrēšanas iekārtu izmēģinājumi, tostarp stūrēšanas palīgiekārtu izmēģinājumi,
- radioiekārtu avārijas strāvas avotu pārbaude,
- mašīntelpas separatora pārbaude un, ja iespējams, izmēģinājums.

2. GĀZU UN ĶĪMISKU VIELU TANKKUĢI

Gāzu un ķīmisku vielu tankkuģus pastiprinātajā pārbaudē papildus 1. iedaļā uzskaitītajam pārbauda arī šādus elementus:

- kravas tanku uzraudzīšanas un drošības iekārtas, kas saistītas ar temperatūru, spiedienu un noplūdi,
- skābekļa analīzes iekārtas un eksplozimetru iekārtas, tostarp to kalibrāciju. Ķīmisko vielu detektoriekārtu pieejamību (silfons) ar pietiekamu skaitu gāzes detektorcauruļu konkrētai kravai,
- vai telpu rezerves izejas nodrošina pietiekamu elpošanas un redzes aizsardzību katrai personai uz kuģa (ja tas prasīts attiecībā uz produktiem, kas uzskaitīti Starptautiskajā piemērotības sertifikātā, Sertifikātā par piemērotību bīstamu ķīmisku vielu masas pārvadāšanai vai Sertifikātā par piemērotību sašķidrinātu gāzu masas pārvadāšanai),
- vai pārvadātais produkts ir iekļauts Starptautiskajā piemērotības sertifikātā, Sertifikātā par piemērotību bīstamu ķīmisku vielu masas pārvadāšanai vai Sertifikātā par piemērotību sašķidrinātu gāzu masas pārvadāšanai,
- uz klāja fiksētās ugunsdzēsības iekārtas, kas, atkarībā no pārvadātā produkta, darbojas ar putām, sausām ķīmiskām vielām vai citādi.

3. BERAMKRAVU KUĢI

Papildus 1. iedaļā uzskaitītajam, pastiprināti pārbaudot beramkravu kuģus, jāpārbauda arī šādi elementi:

- uz klāja izvietoto iekārtu nostiprināšanas detaļu iespējama korozija,
- lūku vāku iespējama deformācija un/vai korozija,
- iespējamais plaisas vai lokāla korozija starpsienās,
- piekļuve kravas tilpnēm,
- pārbaude, vai uz kuģa atrodas šādi dokumenti, to pārskatīšana un apliecinājums, ka tos ir apstiprinājusi karoga valsts vai klasificēšanas sabiedrība:

- 1) ziņojumi par strukturāliem apsekojumiem;
- 2) ziņojumi par stāvokļa novērtējumu;
- 3) ziņojumi par biezuma mērījumiem;
- 4) apraksta dokuments, kas minēts SJO rezolūcijā A.744(18).

4. NAFTAS TANKKUĢI

Papildus 1. iedaļā uzskaitītajam, pastiprināti pārbaudot naftas tankkuģus, jāpārbauda arī šādi elementi:

- ugunsdzēsšanas putu fiksētā sistēma uz klāja,
- ugunsdrošības iekārtas kopumā,
- ugunsdrošības aizbīdņu pārbaude mašīntelpā, sūkņu telpā un dzīvojamā daļā,
- inertās gāzes spiediena un tās skābekļa satura kontrole,
- balasta tanki: jāpārbauda vismaz viens balasta tanks kravas telpās vispirms no tanka lūkas/piekļuves vietas no klāja, un tajā jāieiet, ja inspektors konstatē skaidru pamatojumu turpmākai pārbaudei,
- pārbaude, vai uz kuģa atrodas šādi dokumenti, to pārskatīšana un apliecinājums, ka tos ir apstiprinājusi karoga valsts vai klasificēšanas sabiedrība:
 - 1) ziņojumi par strukturāliem apsekojumiem;
 - 2) ziņojumi par stāvokļa novērtējumu;
 - 3) ziņojumi par biezuma mērījumiem;
 - 4) apraksta dokuments, kas minēts SJO rezolūcijā A.744(18).

