

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/16/EK

(2009. gada 23. aprīlis)

par ostas valsts kontroli

(pārstrādāta versija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru ⁽³⁾, ievērojot kopējo tekstu, ko samierināšanas komitejas apstiprināja 2009. gada 3. februārī,

tā kā:

- (1) Padomes Direktīva 95/21/EK (1995. gada 19. jūnijs) par ostas valsts kontroli kuģošanai ⁽⁴⁾ ir vairākkārt būtiski grozīta. Tā kā tajā ir jāveic turpmāki grozījumi, skaidrības dēļ būtu lietderīgi to pārstrādāt.
- (2) Kopienų nopietni satrauc kuģošanas negadījumi un jūras un krastu piesārņojums dalībvalstu teritorijās.
- (3) Kopiena ir tikpat norūpējusies arī par dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem.

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Atzinums (OV C 74 E, 20.3.2008., 584. lpp.), Padomes 2008. gada 6. jūnija Kopējā nostāja (OV C 198 E, 5.8.2008., 1. lpp.), Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta), Padomes 2009. gada 26. februāra Lēmums un Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta Normatīvā rezolūcija (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ OV L 157, 7.7.1995., 1. lpp.

(4) Drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļus uz kuģiem var efektīvi uzlabot, krasi samazinot standartiem neatbilstošu kuģu skaitu Kopienas ūdeņos, stingri piemērojot konvencijas, starptautiskus kodeksus un rezolūcijas.

(5) Šajā sakarā atbilstoši Padomes Lēmumam 2007/431/EK (2007. gada 7. jūnijs), ar ko dalībvalstīm atļauj Eiropas Kopienas interesēs ratificēt Starptautiskās Darba organizācijas 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā ⁽⁵⁾, dalībvalstīm būtu jācenšas iespējami drīz, vēlams līdz 2010. gada 31. decembrim, ratificēt minētās konvencijas daļas, kas ir Kopienas kompetencē.

(6) Kuģu atbilstība starptautiskiem standartiem attiecībā uz drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem pirmām kārtām ir karoga valstu pārziņā. Vajadzības gadījumā paļaujoties uz atzītām organizācijām, karoga valsts pilnībā nodrošina tādu inspekciju un apsekojumu pilnību un efektivitāti, kas veikti, lai izdotu attiecīgus sertifikātus. Kuģa sabiedrības pārziņā ir kuģa un tā iekārtu stāvokļa uzturēšana pēc apsekojuma, nodrošinot, lai kuģis atbilstu tam piemērojamām konvenciju prasībām. Tomēr vairākas karoga valstis nav ieviešušas un piemērojušas starptautiskos standartus. Turpmāk – kā otra iespēja novērst standartiem neatbilstīgu kuģošanu – atbilstība starptautiskiem standartiem attiecībā uz drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem būtu jānodrošina arī ostas valstij, tajā pašā laikā izprotot, ka ostas valsts kontroles inspekcija nav apsekojums un ka attiecīgie inspekciju veidi nav sertifikāti, kas apliecina kuģu derīgumu kuģošanai.

(7) Vienota pieeja ar mērķi nodrošināt, ka dalībvalstis efektīvi piemērotu starptautiskos standartus kuģiem, kas kuģo ūdeņos, kuri ir to jurisdikcijā, un ienāk to ostās, ļautu izvairīties no konkurences kropļošanas.

(8) Kuģniecības nozari būtiski apdraud terorisma akti. Būtu efektīvi jāīsteno transporta drošuma pasākumi, un dalībvalstīm būtu rūpīgi jāuzrauga atbilstība drošuma noteikumiem, veicot drošuma inspekcijas.

⁽⁵⁾ OV L 161, 22.6.2007., 63. lpp.

- (9) Būtu jāizmanto pieredze, kas gūta laikā, kopš spēkā stājies Parīzē 1982. gada 26. janvārī parakstītais Parīzes Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli (Parīzes SM).
- (10) Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾, būtu jāsniedz nepieciešamais atbalsts, lai nodrošinātu ostas valsts kontroles sistēmas konverģentu un efektīvu īstenošanu. Eiropas Jūras drošības aģentūrai būtu īpaši jāpalīdz dalībvalstīm izstrādāt un īstenot saskaņā ar šo direktīvu izveidotu inspekciju datubāzi un saskaņotu Kopienas sistēmu ostas valsts kontroles inspektoru apmācībām un kompetenču novērtēšanai.
- (11) Ar efektīvu ostas valsts kontroles sistēmas īstenošanu būtu jācenšas nodrošināt, ka regulāri inspicē visus kuģus, kas ienāk kādā no Kopienas ostām vai enkurvietām. Inspekcijās vislielākā uzmanība būtu jāpievērš kuģiem, kas neatbilst standartiem; turpretī kvalitātes prasībām atbilstīgiem kuģiem, proti, tādiem, kam iepriekšējo inspekciju ziņojumi ir apmierinoši vai kas kuģo ar tādas valsts karogu, kurā panākta atbilstība Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (SJO) dalībvalstu brīvprātīgajai revīzijas sistēmai, būtu jāveic retākas inspekcijas. Šajā nolūkā jo īpaši dalībvalstīm būtu jānodrošina augsta riska profila kuģu inspekcijai.
- (12) Šāda jaunā inspekciju kārtība būtu jāiekļauj Kopienas ostas valsts kontroles sistēmā, tiklīdz precīzi noteikti tās dažādie aspekti, kā arī pamatojoties uz inspekciju dalīšanas sistēmu, atbilstīgi kurai katra dalībvalsts sniedz proporcionālu ieguldījumu, lai sasniegtu Kopienas mērķi – visaptverošu inspekciju sistēmu un inspekciju daudzums ir vienlīdzīgi sadalīts starp dalībvalstīm. Šī inspekciju dalīšanas sistēma būtu jāpārskata, ņemot vērā pieredzi, kas gūta, izmantojot jauno ostas valsts kontroles sistēmu ar mērķi paaugstināt tās efektivitāti. Turklāt dalībvalstīm būtu jāpieņem darbā un jā saglabā vajadzīgais darbinieku skaits, tostarp kvalificēti inspektori, ņemot vērā kuģu satiksmes apjomu un īpatnības katrā ostā.
- (13) Šajā direktīvā izstrādātajā inspekciju sistēmā ir ņemts vērā ar Parīzes SM paveiktais. Tā kā par jebkuru Parīzes SM jauninājumu būtu jāvienojas Kopienas līmenī, pirms tas kļūst piemērojams ES, būtu jāizveido un jāuztur cieša koordinācija starp Kopienas un Parīzes SM, lai veicinātu iespējami lielu konverģenci.
- (14) Komisijai, cieši sadarbojoties ar Parīzes SM, būtu jāpārvalda un jāatjaunina inspekciju datubāze. Inspekciju datubāzē būtu jāiekļauj dalībvalstu, kā arī visu to valstu, kas ir Parīzes SM parakstītājas valstis, inspekciju dati. Kamēr Kopienas jūras datu sistēma *SafeSeaNet* vēl pilnībā nedarbojas un nav iespējams inspekciju datubāzē automātiski ievadīt datus attiecībā uz kuģu ienākšanu ostās, dalībvalstīm būtu jāsniedz Komisijai informācija, kas vajadzīga, lai nodrošinātu direktīvas piemērošanas pienācīgu uzraudzību, jo īpaši attiecībā uz kuģu kustību. Pamatojoties uz dalībvalstu sniegtajiem inspekciju datiem, Komisijai no inspekciju datubāzes būtu jāiegūst dati par kuģu riska profilu, par kuģiem, kuri jāinspicē, un par kuģu kustību, un tai būtu jāaprēķina katras dalībvalsts saistības attiecībā uz inspekciju veikšanu. Inspekciju datubāzei būtu jābūt iespējam pieslēgties citām Kopienas jūras drošības datubāzēm.
- (15) Dalībvalstīm saistībā ar Parīzes SM būtu jācenšas pārskatīt karoga valstu baltā/pelēkā un melnā saraksta noteikšanas metodi, lai nodrošinātu, ka tā ir taisnīga, jo īpaši attiecībā uz tām karoga valstīm, kuru flote ir maza.
- (16) Noteikumi un procedūras attiecībā uz ostas valsts veiktu inspekciju, tostarp kuģu aizturēšanas kritēriji, būtu jāaskaņo tā, lai tie visās ostās būtu vienlīdz iedarbīgi, līdz ar to krasi samazinot dažu ostu selektīvu izmantošanu nolūkā izvairīties no kontrolēm.
- (17) Periodiskajām un papildu inspekcijām būtu jāietver katram kuģim iepriekš noteiktu vietu pārbaude, kas var atšķirties atkarībā no kuģa veida, inspekcijas veida un iepriekšējās ostas valsts kontroles rezultātiem. Inspekciju datubāzē būtu jānorāda elementi, lai noteiktu riska zonas, kas jāpārbauda katrā inspekcijā.
- (18) Konkrētu kategoriju kuģi, sasniedzot noteiktu vecumu, rada ievērojamus nelaimes gadījumus vai piesārņojuma draudus, tādēļ būtu jāveic to paplašinātas inspekcijas. Šādām paplašinātām inspekcijām būtu jāparedz sīki izstrādāti noteikumi.
- (19) Saskaņā ar šajā direktīvā izstrādāto inspekciju sistēmu laiks starp periodiskajām inspekcijām ir atkarīgs no kuģa riska profila, ko nosaka ar īpašiem vispārējiem un iepriekšējās darbības rādītājiem. Kuģiem ar augstu riska pakāpi šādam intervālam vajadzētu būt ne ilgākam par sešiem mēnešiem.
- (20) Lai kompetentajām ostas valsts iestādēm sniegtu informāciju par kuģiem ostās vai enkurvietās, ostu iestādēm vai struktūrām vai šim mērķim norīkotām iestādēm vai struktūrām būtu jāpārsūta informācija par kuģu ienākšanu ostā, par kuģu uzņemšanu, ciktāl tas iespējams.

⁽¹⁾ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

- (21) Daži kuģi rada nepārprotamu risku kuģošanas drošībai un jūras videi to sliktā stāvokļa, karoga darbības un vēstures dēļ. Tādēļ Kopiena var likumīgi neļaut šiem kuģiem ienākt dalībvalstu ostās un enkurvietās. Ienākšanas aizliegumam vajadzētu būt samērīgam, un no tā varētu izrietēt pastāvīgs ienākšanas aizliegums, ja kuģa operators konsekventi neveic korektīvus pasākumus, neskatoties uz vairākiem ienākšanas aizliegumiem un aizturēšanu Kopienas ostās un enkurvietās. Jebkuru trešo ienākšanas aizliegumu var atcelt vienīgi tad, ja ir izpildīti vairāki nosacījumi, kuru mērķis ir nodrošināt, ka attiecīgo kuģi Kopienas ūdeņos var ekspluatēt droši, jo īpaši attiecībā uz kuģa karoga valsti vai sabiedrību, kas to pārvalda. Pretējā gadījumā kuģim būtu pastāvīgi jāaizliedz iebraukt dalībvalstu ostās un enkurvietās. Jebkurā gadījumā ikvienas nākamās aizturēšanas rezultātā attiecīgajam kuģim būtu pastāvīgi jāaizliedz ienākt dalībvalstu ostās un enkurvietās. Pārskatāmības labad būtu jādara zināms atklātībai to kuģu saraksts, kuriem ir aizliegta ienākšana Kopienas ostās un enkurvietās.
- (22) Lai samazinātu slogu, ko konkrētām pārvaldes iestādēm un sabiedrībām rada atkārtotas inspekcijas, nosakot kuģa riska profilu, intervālus starp inspekcijām un katras dalībvalsts inspekciju veikšanas saistību izpildi, būtu jāņem vērā apsekojumi, kurus uzņemšanas valsts, kas nav kuģa karoga valsts, veic uz ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem saskaņā ar Padomes Direktīvu 1999/35/EK (1999. gada 29. aprīlis) par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai⁽¹⁾ un kuros ietverti vismaz visi paplašinātas inspekcijas pasākumi. Turklāt Komisijai būtu jāizskata, vai ir piemēroti nākotnē grozīt Direktīvu 1999/35/EK, lai palielinātu drošības līmeni, kas vajadzīgs ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu satiksmei uz dalībvalstu ostām un no tām.
- (23) Būtu jānovērš tas, ka netiek ievērotas attiecīgās konvencijas. Gadījumos, kad konstatētā noteikumu neievērošana acīmredzami apdraud drošību, veselību vai vidi, kuģi, kuriem jāveic korigējošas darbības, jāaiztur, līdz nepilnības novērstas.
- (24) Būtu jānodrošina iespēja apstrīdēt kompetento iestāžu rīkojumus par kuģu aizturēšanu, lai nepieļautu nepamatotus lēmumus, kas var izraisīt kuģu nepamatotu aizturēšanu vai aizkavēšanu. Dalībvalstīm būtu jāsadarbības, lai nodrošinātu, ka strīdus izskata saprātīgā termiņā un saskaņā ar valsts tiesību aktiem.
- (25) Iestādes un inspektori, kas iesaistīti ostas valsts kontroles darbībās, nedrīkstētu būt iesaistīti interešu konfliktā saistībā ar inspekcijas ostu vai kuģiem, kurus inspicē, kā arī ar radniecīgām interešu sfērām. Inspektoriem vajadzētu būt attiecīgi kvalificētiem, un viņi būtu jāsadarbības atbilstīgās apmācībās, tādējādi saglabājot un uzlabojot viņu kompetenci inspekciju veikšanā. Dalībvalstīm būtu jāsadarbības, izstrādājot un uzlabojot Kopienas sistēmu inspektoru apmācībām un kompetences novērtēšanai.
- (26) Ločiem un ostu iestādēm vai strukturām būtu jānodrošina iespēja sniegt noderīgu informāciju par acīmredzamām nepilnībām, kas konstatētas uz kuģiem.
- (27) Būtu jāizskata no personām, kurām ir likumīgas intereses, saņemtas sūdzības, kas saistītas ar dzīves un darba apstākļiem uz kuģa. Ikviena persona, kas iesniedz sūdzību, būtu jāinformē par turpmāku rīcību pēc sūdzības saņemšanas.
- (28) Dalībvalstu kompetentajām iestādēm un citām iestādēm vai organizācijām ir jāsadarbības, lai varētu pienācīgi sekot tādiem standartiem neatbilstīgiem kuģiem, kuriem tomēr piešķirta atļauja turpināt ceļu, kā arī lai apmainītos ar informāciju par kuģiem ostās.
- (29) Tā kā inspekciju datubāze ir būtiska ostas valsts kontroles daļa, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka to atjaunina atbilstīgi Kopienas prasībām.
- (30) Tādas informācijas publicēšana par kuģiem un to operatoriem vai sabiedrībām, kuras neatbilst starptautiskiem drošības, veselības un jūras vides aizsardzības standartiem, ņemot vērā sabiedrības kuģu flotes lielumu, varētu būt iedarbīgs līdzeklis, kā atturēt kuģotājus no šādu kuģu izmantošanas un kā rosināt kuģu īpašniekus veikt korigējošas darbības. Attiecībā uz to, lai informāciju darītu pieejamu, Komisijai būtu jāizveido cieša sadarbība ar Parīzes SM un jāņem vērā visa publicētā informācija, lai izvairītos no nevajadzīgas dublēšanās. Dalībvalstīm tikai vienreiz būtu jāsniedz attiecīgā informācija.
- (31) Tādu inspekciju izmaksas, kuru iznākumā kuģi aiztur, kā arī izmaksas, kas radušās, atceļot ienākšanas aizliegumu, būtu jāuzņemas segt attiecīgā kuģa īpašniekam vai operatoram.

(1) OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.

