



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briseļē, 23.11.2005  
KOM(2005) 586 galīgais

2005/0236 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA**

**par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu**

(iesniegusi Komisija)

{SEK(2005) 1497}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Komisijas priekšlikums tiek izvirzīts attīstības procesā esošā starptautiskā un Eiropas kontekstā. Tas skar visaptverošas pārdomas par valstu atbildību, ieviešot starptautiskās konvencijas, ko tās ratificējušas un kas ir stājušās spēkā.

Priekšlikumā ir arī dzan ņemta vērā aizvien pieaugošā nepieciešamība padziļināt spēkā esošos noteikumus un panākt to pareizu piemērošanu, novēršot atklātās nepilnības, ieviešot pietiekami daudz palīdzības un sadarbības valstu starpā, ļaujot tām dalīties praksē un iemaņās.

Priekšlikumā ir ņemta vērā Komisijai izvirzītā nepieciešamība konkretizēt Direktīvas Nr. 94/57/EK 3. panta 1. punktu, kas jau nosaka karoga valstu atbildības prasības. Tātad priekšlikuma mērķis nav pieņemt jaunus noteikumus, kas ietvertu jaunas prasības, bet panākt, lai spēkā esošie noteikumi efektīvi atbalstītu vispārējos pasākumus jūras drošības, kā arī jūru un vides aizsardzības labā.

Ir jākonstatē, ka, neskatoties uz to, ka 164 Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) dalībvalstis ir ratificējušas un apņēmušas ievērot konvencijas par jūras drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu, patiesais jūras drošības un kuģu piesārņojuma novēršanas līmenis ievērojami atšķiras no valsts uz valsti. Tāpēc pazemināta standarta kuģi, kas aizvien turpina kuģot pasaules ūdeņos, pastāvīgi apdraud Eiropas piekrasti, kā arī rada negodīgu konkurenci jūras transporta uzņēmumu starpā. Šo bēdīgo realitāti 2003. gadā uzsvēra jūras nozares pārstāvji (*Shipping Industry Guidelines on Flag State performance, Marisec 2003*), un jo īpaši 34 Klusā un Atlantijas okeāna reģionu valstu ministri, kas 2004. gada beigās tikās Vankūverā (Otrā kopīgā ministru konference saistībā ar Parīzes un Tokijas vienošanās protokoliem par kuģu ostas valsts kontroli „Atbildības loka nostiprināšana”, starpreģionu pasākums ar mērķi izbeigt standartiem neatbilstošu kuģu izmantošanu – (Britu Kolumbijā), Kanādā, 2004. gada 2.-3. novembrī).

Savukārt nozares pārstāvji savos ieteikumos, kas adresēti jūras kuģošanas uzņēmumiem, kuri ir preču kuģu īpašnieki vai ekspluatē tos, attiecībā uz karoga valsts izvēli ir uzsvēruši atšķirības karoga valstu starpā.

Vankūveras kopīgajā deklarācijā ministri uzsver, ka „atsevišķos reģionos aizvien turpinās standartiem neatbilstošu kuģu izmantošana. Tāpēc ir jāievieš jauni pasākumi cīņai pret rēderiem un kuģu ekspluatantiem, kas turpina rīkoties bezatbildīgi, neievērojot starptautiskos noteikumus un drošības pasākumus. Kopš pirmās konferences, kas notika 1998. gada martā, ir piedzīvoti citi bīstami jūras negadījumi un starpgadījumi, kuru rezultātā dzīvības zaudējuši cilvēki un radies okeānu piesārņojums. Šie negadījumi un starpgadījumi ir izraisījuši nopietnus ekonomiskos zaudējumus, kaitējumu videi un satraukumu iedzīvotājos; tas ir pamatots iemesls papildu pasākumu ieviešanai, lai pastiprinātu drošību un piesārņojuma novēršanu (...). Standartiem neatbilstošus kuģus galvenokārt izmanto tie, kas cenšas gūt komerciālu izdevību, lietojot kuģus, kas neatbilst starptautiskajiem noteikumiem. (...) Atsevišķu karoga

valstu administrācijas vēl aizvien neīsteno savu galveno atbildību rūpēties, lai kuģi, kam ir atļauja kuģot ar šo valstu karogu, atbilstu starptautiskajām konvencijām. Dažas karoga valstu administrācijas nepietiekami efektīvi pārbauda un uzrauga iestādes, kurām tās deleģē tiesības un kuru darbība nenodrošina pilnīgu un efektīvu novērtēšanu, pārbaudi un sertifikāciju. (...) Nemitīgie kuģu zaudējumi, kā arī cilvēku dzīvību zaudējumi un piesārņojums, ko rada kuģu katastrofas, pierāda nepieciešamību ieviest papildu pasākumus ar mērķi pastiprināt vispārējo jūras transporta drošību un jūras vides piesārņojuma novēršanu”.

Eiropas Savienībā šī acīmredzamā starpība izpaužas ievērojami atšķirīgos kuģu aizturēšanas rādītājos atkarībā no to karoga valsts. Šo fenomenu raksturo Parīzes memoranda dati ostas valstu veiktās kontroles jomā.

Laikā no 2002. līdz 2004. gadam to dalībvalstu kuģu aizturēšana, kurām ir liela flote, kas peld ar attiecīgās dalībvalsts karogu, svārstās no 1,1 % līdz 7,3 %. Ir jāatzīst, ka pēc Eiropas Kopienas paplašināšanās ir jūtami pieaudzis Eiropas kuģu aizturēšanas vidējais rādītājs. Laikposmā no 2002. līdz 2004. gadam tas sasniedza 4,6 % attiecībā uz visu 25 dalībvalstu kuģiem, kamēr 15 sākotnējo dalībvalstu vidējais rādītājs bija 2,9 %. Pamatojoties uz statistikas datiem, Komisija uzskata, ka karoga valstu pienākumi ir trūkstošais ķēdes posms noteikumos jūras drošības jomā.

Praksē Komisijas priekšlikuma mērķis ir novērst divus galvenos SJO vājos punktus papildus tam, ka trūkst kontroles pilnvaru attiecībā uz tās izdoto noteikumu ievērošanu, proti:

- katrai līgumslēdzējai pusei ir piešķirta liela rīcības brīvība, kas tai ļauj savā labā izmantot atbrīvojumus un atkāpes no konvenciju pamatnoteikumiem;
- SJO rezolūcijas veidā pieņemtie atbalsta pasākumi nav obligāti, lai gan tos uzskata par nepieciešamiem minēto saistību efektīvai piemērošanai.

Šie vājie punkti lielā mērā paskaidro karoga valstu kvalitātes atšķirības un ierobežo likumīgu darbību iespējas (ostas valstu veikto kontroli) pret pazemināta standarta kuģiem. Tāpēc priekšlikuma mērķis ir vienā Kopienas direktīvā uzskaitīt saistības, kas attiecas uz dalībvalstīm, kuras ir karoga valstis, vienlaikus ņemot vērā SJO sniegtos paskaidrojumus.

Princips par pienākumu ievērot starptautisko jūras drošības konvenciju noteikumus ir jau nostiprināts Direktīvas 94/57/EK 3. pantā, kas norāda uz to, ka dalībvalstīm jāievieš SJO Rezolūcija A.847(20) par pamatnostādņēm, sniedzot atbalstu karoga valstīm SJO instrumentu īstenošanā.

Attiecībā uz šo pietiekami sīki neizstrādāto un brīžiem neprecīzo rezolūciju SJO ir apņēmusies pārveidot savas pamatnostādnes tāda kodeksa veidā, kas veltīts obligāto instrumentu ieviešanai. Tāpat kā sākotnējā rezolūcija, arī šis kodekss nebūs saistošs SJO locekļiem. Vienlaikus SJO ir vēlējies papildināt kodeksu ar valstu administrāciju revīzijas sistēmu. SJO revīzijas sistēmas mērķis ir nevis sodīt tās valstis, kuras neizpilda vai tikai daļēji izpilda savas saistības, ko tām kā līgumslēdzējām pusēm uzliek SJO konvencijas, bet gan palīdzēt šīm valstīm uzlabot savu darbu kodeksā uzskaitīto konvenciju īstenošanā.

Gan revīzijas sistēmu, gan kodeksu pieņems SJO ģenerālās asamblejas laikā 2005. gada novembrī.

Komisija nekavējoties uztvēra, kādi secinājumi ir jāizdara no starptautiskajām darbībām Kopienas līmenī, jo vairāk tāpēc, ka Padome jau bija izteikusies par to, kāds rīcības virziens būtu jāievēro. Savos 2002. gada 6. jūnija secinājumos par tankkuģa *Prestige* avārijas sekām Komisija izteica atbalstu SJO darbībām ar mērķi izstrādāt karoga valsts kodeksu un obligātu revīzijas sistēmu, lai nodrošinātu to, ka karoga valstis ievēro saistības, ko tām uzliek starptautiskās konvencijas.

Šī Padomes politiskā apņemšanās izskaidro, kāda iemesla dēļ Apvienotā Karaliste, Kipra un Francija jau brīvprātīgi piekrita revīzijai 2004. gadā.