5. PASAŽIERU KUĢI, UZ KURIEM NEATTIECAS DIREKTĪVA 1999/35/EK

Papildus 1. iedaļā uzskaitītajam, pastiprināti inspicējot pasažieru kuģus, jāpārbauda arī šādi elementi:

- ugunsdetektoru un trauksmes sistēmas izmēģinājumi,
- ugunsdrošo durvju aizvēršanās izmēģinājumi,
- brīdināšanas skaļruņu izmēģinājumi,
- ugunsgrēka trauksmes imitācija, kurā vismaz vienu reizi izmēģina visas ugunsdzēsšanas iekārtas un kurā piedalās daļa virtuves personāla,
- pārlicinās par to, vai galvenie apkalpes locekļi pārzina plānu, pēc kura avārijas gadījumā apsekot zaudējumus.

Ja tas tiek atzīts par vajadzīgu un ja tam piekrīt kuģa kapteinis vai operators, tad pārbaudi var turpināt, kuģim iebraucot dalībvalsts ostā vai izbraucot no tās. Inspektori nedrīkst kavēt kuģa darbību un nedrīkst izraisīt situācijas, kas pēc kuģa kapteiņa domām varētu apdraudēt pasažieru, apkalpes vai kuģa drošību.”

III PIELIKUMS

VIII pielikumu aizstāj ar šādu pielikumu:

“VIII PIELIKUMS

Informācijas publicēšana par aizturēšanām un pārbaudēm dalībvalstu ostās (skat. 15. pantu)

- I) Informācijā, ko publicē saskaņā ar 15. panta 1. punktu, jāiekļauj šādas ziņas:
- kuģa vārds,
 - SJO numurs,
 - kuģa tips,
 - tilpība (bruto),
 - uzbūvēšanas gads, kas norādīts kuģa drošības sertifikātos,
 - kuģa īpašnieka vai operatora vārds vai nosaukums un adrese,
 - ja kuģi pārvadā šķidras vai cietas kravas bez taras, fraktētāja, kas atbild par kuģa izvēli, nosaukums un adrese, un frakta tips,
 - karoga valsts,
 - attiecīgos gadījumos — viena vai vairākas klasificēšanas sabiedrības, kuras konkrētam kuģim izdevušas klases sertifikātus, ja tādi ir,
 - viena vai vairākas klasificēšanas sabiedrības un/vai jebkurš cits subjekts, kas konkrētam kuģim karoga valsts vārdā izdevis konvencijās paredzētos sertifikātus, minot arī attiecīgos sertifikātus,
 - iepriekšējās pastiprinātās pārbaudes osta un datums, vajadzības gadījumā norādot, vai ir dots rīkojums par aizturēšanu,
 - osta un datums, kad veikts iepriekšējais īpašais apsekojums, un tās organizācijas nosaukums, kas veikusi apsekojumu,
 - aizturēšanas reižu skaits iepriekšējos 24 mēnešos,
 - aizturēšanas valsts un osta,
 - datums, kad atcelts lēmums par aizturēšanu,
 - aizturēšanas ilgums dienās,
 - atklāto trūkumu skaits un skaidri izklāstīti aizturēšanas iemesli,
 - kompetentās iestādes un, vajadzības gadījumā, klasificēšanas sabiedrības veikto pasākumu apraksts pēc aizturēšanas,
 - gadījumos, kad kuģim liegta iebraukšana Kopienas ostās, skaidri izklāstīti šādas sankcijas iemesli,
 - norāde, vai klasifikācijas sabiedrība vai cita privāta struktūra, kas veikusi attiecīgo apsekošanu, ir atbildīga saistībā ar trūkumiem, kas katrs atsevišķi vai visi kopā devuši iemeslu aizturēšanai,
 - to pasākumu apraksts, kas veikti gadījumos, kad kuģim dota atļauja pārbraukt uz tuvāko piemēroto remonta rūpnīcu vai kad kuģim liegta iebraukšana visās Kopienas ostās.