- (32) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto izpildes pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (33) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt šo direktīvu, lai piemērotu turpmākus grozījumus konvencijās, starptautiskos kodeksos un rezolūcijās, kas saistīti ar šo direktīvu, kā arī lai pieņemtu noteikumus 8. un 10. panta īstenošanai. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia* to papildinot ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (34) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus – proti, samazināt standartiem neatbilstīgu kuģošanu ūdeņos, kas atrodas dalībvalstu jurisdikcijā, uzlabojot Kopienas inspekciju sistēmu jūras kuģiem, un attīstīt tādas līdzekļus, kas vērsti uz preventīvu darbību veikšanu jūras piesārņošanas jomā – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šo mērķu apjoma un ietekmes dēļ tos var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (35) Pienākumam šo direktīvu transponēt attiecīgo valstu tiesību aktos būtu jāattiecas vienīgi uz noteikumiem, ar kuriem paredzētas ievērojamas pārmaiņas salīdzinājumā ar Direktīvu 95/21/EK. Pienākums transponēt noteikumus, kas netiek grozīti, izriet no minētās direktīvas.
- (36) Šī direktīva nedrīkstētu iespaidot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem, kad tām jātransponē savos tiesību aktos XV pielikuma B daļā norādītās direktīvas.
- (37) Ostas valsts kontroles sistēma, kas izveidota saskaņā ar šo direktīvu, būtu jāievieš visās dalībvalstīs vienlaicīgi. Šajā sakarā Komisijai būtu jānodrošina, ka tiek veikti atbilstoši sagatavošanās pasākumi, tostarp inspekciju datubāzu testēšana un apmācības nodrošināšana inspektoriem.
- (38) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽²⁾ dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt tabulas, kur pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas.
- (39) Lai dalībvalstīm, kurām nav pieejas jūrai, neradītu nesamērīgu administratīvu slogu, šādām dalībvalstīm ar *de minimis* noteikumu būtu jāļauj atkāpties no šīs direktīvas noteikumiem, proti, šādām dalībvalstīm nav pienākuma transponēt šo direktīvu, ja tās atbilst konkrētiem kritērijiem.
- (40) Lai ņemtu vērā to, ka Francijas aizjūras departamenti pieder pie citas ģeogrāfiskās joslas, tie lielā mērā ir līgumslēdzējas puses citos reģionālos ostas valsts kontroles memorandos, kas nav Parīzes SM, un tiem ir ļoti ierobežota satiksmes plūsma ar kontinentālo Eiropu, attiecīgajām dalībvalstīm vajadzētu ļaut izslēgt šīs ostas no Kopienā piemērotās ostas valsts kontroles sistēmas,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis

Šīs direktīvas mērķis ir palīdzēt krasi samazināt standartiem neatbilstīgu kuģošanu dalībvalstu jurisdikcijām pakļautos ūdeņos:

- a) panākot labāku starptautisko un Kopienas tiesību aktu ievērošanu attiecībā uz drošību jūrā, jūras satiksmes drošumu, jūras vides aizsardzību un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem ar jebkuras valsts karogiem;
- b) ieviešot kopējus kritērijus, pēc kuriem ostas valstīm veikt kuģu kontroli, un saskaņojot inspekcijas un aizturēšanas procedūras, izmantojot saistībā ar Parīzes SM gūtās zināšanas un pieredzi;
- c) īstenojot Kopienā ostas valsts kontroles sistēmu, kā pamatā ir Kopienā un Parīzes SM teritorijā veiktas inspekcijas un kuras mērķis ir inspicēt visus kuģus ar intervāliem, kas noteikti atkarībā no to riska profila, tos kuģus, kuri rada augstāku risku, inspicējot detalizētāk un biežāk.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽²⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "konvencijas" ir turpmāk norādītās konvencijas līdz ar to protokoliem un grozījumiem, kā arī attiecīgie juridiski saistošie kodeksi to jaunākajā redakcijā:
 - a) 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas zīmi (LL 66);
 - b) 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 74);
 - c) 1973. gada Starptautiskā konvencija par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu un tai 1978. gadā pievienotais protokols (MARPOL 73/78);
 - d) 1978. gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW 78/95);
 - e) 1972. gada Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (Colreg 72);
 - f) 1969. gada Starptautiskā kuģu tilpības noteikšanas konvencija (ITC 69);
 - g) 1976. gada Konvencija par minimāliem standartiem, kas ievērojami uz tirdzniecības kuģiem (ILO Nr. 147);
 - h) 1992. gada Starptautiskā konvencija par civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem (CLC 92);
- 2) "Parīzes SM" ir Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli, kas parakstīts Parīzē 1982. gada 26. janvārī, tā jaunākajā redakcijā;
- 3) "SJO dalībvalstu brīvprātīgās revīzijas sistēmas struktūra un procedūras" ir SJO Asamblejas Rezolūcija A.974(24);
- 4) "Parīzes SM teritorija" ir ģeogrāfisks apgabals, kurā Parīzes SM parakstītājas valstis veic inspekcijas saistībā ar Parīzes SM;
- 5) "kuģis" ir ikviens jūras kuģis, uz kuru attiecas viena vai vairākas konvencijas un kurš kuģo ar karogu, kas nav ostas valsts karogs;
- 6) "kuģu/ostas mijiedarbība" ir mijiedarbība, kas notiek, kad kuģi tieši un nekavējoties ietekmē darbības, kurās ietverta personu vai preču kustība vai ostas pakalpojumu sniegšana no kuģa vai uz to;
- 7) "kuģis enkurvietā" ir kuģis, kurš atrodas ostā vai citā vietā, kas atrodas ostas jurisdikcijā, taču neatrodas pie pietātnes, un attiecībā uz kuru notiek kuģa un ostas mijiedarbība;
- 8) "inspektors" ir valsts sektora darbinieks vai cita persona, kuru kādas dalībvalsts kompetentā iestāde attiecīgi pilnvarojusi veikt inspekcijas, īstenojot ostas valsts kontroli, un kura ir atbildīga minētajai kompetentajai iestādei;
- 9) "kompetentā iestāde" ir jūrlietu pārvaldes iestāde, kas saskaņā ar šo direktīvu ir atbildīga par ostas valsts kontroli;
- 10) "nakts laiks" ir tāds periods, kurš saskaņā ar valsts tiesību aktiem ir ne īsāks par septiņām stundām un kurā jebkurā gadījumā jāiekļauj periods starp pusnakti un pulksten 5.00 no rīta;
- 11) "sākotnējā inspekcija" ir kuģa apmeklējums, ko inspektors veic ar mērķi pārbaudīt atbilstību attiecīgajām konvencijām un noteikumiem un kas ietver vismaz 13. panta 1. punktā noteiktās darbības;
- 12) "detalizētāka inspekcija" ir inspekcija, kuras laikā 13. panta 3. punktā minētajos apstākļos kuģi, tā aprīkojumu un apkalpi vai nu kopumā, vai vajadzības gadījumā selektīvi inspicē paplašināti, cita starpā inspicējot kuģa konstrukciju, aprīkojumu, apkalpi, dzīves un darba apstākļus un to, kā uz kuģa ievēro dienesta procedūras;
- 13) "paplašināta inspekcija" ir inspekcija, kas attiecas vismaz uz VII pielikumā minētajām darbībām. Paplašinātas inspekcijas ietvaros var veikt arī detalizētāku inspekciju, ja vien saskaņā ar 13. panta 3. punktu tam ir pamatots iemesls;
- 14) "sūdzība" ir jebkura informācija vai ziņojums, ko iesniedz jebkura persona vai organizācija, kurai ir pamatota ieinteresētība kuģa drošībā, tostarp ieinteresētība, kas saistīta ar kuģa apkalpes drošību vai draudiem tās veselībai, dzīves un darba apstākļiem uz kuģa un piesārņojuma novēršanu;
- 15) "aizturēšana" ir oficiāls aizliegums kuģim doties jūrā, pamatojoties uz atklātajiem trūkumiem, kas vai nu katrs atsevišķi, vai visi kopā kuģi padara nederīgu kuģošanai;

- 16) "iebraukšanas aizlieguma rīkojums" ir lēmums, ko izsniedz kuģa kapteinim, uzņēmumam, kas atbildīgs par kuģi, un karoga valstij, paziņojot tiem, ka kuģim turpmāk aizliegts iebraukt visās Kopienas ostās un enkurvietās;
- 17) "operācijas pārtraukšana" ir oficiāls aizliegums kuģim turpināt veikt kādu operāciju, pamatojoties uz atklātiem trūkumiem, kas vai nu katrs atsevišķi, vai visi kopā tādas operācijas turpināšanu padarītu bīstamu;
- 18) "sabiedrība" ir kuģa īpašnieks vai arī jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, sabiedrības vadītājs vai arī bezapkalpes kuģa fraktētājs, kas no īpašnieka pārņēmis atbildību par kuģa ekspluatāciju un, pārņemot šādu atbildību, ir piekritis pārņemt visus Starptautiskajā drošības pārvaldības (ISM) kodeksā noteiktos pienākumus un atbildību;
- 19) "atzīta organizācija" ir klasificēšanas sabiedrība vai cita privāta struktūra, kas karoga valsts iestāžu vārdā veic tiesību aktos noteiktus uzdevumus;
- 20) "normatīvais sertifikāts" ir sertifikāts, ko saskaņā ar konvencijām izdevusi karoga valsts vai kas ir izdots tās vārdā;
- 21) "klasifikācijas sertifikāts" ir dokuments, kas apliecina atbilstību Starptautiskās konvencijas par dzīvības drošību uz jūras (SOLAS 74) II-1. nodaļas A-1. daļas 3.-1. noteikumam;
- 22) "inspekciju datubāze" ir informācijas sistēma, kas palīdz Kopienā ieviest ostas valsts kontroles sistēmu un kas attiecas uz datiem par Kopienā un Parīzes SM teritorijā veiktajām inspekcijām.

3. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz ikvienu kuģi un tā apkalpi, kas ienāk dalībvalsts ostā vai enkurvietā, lai veiktu kuģa/ostas mijiedarbību.

Francija var nolemt, ka šajā punktā ietvertās ostas un enkurvietas neietver ostas un enkurvietas, kas atrodas aizjūras departamentos, kā minēts Līguma 299. panta 2. punktā.

Ja dalībvalsts veic inspekciju ārpus ostas kuģim, kas atrodas tās jurisdikcijā esošos ūdeņos, to šīs direktīvas nolūkā uzskata par inspekciju.

Šis pants neierobežo dalībvalstu intervences tiesības, kas noteiktas attiecīgās konvencijās.

No šīs direktīvas noteikumiem var atkāpties tās dalībvalstis, kurām nav jūras ostu un kuras var pierādīt, ka no tādu atsevišķu kuģu kopskaita, kas pēdējo triju gadu laikā ik gadu ienākuši to upju ostās, mazāk nekā 5 % ir kuģi, uz ko attiecas šī direktīva.

Dalībvalstis, kurām nav jūras ostu, vēlākais direktīvas transporencēšanas dienā paziņo Komisijai kuģu kopskaitu, kā arī to kuģu skaitu, kas iepriekšminētajā triju gadu laikposmā ienākuši to ostās, kā arī paziņo Komisijai par jebkurām izmaiņām minētajos skaitļos.

2. Ja kuģa bruto tilpība ir mazāka nekā 500 tilpības vienību, dalībvalstis piemēro attiecīgo konvenciju prasības, savukārt tad, ja konvencijas nepiemēro, rīkojas tā, lai nodrošinātu to, ka kuģi nav acīmredzami bīstami drošībai, veselībai vai videi. Piemērojot šo punktu, dalībvalstis ievēro Parīzes SM 1. pielikumu.

3. Inspicējot kuģus, kuri kuģo ar tādu valstu karogiem, kas nav konvenciju līgumslēdzējas puses, dalībvalstis nodrošina to, ka tādiem kuģiem un to apkalpēm nepiemēro labvēlīgākus noteikumus kā kuģiem, kuri kuģo ar konvenciju līgumslēdzēju pušu karogiem.

4. Šī direktīva neattiecas uz zvejas kuģiem, karakuģiem, peldošām palīgierīcēm, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem un izprieču kuģiem, kas nav iesaistīti komercdarbībā.

4. pants

Tiesības veikt inspekciju

1. Dalībvalstis veic visus pasākumus saskaņā ar starptautiskām tiesībām, kas vajadzīgi, lai tām būtu likumīgas tiesības veikt šajā direktīvā minētās inspekcijas uz ārvalstu kuģiem.

2. Dalībvalstis nodrošina attiecīgu kompetento iestāžu darbību, kurās kuģu inspekcijai ir norīkots, t. sk. pieņemot darbā, nepieciešamais darbinieku, jo īpaši kvalificētu inspektoru, skaits, un dalībvalstis veic piemērotus pasākumus, lai nodrošinātu, ka inspektori izpilda savus pienākumus, kā noteikts šajā direktīvā, un jo īpaši, ka to pietiek, lai veiktu inspekcijas, kuras vajadzīgas saskaņā ar šo direktīvu.

5. pants

Inspekciju sistēma un gadskārtējais obligātais inspekciju daudzums

1. Dalībvalstis veic inspekcijas saskaņā ar 12. pantā aprakstīto atlases sistēmu un I pielikuma nosacījumiem.

2. Lai izpildītu gadskārtējo inspekciju saistības, katra dalībvalsts:

a) inspicē visus I prioritātes kuģus, kā minēts 12. panta a) punktā, kas ienāk tās ostās vai enkurvietās; un

b) ik gadu veic tik daudz I un II prioritātes kuģu inspekciju, kā minēts 12. panta a) un b) punktā, cik atbilst vismaz tās proporcionālai daļai no kopējā inspekciju skaita, kas katru gadu jāveic Kopienā un Parīzes SM teritorijā. Inspekciju sadalījumu katrai dalībvalstij nosaka, pamatojoties uz atsevišķu kuģu skaita, kas ienāk attiecīgās dalībvalsts ostās, attiecību pret atsevišķu kuģu kopskaitu, kas ienāk katras dalībvalsts ostā Kopienā un Parīzes SM teritorijā.

3. Lai aprēķinātu tādu 2. punkta b) apakšpunktā minēto inspekciju kopskaitu, kas ik gadu jāveic Kopienā un Parīzes SM teritorijā, tajā neietver kuģus enkurvietās, ja vien attiecīgā dalībvalsts nav noteikusi citādi.

6. pants

Atbilstības kārtība inspekciju veikšanas pienākumiem

Dalībvalsts, kas nav veikusi 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā prasītās inspekcijas, ir izpildījusi saistības saskaņā ar minēto apakšpunktu, ja šādas neveiktas inspekcijas nepārsniedz:

a) 5 % no tādiem I prioritātes kuģiem ar augstu riska profilu, kas ienāk tās ostās un enkurvietās;

b) 10 % no tādu I prioritātes kuģu kopskaita, kam nav augsta riska profila un kuri ienāk tās ostās un enkurvietās.

Neskarot a) un b) apakšpunktā minētos procentus, dalībvalstis par prioritāti nosaka veikt tādu kuģu inspekcijas, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Kopienas ostās ienāk reti.

Neskarot a) un b) apakšpunktā minētos procentus attiecībā uz I prioritātes kuģiem, kas ienāk enkurvietās, dalībvalstis par prioritāti nosaka veikt inspekcijas kuģiem ar augstu riska profilu, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Kopienas ostās ienāk reti.

7. pants

Skaidrojumi līdzsvarotai inspekciju daļai Kopienā

1. Uzskata, ka dalībvalsts, kurā ienākušo I prioritātes kuģu kopskaits pārsniedz 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā noteikto inspekciju veikšanas saistību daļu, izpilda šādas saistības, ja šīs dalībvalsts veikto I prioritātes kuģu inspekciju skaits atbilst vismaz šādu inspekciju veikšanas saistību daļai un ja šīs dalībvalsts neveiktās inspekcijas nepārsniedz 30 % no tādu I prioritātes kuģu kopskaita, kas ienāk tās ostās un enkurvietās.

2. Uzskata, ka dalībvalsts, kurā ienākušo I un II prioritātes kuģu kopskaits ir mazāks par 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā minēto inspekciju veikšanas saistību daļu, izpilda minētās saistības, ja šī dalībvalsts veic 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā prasītās I prioritātes kuģu inspekcijas un vismaz 85 % tādu II prioritātes kuģu kopskaita inspekciju, kas ienāk tās ostās un enkurvietās.

3. Komisija savā 35. pantā minētajā pārskatā jo īpaši izvērtē šā panta ietekmi uz inspekciju veikšanas saistībām, ņemot vērā ekspertīzi un pieredzi, kas gūta Kopienā un Parīzes SM. Pārskatā ņem vērā mērķi pārbaudīt visus kuģus Kopienas ostās un enkurvietās. Ja nepieciešams, Komisija ierosina papildu pasākumus, lai uzlabotu Kopienā piemēroto inspekciju sistēmu, un, ja nepieciešams, jaunu pārskatu par šā panta ietekmi vēlākā laika posmā.

8. pants

Inspekciju atlikšana izņēmuma gadījumos

1. Dalībvalstis var nolemt atlikt I prioritātes kuģa inspekciju šādos gadījumos:

a) ja inspekciju var veikt, kad kuģis attiecīgajā dalībvalstī ienāk nākamo reizi, ar nosacījumu, ka kuģis starplaikā neienāk nevienā citā Kopienas vai Parīzes SM teritorijas ostā, un ja inspekciju neatliek ilgāk kā uz 15 dienām; vai

b) ja inspekciju var veikt citā ienākšanas ostā Kopienā vai Parīzes SM teritorijā 15 dienās ar nosacījumu, ka dalībvalsts, kurā atrodas šāda ienākšanas osta, ir iepriekš piekritusi veikt inspekciju.

Ja inspekciju atliek saskaņā ar a) vai b) apakšpunktu un to reģistrē inspekciju datubāzē, neveiktu inspekciju neuzskata par tās dalībvalsts neveiktu inspekciju, kura inspekciju atlika.

Ja tomēr I prioritātes kuģa inspekciju neveic, attiecīgā kuģa inspekciju veic nākamajā Kopienas ostā saskaņā ar šo direktīvu.

2. Ja inspekcija I prioritātes kuģiem nav veikta ekspluatācijas apstākļu dēļ, to neuzskata par neveiktu inspekciju ar nosacījumu, ka inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē un ir iestājušies šādi izņēmuma apstākļi:

- a) pēc kompetentās iestādes uzskata, inspekcijas veikšana radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa, tā apkalpes vai ostas, vai jūras vides drošībai; vai
- b) kuģa ienākšana notiek vienīgi nakts laikā. Šādā gadījumā dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģus, kas regulāri ienāk ostā nakts laikā, atbilstīgi inspicē.

3. Ja kuģa inspekciju neveic enkurvietā, to neuzskata par neveiktu inspekciju, ja:

- a) kuģi saskaņā ar I pielikumu inspicē citā ostā vai enkurvietā Kopienā vai Parīzes SM teritorijā 15 dienu laikā; vai
- b) kuģa ienākšana ostā notiek vienīgi nakts laikā vai ja tā uzturēšanās ir pārlieku īsa, lai sekmīgi veiktu inspekciju, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē; vai
- c) kompetentā iestāde uzskata, ka inspekcijas veikšana radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa, tā apkalpes vai ostas, vai jūras vides drošībai, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē.

4. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, attiecībā uz šā panta īstenošanas noteikumiem pieņem saskaņā ar 31. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

9. pants

Paziņojums par kuģu ienākšanu

1. Tāda kuģa operators, aģents vai kapteinis, kuram saskaņā ar 14. pantu jāveic paplašināta inspekcija un kurš dodas uz kādu dalībvalsts ostu vai enkurvietu, paziņo par savu ierašanos atbilstīgi III pielikuma noteikumiem.

2. Saņēmusi paziņojumu, kas minēts šā panta 1. punktā un 4. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu⁽¹⁾, ostas iestāde vai struktūra vai šim nolūkam norīkotā iestāde vai struktūra pārsūta šo informāciju kompetentajai iestādei.