Vienlaikus ņemot vērā SJO vadlīnijas, Komisijas mērķis ir transponēt Kopienas tiesību sistēmā to kodeksa daļu, kas attiecas uz karoga valstīm, un nodrošināt to, ka dalībvalstis efektīvi un saskaņoti ievēro savas starptautiskās saistības.

Direktīvas priekšlikumā Komisija vēlas ieviest veicinošus pasākumus, lai panāktu atsevišķu tādu starptautisko konvenciju ratifikāciju, kurām ir ievērojama ietekme uz jūras drošību un piesārņojuma novēršanu. Priekšlikumā arīrdzian paredzēts ieviest mehānismu, kura uzdevums būs vajadzības gadījumā saskaņā ar komitejas procedūru nodrošināt saskaņotu to normu un nosacījumu piemērošanu, kas ir atstātas dalībvalstu ziņā.

Nākotnē Komisija vēlas panākt, lai dalībvalstu karogu piešķiršana būtu kvalitatīvāka un lai Eiropas flote būtu augstas kvalitātes flote, vienlaikus saglabājot konkurenci ar trešām valstīm. Tas balstās uz iespēju trešām valstīm, kas garantē līdzīgas kvalitātes sistēmu, slēgt nolīgumus ar Eiropas Kopienas dalībvalstīm, saņemot pretī tās pašas priekšrocības, ko saņem dalībvalstis.

#### • **Vispārējais konteksts**

Ir jāuzsver, ka ar SJO obligāto instrumentu ieviešanas kodeksu ir konkretizēta un papildināta SJO Rezolūcija Nr. A.847(20) par pamatnostādņēm, sniedzot atbalstu karoga valstīm SJO instrumentu īstenošanā, un jo īpaši jāatgādina, ka, pamatojoties uz Direktīvas Nr. 94/57/EK 3. panta 1. punktu, dalībvalstu jūrlietu administrācijām jau pašlaik ir pienākums savu kuģu pārbaudi un sertifikācijas procesā rīkoties saskaņā ar šīs rezolūcijas pielikuma un pielikuma papildinājuma noteikumiem.

Karoga valstu atbildības jomā atsevišķu dalībvalstu pieļautās starptautisko aktu piemērošanas un ievērošanas nepilnības rada dažādas atšķirības:

- ekonomiskajā ziņā: starp tām dalībvalstīm, kas labāk kontrolē kuģus, piešķirot tiem savu karogu, un tām, kuras neveic tik nopietnu kontroli. Tas, cik lielā mērā tiek ievērotas šīs prasības, ietekmē kuģa stāvokļa uzturēšanas izmaksas;
- sociālajā ziņā: tam, ka karoga valsts neievēro starptautiskās prasības, kā sekas ir mazāk kvalificēta un tālād arī lētāka darbaspēka izmantošana, kas nozīmē ievērojamu sociālo dempingu, kura dēļ darbu zaudē kvalificēti darbinieki. Bez tam tas padara karjeru jūrnieceības jomā aizvien nepievilcīgāku laikā, kad

Kopienas tiesību aktos kuģošanas drošības jomā pieprasīts, lai drošības nodrošināšanas sistēmas uz kuģiem ieviestu kvalificēti darbinieki un lai tiktu atzīta jūrnieku kvalifikācija, kā arī tiktu veikta sertifikātu kontrole (Direktīva Nr. 2001/25/EK);

- visbeidzot, šie ekonomikas un sociālie jautājumi tieši ietekmē vides aizsardzību, jo, izmantojot pazemināta standarta kuģus ar nepietiekami kvalificētu darbaspēku, palielinās draudi zaudēt cilvēku dzīvības jūrā un kaitēt videi, kā arī tiek radītas kaitējumu atlīdzināšanas izmaksas.

- **Priekšlikuma jomā spēkā esošie noteikumi**

Direktīvas 94/57/EK 3. panta 1. punktā ir ietverta skaidra atsauce uz SJO Rezolūciju A. 847(20) ar prasību šo rezolūciju ieviest.

- **Saskaņa ar citām Eiropas Savienības politikas jomām un mērķiem**

Priekšlikums ir trūkstošais ķēdes posms saistībā ar citiem tiesību aktiem jūras drošības jomā. Tas atbilst dalībvalstu paustajai vēlmei ieviest Kopienas sistēmu, lai uzraudzītu, kā dalībvalstis izpilda saistības, kas izriet no starptautiskiem dokumentiem, kuros tās ir līgumslēdzējas puses, jo īpaši transponējot Kopienas tiesību aktos kodeksu par karoga valstu pienākumu izpildi un dalībvalsts revīzijas sistēmu. Visu šo elementu kopums veicinās Eiropas Savienības lomas nostiprināšanu starptautiskajā mērogā.

## 2) **APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS**

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

*Apspriešanās izmantotās metodes, galvenās mērķnozares un respondentu vispārējais profils*

2004. gada maijā un 2005. gada februārī Komisija uzsāka apspriešanos ar dalībvalstu un kuģniecības nozares pārstāvjiem, balstoties uz savu dienestu darba dokumentiem, kuros ir sīki izklāstīti jautājumi par plānotajiem projektiem. Bez tam Komisija lūdz apspriešanās dalībniekiem rakstiski iesniegt tai sīki izklāstītus apsvērumus.

Kuģošanas nozares pārstāvju vidū bija rēderu, kravu nosūtītāju, naftas uzņēmumu, ostu iestāžu, klasificēšanas sabiedrību, apdrošinātāju, kuģu būvētāju, loču un jūrnieku interešu pārstāvji. Galvenokārt tās bija Eiropas un retāk – starptautiska līmeņa profesionālas asociācijas.

Saskaņā ar dalībvalstu nostāju karoga valstu pienākumu jomā pastāvošo normu ievērošana rada valstīm gan tiešas izmaksas (kvalificēti kontrolieri, pārvaldes sistēmu ieviešana, kvalificēti revidenti), gan netiešas (dažas valstis deleģē pārbaužu un sertifikācijas veikšanu klasificēšanas sabiedrībām). Tomēr dalībvalstis, kuras jau ir ieviesušas šīs normas, vienprātīgi konstatē, ka ieguldījumu izmaksas lielā mērā atmaksājas, pateicoties darbību racionalizācijai un ilgākā laikposmā apjomradītiem ietaupījumiem.

Pamatojoties uz apspriešanos un dažādiem pētījumiem, Komisija ir nonākusi pie secinājuma, ka direktīvas veidā ir jāievieš kodekss par obligātu SJO instrumentu īstenošanu karoga valstīm.

Sīks izklāsts par plānotajiem pasākumiem un instrumentu izvēli ir sniegts ietekmes novērtējumā (SEK(2005) 1497). Tajā ir secināts, ka ierosinātais regulējums ir pamatots.

#### Pārskats par saņemtajām atbildēm un veidu, kādā tās ir ņemtas vērā

Nozares pārstāvji labvēlīgi uzņēma Komisijas iniciatīvu, vienlaikus iesakot ievērot zināmu piesardzību pret tādu iniciatīvu, kas atbalstītu vienīgi tās karoga valstis, kas ir Eiropas Savienības dalībvalstis. Bez tam nozares pārstāvji lūdza Komisijai pēc iespējas precīzāk transponēt savā tiesību sistēmā SJO dokumentus šajā jomā.

Šie gan vispārīga, gan specifiska rakstura lūgumi ir pienācīgi ņemti vērā. Tādējādi direktīvas priekšlikumam ir pievienoti SJO dokumenti, un Komisija ir ierosinājusi dažus šo dokumentu noteikumus noteikt par dalībvalstīm obligātiem. Bez tam ir pieņemti veicinoši pasākumi kuģiem, kas ir reģistrēti ar Eiropas valstu karogiem, un šiem veicinošiem pasākumiem turpmāk būtu jāizpaužas kā atvieglota ostas valsts kontrole attiecībā uz tām karoga valstīm, kuras pilda savas saistības. Trešās valstis, kas būs noslēgušas ārējus nolīgumus, varēs saņemt tās pašas priekšrocības, ja vien būs sasniegušas tādus pašus kvalitātes rezultātus. Visbeidzot, Komisija palīdzēs dalībvalstīm, kurām tiks veikta revīzija (revīzijas sagatavošanā un norisē), ja šīs valstis to vēlēšies.

#### • **Ekspertu atzinuma pieprasīšana un izmantošana**

##### Attiecīgās zinātniskās/speciālo zināšanu jomas

Kuģošanas drošība, cilvēku dzīvības glābšana un vides aizsardzība.

##### Izmantotās metodes

Tika izmantotas Starptautiskās Jūrniecības organizācijas lietotās metodes, kas ietver karoga valstu rādītāju pašnovērtējumu. Dalībvalstis ir piekritušas, ka attiecībā uz to karogu pašnovērtējumu tiks izvirzīti papildu kritēriji un tiks veikta padziļināta analīze Eiropas mērogā.

##### Galvenās organizācijas/galvenie eksperti, ar kuriem notika apspriešanās

Tika pieprasīts Eiropas Jūras drošības aģentūras ekspertu atzinums.