- II) Saskaņā ar 15. panta 2. punktu publicētajā informācijā par pārbaudītiem kuģiem iekļauj šādas ziņas:
- kuģa vārds,
 - SJO numurs,
 - kuģa tips,
 - tilpība (bruto),
 - uzbūvēšanas gads,
 - kuģa īpašnieka vai operatora vārds vai nosaukums un adrese,
 - ja kuģi pārvadā šķidras vai cietas kravas bez taras, fraktētāja, kas atbild par kuģa izvēli, nosaukums un adrese, un frakta tips,
 - karoga valsts,
 - attiecīgos gadījumos — viena vai vairākas klasificēšanas sabiedrības, kuras konkrētam kuģim izdevušas klases sertifikātus, ja tādi ir,
 - viena vai vairākas klasificēšanas sabiedrības un/vai jebkurš cits subjekts, kas konkrētam kuģim karoga valsts vārdā izdevis konvencijās paredzētos sertifikātus, minot arī attiecīgos sertifikātus,
 - pārbaudes valsts, osta un laiks,
 - trūkumu skaits un raksturs.”
-

IV PIELIKUMS

Pievieno šādu IX, X, XI un XII pielikumu:

*“IX PIELIKUMS***Pārbaudes ziņojums, ko sastāda saskaņā ar 8. pantu**

Pārbaudes ziņojumā jābūt vismaz šādām ziņām:

I *Vispārīgā informācija*

- 1) Kompetenta iestāde, kas rakstījusi ziņojumu.
- 2) Pārbaudes laiks un vieta.
- 3) Pārbaudītā kuģa vārds.
- 4) Karogs.
- 5) Kuģa tips.
- 6) SJO numurs.
- 7) Izsaukuma signāls.
- 8) Tilpība (bruto).
- 9) Pilna kravnesība (vajadzības gadījumā).
- 10) Uzbūvēšanas gads, kas norādīts kuģa drošības sertifikātos
- 11) Attiecīgos gadījumos — viena vai vairākas klasificēšanas sabiedrības, kuras konkrētam kuģim izdevušas klases sertifikātus, ja tādi ir.
- 12) Viena vai vairākas klasificēšanas sabiedrības un/vai jebkurš cits subjekts, kas konkrētam kuģim karoga valsts vārdā izdevis konvencijās paredzētos sertifikātus.
- 13) Kuģa īpašnieka vai operatora vārds vai nosaukums un adrese.
- 14) Ja kuģi pārvadā šķidrās vai cietas kravas bez taras, fraktētāja, kas atbild par kuģa izvēli, nosaukums un adrese, un frakta tips.
- 15) Pārbaudes ziņojuma rakstīšanas galīgais datums.
- 16) Norāde, ka sīku informāciju par pārbaudi vai aizturēšanu var publicēt.

II *Informācija saistībā ar pārbaudi*

- 1) Sertifikāti, kas izdoti, piemērojot attiecīgās starptautiskās konvencijas, iestāde vai organizācija, kas izdevusi attiecīgos sertifikātus, tostarp izdošanas datums un derīguma termiņš.
- 2) Kuģa daļas un elementi, ko pārbaudīja (sīkākas vai pastiprinātas pārbaudes gadījumā).
- 3) Pārbaudes tips (pārbaude, sīkāka pārbaude, pastiprināta pārbaude).
- 4) Trūkumu veids.
- 5) Veicamie pasākumi.

III *Papildu informācija aizturēšanas gadījumā*

- 1) Aizturēšanas rīkojuma datums.
- 2) Aizturēšanas rīkojuma atcelšanas datums.
- 3) Trūkumu, kas pamato aizturēšanas rīkojumu, raksturs (vajadzības gadījumā atsaucies uz konvencijām).
- 4) Informācija par iepriekšējo apsekojumu starpposmā vai gada apsekojumu.

- 5) Vajadzības gadījumā, norāde, vai klasificēšanas sabiedrība vai cita privāta struktūra, kas veikusi apsekošanu, ir atbildīga saistībā ar trūkumiem, kas katrs atsevišķi vai visi kopā devuši iemeslu aizturēšanai.
- 6) Pasākumi, ko veic.