3. Šajā pantā paredzētajā saziņā, kad vien iespējams, izmanto elektroniskus saziņas līdzekļus.

4. Procedūras un formāti, ko šīs direktīvas III pielikuma nolūkiem izstrādā dalībvalstis, atbilst attiecīgajiem noteikumiem par kuģu paziņojumiem, kas izklāstīti Direktīvā 2002/59/EK.

10. pants

Kuģu riska profils

1. Visiem kuģiem, kas piestāj kādā dalībvalsts ostā vai enkurvietā, inspekciju datubāzē piešķir riska profilu, kurā nosaka to attiecīgo inspekciju veikšanas prioritāti, laiku starp inspekcijām un inspekciju apjomu.

2. Kuģa riska profilu nosaka, vadoties pēc šādu vispārēju un iepriekšējās darbības rādītāju kombinācijas:

- a) Vispārējie rādītāji

Vispārējos rādītājus nosaka, ņemot vērā kuģa tipu, vecumu, karogu, iesaistītās atzītās organizācijas un sabiedrības darbības saskaņā ar I pielikuma I.1. daļu un II pielikumu.

- b) Iepriekšējās darbības rādītāji

Iepriekšējās darbības rādītājus nosaka pēc kuģu trūkumiem un to aizturēšanas skaita konkrētā periodā saskaņā ar I pielikuma I.2. daļu un II pielikumu.

⁽¹⁾ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

3. Pasākumus, kuri paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, attiecībā uz šā panta īstenošanas noteikumiem, jo īpaši saistībā ar:

a) karoga valsts kritērijiem;

b) sabiedrības darbības kritērijiem,

pieņem saskaņā ar 31. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru un pamatojoties uz Parīzes SM īpašajām zināšanām.

11. pants

Inspekciju biežums

Kuģiem, kas ienāk Kopienas ostās vai enkurvietās, veic šādas periodiskas inspekcijas un papildu inspekcijas:

a) kuģiem veic periodiskas inspekcijas iepriekš noteiktos laika intervālos atkarībā no kuģa riska profila saskaņā ar I pielikuma I daļu. Starplaiku starp kuģu periodiskajām inspekcijām palielina, riskam attiecīgi samazinoties. Augsta riska kuģiem šis periods nepārsniedz sešus mēnešus;

b) kuģiem veic papildu inspekcijas neatkarīgi no laika, kas pagājis kopš pēdējās periodiskās inspekcijas, šādos gadījumos:

— kompetentā iestāde nodrošina, ka inspicē kuģus, uz kuriem attiecas īpaši svarīgi I pielikuma II daļas 2.A punktā minētie apstākļi,

— var inspicēt kuģus, uz kuriem attiecas I pielikuma II daļas 2.B punktā minētie neparedzētie apstākļi. Lēmumu par šādas papildu inspekcijas veikšanu veic kompetentā iestāde, balstoties uz tās profesionālo lēmumu.

12. pants

Kuģu atlase inspekcijas veikšanai

Kompetentā iestāde nodrošina, ka kuģus atlasa inspekcijai, pamatojoties uz to riska profilu, kā norādīts I pielikuma I daļā, kā arī saskaņā ar I pielikuma II daļas 2.A un 2.B punktu gadījumos, kad rodas īpaši svarīgi vai neparedzēti apstākļi.

Lai inspicētu kuģus, kompetentā iestāde:

a) izvēlas kuģus, kuriem ir laiks veikt obligāto inspekciju un kurus dēvē par "I prioritātes" kuģiem saskaņā ar I pielikuma II daļas 3.A punktā noteikto atlases shēmu;

b) var izvēlēties kuģus, kam jāveic inspekcija un kurus dēvē par "II prioritātes" kuģiem saskaņā ar I pielikuma II daļas 3.B punktu.

13. pants

Sākotnējas un detalizētākas inspekcijas

Dalībvalstis nodrošina, ka kuģiem, kas ir izvēlēti inspekcijas veikšanai saskaņā ar 12. pantu, veic šādu sākotnēju vai detalizētāku inspekciju.

1) Katrā sākotnējā inspekcijā kompetentā iestāde nodrošina to, ka inspektors veic vismaz šādas darbības:

a) inspicē IV pielikumā minētos sertifikātus un dokumentus, kam obligāti jābūt uz kuģa saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem kuģošanas jomā un konvencijām attiecībā uz drošību un drošumu;

b) attiecīgā gadījumā pārlicinās, vai ir novērti būtiskie trūkumi, kas atklāti iepriekšējā inspekcijā, kuru veikusi dalībvalsts vai valsts, kas parakstījusi Parīzes SM;

c) pārlicinās par kuģa vispārējo stāvokli, tostarp higiēnas apstākļiem uz kuģa, tostarp mašīntelpās un dzīvojamās telpās.

2) Ja pēc 1. punktā minētās inspekcijas trūkumi, kas jānovērš nākamajā ostā, ir reģistrēti inspekciju datubāzē, kompetentā iestāde nākamajā ostā var nolemt neveikt šā panta 1. punkta a) un c) apakšpunktā minēto inspekciju.

3) Veic detalizētāku inspekciju, tostarp paplašinātu inspekciju attiecībā uz dienesta procedūru ievērošanu uz kuģa, gadījumos, kad pēc 1. punktā minētās inspekcijas ir pamatots iemesls uzskatīt, ka kuģa vai tā aprīkojuma, vai apkalpes apstākļi pēc būtības neatbilst kādas konvencijas prasībām

"Pamatots iemesls" ir tad, ja inspektors ir atklājis liecības, kas, vērtējot profesionāli, dod pamatu veikt detalizētāku kuģa, tā aprīkojuma vai apkalpes inspekciju.

"Pamatotu iemeslu" piemēri minēti V pielikumā.

14. pants

Paplašinātas inspekcijas

1. Paplašinātu inspekciju saskaņā ar I pielikuma II daļas 3.A un 3.B punktu paredz šādām kuģu kategorijām:

- augsta riska profila kuģiem,
- pasažieru kuģiem, naftas tankkuģiem, gāzes vai ķīmiskajiem tankkuģiem vai balkeriem, kas vecāki par 12 gadiem,
- kuģiem ar lielu riska profilu vai pasažieru kuģiem, naftas tankkuģiem, gāzes vai ķīmiskajiem tankkuģiem vai balkeriem, kas vecāki par 12 gadiem, kad rodas īpaši svarīgi vai neparedzēti apstākļi,
- kuģiem, kam jāveic atkārtota inspekcija pēc tam, kad saskaņā ar 16. pantu ir izdots ienākšanas aizlieguma rīkojums.

2. Šāda kuģa operators vai kapteinis nodrošina, ka kuģa darbības grafikā ir paredzēts pietiekams laiks, lai būtu iespējams veikt paplašinātu inspekciju.

Neskarot kontroles pasākumus, kas vajadzīgi drošības apsvērumu dēļ, kuģis paliek ostā, līdz inspekcija ir pabeigta.

3. Saņēmusi iepriekšēju paziņojumu, ko sniedz kuģis, kuram jāveic periodiska paplašināta inspekcija, kompetentā iestāde informē kuģi, ja paplašināta inspekcija netiks veikta.

4. Paplašinātas inspekcijas darbības joma, tostarp tajā ietveramās riska zonas, ir izklāstīta VII pielikumā. Komisija saskaņā ar 31. panta 2. punktā minētajām procedūrām pieņem VII pielikuma īstenošanas pasākumus.

15. pants

Drošības un drošuma pamatnostādnes un procedūras

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to inspektori ievēro VI pielikumā noteiktās procedūras un pamatnostādnes.

2. Attiecībā uz drošuma inspekcijām dalībvalstis šīs direktīvas VI pielikumā izklāstītās attiecīgās procedūras piemēro visiem kuģiem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 725/2004⁽¹⁾ 3. panta 1., 2. un 3. punktā un kas ienāk viņu ostās un enkurvietās, izņemot gadījumus, kad tie kuģo ar tās ostas valsts karogu, kurā veic inspekciju.

3. Šīs direktīvas 14. panta noteikumus attiecībā uz paplašinātām inspekcijām piemēro ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas minēti Direktīvas 1999/35/EK 2. panta a) un b) punktā.

Ja saskaņā ar Direktīvas 1999/35/EK 6. un 8. pantu kuģa apsekojumu ir veikusi uzņemšanas valsts, kas nav kuģa karoga valsts, šādu īpašu apsekojumu attiecīgā gadījumā inspekciju datubāzē reģistrē kā detalizētāku vai paplašinātu inspekciju un ņem vērā attiecībā uz šīs direktīvas 10., 11. un 12. pantu, kā arī lai aprēķinātu katras dalībvalsts inspekciju veikšanas saistības, ciktāl tas ietver visu šīs direktīvas VII pielikumā minēto pasākumu izpildi.

Neskarot saskaņā ar Direktīvas 1999/35/EK 10. pantu noteikto ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatācijas aizliegumu, piemēro šīs direktīvas noteikumus, attiecīgi, par trūkumu novēršanu, aizturēšanu, ienākšanas aizliegumu un uzraudzību pēc inspekcijām.

4. Vajadzības gadījumā Komisija saskaņā ar 31. panta 2. punktā minēto procedūru var pieņemt noteikumus šā panta 1. un 2. punkta saskaņotai īstenošanai.

16. pants

Ienākšanas aizlieguma pasākumi attiecībā uz noteiktiem kuģiem

1. Dalībvalsts nodrošina to, ka jebkuram kuģim:

— kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģu aizturēšanas rādītāji iekļauti melnajā sarakstā, kas pieņemts saskaņā ar Parīzes SM, pamatojoties uz inspekciju datubāzē reģistrēto informāciju, ko ik gadu publicē Komisija, un kas iepriekšējos 36 mēnešos vairāk nekā divas reizes ticis aizturēts vai kam saskaņā ar Direktīvu 1999/35/EK izdots ekspluatācijas aizliegums kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai kādas tādas valsts ostā, kura parakstījusi Parīzes SM, vai

— kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģu aizturēšanas īpatsvars iekļauts pelēkajā sarakstā, kas pieņemts saskaņā ar Parīzes SM, pamatojoties uz inspekciju datubāzē reģistrēto informāciju, un ko ik gadu publicē Komisija, un kas iepriekšējos 24 mēnešos vairāk nekā divas reizes ticis aizturēts vai kam saskaņā ar Direktīvu 1999/35/EK izdots ekspluatācijas aizliegums kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai kādas tādas valsts ostā, kura parakstījusi Parīzes SM,

aizliedz ienākt tās ostās un enkurvietās, izņemot 21. panta 6. punktā minētos gadījumus.

⁽¹⁾ OV L 129, 29.4.2004., 6. lpp.

Ienākšanas aizliegums stājas spēkā, tiklīdz kuģis atstāj ostu vai enkurvietu, kurā tas bijis aizturēts trešo reizi un kurā izdots ienākšanas aizlieguma rīkojums.

2. Ienākšanas aizlieguma rīkojumu atceļ vienīgi pēc tam, kad no rīkojuma izdošanas ir pagājuši trīs mēneši un ir panākta atbilstība nosacījumiem, kas minēti VIII pielikuma 3. līdz 9. punktā.

Ja kuģim izdots otrais ienākšanas aizliegums, tad rīkojuma atcelšanas termiņš ir divpadsmit mēneši.

3. Pēc jebkuras turpmākas aizturēšanas kādā no Kopienas ostām vai enkurvietām kuģim nosaka ienākšanas aizliegumu jebkurā no Kopienas ostām un enkurvietām. Šo trešo ienākšanas aizliegumu var atcelt pēc tam, kad ir pagājis 24 mēnešu laikposms kopš rīkojuma izdošanas, un vienīgi gadījumā, ja:

— kuģis kuģo ar tādas valsts karogu, kuras aizturēšanas īpatsvars nav iekļauts ne 1. punktā minētajā melnajā, ne pelēkajā sarakstā,

— kuģa normatīvos un klasifikācijas sertifikātus izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apsekojumus (pārstrādāta versija) ⁽¹⁾,

— saskaņā ar II pielikuma I.1. daļu kuģi pārvalda sabiedrība, kuras darbības līmenis ir augsts, un

— ir panākta atbilstība VIII pielikuma 3. līdz 9. punktā paredzētajiem noteikumiem.

Ikvienam kuģim, kas neatbilst šajā punktā noteiktajiem kritērijiem, pēc tam, kad ir pagājis 24 mēnešu laikposms kopš rīkojuma izdošanas, nosaka pastāvīgu ienākšanas aizliegumu jebkurā no Kopienas ostām un enkurvietām.

4. Jebkuras turpmākas aizturēšanas rezultātā kādā no Kopienas ostām vai enkurvietām pēc trešā ienākšanas aizlieguma noteikšanas kuģim nosaka pastāvīgu ienākšanas aizliegumu jebkurā no Kopienas ostām un enkurvietām.

5. Šā panta nolūkā dalībvalstis izpilda procedūras, kas noteiktas VIII pielikumā.

17. pants

Inspekcijas ziņojumi kuģu kapteiņiem

Pabeidzot inspekciju, detalizētāku inspekciju vai paplašinātu inspekciju, inspektors sagatavo ziņojumu saskaņā ar IX pielikumu. Inspekcijas ziņojuma kopiju izsniedz kuģa kapteinim.

18. pants

Sūdzības

Kompetentā iestāde veic sākotnējo ātro izvērtēšanu attiecībā uz visām sūdzībām. Šī izvērtēšana ļauj noteikt, vai sūdzība ir pamatota.

Ja tas tā ir, kompetentā iestāde veic ar sūdzību saistītos turpmākos pasākumus, nodrošinot jo īpaši, ka jebkura tieši ar šo sūdzību saistīta persona var paust savu viedokli.

Ja kompetentā iestāde uzskata, ka sūdzība ir acīmredzami nepamatota, tā informē sūdzības iesniedzēju par savu lēmumu un tā imesliem.

Sūdzības iesniedzēja identitāti neatklāj attiecīgā kuģa kapteinim vai īpašniekam. Inspektors nodrošina konfidencialitāti, iztaujājot apkalpes locekļus.

Dalībvalstis informē karoga valsts administrāciju par sūdzībām, kas nav acīmredzami nepamatotas, un par turpmākajām rīcībām, vajadzības gadījumā nosūtot informācijas kopiju Starptautiskajai Darba organizācijai.

19. pants

Trūkumu novēršana un aizturēšana

1. Kompetentā iestāde seko, lai inspekciju laikā apstiprinātos vai atklātos trūkumus novērstu saskaņā ar konvencijām.

2. Ja trūkumi acīmredzami apdraud drošību, veselību vai vidi, tad tās ostas valsts kompetentā iestāde, kurā kuģi inspicē, nodrošina kuģa aizturēšanu vai to operāciju pārtraukšanu, kuru laikā atklāti trūkumi. Aizturēšanas pavēli vai operācijas pārtraukšanu atsauc vienīgi tad, kad apdraudējums novērsts vai kad attiecīgā iestāde paziņojusi, ka kuģis, ievērojot visus vajadzīgos nosacījumus, var atstāt ostu vai atsākt konkrēto operāciju, ar to neapdraudot ne pasažieru vai apkalpes drošību un veselību, ne citus kuģus, kā arī pārmērīgi neapdraudot jūras vidi.

⁽¹⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 11. lpp.

3. Pieņemot profesionālu lēmumu par to, vai kuģis jāaiztur, inspektors piemēro X pielikumā noteiktos kritērijus.

4. Ja inspekcijā atklāj, ka kuģim nav darbības kārtībā esošas pārgājiena datu reģistrācijas aparātūras, ja šādas aparātūras izmantošana ir obligāta saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK, kompetentā iestāde nodrošina, ka kuģi aiztur.

Ja šādu trūkumu nevar uzreiz novērst aizturēšanas ostā, kompetentā iestāde vai nu var ļaut kuģim turpināt ceļu līdz piemērotai remonta rūpnīcai, kas atrodas vistuvāk aizturēšanas ostai un kur trūkumus var uzreiz novērst, vai arī tā var pieprasīt, lai trūkumu novērstu, ilgākais, 30 dienās, kā paredzēts Parīzes SM iekļautajās pamatnostādņēs. Šajā nolūkā piemēro 21. pantā noteikto procedūru.

5. Izņēmuma gadījumos, kad kuģa vispārējais stāvoklis acīmredzami neatbilst standartiem, kompetentā iestāde inspekciju var apturēt, līdz atbildīgās puses veic vajadzīgos pasākumus, lai kuģis atbilstu attiecīgām konvenciju prasībām.

6. Aizturēšanas gadījumā kompetentā iestāde par visiem apstākļiem, kuros atzīts par vajadzīgu iejaukties, tūlīt rakstiski informē karoga valsts administrāciju vai, ja tas nav iespējams, konsulu, vai, ja viņa nav, tuvāko valsts diplomātisko pārstāvi. Turklāt vajadzības gadījumā par minētajiem apstākļiem saskaņā ar konvencijām ziņo arī attiecīgiem inspektoriem vai atzītajām organizācijām, kas atbild par klasifikācijas sertifikātu vai normatīvo sertifikātu izdošanu.

7. Šī direktīva neierobežo papildu prasības konvencijās attiecībā uz informēšanas un ziņošanas procedūrām saistībā ar ostas valsts kontroli.

8. Īstenojot ostas valsts kontroli atbilstīgi šai direktīvai, dara visu, lai neviens kuģis netītu aizturēts vai aizkavēts nepamatoti. Ja kādu kuģi tomēr nepamatoti aiztur vai aizkavē, tad īpašniekam vai operatoram ir tiesības uz kompensāciju par ciestiem zaudējumiem vai bojājumiem. Visos gadījumos, kad piesauc aizturēšanas vai aizkavēšanas nepamatotību, pierādīšanas pienākums ir kuģa īpašniekam vai operatoram.