##### Pārskats par saņemtajiem un izmantotajiem atzinumiem

Tika minēts, ka pastāv nopietni riski, kas var radīt neatgriezeniskas sekas. Šādu risku pastāvēšana tika atzīta vienprātīgi.

Saņemtie atzinumi ir iekļauti Eiropas Parlamenta Komitejas „MARE” ziņojumā, ar ko iespējams iepazīties tīmekļa vietnē:

[http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default\\_en.htm](http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default_en.htm)

*Ekspertu atzinumu publiskošanai izmantotie līdzekļi*

Aģentūras tīmekļa vietne: <http://www.emsa.eu.int/end802.html>

- **Ietekmes novērtējums**

Tika apspriestas divas iespējas: dalībvalstu individuāla darbība un direktīvas priekšlikums par atbilstības prasībām karoga valstīm.

Attiecībā uz pirmo iespēju, ekonomisko, sociālo un vides seku analīzes rezultātā tika secināts, ka dalībvalstu individuāla darbība, pat ja tā būtu stingra vai ļoti atšķirīga (un vēl lielākā mērā darbības trūkums), neļaus sasniegt izvirzītos mērķus visā Kopienā un nesniegs to pievienoto vērtību, ko spēj radīt Kopienas līmeņa pasākumi SJO pieņemto starptautisko noteikumu vienādaī piemērošanai. Bez tam individuāla darbība var radīt atšķirīgu drošības un aizsardzības līmeni dažādās karoga valstīs, kā arī ekonomikas kropļojumu risku.

Attiecībā uz otro iespēju izdarītā analīze ļāva secināt, ka SJO kodeksa iekļaušana Kopienas tiesību sistēmā nerada jaunas prasības dalībvalstīm, kuru jūrlietu administrācijas pilda saistības, ko tām uzliek starptautiskās konvencijas. Tātad šai rīcībai nevajadzētu radīt papildu izdevumus no budžeta, tai pat laikā tā dos ieguldījumu jūras drošībā un tātad arī vides aizsardzībā, kā arī jūrnieku sociālo apstākļu uzlabošanā.

Komisija veica ietekmes analīzi, kas paredzēta tās Likumdošanas un darba programmā, par kuru veiktais ziņojums ir pieejams Komisijas tīmekļa vietnē

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm)

### 3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

- **Ierosināto pasākumu kopsavilkums**

Tiek ierosināts uzlabot jūras drošību, jūrnieku un vides aizsardzību, nodrošinot lielāku karoga valstu atbildību pret saistībām, ko tās ir ar līgumu uzņēmušās starptautiskā līmenī. Šai atbildībai ir jāizpaužas gan pirms, gan pēc valstu karoga piešķiršanas.

Konkrētāk tas nozīmē, ka ir jānosaka par obligātiem noteikumi, kas paredzēti kodeksā par obligātu SJO instrumentu īstenošanu karoga valstīm, un jāievieš karoga valstu revīzijas sistēma.

- **Juridiskais pamats**

Priekšlikums balstās uz Līguma 80. panta 2. punktu un uz Direktīvas 94/57/EK 3. panta 1. punktu.

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums neskar jomu, kas būtu Kopienas ekskluzīvā kompetencē.

Priekšlikuma mērķus nevar pietiekami labi īstenot vienīgi ar dalībvalstu rīcību šādu iemeslu dēļ.

Ja karoga piešķiršana paliek valsts suverēnu tiesību joma, tad karoga piešķiršanas un uzturēšanas nosacījumus nosaka starptautiskās konvencijas, kuras dalībvalstis ir ratificējušas. Saskaņota piešķiršanas un uzturēšanas noteikumu piemērošana ir Kopienas kompetencē jomās, kur nav starptautiskas kontroles sistēmas.

Dalībvalstu individuāla rīcība nav pietiekama mērķu sasniegšanai tāpēc, ka jūras transports pēc savas dabas ir starptautisks, un saistībām, kas izriet no starptautiskiem instrumentiem un jo īpaši palīdz cīnīties ar „izdevīgajiem karogiem”, nebūtu iedarbības, ja dalībvalstis rīkotos individuāli.

Dalībvalstu individuāla rīcība būtu pretrunā Direktīvai 94/57/EK, kurā paredzēts, ka Kopienā jāievieš SJO Rezolūcija A.847(20), kas ir šā priekšlikuma pamatā.

Priekšlikuma mērķus var labāk sasniegt ar Kopienas līmeņa pasākumiem šādu iemeslu dēļ.

Pārbaudot dalībvalstu pašnovērtējumus (*Self Assessment Form*) par to, kā tās izpilda starptautiskās saistības, ko tām uzliek konvencijas, kurās šīs valstis ir līgumslēdzējas puses, dalībvalstu starpā tika novērotas daudzas atšķirības, kas ietekmē navigācijas drošību. Šīs atšķirības jo īpaši skar klasificēšanas sabiedrībās veiktās pārbaudes, negadījumu izmeklēšanu, jūrlietu administrāciju strukturēšanu un kvalitātes sistēmas. Tāpēc ir nepieciešama Eiropas Savienības rīcība, jo īpaši metožu un prakses ziņā.

Direktīvas priekšlikumā dalībvalstis aicinātas ratificēt starptautiskās konvencijas, ko labāk var izdarīt dalībvalstis nekā Kopiena, tā kā tai nepieder ekskluzīva kompetence jomās, uz kurām attiecas šīs konvencijas. Priekšlikumā paredzēts, ka valstu jūrlietu administrācijām ir jāievieš kvalitātes sistēma, nosakot kvalitātes mērķus, un ļauts dalībvalstīm izvēlēties vai nu ISO 90001:2000 standartu, vai tam līdzvērtīgus standartus šo mērķu sasniegšanai. Vienīgi dalībvalstis var ieviest šīs sistēmas, atkarībā no tā, kuri standarti ir piemērotāki šo valstu jūrlietu administrācijām noteikto mērķu sasniegšanai.

Priekšlikumā arī paredzēta dalībvalstu karogu revīzija un dalībvalstīm dotas iespējas izvēlēties revīzijas laiku, kā arī to, vai tās vēlas Komisijas palīdzību revīzijā.

Tāpēc priekšlikums ir saskaņā ar subsidiaritātes principu.



- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu šādu iemeslu dēļ.

Dalībvalstis ir apņēmušās ieviest SJO noteikumus attiecībā uz karoga valstu atbildību un atļaut SJO veikt savu karogu revīziju. Tātad Komisijas atbilde ir proporcionāla tam, ko dalībvalstis sagaida.

Bez tam ierosinātās direktīvas ieviešana dalībvalstīm neradīs papildu izmaksas, jo tiks racionalizēti jūrlietu administrāciju izdevumi. Līguma līdzekļu izmantošana ir garantija kvalitātes ievērošanai un tam, ka tiks saskaņoti īstenotas saistības, kas jāpilda karoga valstīm kā Eiropas Savienības dalībvalstīm.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātais(-ie) juridiskais(-ie) instruments(-i): direktīva.

Citi instrumenti nebūtu piemēroti turpmāk minēto iemeslu dēļ.

Nepieciešamība transponēt Kopienas tiesībās SJO prasības balstās uz diviem aspektiem: pirmkārt, kontroles un sankciju mehānismu trūkumu starptautiskajās jūras tiesībās un, otrkārt, novērotajām lielajām kvalitātes atšķirībām Eiropas karoga valstu starpā.

Pamatojoties uz saistībām, ko uzliek SJO konvencijas, kurās visas dalībvalstis ir līgumslēdzējas puses, visas dalībvalstis ir transponējušas SJO obligāto instrumentu ieviešanas kodeksu savos valsts tiesību aktos, vai arī tiek pieņemts, kā tās to ir transponējušas. Par tiesību akta veidu ir izvēlēta direktīva, jo Komisija ierosina dalībvalstīm vajadzības gadījumā ratificēt kodeksā minētās konvencijas un ieviest kvalitātes kontroles sistēmu.

Citi tiesību aktu veidi nebūtu atbilstoši. Tikai sadarbība dalībvalstu starpā vien nebūtu pietiekama. Dalībvalstis jau ir ratificējušas konvencijas, kas minētas kodeksā par obligātu SJO instrumentu īstenošanu. Tādējādi priekšlikums nozīmē ievērojamu soli pretī šo starptautisko obligāto instrumentu saskaņošanai un kontrolei. Jo īpaši jāatzīmē, ka starptautiskā līmenī un jo īpaši Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai nav līdzekļu, kā nodrošināt starptautisko konvenciju piemērošanu un kā vajadzības gadījumā sodīt pārkāpumus.

Komisija uzsver, ka tām dalībvalstīm, kas ar valsts tiesību aktu palīdzību jau nodrošina ar konvencijām uzlikto karoga valsts pienākumu efektīvu izpildi, nebūs jāpieņem jauni tiesību akti. Šīm valstīm saskaņā ar saistībām, kas izriet no direktīvas 19. panta, būs vienīgi jāinformē Komisija par tajās spēkā esošajiem tiesību aktiem un jāiesniedz Komisijai attiecīgo tiesību aktu kopijas.

#### **4) IETEKMĒ UZ BUDŽETU**

Priekšlikums neietekmē Kopienas budžetu.