X PIELIKUMS

Dati, ko sniedz sakarā ar 17. panta piemērošanas kontroli

1. Katru gadu dalībvalstīm vēlākais līdz 1. aprīlim ir jāsniedz Komisijai šādi dati par iepriekšējo gadu:

- 1.1. To inspektoru skaits, kuri darbojas to vārdā ostas valsts kuģošanas kontroles sistēmā.

Šī informācija Kopienai ir jāsniedz, izmantojot šādu tabulas paraugu.

Osta/reģions	Pilna laika inspektoru skaits	Nepilna laika inspektoru skaits ⁽¹⁾	Pārrēķins uz pilnu laiku
X osta...			
Y osta ...			
KOPĀ			

⁽¹⁾ Ja pārbaudes, ko veic sakarā ar ostas valsts kontroli, ir tikai daļa no inspektoru darba, kopējais inspektoru skaits ir jāpārvērš skaitā, kas līdzvērtīgs pilna laika inspektoru skaitam.

Šī informācija ir jāsniedz valsts līmenī un par katru attiecīgās dalībvalsts ostu. Šajā pielikumā osta nozīmē atsevišķu ostu un ģeogrāfisku apgabalu, kurā darbojas inspektors vai inspektoru komanda, vajadzības gadījumā aptverot vairākas atsevišķas ostas. Viens inspektors drīkst strādāt vairāk nekā vienā ostā/ģeogrāfiskā apgabalā.

- 1.2. Atsevišķu kuģu, kas iebraukuši to ostās, skaits, valsts līmenī.

2. Dalībvalstīm:

- a) reizi sešos mēnešos jāsniedz Komisijai atsevišķu kuģu kustības saraksts ārpus regulārās prāmju satiksmes, kas iebraukuši to ostās, norādot kuģu SJO numuru un iebraukšanas datumu, vai
- b) jāsniedz Sirenac kuģu, kas ik dienas iebraukuši to ostās ārpus regulārās prāmju satiksmes, SJO numuri un iebraukšanas datums.

Dalībvalstīm ir jāsniedz Komisijai regulārās prāmju satiksmes saraksts, kas minēts a) un b) punktos, ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc šīs direktīvas īstenošanas, un pēc tam katru reizi, kad šajā satiksmē ir izmaiņas.

XI PIELIKUMS

- A. KUĢU KATEGORIJAS, KAM AIZLIEGTS IEBRAUKT KOPIENAS OSTĀS (skat. 7.b panta 1. punktu)

- 1) Tankkuģi gāzes un ķīmikāliju pārvadāšanai.
- 2) Beramkravu kuģi.
- 3) Naftas tankkuģi.
- 4) Pasažieru kuģi.

- B. PROCEDŪRAS SAISTĪBĀ AR AIZLIEGUMU IEBRAUKT KOPIENAS OSTĀS (skat. 7.b panta 2. punktu)

1. Ja ir izpildīti 7.b pantā aprakstītie nosacījumi, tās ostas, kurā kuģi aiztur attiecīgi otro vai trešo reizi, kompetentai iestādei ir rakstveidā jāinformē kuģa kapteinis un īpašnieks vai operators par kuģa iebraukšanas aizlieguma rīkojumu.

Kompetentai iestādei ir jāinformē arī karoga valsts iestāde, attiecīgā klasificēšanas sabiedrība, citas dalībvalstis, Komisija, Centre administratif des affaires maritimes un Parīzes SM sekretariāts.

Iebraukšanas aizlieguma rīkojums stājas spēkā, tiklīdz kuģim ir atļauts atstāt ostu pēc tam, kad ir novērsti trūkumi, ar kuriem pamatota aizturēšana.