9. Lai mazinātu ostas pārmērīgu noslogotību, kompetentā iestāde var atļaut aizturētajam kuģim pārvietoties uz citu ostas daļu, ja šāda rīcība ir droša. Tomēr ostas pārmērīga noslogotība nevar būt par iemeslu, pieņemot lēmumu par aizturēšanu vai atbrīvošanu no aizturēšanas.

Ostas iestādes vai struktūras sadarbojas ar kompetento iestādi, lai atvieglotu aizturēto kuģu izvietojumu.

10. Ostas iestādes vai struktūrvienības tiek informētas iespējami drīz par aizturēšanas rīkojuma izdošanu.

20. pants

Apstrīdēšanas tiesības

1. Kuģa īpašniekam vai operatoram, vai viņu pārstāvim attiecīgajā dalībvalstī ir tiesības apstrīdēt kompetentās iestādes noteiktu aizturēšanu vai ienākšanas aizliegumu. Lēmuma apstrīdēšana aizturēšanu vai ienākšanas aizliegumu neaptur.

2. Dalībvalstis šādam mērķim ievieš un uztur spēkā piemērotas procedūras saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem.

3. Kompetentā iestāde pienācīgi informē tā kuģa kapteini, uz ko attiecas 1. punkts, par tiesībām apstrīdēt lēmumu un ar to saistīto praktisko metodi.

4. Ja apstrīdēšanas rezultātā vai kuģa īpašnieka vai operatora, vai viņu pārstāvja iesniegtas prasības rezultātā aizturēšanas rīkojumu vai ienākšanas aizliegumu atceļ vai groza:

a) dalībvalsts nodrošina, ka inspekciju datubāzē nekavējoties veic attiecīgus grozījumus;

b) dalībvalsts, kurā izdots aizturēšanas rīkojums vai ienākšanas aizlieguma rīkojums, 24 stundās pēc šā lēmuma pieņemšanas nodrošina, ka tiek labota informācija, kas publicēta saskaņā ar 26. pantu.

21. pants

Uzraudzība pēc inspekcijām un aizturēšanas

1. Ja 19. panta 2. punktā minētos trūkumus nav iespējams novērst inspekcijas ostā, tad attiecīgās dalībvalsts kompetentā iestāde var ļaut kuģim bez liekas kavēšanās pārbraukt uz aizturēšanas ostai tuvāko piemēroto remonta rūpnīcu, kurā var veikt turpmāku rīcību un kuru izvēlas kuģa kapteinis un iesaistītās iestādes, ar nosacījumu, ka tiek ievēroti noteikumi, kādus paredzējusi karoga valsts kompetentā iestāde un kādiem piekritusi konkrētā dalībvalsts. Tādi noteikumi nodrošina to, ka kuģa tālāka kuģošana neapdraud ne pasažieru vai apkalpes drošību un veselību, ne citus kuģus, kā arī pārmērīgi neapdraud jūras vidi.

2. Ja lēmums nosūtīt kuģi uz remonta rūpnīcu ir pieņemts sakarā ar neatbilstību SJO Rezolūcijai A.744(18) vai nu saistībā ar kuģa dokumentāciju, vai saistībā ar kuģa konstrukcijas nepilnībām vai trūkumiem, kompetentā iestāde var pieprasīt, lai, pirms kuģim atļauj iziet jūrā, aizturēšanas ostā veic nepieciešamos biežuma mērījumus.

3. Šā panta 1. punktā minētos gadījumos tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kuras ostā notikusi inspekcija, par visiem ceļošanas apstākļiem ziņo tās valsts kompetentai iestādei, kurā atrodas remonta rūpnīca, 19. panta 6. punktā minētajām pusēm un, vajadzības gadījumā, arī citām iestādēm.

Jebkuras dalībvalsts kompetentā iestāde, kas saņem minēto informāciju, ziņo informācijas sniedzējai iestādei par veikto rīcību.

4. Dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka jebkurā Kopienas ostā vai enkurvietā ienākšanu liedz 1. punktā minētajiem kuģiem, kas dodas jūrā:

- a) neievēro nosacījumus, ko paredz tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atrodas inspekcijas osta; vai
- b) atsakās ievērot attiecīgās konvenciju prasības un neienāk norādītajā remonta rūpnīcā.

Šāds aizliegums paliek spēkā, kamēr kuģa īpašnieks vai operators tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā tikuši atklāti trūkumi, nav sniedzis pietiekamas liecības, kas uzskatāmi parāda kuģa pilnīgu atbilstību attiecīgām konvenciju prasībām.

5. Situācijā, kas minēta 4. punkta a) apakšpunktā, tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atklāti kuģa trūkumi, tūlīt brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes.

Situācijā, kas minēta 4. punkta b) apakšpunktā, tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atrodas remonta rūpnīca, tūlīt brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes.

Pirms liegt ienākšanu ostā, dalībvalsts var lūgt konsultācijas ar attiecīgā kuģa karoga valsts administrāciju.

6. Atkāpjoties no 4. punkta noteikumiem, kādas konkrētas ostas valsts iestāde var kuģim ļaut iebraukt noteiktā ostā vai

enkurvietā nepārvaramas varas (*force majeure*) apstākļos, sevišķi svarīgu drošības apsvērumu dēļ vai lai novērstu vai mazinātu piesārņojuma draudus vai labotu trūkumus ar nosacījumu, ka atbilstoši šīs dalībvalsts kompetentās iestādes ieskatiem kuģa īpašnieks, operators vai kapteinis ir veicis piemērotus pasākumus drošai kuģa ienākšanai ostā vai enkurvietā.

22. pants

Inspektoru kvalifikācija

1. Inspekcijas veic vienīgi tādi inspektori, kas atbilst XI pielikumā minētajiem kvalifikācijas kritērijiem un kam kompetentā iestāde atļāvusi veikt ostas valsts kontroli.

2. Ja ostas valsts kompetentā iestāde nevar nodrošināt vajadzīgo profesionalitāti, tad šādas kompetentās iestādes inspektoram var palīdzēt jebkura cita persona ar vajadzīgo kompetenci.

3. Kompetentajai iestādei, inspektoriem, kas veic ostas valsts kontroli, un personām, kas palīdz inspektoriem, nav komerciālas intereses ne par inspekcijas ostu, ne inspicējamiem kuģiem, un inspektori nav nodarbināti vai nestrādā tādu nevalstisku organizāciju vārdā, kuras izdod normatīvos un klasifikācijas sertifikātus vai kuras veic šādu sertifikātu izdošanai vajadzīgus apsekojumus.

4. Inspektoriem vienmēr ir līdzi personas apliecība, ko kompetentā iestāde izdevusi atbilstīgi Komisijas Direktīvai 96/40/EK (1996. gada 25. jūnijs), ar kuru tiek ieviests inspektoru, kas veic ostas valsts kontroli, personas apliecību kopējs modelis⁽¹⁾.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka inspektoru kompetence un atbilstība XI pielikumā minētajiem minimālajiem kritērijiem tiek pārbaudīta, pirms viņiem atļauj veikt inspekcijas, un pēc tam – periodiski, ņemot vērā šā panta 7. punktā minētās apmācības.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka inspektori sagatavoti atbilstīgās apmācībās, ņemot vērā pārmaiņas Kopienā piemērotajā ostas valsts kontroles sistēmā, kā tas noteikts šajā direktīvā un konvenciju grozījumos.

7. Sadarbībā ar dalībvalstīm Komisija izstrādā un uzlabo saskaņotu Kopienas sistēmu dalībvalstu veiktām ostas valsts kontroles inspektoru apmācībām un kompetences novērtējumam.

⁽¹⁾ OV L 196, 7.8.1996., 8. lpp.

23. pants

Ziņojumi no ločiem un ostu iestādēm

1. Dalībvalstis veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka to loči, kas ir iesaistīti kuģu pietauvošanā vai attauvošanā vai kas strādā uz kuģiem, kuri dodas uz kādu dalībvalsts ostu vai šķērso dalībvalsts ūdeņus, tūlīt informē ostas valsts vai krasta valsts kompetento iestādi par acīmredzamām nepilnībām, kas novērotas, pildot parastos pienākumus, un kas kuģošanu varētu padarīt nedrošu vai varētu apdraudēt jūras vidi.

2. Ja, pildot parastos pienākumus, ostas iestādes vai struktūras atklāj, ka kādam no kuģiem to pārziņā esošā ostā ir acīmredzamas nepilnības, kas var mazināt kuģa drošību vai nesamērīgi apdraudēt jūras vidi, tad minētā iestāde vai struktūra tūlīt par to informē attiecīgās ostas valsts kompetento iestādi.

3. Dalībvalstis pieprasa, lai loči un ostas iestādes vai struktūras, kad vien iespējams – elektroniskā formātā, sniedz vismaz šādu informāciju:

— informāciju par kuģi (nosaukumu, SJO identifikācijas numuru, izsaukuma signālu un karogu),

— informāciju par kuģošanu (pēdējo ienākšanas ostu, gala-mērķa ostu),

— informāciju par uz kuģa konstatētajām acīmredzamām nepilnībām.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka tiek veikta atbilstīga turpmāka rīcība saistībā ar acīmredzamām nepilnībām, par kurām ziņojuši loči un ostas iestādes vai struktūras, un dokumentē sīkāku veikto pasākumu aprakstu.

5. Komisija saskaņā ar 31. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru var pieņemt šā panta īstenošanas pasākumus, tostarp saskaņotu elektronisku formātu un procedūras attiecībā uz acīmredzamām nepilnībām, par kurām ziņojuši loči un ostas iestādes vai struktūras, un par dalībvalstu veikto turpmāko rīcību.

24. pants

Inspekciju datubāze

1. Komisija izstrādā, uztur un atjaunina inspekciju datubāzi, izmantojot īpašās zināšanas un pieredzi, kas gūta saistībā ar Parīzes SM.

Inspekciju datubāzē ir visa informācija, kas vajadzīga, lai īstenotu ar šo direktīvu izveidoto inspekcijas sistēmu, un tajā ir XII pielikumā izklāstītās funkcijas.

2. Dalībvalstis veic atbilstīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka informācija par jebkura kuģa patieso iebraukšanas un atiešanas laiku kopā ar attiecīgās ostas identificētāju saprātīgā termiņā tiek nosūtīta uz inspekciju datubāzi, izmantojot Kopienas sistēmu jūras datu apmaiņai *SafeSeaNet*, kas minēta Direktīvas 2002/59/EK 3. panta s) punktā. Tiklīdz tās ir nosūtījušas šādu informāciju uz inspekciju datubāzi, izmantojot *SafeSeaNet*, dalībvalstīm nav vairs jānosūta dati atbilstīgi šīs direktīvas XIV pielikuma 1.2. punktam un 2. punkta a) un b) apakšpunktam.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka informāciju par inspekcijām, kas veiktas saskaņā ar šo direktīvu, ievada inspekciju datubāzē uzreiz pēc tam, kad ir pabeigts inspekcijas ziņojums vai atcelts aizturējums.

Dalībvalstis 72 stundās nodrošina, ka informāciju, kas ir nosūtīta uz inspekciju datubāzi, apstiprina, lai to varētu publicēt.

4. Pamatojoties uz dalībvalstu sniegtajiem inspekciju datiem, Komisija no inspekciju datubāzes varēs iegūt jebkādas atbilstīgus datus par šīs direktīvas īstenošanu, jo īpaši par kuģa riska profilu, par kuģiem, kas jāinspicē, par kuģu kustības datiem un par katras dalībvalsts inspekciju veikšanas saistībām.

Dalībvalstīm ir piekļuve visai inspekciju datubāzē reģistrētajai informācijai, kas ir nozīmīga, lai īstenotu šajā direktīvā paredzētās inspekciju procedūras.

Dalībvalstīm un trešām Parīzes SM parakstītājām ir piešķirta piekļuve jebkādiem datiem, ko tās reģistrējušas inspekciju datubāzē, un datiem par kuģiem, kas kuģo ar šo valstu karogu.

25. pants

Informācijas apmaiņa un sadarbība

Katra dalībvalsts nodrošina, ka tās ostas iestādes vai struktūras un citas attiecīgas iestādes vai struktūras sniedz ostas valsts kontroles kompetentajai iestādei šādu to rīcībā esošu informāciju:

— informāciju, kas sniegta atbilstīgi 9. pantam un III pielikumam,

— informāciju par kuģiem, kas nav snieguši informāciju saskaņā ar šajā direktīvā paredzētajām prasībām un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/59/EK (2000. gada 27. novembris) par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai ⁽¹⁾, un Direktīvu 2002/59/EK, kā arī attiecīgā gadījumā Regulu (EK) Nr. 725/2004,

— informāciju par kuģiem, kuri izbraukuši jūrā, neizpildījuši Direktīvas 2000/59/EK 7. vai 10. pantā noteiktās prasības,

— informāciju par kuģiem, kam aizliegts ienākt ostā vai kas izraidīti no ostas drošuma apsvērumu dēļ,

— informāciju par acīmredzamām nepilnībām atbilstīgi 23. pantam.

26. pants

Informācijas publicēšana

Komisija saskaņā ar XIII pielikumu publicē un glabā publiski pieejamā interneta vietnē informāciju par inspekcijām, aizturēšanām un ienākšanas aizliegumiem, izmantojot īpašās zināšanas un pieredzi, kas gūta saistībā ar Parīzes SM.

27. pants

To sabiedrību saraksta publicēšana, kam ir zems un ļoti zems darbības līmenis

Komisija regulāri publiski pieejamā interneta vietnē izveido un publicē informāciju par sabiedrībām, kuru darbības līmenis trīs mēnešus vai ilgāk, nosakot I pielikuma I daļā minēto kuģa riska profilu, ir uzskatīts par zemu vai ļoti zemu.

Komisija saskaņā ar 31. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru pieņem noteikumus, lai īstenotu šo pantu, īpaši norādot publicēšanas kārtību.

28. pants

Izmaksu atlīdzināšana

1. Ja 13. un 14. pantā minēto inspekciju laikā apstiprinājušies vai atklāti kādi trūkumi, ar ko pārkāpj kādas konvencijas prasības un kas pamato kuģa aizturēšanu, tad visas ar inspekcijām saistītās izmaksas jebkurā kārtējā pārskata periodā sedz kuģa īpašnieks, operators vai tā pārstāvis ostas valstī.

2. Visas izmaksas, kas saistītas ar inspekcijām, kuras veic kādas dalībvalsts kompetentā iestāde atbilstīgi 16. pantam un 21. panta 4. punktam, sedz kuģa īpašnieks vai operators.

3. Ja kuģi aiztur, visas izmaksas saistībā ar aizturēšanu ostā sedz kuģa īpašnieks vai operators.

4. Aizturējumu atceļ vienīgi pēc tam, kad pilnībā veikts maksājums vai sniegts pietiekams nodrošinājums izmaksu atlīdzināšanai.

29. pants

Dati, kas jāsniedz, lai uzraudzītu direktīvas īstenošanu

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

30. pants

Dalībvalstu atbilstības un darbības uzraudzība

Lai nodrošinātu šīs direktīvas efektīvu īstenošanu un uzraudzītu vispārējo Kopienas ostas valsts kontroles režīma darbību atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1406/2002 2. panta b) punkta i) apakšpunktam, Komisija apkopo vajadzīgo informāciju un apmeklē dalībvalstis.

31. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2099/2002 3. pantu ⁽²⁾.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

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

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu, ņemot vērā tā 8. pantu.

32. pants

Grozīšanas procedūra

Komisija:

a) pielāgo pielikumus, izņemot I pielikumu, lai ņemtu vērā spēkā stājušos grozījumus Kopienas tiesību aktos par drošību jūrā un jūras satiksmes drošumu un attiecīgu starptautisko organizāciju konvencijās, kodeksos un rezolūcijās, kā arī ņemot vērā Parīzes SM;

⁽¹⁾ OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.

⁽²⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

b) groza definīcijas, kurās ir atsauces uz konvencijām, starptautiskiem kodeksiem un rezolūcijām, kā arī Kopienas tiesību aktiem, kas attiecas uz šo direktīvu.

Šos pasākumus, kuri paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 31. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Uz grozījumiem starptautisko tiesību instrumentos, kas minēti 2. pantā, var neattiecināt šo direktīvu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantu.

33. pants

Īstenošanas noteikumi

Nosakot 8. panta 4. punktā, 10. panta 3. punktā, 14. panta 4. punktā, 15. panta 4. punktā, 23. panta 5. punktā un 27. pantā minētos īstenošanas noteikumus saskaņā ar 31. panta 2. un 3. punktā minētajām procedūrām, Komisija īpaši rūpējas par to, lai šajos noteikumos tiktu ņemtas vērā zināšanas un pieredze, kas gūtas inspekciju sistēmā Kopienā un Parīzes SM teritorijā.

34. pants

Sodi

Dalībvalstis nosaka sankciju sistēmu par to attiecīgās valsts noteikumu pārkāpumiem, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šo sankciju piemērošanu. Paredzētās sankcijas ir efektīvas, samērīgas un atturošas.

35. pants

Pārskatīšana

Komisija pārskata šīs direktīvas īstenošanu ne vēlāk kā līdz 2012. gada 30. jūnijam. Pārskatīšanas gaitā, *inter alia*, inspicē 5. pantā noteiktās Kopienas vispārējās saistības veikt inspekcijas, ostas valsts kontroles inspektoru skaitu katrā dalībvalstī, veikto inspekciju skaitu un atbilstību saistībām par gada inspekcijām, ko uzņēmušās visas dalībvalstis, kā arī to, kā tiek īstenots 6., 7. un 8. pants.

Par pārskata secinājumiem Komisija paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei un, pamatojoties uz pārskatu, nosaka, vai ir nepieciešams ierosināt grozīt šo direktīvu vai turpmākus tiesību aktus šajā jomā.

36. pants

Īstenošana un paziņošana

1. Dalībvalstis līdz 2010. gada 31. decembrim pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības.

Tās piemēro šos noteikumus no 2011. gada 1. janvāra.

2. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Tās arī iekļauj norādi, ka atsauces uz direktīvām, kuras atceļ ar šo direktīvu, esošajos normatīvajos un administratīvajos aktos uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces un kā formulēt šādu norādi.

3. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

4. Turklāt Komisija regulāri informē Eiropas Parlamentu un Padomi par to, kā noris šīs direktīvas īstenošana dalībvalstīs, jo īpaši ar mērķi Kopienā vienādi piemērot inspekciju sistēmu.

37. pants

Atcelšana

Ar šo Direktīva 95/21/EK, kas grozīta ar XV pielikuma A daļā minētajām direktīvām, tiek atcelta no 2011. gada 1. janvāra, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem, kad tām jātransponē savos tiesību aktos XV pielikuma B daļā norādītās direktīvas.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu un lasa saskaņā ar atbilstmes tabulu šīs direktīvas XVI pielikumā.

38. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

39. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
P. NEČAS

I PIELIKUMS

KOPIENAS OSTAS VALSTS KONTROLES SISTĒMAS ELEMENTI

(kā minēts 5. pantā)

Kopienas ostas valsts kontroles sistēmā iekļauj šādus elementus.

I. Kuģa riska profils

Kuģa riska profilu nosaka, vadoties pēc šādu vispārēju un iepriekšējās darbības rādītāju kombinācijas:

1. Vispārējie rādītāji

a) Kuģa tips

Pasažieru kuģus, naftas un ķīmiskos tankkuģus, gāzvedējus un balcerus uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.

b) Kuģa vecums

Uzskata, ka kuģi, kas vecāki par divpadsmit gadiem, rada lielāku risku.

c) Karoga valsts darbība

i) Kuģis, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģiem Kopienas un Parīzes SM teritorijā ir augsts aizturēšanas īpatsvars, uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.

ii) Kuģus, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģiem Kopienas un Parīzes SM teritorijā ir zems aizturēšanas īpatsvars, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

iii) Kuģus, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kam pabeigta revīzija un, attiecīgā gadījumā, iesniegts koriģēts rīcības plāns gan saskaņā ar SJO dalībvalsts brīvprātīgu revīzijas sistēmu, gan procedūrām, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku. Tiklīdz ir pieņemti 10. panta 3. punktā minētie pasākumi, šāda kuģa karoga valsts ir demonstrējusi atbilstību SJO obligāto instrumentu ieviešanas kodeksam.

d) Atzītas organizācijas

i) Kuģus, kam sertifikātus izdevušas atzītas organizācijas, kuru darbības līmenis saistībā ar kuģu aizturēšanas īpatsvaru Kopienā un Parīzes SM darbības teritorijā ir zems vai ļoti zems, uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.

ii) Kuģus, kam sertifikātus izdevušas atzītas organizācijas, kuru darbības līmenis saistībā ar kuģu aizturēšanas īpatsvaru Kopienā un Parīzes SM teritorijā ir augsts, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

iii) Kuģus, kam sertifikātus izdevušas organizācijas, kuras atzītas atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 391/2009 noteikumiem, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

e) Sabiedrības darbība

i) Tādu sabiedrību kuģus, kuru darbības līmenis ir zems vai ļoti zems, vadoties pēc to kuģu trūkumu un aizturēšanas īpatsvara Kopienā un Parīzes SM teritorijā, uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.

ii) Tādu sabiedrību kuģus, kuru darbības līmenis ir augsts, vadoties pēc to kuģu trūkumu un aizturēšanas īpatsvara Kopienā un Parīzes SM teritorijā, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

2. Iepriekšējās darbības rādītāji

- i) Kuģus, kas aizturēti vairāk nekā vienreiz, uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.
- ii) Kuģus, kam inspekcijā (inspekcijās) II pielikumā minētajā periodā konstatēts mazāk trūkumu, kā minēts II pielikumā, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.
- iii) Kuģus, kas II pielikumā minētajā periodā nav aizturēti, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

Riska rādītājus kombinē, izmantojot salīdzinošus rādītājus, kas ataino katra parametra relatīvo ietekmi uz kopējo risku kuģim, kas ir darba kārtībā, lai noteiktu šādus kuģa riska profilus:

— augsts risks,

— standarta risks,

— mazs risks.

Nosakot riska profilus, lielāku uzmanību pievērš kuģa tipa, karoga valsts darbības, atzītu organizāciju un sabiedrību darbības rādītājiem.

II. Kuģu inspekcijas

1. Periodiskas inspekcijas

Periodiskas inspekcijas veic iepriekš noteiktos laika intervālos. To biežumu nosaka atkarībā no kuģa riska profila. Starplaiks starp augsta riska kuģu periodiskajām inspekcijām nedrīkst pārsniegt sešus mēnešus. Starplaiku starp cita riska profila kuģu periodiskajām inspekcijām palielina, riskam attiecīgi samazinoties.

Dalībvalstis veic periodisku inspekciju:

- jebkuram augsta riska profila kuģim, kam pēdējo sešu mēnešu laikā Kopienas ostā vai enkurvietā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta inspekcija. Augsta riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no piektā mēneša kopš pēdējās inspekcijas,
- jebkuram standarta riska profila kuģim, kam pēdējo 12 mēnešu laikā Kopienas ostā vai enkurvietā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta inspekcija. Standarta riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no desmitā mēneša kopš pēdējās inspekcijas,
- jebkuram maza riska profila kuģim, kam pēdējo 36 mēnešu laikā Kopienas ostā vai enkurvietā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta inspekcija. Maza riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no divdesmit ceturta mēneša kopš pēdējās inspekcijas.

2. Papildu inspekcijas

Kuģi, uz kuriem attiecas šādi īpaši svarīgi vai neparedzēti apstākļi, ir pakļauti inspekcijai neatkarīgi no laika, kas pagājis kopš pēdējās periodiskās inspekcijas. Taču par vajadzību veikt papildu inspekcijas neparedzētu apstākļu dēļ izlemj inspektors, balstoties uz savu profesionālo lēmumu.

2A. Īpaši svarīgi apstākļi

Kuģi, uz ko attiecas šādi īpaši svarīgi apstākļi, tiek inspicēti neatkarīgi no tā, kad notikusi to pēdējā regulārā inspekcija.

- Kuģi, kas drošības apsvērumu dēļ uz laiku atskaitīti no savas klases vai izslēgti no tās kopš pēdējās inspekcijas Kopienā vai Parīzes SM teritorijā.
- Kuģi, par kuriem kāda cita dalībvalsts sniegusi ziņojumu vai paziņojumu.
- Kuģi, kuri nav atrodami inspekciju datubāzē.

- Kuģi, kuri:
 - ceļā uz ostu bijuši iesaistīti sadursmē, uzskrējuši uz sēkļa vai strandējuši,
 - tiek apsūdzēti par to, ka pārkāpuši noteikumus attiecībā uz atbrīvošanos no kaitīgām vielām vai notekūdeņiem, vai
 - izdarījuši nekontrolētus vai nedrošus manevrus, kuru laikā nav ievēroti SJO pieņemtie kuģu satiksmes noteikumi vai drošas kuģošanas prakse un procedūras.

2B. Neparedzēti apstākļi

Kuģus, uz kuriem attiecas šādi neparedzēti apstākļi, var inspicēt neatkarīgi no tā, cik ilgs laiks pagājis kopš to pēdējās regulārās inspekcijas. Lēmums veikt šādu papildu inspekciju paliek kompetentās iestādes profesionālajā ziņā.

- Kuģi, kuri, ienākot Baltijas jūrā, nav izpildījuši spēkā esošo SJO navigācijas ieteikumu versiju.
- Kuģi, kam sertifikātus izdevusi kādreizējā atzītā organizācija, kuras atzīšana atsaukta kopš pēdējās inspekcijas Kopienā vai Parīzes SM teritorijā.
- Kuģi, par kuriem loči vai ostas iestādes vai struktūras atbilstīgi šīs direktīvas 23. pantam ziņojušas, ka tiem ir acīmredzamas nepilnības, kas varētu navigāciju padarīt nedrošu vai apdraudēt jūras vidi.
- Kuģi, kuri nav izpildījuši attiecīgās paziņošanas prasības, kas minētas šīs direktīvas 9. pantā, Direktīvā 2000/59/EK, Direktīvā 2002/59/EK un vajadzības gadījumā Regulā (EK) Nr. 725/2004.
- Kuģi, par kuriem saņemti ziņojumi vai sūdzības no kuģa kapteiņa, kāda apkalpes locekļa vai jebkuras citas personas vai organizācijas, kurai ir likumīgas intereses attiecībā uz kuģa drošu ekspluatāciju, dzīves un darba apstākļiem uz kuģa vai piesārņojuma novēršanu, ja vien attiecīgā dalībvalsts šādu paziņojumu vai sūdzību neuzskata par acīmredzami nepamatotu.
- Kuģi, kuri iepriekšējo reizi aizturēti vairāk nekā pirms trim mēnešiem.
- Kuģi, par kuriem saņemts ziņojums, ka tiem ir būtiski trūkumi, izņemot tos, kuru trūkumi bija jāizlabo 14 dienu laikā pēc izbraukšanas vai pirms izbraukšanas.
- Kuģi, par kuriem saņemts ziņojums, ka tiem ir problēmas saistībā ar to kravu, jo īpaši kaitīgu un bīstamu kravu.
- Kuģi, kas izdarījuši kādas citas darbības, kuras apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi.
- Kuģi, par kuriem no drošiem avotiem kļuvis zināms, ka to riska rādītāji atšķiras no reģistrētajiem, un tādējādi to riska līmenis ir paaugstināts.

3. Atlases shēma

3A. Pirmās prioritātes kuģus inspicē šādi:

a) paplašināta inspekcija jāveic:

- jebkuram kuģim ar augstu riska profilu, kurš nav inspicēts pēdējos sešos mēnešos,
- jebkuram pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģim vai balknerim ar standarta riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 12 mēnešos;

b) sākotnējas vai detalizētākas inspekcijas attiecīgā gadījumā jāveic:

- jebkuram kuģim ar standarta riska profilu, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkneris, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 12 mēnešos;

- c) īpaši svarīga apstākļa gadījumā:
- detalizētāku vai paplašinātu inspekciju atbilstīgi inspektora profesionālam vērtējumam veic uz jebkura kuģa ar augstu riska profilu un uz jebkura pasažieru kuģa, naftas tankkuģa, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģa vai balkera, kas ir vecāks par 12 gadiem,
 - detalizētāku inspekciju veic uz jebkura cita kuģa, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris, kas ir vecāks par 12 gadiem.
- 3B. Ja kompetentā iestāde izvēlas inspekcijai II prioritātes kuģi, piemēro šo:
- a) paplašinātu inspekciju veic:
- jebkuram kuģim ar augstu riska profilu, kas nav inspicēts pēdējos piecos mēnešos,
 - jebkuram pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģim vai balkerim ar standarta riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 10 mēnešos, vai
 - jebkuram pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģim vai balkerim ar zemu riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 24 mēnešos;
- b) sākotnēju vai detalizētāku inspekciju attiecīgā gadījumā var veikt:
- jebkuram kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris ar standarta riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 10 mēnešos, vai
 - jebkuram kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris ar zemu riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 24 mēnešos;
- c) neparedzētu apstākļu gadījumā:
- detalizētāku vai paplašinātu inspekciju atbilstīgi inspektora profesionālajam vērtējumam veic uz jebkura kuģa ar augstu riska profilu vai jebkura cita pasažieru kuģa, naftas tankkuģa, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģa vai balkera, kas ir vecāks par 12 gadiem,
 - detalizētāku inspekciju var veikt uz jebkura kuģa, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris, kas ir vecāks par 12 gadiem.
-

II PIELIKUMS

KUĢA RISKĀ PROFILS
(kā minēts 10. panta 2. punktā)

| | | | Riska profils | | | | | |
|--------------------------------|---|-------------------------------------|---|-----------------------------|---|------------------------|--------|--------|
| | | | Augsta riska kuģis (ARK) | | Standarta riska kuģis (SRK) | Zema riska kuģis (ZRK) | | |
| Vispārējie rādītāji | | | Kritēriji | Salīdzinošo rādītāju punkti | Kritēriji | Kritēriji | | |
| 1. | Kuģa veids | | Ķīmisku vielu tankkuģis Gāzvedējs Naftas tankkuģis Balkeris Pasažieru kuģis | 2 | nav nedz augsta, nedz zema riska kuģis | Visu veidu | | |
| 2. | Kuģa vecums | | Visu veidu > 12 g. | 1 | | Visu vecumu | | |
| 3.a | Karogs | Melns, pelēkais un baltais saraksts | Melns – ļoti augsta riska, augsta riska, no vidēja līdz augstam riska | 2 | | Balts | | |
| | | | Melns – vidēja riska | 1 | | | | |
| 3.b | SJO revīzija | | — | — | | | Ir | |
| 4.a | Atzīta organizācija | Darbība | A | — | | | — | Augsts |
| | | | V | — | | | — | — |
| | | | Z | Zems | | | 1 | — |
| | | | ĻZ | Ļoti zems | | | — | — |
| 4.b | ES atzīta | | — | — | | | Jā | |
| 5. | Sabiedrība | Darbība | A | — | — | | Augsts | |
| | | | V | — | — | | — | |
| | | | Z | Zems | 2 | — | | |
| | | | ĻZ | Ļoti zems | — | — | | |
| Iepriekšējās darbības rādītāji | | | | | | | | |
| 6. | Pēdējos 36 mēnešos katrā inspekcijā reģistrēto trūkumu skaits | Trūkumi | Nav piemērots | — | ≤ 5 (un pēdējos 36 mēnešos ir veikta vismaz viena inspekcija) | | | |
| 7. | Cik reizi aizturēts pēdējos 36 mēnešos | Aizturēts | Aizturēts ≥ 2 reizes | 1 | Nav aizturēts | | | |

ARK ir kuģi, kas atbilst pieciem vai vairāk salīdzinošo rādītāju punktiem.

ZRK ir kuģi, kas atbilst visiem zema riska rādītājiem.

SRK ir kuģi, kas nav nedz ARK, nedz ZRK.

III PIELIKUMS

PAZIŅOJUMS

(kā minēts 9. panta 1. punktā)

Informācija, kas sniedzama saskaņā ar 9. panta 1. punktu:

Turpmāk minēto informāciju iesniedz ostas iestādei vai struktūrai vai tai iestādei vai struktūrai, kas norādīta šim nolūkam, vismaz trīs dienas pirms paredzamā ierašanās brīža ostā vai enkurvietā vai pirms iepriekšējās ostas atstāšanas, ja paredzams, ka pārbrauciens būs īsāks nekā trīs dienas:

- a) kuģa identifikācija (nosaukums, izsaukuma signāls, SJO identifikācijas numurs vai MMSI numurs);
 - b) plānotais ienākšanas ilgums;
 - c) tankkuģiem:
 - i) konfigurācija: viens korpuss, viens korpuss ar izolētā balasta tanku, dubults korpuss;
 - ii) kravas un balasta tanku stāvoklis: pilni, tukši, inerti;
 - iii) kravas apjoms un veids;
 - d) plānotās darbības galamērķa ostā vai enkurvietā (iekraušana, izkraušana, citas);
 - e) plānotie normatīvie apsekojumi un galvenā tehniskā apkope un remontdarbi, kas jāveic, uzturoties galamērķa ostā;
 - f) pēdējās Parīzes SM teritorijā veiktās paplašinātās inspekcijas datums.
-

IV PIELIKUMS

SERTIFIKĀTU UN DOKUMENTU SARAKSTS

(kā minēts 13. panta 1. punktā)

1. Starptautiskais tilpības sertifikāts (1969).
2. — Pasažieru kuģa drošības sertifikāts,
 - kravas kuģa konstrukcijas drošības sertifikāts,
 - kravas kuģa aprīkojuma drošības sertifikāts,
 - kravas kuģa radio drošības sertifikāts,
 - atbrīvojuma sertifikāts, tostarp vajadzības gadījumā – kravu saraksts,
 - kravas kuģa drošības sertifikāts.
3. Starptautiskais kuģa drošuma sertifikāts (ISSC).
4. Kuģa vēstures pieraksti.
5. Starptautiskais sertifikāts par kuģa piemērotību sašķidrinātas gāzes pārvadāšanai,
 - sertifikāts par kuģa piemērotību sašķidrinātas gāzes pārvadāšanai.
6. Starptautiskais sertifikāts par kuģa piemērotību bīstamu ķīmisku vielu pārvadāšanai,
 - sertifikāts par kuģa piemērotību bīstamu ķīmisku vielu pārvadāšanai.
7. Starptautiskais naftas piesārņojuma profilakses sertifikāts.
8. Starptautiskais sertifikāts par piesārņojuma novēršanu, pārvadājot kaitīgas lejamkravas tilpnēs.
9. Starptautiskais kravas zīmes sertifikāts (1966),
 - starptautiskais kravas zīmes atbrīvojuma sertifikāts.
10. Naftas operāciju žurnāls, I un II daļa.
11. Kravas operāciju žurnāls.
12. Dokuments par kuģa drošu minimālo apkalpi.
13. Sertifikāti vai jebkādi citi dokumenti, kas vajadzīgi saskaņā ar STCW 78/95 noteikumiem.
14. Medicīnas apliecības (skatīt ILO konvenciju Nr. 73 par jūrnieku veselības inspekcijām).
15. Darba laika organizācijas tabula (ILO konvencija Nr. 180 un STCW 78/95).
16. Jūrnieku darba un atpūtas stundu reģistrs (ILO konvencija Nr. 180).
17. Stabilitātes informācija.
18. Atbilstības dokumenta kopija un kuģa drošības pārvaldības sertifikāts, kas izdoti atbilstīgi Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskajam kodeksam (SOLAS 74, IX nodaļa).
19. Sertifikāti par kuģa korpusa izturību (stiprību) un mehānismiem, kurus izdevusi attiecīgā klasifikācijas sabiedrība (prasīti vienīgi tajos gadījumos, ja kuģis saglabā klasifikācijas sabiedrības noteikto kuģa klasi).