## 5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Modelēšana, izmēģinājuma stadija un pārejas periods**

Priekšlikumam ir bijis vai būs pārejas periods.

- **Pārbaudes / pārskatīšanas / termiņa izbeigšanās klauzula**

Priekšlikums ietver pārskatīšanas klauzulu.

- **Atbilstības tabula**

Dalībvalstīm ir jādara zināmi Komisijai valsts tiesību aktu noteikumi, ar kuriem ir transponēta direktīva, kā arī atbilstības tabula starp minētajiem noteikumiem un šo direktīvu.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Šis tiesību akta projekts attiecas uz jomu, ko aptver EEZ nolīgums, un tāpēc tas ir piemērojams Eiropas Ekonomikas zonai.

- **Detalizēti paskaidrojumi par priekšlikumu pa nodaļām vai pantiem**

1. pantā definēti mērķi: pārliecināties, ka dalībvalstu noteikumi ir saskaņā ar SJO konvencijām, paaugstināt drošību un novērst to kuģu radīto piesārņojumu, kuri kuģo ar kādas dalībvalsts karogu.

2. pantā sniegts saraksts ar direktīvas priekšlikumā izmantoto terminu, jēdzienu un atsauču definīcijām.

3. panta mērķis ir panākt, lai tiktu ieviesti starptautiskie noteikumi, kas regulē karoga valstu pienākumus, kuras paredzētas SJO konvencijās, un dalībvalstis aicinātas kļūt par šo konvenciju līgumslēdzējām pusēm.

4. pantā atkārtoti uzsvērti karoga valstu administrāciju pienākumi ieviest tādu administrāciju, kuras rīcībā būtu piemēroti resursi un procedūras.

5. pantā saskaņā ar SJO pamatnostādnēm šajā jomā precizētas tās saistības un procedūras, kas ir jāievēro pirms kuģa reģistrācijas ar kādas Eiropas Savienības dalībvalsts karogu vai šīs reģistrācijas laikā.

6. pantā atkārtoti kodeksa obligātie noteikumi par šo kuģu pārbaudes un sertifikācijas saskaņošanu, kas pamatojas SJO atbilstīgajos noteikumos.

7. pantā paskaidroti karoga valstu pienākumi veikt pastāvīgu efektīvu kontroli oficiāli atzītajās organizācijās, kurām valstis ir deleģējušas normatīvos uzdevumus savu kuģu pārbaudes un sertifikācijas jomā.

8. pantā noteikti valstu pienākumi attiecībā uz personālu, kas veic pārvaldes darbus saistībā ar drošību un piesārņojuma novēršanu, kā arī darbinieku savstarpējās attiecības.

9. pantā ieviesta prasība veikt izmeklēšanu pēc jūras negadījuma vai piesārņojuma starpgadījuma.

Ar 10. pantu dalībvalstīm uzlikts pienākums nodrošināt saviem kuģiem atbilstošu augstas kvalitātes personālu un SJO Rezolūcija A.890(21) par principiem, kas jāievēro drošas komandas komplektēšanā, noteikta par obligātu.

11. pantā uzskaitīta virkne papildu pasākumu.

Ar 12. pantu dalībvalstīm uzlikts pienākums katru gadu novērtēt un pārbaudīt sava karoga kuģu rādītājus.

13. panta mērķis ir ieviest neatkarīgu karoga valsts administrācijas revīziju; tajā apstiprināta SJO izstrādātā revīzijas sistēma.

Ar 14. pantu dalībvalstīm uzlikts pienākums veikt savās jūrlietu administrācijās ISO sertifikāciju kvalitātes zīmes iegūšanai.

15. pantā noteikta iespēja slēgt sadarbības nolīgumus ar trešām valstīm.

16. pantā paredzēts, ka ir jāpaziņo Komisijai galvenie dati, kas tai ļautu novērtēt direktīvas piemērošanu un sagatavot ziņojumu.

Ar 17. pantu Komisijai dota iespēja grozīt direktīvu, ņemot vērā SJO un SDO pieņemtus lēmumus.

Ar 18. pantu direktīvas dažādos pantos minētie izpildes uzdevumi ir uzticēti Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komitejai (COSS).

19. un 20. pantā noteikti direktīvas transponēšanas un spēkā stāšanās termiņi.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA**

**par karaļa valstij noteikto prasību ievērošanu**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Savienības dibināšanas Līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu<sup>1</sup>,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>2</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>3</sup>,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru<sup>4</sup>,

tā kā:

- (1) Kopienas kuģošanas drošība un pilsoņu drošība, un vides aizsardzība jānodrošina nepārtraukti.
- (2) Attiecībā uz starptautisko kuģošanu, pieņemot vairākas konvencijas, kuru deponitāre ir Starptautiskā Jūrniecības Organizācija (SJO), ir noteikts visaptverošs pamats, kas uzlabo drošību uz jūras un vides aizsardzību attiecībā uz kuģu radītu piesārņojumu.
- (3) Saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvenciju (*UNCLOS*) un konvencijām, kuru deponitāre ir SJO, valstis, kuras ir šo konvenciju puses, ir atbildīgas par tiesību aktu izsludināšanu un citu pasākumu veikšanu, kuri var būt vajadzīgi šo konvenciju pilnīgai īstenošanai, lai nodrošinātu, ka no drošības un jūras vides aizsardzības ziņā kuģis ir gatavs darbam, kam tas ir paredzēts, un ka tā apkalpē ir kompetenti jūrnieki.
- (4) Ir jāņem vērā pašreizējo jūrniecības darba tiesību aktu kopuma būtiskā konsolidācija vienotā tiesību aktā, kuru šobrīd veic Starptautiskā darba organizācija (SDO). Šis darbs būs saistīts arī ar pienākumiem, kas jāuzņemas karaļa valstij un kuri vēlāk būtu jāietver šajā direktīvā.

---

<sup>1</sup> OV C [...], [...], [...] lpp.

<sup>2</sup> OV C [...], [...], [...] lpp.

<sup>3</sup> OV C [...], [...], [...] lpp.

<sup>4</sup> OV C [...], [...], [...] lpp.

- (5) Lai nodrošinātu SJO konvenciju īstenošanu Kopienā, ņemot vērā, ka visām dalībvalstīm jābūt SJO Konvenciju pusēm un jāpilda šajās konvencijās noteiktās saistības attiecībā uz kuģiem, kas peld ar attiecīgās valsts karogu, šo konvenciju obligātie noteikumi jāiekļauj Kopienas tiesību aktos.
- (6) Šie obligātie noteikumi jāīsteno kopā ar attiecīgiem Kopienas tiesību aktiem, kas attiecas uz kuģu, to apkalpes, pasažieru un kravas drošību un kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu un jūrnieku darba laiku.
- (7) Dažas dalībvalstis vēl nav nobeigušas procesu, lai kļūtu par dažu SJO konvenciju līgumslēdzējām pusēm, piemēram, *SOLAS* Konvencijas un Konvencijas par kravas zīmi 1988. gada protokoliem, *MARPOL* IV un VI pielikumam, vai īpašajām SJO konvencijām, uz kurām Kopienas tiesību aktos ir nepārprotamas atsauces, un šīs valstis jārosina pabeigt šo procesu.
- (8) Saskaņā ar [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu .../EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā<sup>5</sup>], dalībvalstīm jāīsteno saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem, kuri noteikti pielikumā un papildinājumā SJO Rezolūcijai A.847(20) par pamatnostādņēm, kas palīdz dalībvalstīm īstenot SJO instrumentus, lai nodrošinātu, ka to kompetentās administrācijas spēj nodrošināt starptautisko konvenciju noteikumu pienācīgu izpildi, jo īpaši attiecībā uz kuģu pārbaudi un apsekošanu un obligāto sertifikātu un atbrīvojuma sertifikātu izsniegšanu.
- (9) SJO Rezolūcija A.847(20) ir atcelta ar SJO Rezolūciju A.973(24) par SJO obligāto instrumentu īstenošanas kodeksu, kurā ietverti obligātie noteikumi, kas dalībvalstīm jāīsteno.
- (10) Dalībvalstīm efektīvi un konsekventi jāizpilda savas karoga valsts saistības saskaņā ar SJO konvencijām un jāņem vērā SJO Rezolūcija A.973(24).
- (11) SJO konvencijas piešķir karoga valstīm tiesības atbrīvot savus kuģus no SJO konvencijās noteiktajiem pamata noteikumiem karoga valstīm un piemērot līdzvērtīgus noteikumus, un šajās konvencijās būtisks prasību skaits atstāts administrāciju pārziņā. Ja šo iespēju pilnībā atstāj tikai atsevišķu administrāciju pārziņā, rezultātā dažādās dalībvalstīs tiktu sasniegtas dažādas drošības pakāpes un, iespējams, tiktu traucēta karogu savstarpējā konkurence.
- (12) Kopiena ir apņēmusies izveidot harmonizētu interpretāciju tehniskās drošības standartiem attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas veic starptautiskus reisus, kuri noteikti 12. pantā Padomes 1998. gada 17. marta Direktīvai 98/18/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem<sup>6</sup>. Ja vajadzīgs, tāda pati pieeja jāievēro attiecībā uz līdzīgiem noteikumiem par citu veidu kuģiem, uz kuriem attiecas SJO konvencijas, neierobežojot SJO noteikumu harmonizētas interpretācijas pieņemšanu.