2. Lai panāktu iebraukšanas aizlieguma atcelšanu, īpašniekam vai operatoram ir jāiesniedz oficiāls pieprasījums tās dalībvalsts kompetentai iestādei, kura izdevusi iebraukšanas aizlieguma rīkojumu. Līdz ar šo pieprasījumu ir jābūt karoga valsts iestādes izdotam sertifikātam, kas liecina, ka kuģis pilnībā atbilst starptautisku konvenciju spēkā esošajiem noteikumiem. Vajadzības gadījumā līdz ar pieprasījumu atcelt iebraukšanas aizlieguma rīkojumu ir jābūt arī klasificēšanas sabiedrības izdotam sertifikātam, kas liecina, ka kuģis atbilst attiecīgās sabiedrības noteiktajiem klases standartiem.
3. Iebraukšanas aizlieguma rīkojumu drīkst atcelt tikai pēc kuģa atkārtotas pārbaudes ostā pēc vienošanās, ko veic tās dalībvalsts kompetentas iestādes inspektori, kura izdevusi iebraukšanas aizlieguma rīkojumu, un ja šī dalībvalsts ir saņēmusi pietiekamus pierādījumus, ka kuģis pilnībā atbilst starptautisko konvenciju spēkā esošajām prasībām.

Ja osta pēc vienošanās atrodas Kopienas teritorijā, galamērķa ostas dalībvalsts kompetenta iestāde drīkst ar tās dalībvalsts, kura izdevusi iebraukšanas aizlieguma rīkojumu, kompetentas iestādes piekrišanu, atļaut kuģim turpināt ceļu uz attiecīgo galamērķa ostu, tikai lai pārbaudītu, vai kuģis atbilst 2. punktā precizētajiem nosacījumiem.

Atkārtota pārbaude ietver pastiprinātu pārbaudi, kurā ietilpst vismaz V pielikuma C iedaļā minētais.

Visas šādas pastiprinātās pārbaudes izmaksas sedz īpašnieks vai operators.

4. Ja pastiprinātās pārbaudes rezultāti apmierina dalībvalsti saskaņā ar 2. punktu, iebraukšanas aizlieguma rīkojums ir jāatceļ. Kuģa īpašnieku vai operatoru par to informē rakstveidā.

Kompetentai iestādei ir rakstveidā jāinformē par savu lēmumu arī karoga valsts iestāde, attiecīgā klasificēšanas sabiedrība, citas dalībvalstis, Komisija, *Centre administratif des affaires maritimes* un Parīzes SM sekretariāts.

5. Informācija saistībā ar kuģiem, kuriem aizliegts iebraukt Kopienas ostās, ir jāpadara pieejama *Sirenac* sistēmā un jāpublicē saskaņā ar VIII pielikuma 15. panta noteikumiem.

XII PIELIKUMS

Starptautiskas un Kopienas prasības attiecībā uz brauciena datu ieraksta sistēmām

Tālāk uzskaitīto klašu kuģiem, tā kā tie piestāj Kopienas dalībvalsts ostā, ir jābūt aprīkoti ar brauciena datu ieraksta sistēmu, kas atbilst darbības standartiem, kuri noteikti SJO Rezolūcijā A.861(20), un testēšanas standartiem, kas noteikti Starptautiskās Elektrotehnikas komisijas (SEK) standartā Nr. 61996:

- pasažieru kuģiem, kas uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk,
- ro-ro pasažieru kuģiem, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, ne vēlāk kā līdz pirmajam apsekojumam 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk,
- pasažieru kuģiem, izņemot ro-ro pasažieru kuģus, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, ne vēlāk kā līdz 2004. gada 1. janvārim,
- kuģiem, kas nav pasažieru kuģi, ar bruto tilpību 3 000 un vairāk, kuri uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk.

Tālāk uzskaitīto klašu kuģiem, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, tā kā tie piestāj Kopienas dalībvalsts ostā, ir jābūt aprīkoti ar brauciena datu ieraksta sistēmu, kas atbilst attiecīgiem SJO standartiem:

- kravas kuģi ar bruto tilpību 20 000 un vairāk ne vēlāk kā dienā, ko nosaka SJO, vai, ja nav SJO lēmuma, ne vēlāk kā līdz 2007. gada 1. janvārim,
- kravas kuģi ar bruto tilpību 3 000 un vairāk, bet mazāk nekā 20 000 ne vēlāk kā dienā, ko nosaka SJO, vai, ja nav SJO lēmuma, ne vēlāk kā līdz 2008. gada 1. janvārim.”