20. Dokuments par atbilstību īpašām prasībām, ko piemēro kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas.
21. Ātrgaitas kuģa drošības sertifikāts un atļauja izmantot ātrgaitas kuģi.
22. Bīstamo kravu īpašais saraksts vai deklarācija (manifests), vai detalizēts kravas plāns.
23. Kuģa žurnāls ar izmēģinājumu un apmācību, tostarp drošuma apmācību, uzskaiti un žurnāls ar uzskaiti par dzīvības glābšanas iekārtu inspekciju un kārtību, kā arī ugunsdzēsības iekārtām un pasākumiem.
24. Speciāla lietojuma kuģu drošības sertifikāts.
25. Mobilo piekrastes urbšanas iekārtu drošības sertifikāts.
26. Naftas tankkuģiem – naftas atsūkņēšanas uzraudzības un kontroles sistēmu par pēdējo reisu balastā uzskaitē.
27. Trauksmju saraksti, ugunsdrošības plāns un pasažieru kuģiem – kuģa bojājumu novēršanas plāns.
28. Ārkārtas situāciju plāns rīcībai gadījumos, kad no kuģa noplūdusi nafta.
29. Ziņojumi par apsekojumiem (balkeriem un naftas tankkuģiem).
30. Ziņojumi par iepriekš veiktajām ostas valsts kontroles inspekcijām.
31. Ro-ro pasažieru kuģiem – informācija par A/A maksimālo attiecību.
32. Dokuments, ar kuru atļauja graudu pārvadāšana.
33. Kravas nostiprināšanas rokasgrāmata.
34. Atkritumu apsaimniekošanas plāns un atkritumu reģistrācijas žurnāls.
35. Palīdzības sistēma lēmumu pieņemšanai pasažieru kuģu kapteiņiem.
36. Meklēšanas un glābšanas dienestu sadarbības plāns pasažieru kuģiem, kuri kursē pastāvīgos maršrutos.
37. Saraksts ar operāciju ierobežojumiem uz pasažieru kuģiem.
38. Balkera grāmata.
39. Balkeru iekraušanas un izkraušanas plāni.
40. Dokuments, kas apliecina apdrošināšanu vai jebkādu citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma izraisītiem zaudējumiem (1992. gada Starptautiskā konvencija par civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem).
41. Sertifikāts, kas vajadzīgs saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām ⁽¹⁾.
42. Sertifikāts, kas vajadzīgs saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 392/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras ⁽²⁾.
43. Starptautiskais gaisa piesārņojuma novēršanas sertifikāts.
44. Starptautiskais notekūdeņu piesārņojuma novēršanas sertifikāts.

⁽¹⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 128 lpp.

⁽²⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 24 lpp.

V PIELIKUMS

PIEMĒRI "PAMATOTIEM IEMESLIEM"

(kā minēts 13. panta 3. punktā)

- A. Piemēri pamatotiem iemesliem, lai veiktu detalizētāku inspekciju
1. Kuģi, kas minēti I pielikuma II daļas 2.A un 2.B punktā.
 2. Nav pienācīgi vests naftas operāciju žurnāls.
 3. Pārbaudot sertifikātus un citus dokumentus, atklātas neprecizitātes.
 4. Ir liecības, ka apkalpes locekļi neatbilst prasībām, kuras saistītas ar saziņu uz kuģa, kā izklāstīts 18. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/106/EK (2008. gada 19. novembris) par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni ⁽¹⁾.
 5. Apliecība ir iegūta krāpšanas ceļā vai apliecības īpašnieks nav tā persona, kam sākotnēji izdota minētā apliecība.
 6. Kuģa kapteinim, kādam virsniekam vai matrozim apliecību izdevusi valsts, kas nav ratificējusi STCW 78/95.
 7. Veicot operācijas ar kravu vai citas operācijas, ir pārkāpti drošības noteikumi vai SJO nostādnes, piemēram, skābekļa saturs inertās gāzes pievadā kravas tilpnēm pārsniedz noteikto maksimālo līmeni.
 8. Naftas tankkuģa kapteinis nevar uzrādīt reģistrētus datus par naftas atsūkņēšanas uzraudzības un kontroles sistēmu attiecībā uz pēdējo balasta pārgājieni.
 9. Nav atjaunots trauksmju saraksts vai apkalpes locekļi nav informēti par saviem pienākumiem ugunsgrēka gadījumā vai saņemot pavēli pamest kuģi.
 10. Viltus trauksmes signālu raidīšana, kuriem neseko pienācīgas trauksmes atsaukšanas procedūras.
 11. Nav konvencijās paredzētā būtiskā aprīkojuma vai procedūru.
 12. Uz kuģa ir pārmērīgi antisanitāri apstākļi.
 13. Inspektoram radies vispārējs iespaids vai ir novērots, ka pastāv nopietna korpusa vai konstrukciju pasliktināšanās vai trūkumi, kas varētu apdraudēt kuģa konstrukcijas, ūdensnecaurlaidību vai šļakatnecaurlaidību.
 14. Ir informācija vai liecības par to, ka kapteinis vai apkalpe nepārzina būtiskas kuģa izmantošanas procedūras, kas saistītas ar kuģu drošību vai vides piesārņošanas novēršanu, vai arī tādas kuģa izmantošanas procedūras nav tikušas veiktas.
 15. Nav tabulas par darba režīmu uz kuģa vai jūrnieku darba un atpūtas stundu reģistra.
- B. Piemēri pamatotiem iemesliem, kad var veikt kuģa drošuma kontroli
1. Inspektors sākotnējās ostas valsts kontroles ietvaros veiktās inspekcijas laikā var noteikt šādus pamatotos iemeslus turpmākiem drošuma kontroles pasākumiem:
 - 1.1. ISSC nav derīgs vai arī tā derīguma termiņš ir beidzies.
 - 1.2. Kuģa drošuma līmenis ir zemāks nekā ostas drošuma līmenis.
 - 1.3. Nav veiktas apmācības, kas saistītas ar kuģa drošumu.
 - 1.4. Ieraksti reģistrā par pēdējām 10 kuģa/ostas vai kuģa/kuģa mijiedarbības reizēm nav pilnīgi.
 - 1.5. Pierādījumi vai novērojumi liecina, ka kuģa apkalpes galvenie locekļi nav spējīgi sazināties savā starpā.
 - 1.6. Novērojumi pierāda, ka drošuma pasākumiem ir būtiski trūkumi.

⁽¹⁾ OV L 323, 3.12.2008., 33. lpp.

- 1.7. No trešām personām saņemta informācija, piemēram, ziņojums vai sūdzība, saistībā ar drošuma jautājumiem.
 - 1.8. Kuģim ir kārtējais atkārtoti izdots pagaidu Starptautiskā kuģa drošuma sertifikāts (*ISSC*), un inspektora profesionālais viedoklis ir tāds, ka viens no iemesliem, kādēļ kuģis vai sabiedrība pieprasījusi šādu sertifikātu, ir izvairīties no pilnīgas atbilstības *SOLAS 74 XI-2.* nodaļas un *ISPS* kodeksa A daļas prasībām pēc tam, kad beidzies sākotnējais pagaidu sertifikāta derīguma termiņš. *ISPS* kodeksa A daļā precizēti apstākļi, kuros var izdot pagaidu sertifikātu.
 2. Ja konstatēti iepriekšminētie pamatoti iemesli, inspektors nekavējoties informē kompetento drošuma iestādi (ja vien inspektors nav drošuma jautājumos pilnvarotā amatpersona). Kompetentā drošuma iestāde pieņem lēmumu par to, kādi turpmāki kontroles pasākumi jāveic saskaņā ar *SOLAS 74 XI* nodaļas 9. noteikumu, ņemot vērā drošuma līmeni.
 3. Par citiem pamatotiem iemesliem, kas nav minēti iepriekš, lemj drošuma jautājumos pilnvarotā amatpersona.
-

VI PIELIKUMS

KUĢU KONTROLES PROCEDŪRAS

(kā minēts 15. panta 1. punktā)

Parīzes SM I pielikums "Ostas valsts kontroles procedūras" (PSCOs) un šādas Parīzes SM instrukcijas to jaunākajā redakcijā:

- *Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships* (Instrukcija 33/2000/02: Pasažieru kuģu un prāmju darbības kontrole),
- *Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts* (Instrukcija 35/2002/02: Pamatnostādnes ostas valsts kontroles amatpersonām par elektroniskām kartēm),
- *Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions* (Instrukcija 36/2003/08: Norādījumi par darba un dzīves apstākļu inspekciju),
- *Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended* (Instrukcija 37/2004/02: Pamatnostādnes atbilstībai grozītajai konvencijai 78/95 par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW)),
- *Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest* (Instrukcija 37/2004/05: Pamatnostādnes darba un atpūtas stundu inspekcijai),
- *Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects* (Instrukcija 37/2004/10: Pamatnostādnes ostas valsts kontroles amatpersonām par drošuma aspektiem),
- *Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (VDR)* (Instrukcija 38/2005/02: Pamatnostādnes ostas valsts kontroles amatpersonām, kas inspicē reisa datu reģistrācijas iekārtas (VDR)),
- *Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I* (Instrukcija 38/2005/05: Pamatnostādnes par MARPOL 73/78 I pielikumu),
- *Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers* (Instrukcija 38/2005/07: Pamatnostādnes par vienkorpusa naftas tankkuģu stāvokļa novērtējuma shēmu (CAS)),
- *Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code* (Instrukcija 39/2006/01: Pamatnostādnes ostas valsts kontroles amatpersonām par Starptautisko drošas pārvaldes kodeksu (ISM Code)),
- *Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS* (Instrukcija 39/2006/02: Pamatnostādnes ostas valsts kontroles amatpersonām par pasaules jūras avāriju un drošības sistēmas (Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS) kontroli),
- *Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist* (Instrukcija 39/2006/03: Aizliegumu un paziņošanas kontrolesaraksta optimizēšana),
- *Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test)* (Instrukcija 39/2006/10: Pamatnostādnes ostas valsts kontroles amatpersonām balasta tvertņu inspekcijai un galvenās elektroenerģijas padeves pārtraukuma izmēģinājumiem (elektroenerģijas padeves pārtraukuma tests)),
- *Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers* (Instrukcija 39/2006/11: Norādījumi balkera konstrukciju inspekcijai),
- *Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers* (Instrukcija 39/2006/12: Ostas valsts kontroles inspektoru labas prakses kodekss),
- *Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O)* (Instrukcija 40/2007/04: Kritēriji atzītu organizāciju atbildības novērtēšanai),
- *Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78* (Instrukcija 40/2007/09: Pamatnostādnes ostas valsts kontroles inspekciju atbilstībai MARPOL 73/78 VI pielikumam).

VII PIELIKUMS

PAPLAŠINĀTA KUĢA INSPEKCIJA

(kā minēts 14. pantā)

Detalizētāka inspekcija īpaši attiecas uz šādu riska zonu vispārējo stāvokli:

- dokumentācija,
- korpusa stāvoklis,
- piemērotība laika apstākļiem,
- ārkārtas situāciju sistēmas,
- radio sakaru sistēmas,
- kravas operācijas,
- ugunsdrošība,
- signalizācijas sistēmas,
- dzīves un darba apstākļi,
- navigācijas aprīkojums,
- dzīvības glābšanas ierīces,
- bīstamas kravas,
- dzeniekārtas un palīgsistēmas,
- piesārņojuma novēršana.

Turklāt atkarībā no praktiskās iespējamības vai jebkādiem ierobežojumiem attiecībā uz cilvēku, kuģa vai ostas drošību detalizētāka inspekcija atkarībā no inspicētā kuģa tipa ietver īpašu riska zonu punktu inspekciju saskaņā ar 14. panta 3. punktu.

VIII PIELIKUMS

NOTEIKUMI PAR IENĀKŠANAS AIZLIEGUMU OSTĀS UN ENKURVIETĀS, KAS ATRODAS KOPIENĀ

(kā minēts 16. pantā)

1. Ja ir izpildīti 16. panta 1. punktā aprakstītie nosacījumi, tās ostas, kurā kuģi aiztur trešo reizi, kompetentā iestāde rakstveidā informē kuģa kapteini par to, ka tiks izdots ienākšanas aizlieguma rīkojums, ko varēs piemērot, tiklīdz kuģis atstās ostu. Ienākšanas aizlieguma rīkojumu var piemērot, tiklīdz kuģis ir atstājis ostu pēc tam, kad novērsti trūkumi, kas bija aizturēšanas iemesls.
2. Kompetentā iestāde nosūta ienākšanas aizlieguma rīkojuma kopiju arī karoga valsts iestādei, attiecīgajai atzītajai organizācijai, citām dalībvalstīm, kā arī citām valstīm, kas parakstījušas Parīzes SM, Komisijai un Parīzes SM sekretariātam. Kompetentā iestāde arī atjaunina inspekciju datubāzi, nekavējoties iekļaujot tajā informāciju par ienākšanas aizliegumu.
3. Lai panāktu ienākšanas aizlieguma atcelšanu, īpašniekam vai operatoram ir jāiesniedz oficiāls pieprasījums tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kura izdevusi ienākšanas aizlieguma rīkojumu. Līdz ar šo pieprasījumu ir jābūt karoga valsts iestādes dokumentam, kas izdots pēc karoga valsts pilnvarota apsekotāja apmeklējuma uz kuģa un kas liecina, ka kuģis pilnībā atbilst starptautisku konvenciju spēkā esošajiem noteikumiem. Karoga valsts iestāde sniedz kompetentajai iestādei pierādījumus, ka kuģa apmeklējums ir noticis.
4. Vajadzības gadījumā līdz ar pieprasījumu atcelt ienākšanas aizlieguma rīkojumu ir jābūt arī klasificēšanas sabiedrības organizācijai, kas izdots pēc klasificēšanas sabiedrības apsekotāja apmeklējuma uz kuģa un kas liecina, ka kuģis atbilst attiecīgās sabiedrības noteiktajiem klases standartiem. Klasificēšanas sabiedrība sniedz kompetentajai iestādei pierādījumus, ka kuģa apmeklējums ir noticis.
5. Ienākšanas aizlieguma rīkojumu drīkst atcelt tikai pēc tam, kad pagājis šīs direktīvas 16. pantā minētais periods, un pēc kuģa atkārtotas inspekcijas ostā, ko izvēlas pēc vienošanās.

Ja pēc vienošanās izvēlēta osta atrodas dalībvalstī, šis valsts kompetentā iestāde drīkst pēc tās kompetentās iestādes pieprasījuma, kura izdevusi ienākšanas aizlieguma rīkojumu, atļaut kuģim ienākt pēc vienošanās izvēlēta ostā, lai veiktu atkārtotu inspekciju. Šādos gadījumos ostā neveic nekādas kravas operācijas, līdz tiek atcelts ienākšanas aizlieguma rīkojums.

6. Ja viens no tās aizturēšanas iemesliem, kas bija pamatā ienākšanas aizlieguma rīkojuma izdošanai, bija kuģa konstrukcijas nepilnības, kompetentā iestāde, kas izdevusi ienākšanas aizlieguma rīkojumu, var pieprasīt, ka atkārtotas inspekcijas laikā pārbaudes vajadzībām dara pieejamas noteiktas vietas uz kuģa, tostarp kravas telpas un tilpnes.
7. Atkārtotu inspekciju veic tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kas izdevusi ienākšanas aizlieguma rīkojumu, vai gala-mērķa ostas kompetentā iestāde pēc vienošanās ar tās dalībvalsts kompetento iestādi, kas noteikusi ienākšanas aizliegumu. Kompetentā iestāde var pieprasīt, lai par atkārtotu inspekciju paziņo 14 dienas iepriekš. Šai dalībvalstij jāsaņem pietiekami pierādījumi, ka kuģis pilnībā atbilst konvenciju spēkā esošajām prasībām.
8. Atkārtota inspekcija ietver paplašinātu inspekciju, kurā ietilpst vismaz VII pielikumā minētais.
9. Visas šādas paplašinātās inspekcijas izmaksas sedz īpašnieks vai operators.
10. Ja paplašinātās inspekcijas rezultāti apmierina dalībvalsti saskaņā ar VII pielikumu, ienākšanas aizlieguma rīkojums ir jāatceļ un par to rakstveidā jāinformē kuģa sabiedrība.
11. Kompetentā iestāde rakstveidā informē par savu lēmumu arī karoga valsts iestādi, attiecīgo klasificēšanas sabiedrību, citas dalībvalstis, citas valstis, kas parakstījušas Parīzes SM, Komisiju un Parīzes SM sekretariātu. Kompetentajai iestādei ir arī jāatjaunina inspekciju datubāze, nekavējoties iekļaujot tajā informāciju par ienākšanas aizlieguma atcelšanu.
12. Informācija saistībā ar kuģiem, kuriem aizliegts ienākt ostās, kas atrodas Kopienā, ir jāpadara pieejama inspekciju datubāzē un jāpublicē saskaņā ar XIII pielikuma 26. panta noteikumiem.

IX PIELIKUMS

INSPEKCIJAS ZIŅOJUMS

(kā minēts 17. pantā)

Inspekcijas ziņojumā jābūt vismaz šādām ziņām.