---

<sup>5</sup> OV L [...], [...], [...]. lpp.

<sup>6</sup> OV L 144, 15.5.1998., 1. lpp. Direktīva, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2003/75/EK, (OV L 190., 30.7.2003, 6. lpp.).

- (13) Dalībvalstu jūras administrācijām vajadzīgi pienācīgi līdzekļi savu karoga valsts saistību izpildei atbilstoši flotes lielumam un sastāvam un pamatojoties uz attiecīgām SJO prasībām.
- (14) Obligātie kritēriji šiem līdzekļiem jānosaka, pamatojoties uz dalībvalstu praktisko pieredzi.
- (15) Procedūru obligātajai īstenošanai, ko ieteikusi SJO ar 2004. gada 20. decembra Jūrniecības drošības komitejas 1140. Cirkulāru/ Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 424. Cirkulāru par „kuģu nodošanu no vienas valsts otrai”, jāstiprina ar karoga nomaiņu saistītie noteikumi, kas minēti SJO konvencijās un Kopenāgā ar jūras drošību saistītajos tiesību aktos un jāuzlabo pārskatāmība karoga valstu starpā drošības uz jūras interesēs.
- (16) Dalībvalstīm uz tiem kuģiem, kas kuģo ar tās karogu, jāattiecinā harmonizētas karoga valsts veiktas sertificēšanas un apsekošanas prasības, kā noteikts attiecīgajā kārtībā un pamatnostādņēs, kuras pievienotas SJO Asamblejas rezolūcijai A.948(23) par pamatnostādņēm apsekojumu veikšanai harmonizētajā apsekojumu un sertificēšanas sistēmā.
- (17) Stingrai un rūpīgai to atzīto organizāciju uzraudzībai, kuras veic karoga valstu pienākumus dalībvalstu vārdā un kuras atbilst dalībvalstu flotes lielumam un sastāvam, jāuzlabo vispārējā to kuģu, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, darba kvalitāte.
- (18) Ja karoga valsts inspektori izpildīs obligātos kritērijus, jūras administrācijām vajadzētu tikt nodrošinātiem līdzvērtīgiem noteikumiem un vajadzētu uzlaboties to kuģu, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, darba kvalitātei.
- (19) Dalībvalstīm kā karoga valstīm ir pienākums attiecībā uz izmeklēšanas veikšanu sakarā ar negadījumiem un incidentiem, kuros iesaistīti šo dalībvalstu kuģi.
- (20) Īpašie noteikumi, kas dalībvalstīm jāievēro, izmeklējot negadījumus jūras transporta jomā, ir noteikti Direktīvā (.../.../EK).
- (21) Obligāta SJO drošas kuģa apkalpes komplektēšanas principu īstenošana veicinātu kuģu, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, darba kvalitāti.
- (22) Datubāzu sastādīšana, kuras sniegtu būtisku informāciju par kuģiem, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, kā arī par kuģiem, kas atstājuši dalībvalsts reģistru, uzlabotu augstas kvalitātes flotu darbības pārskatāmību un veicinātu labāku karoga valstu saistību izpildes uzraudzību, kā arī nodrošinātu līdzvērtīgu darbības lauku jūras administrācijām.
- (23) Karoga valstu darba novērtēšanai un pārskatei un, pēc vajadzības, korektīvajiem pasākumiem jānodrošina, ka visas ES dalībvalstis ir Parīzes Saprāšanās memoranda (SM) baltajā sarakstā par ostas valsts kontroli.
- (24) Dalībvalstis ir apņēmušās ievērot obligātos SJO instrumentus, kā prasīts Rezolūcijā A.974(24) par brīvprātīgo SJO dalībvalstu audita sistēmu ietvaru un procedūram, ko pieņēmusi SJO Asambleja 2005. gada 1. decembrī.

- (25) Brīvprātīgā SJO dalībvalsts audita sistēmā ievērota standarta pieeja kvalitātes vadībai, kurā iekļauti principi, kritēriji, audita jomas, audita process un kārtība, kuri ir piemēroti, lai noteiktu, kādā mērā dalībvalstis īsteno un izpilda karoga valsts saistības un atbildību, kas ietverta obligātajās SJO konvencijās, kuru puse ir dalībvalsts. Šo audita procesu tādēļ jau var iekļaut Kopienas tiesību aktos par jūras drošību.
- (26) Administratīvo procedūru kvalitātes sertifikācija saskaņā ar ISO vai ekvivalentiem standartiem tādēļ varētu nodrošināt vēl līdzvērtīgākus noteikumus kvalitatīvām jūras administrācijām.
- (27) Lai nodrošinātu līdzvērtīgus noteikumus tiem kuģu īpašniekiem, kas ekspluatē kuģus ar dalībvalsts karogu un tiem, kas ekspluatē kuģus ar citu valstu karogiem, jāievieš sinerģija karoga valstīm, kuras apņemas obligāti īstenot starptautisko SJO instrumentu īstenošanas Kodeksu, kuru ar 2005. gada 1. decembra Asamblejas Rezolūciju A.973(24) pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO), un kuras piekrīt, ka tām veic auditu saskaņā ar SJO Asamblejas 2005. gada 1. decembrī pieņemtās Rezolūcijas A.974(24) noteikumiem.
- (28) Komisijai būtu jāveicina Karoga valsts Saprašanas memoranda ieviešana, lai ieviestu karoga valstu sinerģiju.
- (29) Eiropas Jūras Drošības aģentūrai (EJDA), kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002<sup>7</sup> jānodrošina atbalsts, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu šīs direktīvas īstenošanu.
- (30) Pasākumi, kas nepieciešami šīs Direktīvas ieviešanai, jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 199/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību<sup>8</sup>.
- (31) Tā kā uzsāktās darbības mērķus, proti, piemērotu pasākumu ieviešanu un īstenošanu jūras transporta jomā, atsevišķas dalībvalstis nevar sasniegt pietiekamā apjomā, un tādēļ, pamatojoties uz darbības apjomu, tos labāk sasniegt būtu iespējams Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā izklāstīto proporcionalitātes principu šī direktīva nosaka tikai to, kas ir vajadzīgs, lai sasniegtu minētos mērķus,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

### *1. pants*

#### *Priekšmets*

1. Šīs Direktīvas mērķis ir:

- a) nodrošināt, ka dalībvalstis pilnīgi un konsekventi izpilda savas karoga valstu saistības saskaņā ar SJO konvencijām;

---

<sup>7</sup> OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp. Regula, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 724/2004, OV L 129, 29.4.2004., 1. lpp.

<sup>8</sup> OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

- b) uzlabot drošību un novērst piesārņojumu no starptautiskās tirdzniecības kuģiem, kas kuģo ar dalībvalsts karogu;
  - c) paredzēt mehānismu, kā harmonizēt SJO konvencijās noteikto pasākumu un šo konvenciju līgumslēdzēju pušu pārziņā atstāto pasākumu interpretāciju.
2. Šī direktīva neierobežo Kopienas jūrniecības tiesību aktus, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2099/2002 2. panta 2. punktā<sup>9</sup>, un Padomes Direktīvu 1999/63/EK<sup>10</sup>.

## *2. pants*

### *Definīcijas*

1. Šīs direktīvas mērķiem piemēro šādas definīcijas:
- a) „SJO Konvencijas” nozīmē šādas konvencijas kopā ar to protokoliem un grozījumiem un obligātiem saistītiem kodeksiem, kas pieņemti Starptautiskās Jūrniecības Organizācijas (SJO) ietvaros, to pēdējā versijā:
    - i) 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS 74*);
    - ii) 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas marķu (LL 66);
    - iii) 1969. gada Starptautiskā konvencija par kuģu tonnāžas noteikšanu (*Tonnage 69*);
    - iv) Konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem;
    - v) Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (*STCW 1978*);
    - vi) 1972. gada Konvencija par starptautiskajiem noteikumiem kuģu sadursmju novēršanai uz jūras (*COLREG 72*);
  - b) „SJO īpašās konvencijas” nozīmē 1993. gada Torremolinas protokolu, kas saistīts ar 1977. gada Torremolinas Starptautisko zvejas kuģu drošības konvenciju, un 2001. gada Starptautisko konvenciju par kaitīgo kuģu pretapaugšanas sistēmu kontroli;
  - c) „karoga valsts kodekss (KVK)” nozīmē „SJO obligāto instrumentu īstenošanas Kodeksa” 1. un 2. daļu, ko 2005. gada 1. decembrī pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības Organizācija (SJO) ar Asamblejas Rezolūciju A.973(24), kas pievienots šīs direktīvas I pielikumā;
  - d) „kuģi” nozīmē kuģus un kuģošanas līdzekļus, kuriem piemēro vienu vai vairākas SJO Konvencijas;

---

<sup>9</sup> OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

<sup>10</sup> OV L 167, 2.7.1999., 33. lpp.