I. Vispārīgā informācija

1. Kompetentā iestāde, kas rakstījusi ziņojumu.
2. Inspekcijas laiks un vieta.
3. Inspicētā kuģa vārds.
4. Karogs.
5. Kuģa tips (kā norādīts kuģa drošības pārvaldības sertifikātā).
6. SJO identifikācijas numurs.
7. Izsaukuma signāls.
8. Tilpība (bruto).
9. Pilna kravesība (vajadzības gadījumā).
10. Uzbūvēšanas gads, kas norādīts kuģa drošības sertifikātos.
11. Attiecīgos gadījumos klasificēšanas sabiedrība vai klasificēšanas sabiedrības, kā arī jebkura cita organizācija, kuras konkrētam kuģim izdevušas klasifikācijas sertifikātus, ja tādi ir.
12. Viena vai vairākas atzītās organizācijas un/vai jebkurš cits subjekts, kas konkrētam kuģim karoga valsts vārdā izdevis konvencijās paredzētos sertifikātus.
13. Kuģa sabiedrības 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. Inspekcijas ziņojuma rakstīšanas galīgais datums.
16. Norāde, ka sīku informāciju par inspekciju vai aizturēšanu var publicēt.

II. Informācija saistībā ar inspekciju

1. Sertifikāti, kas izdoti, piemērojot attiecīgās konvencijas, iestāde vai organizācija, kas izdevusi attiecīgos sertifikātus, tostarp izdošanas datums un derīguma termiņš.
2. Kuģa daļas un elementi, ko inspiceja (detalizētākas vai paplašinātas inspekcijas gadījumā).
3. Osta un datums, kad veikts iepriekšējais starpposma vai ikgadējais, vai atjaunošanas apsekojums, un tās organizācijas nosaukums, kas veikusi apsekojumu.
4. Inspekcijas tips (inspekcija, detalizētāka inspekcija, paplašināta inspekcija).
5. Trūkumu veids.
6. 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. Vajadzības gadījumā norāde, vai atzīta organizācija vai cita privāta struktūra, kas veikusi apsekošanu, ir atbildīga saistībā ar trūkumiem, kas katrs atsevišķi vai visi kopā devuši iemeslu aizturēšanai.
 5. Veiktie pasākumi.
-

X PIELIKUMS

KUĢU AIZTURĒŠANAS KRITĒRIJI**(kā minēts 19. panta 3. punktā)**

IEVADS

Pirms lemt, vai atklāto trūkumu dēļ kuģi aizturēt, inspektors piemēro turpmāk 1. un 2. punktā uzskaitītos kritērijus.

3. punktā minēti piemēri gadījumiem, kad trūkumi paši dod iemeslu kuģa aizturēšanai (sk. 19. panta 4. punktu).

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

- a) pienācīgi izpildītas prasības, kas paredzētas SOLAS 74 I/11(c) noteikumā par ziņošanu karogvalsts iestādei, ieceltajam inspektoram vai atzītai organizācijai, kura atbild par attiecīgā sertifikāta izdošanu;
- b) pirms ienākšanas ostā kuģa kapteinis vai īpašnieks par ostas valsts kontroli atbildīgajai iestādei iesniedzis sīku izklāstu par nelaimes gadījuma apstākļiem un bojājumiem, kā arī informāciju par obligāto ziņošanu karoga valsts iestādei;
- c) kuģis veic koriģējošas darbības, kas, pēc iestādes ieskatiem, ir pietiekamas; un
- d) pēc paziņojuma par koriģējošo darbību iestāde ir pārliecinājusies, ka ir novērsti trūkumi, kas apdraudēja drošību, veselību vai vidi.

1. Galvenie kritēriji

Pieņemot profesionālu lēmumu par to, vai kuģis jāaiztur, inspektors ievēro šādus kritērijus:

Laiks

Kuģus, kuru tālāka kuģošana nav droša, aiztur pirmās inspekcijas reizē neatkarīgi no tā, cik ilgi plānota kuģa palikšana ostā.

Kritērijs

Kuģi aiztur, ja trūkumi ir pietiekami nopietni, lai pirms kuģa izbraukšanas jūrā inspektoram vēlreiz būtu jāpārbauda, vai trūkumi ir novērsti.

Vajadzība inspektoram kuģi vēlreiz apmeklēt ir trūkuma nopietnības mēraukla. Tomēr tas nav obligāti jāievēro katrā gadījumā. Tas nozīmē, ka attiecīgajai iestādei jebkuriem līdzekļiem, vislabāk kuģi vēlreiz apmeklējot, jāpārliecinās, ka konkrētais trūkums ir novērsts pirms došanās tālāk.

2. Galveno kritēriju piemērošana

Lemjot, vai atklātie trūkumi ir pietiekami nopietni, lai kuģi aizturētu, inspektors vērtē, vai:

- 1) par kuģi ir attiecīgi derīgi dokumenti;
- 2) kuģa apkalpe atbilst dokumentam par drošu minimālo apkalpi.

Inspekcijas laikā inspektors papildus vērtē, vai kuģis un/vai tā apkalpe spēj:

- 3) kuģot droši visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 4) droši kravu apstrādāt, pārvadāt un uzraudzīt tās stāvokli visa turpmākā pārgājiena laikā;

- 5) droši ekspluatēt mašīntelpu visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 6) uzturēt atbilstīgu dzinējspēku un vadību visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 7) vajadzības gadījumā efektīvi dzēst ugunsgrēkus pilnīgi visās kuģa daļās turpmākā pārgājiena laikā;
- 8) vajadzības gadījumā ātri un droši pamest kuģi un veikt glābšanas darbus visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 9) nepieļaut vides piesārņošanu visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 10) uzturēt pietiekamu stabilitāti visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 11) uzturēt pietiekamu ūdensnecaurlaidību visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 12) briesmu situācijās vajadzības gadījumā nodrošināt saziņas iespējas visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 13) nodrošināt drošus un veselībai nekaitīgus apstākļus visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 14) sniegt maksimālu informāciju, ja notiek nelaimes gadījums.

Ja atbilde uz jebkuru no minētajiem vērtējumiem ir negatīva, tad, ņemot vērā visus atklātos trūkumus, nopietni jāapsver, vai kuģi nevajag aizturēt. Tāpat kuģi var aizturēt, ja atklāti vairāki mazāk svarīgi trūkumi.

3. Lai inspektoriem palīdzētu piemērot šos norādījumus, turpinājumā ir saraksts ar trūkumiem, kuri sagrupēti atbilstīgi attiecīgām konvencijām un/vai kodeksiem un kurus uzskata par tik nopietniem, lai tie dotu pamatu kuģa aizturēšanai. Saraksts nav izsmeljošs.

3.1. *Vispārēji norādījumi*

Nav derīgu sertifikātu un dokumentu, ko paredz attiecīgie dokumenti. Tomēr kuģiem, kas izmanto tādu valstu karogus, kas nav attiecīgo konvenciju līgumslēdzējas puses vai kas nepiemēro kādu citu attiecīgu dokumentu, nav obligāts pienākums saņemt konvencijās vai citos attiecīgos dokumentos paredzētos sertifikātus. Tādēļ minēto sertifikātu neesamība nevar būt par iemeslu tādu kuģu aizturēšanai; tomēr, piemērojot "vienādas attieksmes" principu, pirms kuģa izbraukšanas tiek prasīta kuģa vispārēja atbilstība noteikumiem.

3.2. *Jomas, ko regulē SOLAS 74*

- 1) Pienācīgi nedarbojas dzeniekārtas vai citas būtiskas iekārtas, kā arī elektroiekārtas.
- 2) Nav pietiekami tīra mašīntelpa, nosēdtilpnēs atrodas pārlietu daudz eļļaina ūdens, cauruļu izolācija, tostarp kanalizācijas cauruļu izolācija, ir piesārņota ar naftu, pienācīgi nedarbojas nosēdtilpņu sūkņu iekārtas.
- 3) Pienācīgi nedarbojas avārijas ģenerators, apgaismojums, akumulatori un slēdži.
- 4) Pienācīgi nedarbojas galvenā stūres iekārta un tās palīgiekārtas.
- 5) Nav dzīvības glābšanas aprīkojuma, glābšanas laivu un to palaišanas iekārtu vai tās nav pietiekami jaudīgas vai ir vērā ņemami nolietojušās.
- 6) Nav uguns detektorsistēmas, ugunsgrēka signalizācijas, ugunsdzēsšanas aprīkojuma, fiksētās ugunsdzēsšanas iekārtu, ventilācijas vārstu, ugunsdzēsšanas līdzekļu un ātrdarbīgās noslēgšanas iekārtu vai tās neatbilst prasībām, vai arī tās ir tā nolietojušās, ka nespēj pildīt savas funkcijas.
- 7) Uz tankkuģu kravas klāja nav uguns aizsardzības vai tā ir vērā ņemami nolietojusies vai nedarbojas pareizi.
- 8) Nav apgaismojuma, norādījuma zīmju vai skaņu signālu vai tie neatbilst prasībām vai ir vērā ņemami nolietojusies.
- 9) Nav radioiekārtu saziņai briesmu gadījumos vai drošības nolūkos vai tās nedarbojas pareizi.

- 10) Nav navigācijas iekārtu vai tās nedarbojas pareizi, ņemot vērā SOLAS 74 V/16.2. noteikumu.
- 11) Netiek izmantoti navigācijas karšu pēdējie atjaunotie varianti un/vai citas attiecīgas navigācijas publikācijas, kas vajadzīgas paredzētajam pārgājienam, ņemot vērā to, ka minēto karšu vietā var izmantot arī elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmu (ECDIS), kas saņēmusi tipa apstiprinājumu un kas izmanto oficiālus datus.
- 12) Kravas sūkņu telpās nav nedzirkstelojošas izplūdes ventilācijas.
- 13) Nopietni trūkumi kuģa darbības prasībās, kas aprakstītas Parīzes SM 1. pielikuma 5.5. punktā.
- 14) Apkalpes locekļu skaits, sastāvs vai apliecības neatbilst apkalpes drošas komplektācijas dokumentam.
- 15) Nespēja īstenot paplašināto apsekošanas programmu saskaņā ar SOLAS 74 XI nodaļas 2. noteikumu.

3.3. Jomas, ko regulē IBC kodekss

- 1) Tādu vielu pārvadāšana, kas nav minētas piemērotības sertifikātā, vai nav informācijas par kravu.
- 2) Nav augsta spiediena drošības iekārtu vai tās ir bojātas.
- 3) Nedrošas vai kodeksa prasībām neatbilstīgas elektroinstalācijas.
- 4) Aizdedzes avotu bīstams izvietojums.
- 5) Īpašu prasību pārkāpumi.
- 6) Pārsniegts maksimāli pieļaujamais kravas daudzums uz vienu tilpni.
- 7) Nepietiekama jutīgu produktu siltumizolācija.

3.4. Jomas, ko regulē IGC kodekss

- 1) Tādu vielu pārvadāšana, kas nav minētas piemērotības sertifikātā, vai nav informācijas par kravu.
- 2) Nav dzīvojamo vai darba telpu noslēgšanas ierīču.
- 3) Starpsiena nav gāzes necaurlaidīga.
- 4) Bojātas gaisa slūžas.
- 5) Nav ātrslēdzošo vārstu vai tie ir bojāti.
- 6) Nav drošības vārstu vai tie ir bojāti.
- 7) Nedrošs vai kodeksa prasībām neatbilstīgs elektroaprīkojums.
- 8) Kravas telpās nedarbojas ventilācija.
- 9) Nedarbojas kravas tilpņu spiediena signalizācija.
- 10) Bojāts gāzes detektors un/vai toksiskās gāzes detektors.
- 11) Pārvadā vielas, kuras nedrīkst pārvadāt bez attiecīgiem pavaddokumentiem.

3.5. Jomas, ko regulē LL 66

- 1) Uz klāju un korpusa ievērojamām platībām atklāti bojājumi, korozija vai plāksņu un citu nostiprinājumu punktkorozija, kas ietekmē kuģa derīgumu kuģošanai vai spēju izturēt lokālas slodzes, ja vien nav veikti atbilstīgi pagaidu remontdarbi tā, lai varētu veikt pārgājienu līdz ostai pilnīgai remontdarbu veikšanai.

- 2) Nepietiekamas stabilitātes standarta gadījumi.
 - 3) Nav pietiekamas un uzticamas informācijas atzītā formā, kas ātri un vienkārši ļautu kuģa kapteinim kārtot kuģa piekraušānu un stabilizēšanu, jebkurā brīdī un mainīgos ceļošanas apstākļos saglabājot drošu stabilitātes pakāpi un izvairoties no situācijām, kas radītu nepieļaujamu slodzi kuģa konstrukcijā.
 - 4) Nav noslēgšanas iekārtu, lūku noslēgšanas aprīkojuma un ūdensnecaurlaidīgu durvju vai tās ir vērā ņemami bojātas vai defektīvas.
 - 5) Kuģis ir pārkrauts.
 - 6) Nav iegrimes zīmju vai tās nav iespējams nolasīt.
- 3.6. *Jomas, ko regulē MARPOL 73/78 I pielikums*
- 1) Nav eļļainā ūdens filtrēšanas aprīkojuma, naftas izplūdes uzraudzības un kontroles sistēmas vai 15 ppm signālīzācijas aprīkojuma vai tas ir nopietni nolietojies vai nedarbojas pareizi.
 - 2) Sateču ūdeņu un/vai notekūdeņu tvertnes atlikušais tilpums nav pietiekams paredzētajam pārgājienam.
 - 3) Nav pieejams naftas operāciju žurnāls.
 - 4) Ierīkots neatļauts izplūdes apvedceļš.
 - 5) Nav apsekošanas ziņojuma vai tas neatbilst MARPOL 73/78 13.G noteikuma 3. panta b) punktam.
- 3.7. *Jomas, ko regulē MARPOL 73/78 II pielikums*
- 1) Nav P&A rokasgrāmatas.
 - 2) Krava nav iedalīta kategorijās.
 - 3) Nav pieejams kravas žurnāls.
 - 4) Pārvadā naftai līdzīgas vielas, neievērojot attiecīgās prasības vai bez attiecīgi grozīta sertifikāta.
 - 5) Ierīkots neatļauts izplūdes apvedceļš.
- 3.8. *Jomas, ko regulē MARPOL 73/78 V pielikums*
- 1) Nav atkritumu apsaimniekošanas plāna.
 - 2) Nav pieejams atkritumu reģistrācijas žurnāls.
 - 3) Kuģa personāls nepārzina atkritumu apsaimniekošanas plānā noteiktās atkritumu savākšanas/novadišanas prasības.
- 3.9. *Jomas, ko regulē STCW 78/95 un Direktīva 2008/106/EK*
- 1) Jūrniekiem, kuriem ir jābūt apliecībām, nav attiecīgo apliecību vai derīga atbrīvojuma, vai arī tie nevar uzrādīt dokumentāras liecības par to, ka karoga valsts iestādei iesniegts pieteikums pēc apstiprinājuma.
 - 2) Pierādījums, ka apliecība ir iegūta krāpšanas ceļā vai apliecības īpašnieks nav tā persona, kam sākotnēji izdota minētā apliecība.
 - 3) Netiek ievērotas apkalpes drošas komplektēšanas prasības, ko noteikusi karoga valsts iestāde.
 - 4) Klāja vai mašīnas sardzes kārtība neatbilst prasībām, kādas konkrētam kuģim noteikusi karoga valsts iestāde.

- 5) Sardzē nav personas, kura būtu kvalificēta rīkoties ar aprīkojumu, kas ir būtiski svarīgs drošai kuģošanai, drošības radio sakariem vai jūras piesārņošanas novēršanai.
- 6) Nav liecību par profesionālo piemērotību veikt pienākumus, kas jūrniekiem uzdoti attiecībā uz kuģa drošību un piesārņojuma novēršanu.
- 7) Nespēja nodrošināt pirmo sardzi, pārgājienu sākot, vai turpmākās sardzes maiņas ar cilvēkiem, kas būtu pietiekami atpūtušies un citādi piemēroti pienākumu veikšanai.

3.10. *Jomas, ko regulē Starptautiskās Darba organizācijas konvencijas*

- 1) Nepietiekami pārtikas krājumi pārgājienu laikā līdz nākamajai ostai.
- 2) Nepietiekami dzeramā ūdens krājumi pārgājienu laikā līdz nākamajai ostai.
- 3) Īpaši antisanitāri apstākļi.
- 4) Nav apkures dzīvojamās telpās uz kuģiem, kuri kuģo apgabalos, kur var būt īpaši zema temperatūra.
- 5) Nepietiekama ventilācija dzīvojamās telpās uz kuģiem.
- 6) Pārmērīgs daudzums atkritumu, gaiteni/dzīvojamās telpas aizsprostotas ar aprīkojumu vai kravu vai citādi nedroši apstākļi.
- 7) Neapstrīdami pierādījumi, ka pirmajā sardzē vai turpmākajās sardzes maiņās norīkotais sardzes personāls un citi dežurējošie apkalpes locekļi ir pārguruši

3.11. *Pārkaņumi, kuru dēļ nav vajadzīgs kuģi aizturēt, bet, piemēram, jāpārtrauc kravas operācijas*

Ja pareizi nedarbojas (vai nav pienācīgi uzturēta) inertās gāzes sistēma, ar kravu saistīts aprīkojums vai mehānismi, tad to uzskata par pietiekamu pamatu kravas operāciju pārtraukšanai.