- e) „administrācija” nozīmē dalībvalsts, ar kuras karogu kuģim vai kuģošanas līdzeklim ir tiesības kuģot, kompetentās jūras administrācijas;
  - f) „kvalificēts karoga valsts inspektors” nozīmē valsts sektora darbinieku vai citu personu, kurai kompetenta dalībvalsts iestāde piešķirusi pienācīgās pilnvaras veikt ar sertifikātiem saistītus apsekojumus un pārbaudes un kura atbilst kvalifikācijas un neatkarības kritērijiem, kas minēti II pielikumā;
  - g) „atzītā organizācija” nozīmē organizāciju, kas atzīta saskaņā ar [Direktīvu .../.../EK (par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā)];
  - h) „sertifikāti” nozīmē ar SJO konvencijām saistītus obligātos sertifikātus.
2. Saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto kārtību, var pieņemt pasākumus, lai grozītu 1. punkta a) līdz c) apakšpunktā minētās definīcijas jaunu konvenciju vai noteikumu dēļ.

### 3. pants

#### *Starptautisko pamatnoteikumu īstenošana*

1. Dalībvalstis kļūst par SJO konvenciju un SJO īpašo konvenciju pusēm. Tomēr šī saistība attiecas uz konvencijām tikai tādā redakcijā, kādā tās ir direktīvas spēkā stāšanās dienā.
2. Dalībvalstis, kuras šīs direktīvas spēkā stāšanās dienā vēl nav kādas SJO konvencijas un SJO īpašo konvencijas puses, sāk šīs konvencijas ratificēšanu vai pievienošanos šīm konvencijām saskaņā ar saviem tiesību aktiem. Tās deviņdesmit dienu laikā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dara zināmu Komisijai paredzamo datumu, kad dokumentu, ar kuru ratificē konvenciju vai ar kuru pievienojas šai konvencijai, deponēs Starptautiskās Jūrniecības Organizācijas Ģenerālsekretāram.
3. Katra dalībvalstis skaidri piešķir savai administrācijai pienākumus, kas saistīti ar politikas sagatavošanu un attīstību, lai īstenotu SJO konvencijās noteiktās karoga valsts saistības, un nodrošinātu savas administrācijas spēju dot atbilstošu ieguldījumu dalībvalstu tiesību aktu izdošanā un dot norādes par to īstenošanu un izpildi.
4. Attiecībā uz starptautisko kuģošanu, dalībvalstis pilnībā attiecina ar karoga valstīm saistītos noteiktos obligātos noteikumus, kas noteikti SJO konvencijās, saskaņā ar tajās minētajiem nosacījumiem un attiecībā uz tajās minētajiem kuģiem un pienācīgi ņem vērā šīs direktīvas I pielikuma noteikumus.
5. Dalībvalstis pastāvīgi uzlabo tos pasākumus, kurus veic, lai ievērotu SJO konvencijas. Uzlabojumus veic, stingri un efektīvi pēc vajadzības piemērojot un izpildot valsts tiesību aktus, un pastāvīgi uzraugot to ievērošanu.
6. Saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto kārtību, var pieņemt pasākumus, lai:

- a) izstrādātu harmonizētu kārtību, kādā piemēro saskaņā ar SJO konvencijām piemērotus atbrīvojumus un ekvivalentus;
- b) noteiktu harmonizētas to jautājumu interpretācijas, kurus SJO konvencijas atstāj administrāciju ziņā;
- c) piemērotu vienotās konvencijās noteikto noteikumu interpretācijas.

#### *4. pants*

#### *Drošības un piesārņojuma novēršanas prasību ievērošanai nepieciešamie līdzekļi un darbības*

1. Katra dalībvalstis nodrošina savu administrāciju ar pietiekamiem līdzekļiem atbilstoši savas flotes lielumam un sastāvam. Šiem līdzekļi:
  - a) nodrošina SJO konvenciju prasību ievērošanu;
  - b) nodrošina pārbaužu veikšanu, notiekot negadījumiem, un pienācīgu un laicīgu lietu vešanu kuģiem, kam noteikti trūkumi; un
  - c) nodrošina norāžu izstrādi, dokumentēšanu un sniegšanu attiecībā uz tām prasībām, kuras ir atrodamas attiecīgajās SJO konvencijās un kuras apmierina administrāciju;
  - d) ietver pietiekami daudz kvalificēta personāla, lai īstenotu un izpildītu valsts tiesību aktus, ar kuriem īsteno SJO konvencijas, tai skaitā personālu pārbaužu un apsekojumu veikšanai;
  - e) ietver pietiekami daudz kvalificēta karoga valsts personāla, lai veiktu to incidentu izmeklēšanu, kad kuģus, kas ir tiesīgi kuģot ar attiecīgās valsts karogu, aiztur ostas valstis; un
  - f) ietver pietiekamu daudzumu kvalificēta karoga valsts personāla, lai veiktu izmeklēšanu gadījumos, kad ostas valstis apšaubā karoga valsts iestādes izsniegta sertifikāta vai indosamenta derīgumu vai to personu kompetenci, kuriem karoga valsts iestāde izsniegusi sertifikātu vai indosamentu.
2. Katra alībvalstis nodrošina karoga valsts inspektoru un izmeklētāju apmācību un to darbību uzraudzību.
3. Katra dalībvalstis izstrādā vai uztur projekta pārbaudi un tehniskos lēmumu pieņemšanas spēju atbilstoši savas flotes lielumam un sastāvam.
4. Saskaņā ar 18. panta 2. punktā minētajām procedūrām ir jānosaka obligātās prasības 1. un 2. punktā noteikto saistību īstenošanai.

## 5. pants

### *Kuģa reģistrācija ar dalībvalsts karogu*

1. Pirms jebkura kuģa reģistrācijas attiecīgā dalībvalstis pārbauda kuģa identitāti, tostarp, ja vajadzīgs, SJO Kuģa identifikācijas numuru, un citus datus par kuģi, lai kuģis nekuģotu ar divu vai vairāku valstu karogiem vienlaicīgi. Iegūst pierādījumus, ka kuģis, kurš iepriekš bijis reģistrēts ar citas valsts karogu, vairs nav šīs valsts reģistrā, vai no šīs valsts reģistra ir saņemta piekrišana kuģa pārejai.
2. Pirmoreiz reģistrējot kuģi reģistrā, attiecīgā dalībvalstis cenšas nodrošināt, ka attiecīgais kuģis atbilst piemērojamiem starptautiskajiem tiesību aktiem. Ja vajadzīgs, tās uztur sakarus ar iepriekšējo karoga valsti.
3. Ikreiz, kad cita karoga valsts pieprasa informāciju par kuģi, kas svītrots no dalībvalsts reģistra, šī dalībvalsts nekavējoties sniedz citai karoga valstij ziņas par trūkumiem, neatbilstību piemērojamiem grafikiem un jebkādu citu ar drošību saistītu informāciju.
4. 1., 2. un 3. punktu piemēro neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 789/2004 4. pantu<sup>11</sup>.

## 6. pants

### *Kuģa, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, drošības nodrošināšana*

1. Dalībvalstis veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka kuģi, kuriem ir tiesības kuģot ar šīs valsts karogu, ievēro starptautiskos noteikumus un standartus. Šie pasākumi jo īpaši ietver sekojošo:
  - a) aizliedz kuģot tiem kuģiem, kas ir tiesīgi kuģot zem šīs valsts karoga, līdz šie kuģi var izbraukt jūrā atbilstoši starptautisko noteikumu un standartu prasībām;
  - b) veic periodiskas pārbaudes tiem kuģiem, kuri ir tiesīgi kuģot ar šīs dalībvalsts karogu, lai pārliecinātos, ka kuģa un tās apkalpes šībrīža stāvoklis atbilst tiem piešķirtajiem sertifikātiem;
  - c) nodrošina, ka, veicot periodisko pārbaudi, kas minēta b) apakšpunktā, inspektors pārbauda, ka uz kuģa norīkotie jūrnieki ir zina savus īpašos pienākumus un kuģa uzbūvi, iekārtas, aprīkojumu un procedūras;
  - d) nodrošina, ka komandas personālsastāvs kopumā var efektīvi saskaņot savu darbību ārkārtas situācijā un veikt funkcijas, kas ir būtiskas drošībai vai piesārņojuma novēršanai vai mazināšanai;
  - e) valsts tiesību aktos jāparedz atbilstošas pakāpes sodus, lai atturētu kuģus, kam ir tiesības kuģot ar attiecīgās dalībvalsts karogu, no starptautisko noteikumu un standartu pārkāpšanas;

---

<sup>11</sup> OV L 138, 30.4.2004., 19. lpp.