—

XI PIELIKUMS

OBLIGĀTIE KRITĒRIJI INSPEKTORIEM**(kā minēts 22. panta 1. un 5. punktā)**

1. Inspektoriem jābūt atbilstīgām teorētiskām zināšanām un praktiskai pieredzei par kuģiem un to ekspluatāciju. Viņiem jābūt kompetentiem konvenciju prasību un attiecīgo ostas valsts kontroles procedūru īstenošanā. Šīs zināšanas un kompetence starptautisko prasību un Kopienas prasību īstenošanā jāiegūst dokumentētās apmācību programmās.
2. Inspektori obligāti ir vismaz:
 - a) ieguvuši atbilstīgu kvalifikāciju, ko piešķirusi jūras vai navigācijas iestāde, un attiecīgu pieredzi jūras kuģošanā kā sertificēti kuģa virsnieki, kam ir vai ir bijusi derīga STCW II/2 vai III/2 kompetences apliecība, bez ierobežojumiem attiecībā uz darbības apgabalu, dzinēja jaudu vai kuģa tilpību; vai
 - b) nolikuši kompetentās iestādes atzītu kuģu būvētāja, inženiera mehāniķa vai inženiera eksāmenu saistībā ar jūrniecību un kādā no šiem amatiem nostrādājuši vismaz piecus gadus; vai
 - c) ieguvuši attiecīgu universitātes grādu vai līdzvērtīgu izglītību, kā arī pienācīgi mācījušies un ieguvuši kvalifikāciju kā kuģu drošības inspektori.
3. Inspektors:
 - vismaz vienu gadu ir strādājis par karoga valsts inspektoru, kura amata pienākumos ir bijuši vai nu apsekojumi un sertifikātu piešķiršana atbilstīgi konvencijām, vai kas ir bijuši iesaistīti tādu atzītu organizāciju darbību pārraudzībā, kam ir deleģēti tiesību aktā paredzētie uzdevumi, vai
 - ir ieguvis līdzvērtīgu kompetences līmeni, vismaz vienu gadu strādājot praksē, piedaloties ostas valsts kontroles inspekcijās pieredzējušu ostas valsts kontroles amatpersonu vadībā.
4. Inspektoriem, kas minēti 2. punkta a) apakšpunktā, ir vismaz piecu gadu pieredze jūrniecības jomā, ieskaitot periodus, kad tie strādājuši kā amatpersonas vai nu klāja vai tehniskajā nodaļā, vai kā karoga valsts inspektori vai ostas valsts kontroles inspektora palīgi. Šādai pieredzei jāietver vismaz divu gadu darbs uz jūras, strādājot par stūrmani vai kuģa tehnisko darbinieku.
5. Inspektoram jāspēj mutiski un rakstiski sazināties ar jūrniekiem valodā, kas ir visplašāk lietotā valoda uz jūras.
6. Pieļaujami ir arī tādi inspektori, kuri neatbilst iepriekš uzskaitītajiem kritērijiem, bet kuri dalībvalsts kompetentās iestādes dienestā ostas valsts kontrolēs strādājuši šīs direktīvas pieņemšanas dienā.
7. Ja kādā dalībvalstī 15. panta 1. un 2. punktā minētās inspekcijas veic ostas valsts kontroles inspektori, šiem inspektoriem ir atbilstīga kvalifikācija, kura ietver pietiekamas teorētiskās zināšanas un praktisko pieredzi jūras satiksmes drošuma jomā. Kvalifikācija ietver:
 - a) labu izpratni par jūras satiksmes drošumu un tās piemērošanu operācijām, kuras inspicē;
 - b) labas praktiskās zināšanas par drošuma tehnoloģijām un metodēm;
 - c) zināšanas par inspekciju principiem, procedūrām un metodēm;
 - d) praktiskās zināšanas par operācijām, kuras inspicē.

XII PIELIKUMS

INSPEKCIJU DATUBĀZES FUNKCIJAS

(kā minēts 24. panta 1. punktā)

1. Inspekciju datubāzei ir vismaz šādas funkcijas:
 - tajā iekļauti dalībvalstu un visu Parīzes SM parakstītāju valstu inspekciju dati,
 - tā sniedz informāciju par kuģa riska profilu un par kuģiem, kas jāinspicē,
 - ar to var aprēķināt katras dalībvalsts obligāto inspekciju daudzumu,
 - tā sniedz informāciju par karoga valstu balto, pelēko un melno sarakstu, kā minēts 16. panta 1. punktā,
 - tā sniedz informāciju par sabiedrības darbību,
 - ar to var apzināt vietas, kuras ir riska zonā un kuras jāpārbauda katrā inspekcijā.
2. Inspekciju datubāzi ir iespējams pielāgot nākotnes attīstībai, un tai ir saskarne ar citām Kopienas jūras satiksmes drošības datubāzēm, tostarp *SafeSeaNet*, ar ko sniedz informāciju par reizēm, kad kuģis faktiski ir ienācis dalībvalstu ostās, kā arī, attiecīgā gadījumā, to iespējams pielāgot atbilstīgām valsts informācijas sistēmām.
3. Jānodrošina spēcīgas hipersaites starp inspekciju datubāzi un *Equasis* informācijas sistēmu. Dalībvalstis mudina inspektoros izmantot publiskas un privātas datubāzes, kas ir saistītas ar kuģu inspekcijām un pieejamas *Equasis* informācijas sistēmā.

—

XIII PIELIKUMS

**INFORMĀCIJAS PUBLICĒŠANA PAR INSPEKCIJĀM, AIZTURĒŠANĀM UN IENĀKŠANAS AIZLIEGUMIEM
DALĪBVALSTU OSTĀS UN ENKURVIETĀS****(kā minēts 26. pantā)**

1. Informācijā, ko publicē saskaņā ar 26. pantu, jāiekļauj šādas ziņas:
 - a) kuģa vārds;
 - b) SJO identifikācijas numurs;
 - c) kuģa tips;
 - d) tilpība (bruto);
 - e) uzbūvēšanas gads, kas norādīts kuģa drošības sertifikātos;
 - f) kuģa sabiedrības nosaukums un adrese;
 - g) ja kuģi pārvadā šķidrās vai cietās kravas bez taras, fraktētāja, kas atbild par kuģa izvēli, nosaukums un adrese, un frakta tips;
 - h) karoga valsts;
 - i) klasifikācijas sertifikāti un normatīvie sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar attiecīgām konvencijām, un iestāde vai organizācija, kas izdevusi katru attiecīgo sertifikātu, tostarp izdošanas datums un derīguma termiņš;
 - j) osta un diena, kad veikts i) apakšpunktā minēto sertifikātu iepriekšējais starpposma vai gada apsekojums, un tās iestādes vai organizācijas nosaukums, kas veikusi apsekojumu;
 - k) aizturēšanas datums, valsts, osta.
2. Saskaņā ar 26. pantu publicētajā informācijā par kuģiem, kas tikuši aizturēti, jāiekļauj arī šādas ziņas:
 - a) aizturēšanas reižu skaits iepriekšējos 36 mēnešos;
 - b) datums, kad atcelts lēmums par aizturēšanu;
 - c) aizturēšanas ilgums dienās;
 - d) skaidri izklāstīti aizturēšanas iemesli;
 - e) norāde, vai atzītā organizācija, kas veikusi attiecīgo apsekošanu, ir atbildīga saistībā ar trūkumiem, kas katrs atsevišķi vai visi kopā bijuši par iemeslu aizturēšanai;
 - f) to pasākumu apraksts, kas veikti gadījumos, kad kuģim dota atļauja pārbraukt uz tuvāko piemēroto remonta rūpnīcu;
 - g) gadījumos, kad kuģim liegta ienākšana visās Kopienas ostās un enkurvietās, – skaidri izklāstīti pasākuma iemesli.

XIV PIELIKUMS

DATI, KO SNIEDZ SAKARĀ AR ĪSTENOŠANAS UZRAUDZĪBU

(kā minēts 29. pantā)

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 kontroles sistēmā.

Šī informācija Kopienai ir jāsniedz, izmantojot šādu tabulas paraugu ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

| Osta/reģions | Pilna laika inspektoru skaits (A) | Nepilna laika inspektoru skaits (B) | (B) pārrēķins uz pilnu laiku (C) | Kopā (A+C) |
|---------------------------|--------------------------------------|--|-------------------------------------|---------------|
| X osta /vai X reģions ... | | | | |
| Y osta /vai Y reģions ... | | | | |
| KOPĀ | | | | |

1.2. Atsevišķu kuģu, kas ienākuši to ostās, skaits valsts līmenī. Šis skaitlis ir to kuģu skaits, uz kuriem attiecas šī direktīva un kuri ienākuši to ostās valsts līmenī, katru šādu kuģi skaitot tikai vienu reizi.

2. Dalībvalstīm:

a) reizi sešos mēnešos jāsniedz Komisijai atsevišķu kuģu ostās ienākšanas saraksts ārpus regulārās pasažieru un kravas prāmju satiksmes, kas ienākuši to ostās vai paziņojuši ostas iestādei vai struktūrai par to ienākšanu enkurvietā, norādot katrai kuģa kustībai tās SJO identifikācijas numuru, ienākšanas datumu un ostu. Saraksts jāiesniedz izklājlapas programmas formātā, tādējādi nodrošinot iepriekšminētās informācijas automatiskas izguves un apstrādes iespēju. Šo sarakstu iesniedz četru mēnešu laikā pēc tā perioda beigām, uz kuru attiecas dati;

kā arī

b) jāsniedz Komisijai atsevišķi regulārās pasažieru prāmju satiksmes saraksti un regulārās kravas prāmju satiksmes saraksti, kas minēti a) apakšpunktā, ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc šīs direktīvas īstenošanas un pēc tam katru reizi, kad šajā satiksmē ir izmaiņas. Sarakstā norāda katra kuģa SJO identifikācijas numuru, tā nosaukumu un kuģa nobraukto maršrutu. Saraksts jāiesniedz izklājlapas programmas formātā, tādējādi nodrošinot iepriekšminētās informācijas automatiskas izguves un apstrādes iespēju.

⁽¹⁾ Ja inspekcijas, 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. Ja tas pats inspektors strādā vairāk nekā vienā ostā vai ģeogrāfiskā apgabalā, attiecīgo nepilna laika ekvivalentu pieskaita katrā ostā.

⁽²⁾ Šī informācija ir jāsniedz valsts līmenī un par katru attiecīgās dalībvalsts ostu. Šajā pielikumā osta nozīmē atsevišķu ostu vai ģeogrāfisku apgabalu, kurā darbojas inspektors vai inspektoru komanda, vajadzības gadījumā aptverot vairākas atsevišķas ostas.

XV PIELIKUMS

A DAĻA

Atceltā direktīva ar sekojošiem grozījumiem**(kā minēts 37. pantā)**

Padomes Direktīva 95/21/EK
(OV L 157, 7.7.1995., 1. lpp.)

Padomes Direktīva 98/25/EK
(OV L 133, 7.5.1998., 19. lpp.)

Komisijas Direktīva 98/42/EK
(OV L 184, 27.6.1998., 40. lpp.)

Komisijas Direktīva 1999/97/EK
(OV L 331, 23.12.1999., 67. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/106/EK
(OV L 19, 22.1.2002., 17. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/84/EK tikai 4. pants
(OV L 324, 29.11.2002., 53. lpp.)

B DAĻA

Termiņu saraksts transponēšanai valsts tiesību aktos**(kā minēts 37. pantā)**

| Direktīva | Transponēšanas termiņš |
|-----------------------|---------------------------|
| Direktīva 95/21/EK | 1996. gada 30. jūnijs |
| Direktīva 98/25/EK | 1998. gada 30. jūnijs |
| Direktīva 98/42/EK | 1998. gada 30. septembris |
| Direktīva 1999/97/EK | 2000. gada 13. decembris |
| Direktīva 2001/106/EK | 2003. gada 22. jūlijs |
| Direktīva 2002/84/EK | 2003. gada 23. novembris |

XVI PIELIKUMS

Atbilstmju tabula
(kā minēts 37. pantā)

| Direktīva 95/21/EK | Šī direktīva |
|--|-----------------------------------|
| 1. pants, ievadvārdi | 1. pants, ievadvārdi |
| 1. panta pirmais ievilkums | 1. panta a) punkts |
| 1. panta otrais ievilkums | 1. panta b) punkts |
| – | 1. panta c) punkts |
| 2. pants, ievadvārdi | 2. pants, ievadvārdi |
| 2. panta 1. punkts, ievadvārdi | 2. panta 1. punkts, ievadvārdi |
| 2. panta 1. punkta pirmais ievilkums | 2. panta 1. punkta a) apakšpunkts |
| 2. panta 1. punkta otrais ievilkums | 2. panta 1. punkta b) apakšpunkts |
| 2. panta 1. punkta trešais ievilkums | 2. panta 1. punkta c) apakšpunkts |
| 2. panta 1. punkta ceturtais ievilkums | 2. panta 1. punkta d) apakšpunkts |
| 2. panta 1. punkta piektais ievilkums | 2. panta 1. punkta e) apakšpunkts |
| 2. panta 1. punkta sestais ievilkums | 2. panta 1. punkta f) apakšpunkts |
| 2. panta 1. punkta septītais ievilkums | 2. panta 1. punkta g) apakšpunkts |
| 2. panta 1. punkta astotais ievilkums | 2. panta 1. punkta h) apakšpunkts |
| 2. panta 2. punkts | 2. panta 2. punkts |
| – | 2. panta 3. punkts |
| – | 2. panta 4. punkts |
| 2. panta 3. punkts | 2. panta 5. punkts |
| 2. panta 4. punkts | – |
| – | 2. panta 6. punkts |
| – | 2. panta 7. punkts |
| 2. panta 5. punkts | 2. panta 8. punkts |
| – | 2. panta 9. punkts |
| – | 2. panta 10. punkts |
| 2. panta 6. punkts | 2. panta 11. punkts |
| 2. panta 7. punkts | 2. panta 12. punkts |
| 2. panta 8. punkts | 2. panta 13. punkts |
| – | 2. panta 14. punkts |
| 2. panta 9. punkts | 2. panta 15. punkts |
| – | 2. panta 16. punkts |
| 2. panta 10. punkts | 2. panta 17. punkts |
| – | 2. panta 18. punkts |
| – | 2. panta 19. punkts |

| Direktīva 95/21/EK | Šī direktīva |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| – | 2. panta 20. punkts |
| – | 2. panta 21. punkts |
| – | 2. panta 22. punkts |
| 3. panta 1. punkta pirmā daļa | 3. panta 1. punkta pirmā daļa |
| – | 3. panta 1. punkta otrā daļa |
| – | 3. panta 1. punkta trešā daļa |
| 3. panta 1. punkta otrā daļa | 3. panta 1. punkta ceturta daļa |
| – | 3. panta 1. punkta piektā daļa |
| – | 3. panta 1. punkta sestā daļa |
| 3. panta 2. līdz 4. punkts | 3. panta 2. līdz 4. punkts |
| – | 4. panta 1. punkts |
| 4. pants | 4. panta 2. punkts |
| 5. pants | – |
| – | 5. pants |
| – | 6. pants |
| – | 7. pants |
| – | 8. pants |
| – | 9. pants |
| – | 10. pants |
| – | 11. pants |
| – | 12. pants |
| 6. panta 1. punkts, ievadvārdi | – |
| – | 13. panta 1. punkts, ievadvārdi |
| 6. panta 1. punkta a) apakšpunkts | 13. panta 1. punkta a) apakšpunkts |
| – | 13. panta 1. punkta b) apakšpunkts |
| 6. panta 1. punkta b) apakšpunkts | 13. panta 1. punkta c) apakšpunkts |
| 6. panta 2. punkts | – |
| – | 13. panta 2. punkts |
| 6. panta 3. punkts | 13. panta 3. punkts |
| 6. panta 4. punkts | – |
| 7. pants | – |
| 7.a pants | – |
| 7.b pants | – |
| – | 14. pants |
| – | 15. pants |
| – | 16. pants |
| 8. pants | 17. pants |

| Direktīva 95/21/EK | Šī direktīva |
|--|--------------------------------|
| – | 18. pants |
| 9. panta 1. un 2. punkts | 19. panta 1. un 2. punkts |
| 9. panta 3. punkta pirmais teikums | 19. panta 3. punkts |
| 9. panta 3. punkta otrais līdz ceturtais teikums | 19. panta 4. punkts |
| 9. panta 4. līdz 7. punkts | 19. panta 5. līdz 8. punkts |
| – | 19. panta 9. un 10. punkts |
| 9.a pants | – |
| 10. panta 1. līdz 3. punkts | 20. panta 1. līdz 3. punkts |
| – | 20. panta 4. punkts |
| 11. panta 1. punkts | 21. panta 1. punkts |
| – | 21. panta 2. punkts |
| 11. panta 2. punkts | 21. panta 3. punkta pirmā daļa |
| 11. panta 3. punkta pirmā daļa | – |
| 11. panta 3. punkta otrā daļa | 21. panta 3. punkta otrā daļa |
| 11. panta 4. līdz 6. punkts | 21. panta 4. līdz 6. punkts |
| 12. panta 1. līdz 3. punkts | 22. panta 1. līdz 3. punkts |
| 12. panta 4. punkts | 22. panta 4. punkts |
| – | 22. panta 5. līdz 7. punkts |
| 13. panta 1. līdz 2. punkts | 23. panta 1. un 2. punkts |
| – | 23. panta 3. līdz 5. punkts |
| 14. pants | – |
| 15. pants | – |
| – | 24. pants |
| – | 25. pants |
| – | 26. pants |
| – | 27. pants |
| 16. panta 1. un 2. punkts | 28. panta 1. un 2. punkts |
| 16. panta 2.a punkts | 28. panta 3. punkts |
| 16. panta 3. punkts | 28. panta 4. punkts |
| 17. pants | 29. pants |
| – | 30. pants |
| 18. pants | 31. pants |
| 19. pants | 32. pants |
| – | 33. pants |
| 19.a pants | 34. pants |
| – | 35. pants |
| 20. pants | 36. pants |

| Direktīva 95/21/EK | Šī direktīva |
|--------------------|----------------|
| – | 37. pants |
| 21. pants | 38. pants |
| 22. pants | 39. pants |
| I pielikums | – |
| – | I pielikums |
| – | II pielikums |
| – | III pielikums |
| II pielikums | IV pielikums |
| III pielikums | V pielikums |
| IV pielikums | VI pielikums |
| V pielikums | VII pielikums |
| VI pielikums | X pielikums |
| VII pielikums | XI pielikums |
| – | XII pielikums |
| VIII pielikums | XIII pielikums |
| IX pielikums | IX pielikums |
| X pielikums | XIV pielikums |
| XI pielikums | VIII pielikums |
| XII pielikums | – |
| – | XV pielikums |
| – | XVI pielikums |