- f) uzsāk procesuālās darbības, pēc izmeklēšanas veikšanas, pret kuģiem, kuri ir tiesīgi kuģot ar tās karogu un kuri ir pārkāpuši starptautiskos noteikumus vai standartus neatkarīgi no tā, kur noticis pārkāpums;
  - g) valsts tiesību aktos jāparedz atbilstošas pakāpes sodus, lai atturētu personas, kurām ar šo valstu pilnvarojumu izsniegti sertifikāti un indosamenti, no starptautisko noteikumu un standartu pārkāpumiem; un
  - h) jāuzsāk procesuālās darbības, pēc izmeklēšanas veikšanas, pret personām, kurām ir sertifikāti vai indosamenti un kuras ir pārkāpušas starptautiskos noteikumus vai standartus neatkarīgi no tā, kur noticis pārkāpums.
2. Dalībvalstis izstrādā un īsteno piemērotu kontroles un uzraudzības programmu, lai savlaicīgi reaģētu uz trūkumiem un iespējamām piesārņojuma gadījumiem, par kuriem ziņo ostas vai piekrastes valstis.
  3. Dalībvalstis un atzītās organizācijas, kas rīkojas to vārdā, izsniedz sertifikātus kuģim vai indosē sertifikātus tikai pēc tam, kad noteikts, ka kuģis atbilst visām piemērojamām prasībām.
  4. Dalībvalstis izsniedz personai starptautisku kompetences sertifikātu vai indosamentu tikai pēc tam, kad noteikts, vai persona atbilst visām piemērojamām prasībām.
  5. Dalībvalstis nodrošina, ka apsekošana tās kuģiem ir veikta saskaņā ar attiecīgo kārtību un pamatnostādņēm, ievērojot harmonizēto apsekošanas un sertifikācijas sistēmu, kā minēts SJO Asamblejas Rezolūcijā A.948(23) tās pēdējā versijā.
  6. Ja kuģi, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, aiztur ostas valsts, karoga valsts rīkojas saskaņā ar III pielikumā norādītajām vadlīnijām.
  7. III pielikumu var grozīt saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto kārtību, lai uzlabotu vadību, ņemot vērā pieredzi, kas gūta, īstenojot pašreizējos noteikumus.

## *7. pants*

### *Pilnvaru piešķiršana tiesību aktos paredzēto uzdevumu veikšanai*

1. Neskarot [Direktīvu .././EK (par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā)], dalībvalstis, kuras savu kuģu sertifikāciju uztic atzītām organizācijām, veido un uztur savas flotes lielumam un sastāvam atbilstošu spēju pastāvīgi uzraudzīt apsekojuma un sertifikācijas procesu, ko veic atzītās organizācijas, kas rīkojas dalībvalstu vārdā.

Tās nodrošina tiešu saziņu, izmantojot internetu, starp administrāciju un atzītajām organizācijām, un to, ka personāls, kas ir iesaistīts atzīto organizāciju uzraudzībā, labi pārzina šo organizāciju un karoga valsts noteikumus un var veikt efektīvu atzīto organizāciju darba novērošanu.

2. Dalībvalstis, uz kurām attiecas 1. punkts, nodrošina, ka visiem kuģiem, kas kuģo ar tās karogu, ar intervālu, kas nepārsniedz 12 mēnešus, veic papildu apsekojumus, lai nodrošinātu, ka tie atbilst SJO Konvencijām un valstu prasībām.

3. Papildu apsekojums, kas minēts 2. punktā, nevajag kuģiem, kuri:
  - a) ir dalībvalsts reģistrā vismaz divus gadus,
  - b) ir apsekoti vismaz reizi iepriekšējos 12 mēnešos, saskaņā ar Direktīvu 95/21/EK<sup>12</sup> vai [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu .../.../EK par ostas valsts kontroli]<sup>13</sup>; un
  - c) kuri, ievērojot Direktīvu 95/21/EK vai [Direktīvu .../.../EK (par ostas valsts kontroli)], pēdējos 12 mēnešos nav aizturēti;
4. Kad ir stājušies spēkā saskaņā ar [Direktīvas .../.../EK par ostas valsts kontroli] 5. panta 2. punktu ir pieņemtie sīki izstrādātie pārbaudes noteikumi, 2. punktā minētie papildu apsekojumi nav jāveic kuģiem, kam, saskaņā ar šo direktīvu pēdējā pārbaudē ir noteikts mazs riska profils.
5. Dalībvalstis, uz kurām attiecas 1. punkts, turpmāk:
  - a) izsniedz savām atzītajām organizācijām īpašus norādījumus, kuros noteiktas darbības, kas jāveic gadījumā, ja kuģi atzīst par neatbilstošu doties jūrā, bez draudiem kuģim vai personām uz borta, vai ja konstatē, ka tas sagādā pārmērīgus kaitējuma draudus jūras videi; un
  - b) dod savām atzītajām organizācijām visus piemērotos valsts tiesību aktus un to interpretāciju dokumentus, ar kuriem izpilda konvenciju noteikumus, vai precizē to, vai administrācijas standartiem kaut kādā ziņā ir lielāks spēks kā konvenciju prasībām.
6. Papildu pārbaūžu kārtību un to pamatnostādnes, un obligātos kritērijus inspektoriem, kuri veic papildu pārbaudes, nosaka saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto kārtību.

## *8. pants*

### *Karoga valsts inspektori*

1. Dalībvalstis definē un dokumentē atbildību, pilnvaras un savstarpējās darba attiecības visam karoga valsts personālam, kas vada, pilda un pārbauda ar drošību un piesārņojuma novēršanu saistīto un drošību un piesārņojuma novēršanu ietekmējošo darbību.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka personāls, kas veic vai ir atbildīgs par apsekošanu, tostarp pārbaudes un auditu uz kuģiem vai uzņēmumos, atbilst II pielikumā noteiktajiem obligātajiem kritērijiem.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka pārējam personālam, kas nav minēts 2. punktā, un kas palīdz pildīt karoga valsts saistības, ir izglītība, apmācība un uzraudzība, kas nepieciešama uzdevumiem, kurus tiem atļauts pildīt.

---

<sup>12</sup> OV L 157, 7.7.1995, 1. lpp.

<sup>13</sup> OV L [...], [...], [...] lpp.

4. Dalībvalstis nodrošina dokumentētas sistēmas, kādā personāls iegūst kvalifikāciju, īstenošanu un pastāvīgu personāla zināšanu uzlabošanu atbilstoši uzdevumiem, ko tiem atļauts pildīt.
5. Karoga valsts izdod identifikācijas dokumentu visiem inspektoriem, kas tās vārdā pilda uzdevumus uz kuģiem.
6. Saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto kārtību var noteikt obligātās prasības 3. punktā minētā personāla kvalifikācijai.

#### *9. pants*

##### *Karoga valsts veiktas izmeklēšanas*

Neierobežojot Jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas kodeksu, ko pieņēmusi SJO ar Rezolūciju A.849(20), kas pievienots SJO Asamblejas Rezolūcijai A.884(21) tā atjauninātajā redakcijā, noteikto atbildību, dalībvalstis, notiekot jebkādam negadījumam uz jūras vai piesārņojumam, kurā iesaistīts kuģis, kurš kuģo ar tās karogu, veic tā izmeklēšanu. Šādas negadījumu izmeklēšanas veic piemēroti kvalificēti izmeklētāji, kas ir kompetenti ar negadījumu saistītajās lietās. Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina kvalificētus izmeklētājus neatkarībā no negadījuma vai incidenta atrašanās vietas.

#### *10. pants*

##### *Droša kuģa apkalpes komplektēšana*

Dalībvalstis nodrošina, ka kuģiem, kas kuģo ar to karogu, ir pienācīga apkalpe, raugoties no cilvēka dzīvības viedokļa uz jūras, un ievēro kuģa apkalpes komplektēšanas principus, kas noteikti SJO Asamblejas Rezolūcijā A.890(21) par Drošas kuģa apkalpes principiem tās atjauninātajā redakcijā, ņemot vērā šai Rezolūcijai pievienotās attiecīgās pamatnostādnes.

#### *11. pants*

##### *Papildus pasākumi*

1. Dalībvalstis izstrādā vai uztur savu kuģu flotes datubāzi ar katra kuģa tehnisko raksturojumu un 2. punktā minēto informāciju, vai nodrošina tiešu pieeju datubāzei, kas sniedz līdzīgu informāciju. Dalībvalstis piešķir Komisijai tiesības iegūt datus no to datubāzēm, kā arī tiesības apmainīties ar datiem.
2. Datubāzē iekļauj šādu informāciju:
  - a) ziņas par kuģi (Nosaukums, SJO numurs u. c.);
  - b) apsekojumu datumus, tostarp papildu apsekojumu datumus, ja tādi ir, un auditu datumus;
  - c) to atzīto organizāciju identifikāciju, kuras ir iesaistītas kuģa sertificēšanā un klasificēšanā;

- d) iestādes, kas veikusi kuģa apsekošanu īstenojot ostas valsts kontroles noteikumus, identifikāciju un apsekošanas datumu;
  - e) ostas valsts kontroles apsekojumu rezultāti (atklāti trūkumi: jā vai nē, kuģis aizturēts: jā vai nē);
  - f) informācija par negadījumiem;
  - g) informācija par pārkāpumiem attiecībā uz MARPOL un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem<sup>14</sup>;
  - h) to kuģu identifikācija, kas svītroti no reģistra iepriekšējos 12 mēnešos.
3. Saskaņā ar 18. panta 2. punktā minētajām procedūrām, ņemot vērā norises jaunu datubāzu izveidi, var grozīt 2. punktā minēto informāciju.

Var noteikt harmonizētu formātu datu sniegšanai saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto kārtību.

## *12. pants*

### *Karoga valstu darba novērtēšana un pārskate*

1. Dalībvalstis ik gadu novērtē savu darbu attiecībā uz šīs direktīvas noteikumiem.
2. Pasākumi karoga valstu darba novērtēšanai cita starpā iekļauj ostas valsts kontroles aizturēto kuģu īpatsvaru, karoga valsts pārbaužu rezultātus, negadījumu statistiku, saziņas un informēšanas procesus, ikgadējo statistiku par zudumiem (izņemot pilnīgus konstruktīvus zudumus, un pārējos izpildes rādītājus pēc vajadzības, lai noteiktu, vai personāls, līdzekļi un administratīvās procedūras ir pietiekamā līmenī, lai izpildītu karoga valsts saistības.
3. Saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto kārtību, nosaka kopīgu metodoloģiju karoga valsts darbības novērtēšanai.
4. Dalībvalstis, kuras jebkura kalendārā gada 1. jūlijā redzamas melnajā vai pelēkajā sarakstā, kas publicēts Parīzes Saprašanās memoranda par ostas kontroli gada pārskatā, līdz tā paša gada 1. septembrim sniedz Komisijai plašu ziņojumu par saviem trūkumiem karoga valsts saistību izpildē. Šajā ziņojumā parāda un analizē galvenos sliktas darba izpildes iemeslus un nosaka to kuģu kategorijas, kuru dēļ ir šāds rezultāts. Ziņojums ietver arī korektīvo pasākumu plānu, tostarp, pēc vajadzības, papildu apsekojumus, kurus īsteno, cik ātri vien iespējams.

---

<sup>14</sup> OV L 255, 30.9.2005., 11. lpp.



### 13. pants

#### *Kārtība, kādā karoga valstij veic auditu*

1. Katra dalībvalstis nodrošina, ka trīs gadu laikā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā un pēc tam regulāri tām jāveic neatkarīgu auditu par atbilstību šai direktīvai.
2. Audita, kas minēts 1. punktā, pamatu un kārtību nosaka saskaņā ar 18. panta 2. punktā minētajām procedūrām.

Tomēr auditus, kurus veic saskaņā ar Rezolūcijas A.974(24) noteikumiem, kurus pieņēmusi SJO 2005. gada 1. decembra Asambleja, pieņem kā auditu, kas minēts 1. punktā, ja tiek izpildīti 3. punktā noteiktie nosacījumi. Pieņemšana neierobežo nevienu papildu pārbaudi, kuru veic Komisija vai pēc Komisijas pieprasījuma, lai pārbaudītu atbilstību Kopienas jūrniecības tiesību aktiem.

3. Dalībvalstis nodrošina:
  - a) ka tiks veikts audits arī atbilstībai šīs direktīvas noteikumiem;
  - b) Komisijas dalību saskaņā ar SJO noteikumiem veiktā audita procesā novērotāja lomā;
  - c) ka ziņojums un informācija par turpmāku rīcību nekavējoties tiek darīti zināmi Komisijai.
4. Saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto kārtību:
  - a) tiek sastādīts 1. punktā minēto auditu veikšanas grafiks;
  - b) tiek noteikti audita rezultātu publiskošanas nosacījumi.
5. Vajadzības gadījumā Kopiena izstrādā savus ieteikumus pasākumiem un priekšlikumus, kā uzlabot 2. punktā minētās SJO audita sistēmas iedarbīgumu.

### 14. pants

#### *Kvalitātes sertifikācija*

1. Katra dalībvalstis izstrādā, īsteno un uztur savas administrācijas kvalitātes vadības sistēmu. Šādai kvalitātes vadības sistēmai jābūt sertificētai saskaņā ar ISO 9001:2000 standartiem vai ekvivalentiem standartiem, kas vismaz atbilst visām ISO 9001:2000 prasībām, un tai tiek veikts audits saskaņā ar ISO 19011:2002 pamatnostādnēm vai tām ekvivalentiem standartiem, kas atbilst visiem ISO 19011:2002 aspektiem. Saistībā ar minētajiem ekvivalentajiem standartiem ievēro Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/34/EK<sup>15</sup>.
2. Kvalitātes vadības sistēmu izveido trīs gadu laikā pēc šīs Direktīvas stāšanās spēkā.

---

<sup>15</sup> OV L 204, 21.7.1998, 37. lpp.

3. Kvalitātes vadības sistēmu sertificē četru gadu laikā pēc šīs Direktīvas stāšanās spēkā.
4. 1. punkta atsauces uz ISO standartiem var atjaunināt saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto procedūru.

#### *15. pants*

##### *Sadarbības nolīgumi*

Komisija pirms [2007.] gada beigām nodod Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par to, vai ir iespējams sastādīt Saprašanās memorandu par karoga valsts saistībām attiecībā uz kontroli ar mērķi nodrošināt līdzvērtīgus noteikumus tām karoga valstīm, kuras ir apņēmušās obligāti īstenot starptautisko SJO instrumentu īstenošanas Kodeksu, kuru ar 2005. gada 1. decembra Asamblejas Rezolūciju A.973(24) pieņēmusi Starptautiskā Jurniecības organizācija (SJO), un kuras piekrīt, ka tām veic auditu saskaņā ar SJO Asamblejas 2005. gada 1. decembrī pieņemtās Rezolūcijas A.974(24) noteikumiem.

#### *16. pants*

##### *Informācijas sniegšana un ziņošana*

1. Visas dalībvalstis dara zināmu SJO to informāciju, kuru prasa SJO konvenciju noteikumi.
2. Katru gadu dalībvalstis informē Komisiju par:
  - a) pārbažu un auditu skaitu, ko tās veikušas kā karoga valstis;
  - b) šīs direktīvas 4. panta 1. punktā un 4. panta 2. punktā, kā arī 7. panta 1. punktā minētajiem uzdevumiem piešķirtajiem līdzekļiem;
  - c) pasākumi, kas veikti, lai ievērotu 6. līdz 11. pantu, 12. panta 1. punktu un 15. pantu.
3. Saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto kārtību var izveidot harmonizētu veidlapas paraugu 2. punktā minētajiem ziņošanas pienākumiem.
4. Komisija pēc ziņojumu saņemšanas no dalībvalstīm sagatavo konsolidētu ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu. Šo ziņojumu adresē Eiropas Parlamentam un Padomei.

#### *17. pants*

##### *Grozījumi*

Papildus 2. panta 2. punktā, 6. panta 7. punktā un 11. panta 3. punktā paredzētajiem grozījumiem, šo direktīvu var grozīt saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto kārtību, lai ņemtu vērā jaunus, ar karoga valstīm saistītus noteikumus un saistības, kas izstrādāti starptautiskā līmenī, jo īpaši SJO un SDO.

SJO konvenciju un SJO obligāto instrumentu īstenošanas Kodeksa grozījumus var izslēgt no šīs direktīvas darbības jomas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. panta 2. punktu.

### *18. pants*

#### *Komiteja*

1. Komisijai palīdz Jūru drošības un kuģu radīta piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 3. pantu.
2. Atsaucoties uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punkts paredz divus mēnešus ilgu termiņu.

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

### *19. pants*

#### *Transponēšana*

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz [...]. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus, kā arī minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

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

### *20. pants*

#### *Stāšanās spēkā*

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

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, [...]

*Eiropas Parlamenta vārdā —  
Priekšsēdētājs  
[...]*

*Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs  
[...]*

## I PIELIKUMS

### KAROGA VALSTS KODEKSS (KVK)

#### 1. UN 2. DAĻA KODEKSAM, AR KO ĪSTENO OBLIGĀTOS SJO INSTRUMENTUS

##### 1. DAĻA – KOPĒJĀS JOMAS

###### Mērķis

1. Šī Kodeksa mērķis ir uzlabot drošību uz jūras un jūras vides aizsardzību pasaulē.
2. Dažādas administrācijas šo Kodeksu skata atkarībā no saviem apstākļiem, un tām saistoša ir tikai to 6. punktā minēto instrumentu īstenošana, kuru līgumslēdzējas valdības vai puses tās ir. Ģeogrāfisku faktoru un dažādu apstākļu dēļ dažām administrācijām var būt nozīmīgāka loma kā karoga valstij, nevis kā ostas valstij vai piekrastes valstij, turpretī citām var būt nozīmīgāka loma kā piekrastes vai ostas valstij, nevis karoga valstij. Šāds līdzsvara trūkums nekādā veidā nemazina šo valstu karoga, ostas, vai piekrastes valsts pienākumus.

###### Stratēģija

3. Lai valsts atbilstu šī Kodeksa mērķim, jāizstrādā stratēģija par šādiem jautājumiem:
  - (1) attiecīgu obligātu starptautisku instrumentu īstenošana un izpilde,
  - (2) starptautisko ieteikumu ievērošana pēc vajadzības,
  - (3) pastāvīga valsts efektivitātes pārskatīšana un pārbaude attiecībā uz to, vai tā pilda savas starptautiskās saistības, un
  - (4) vispārīgas organizatoriskās izpildes un spēju iegūšanas un uzturēšanas uzlabošana.

Īstenojot iepriekš minēto stratēģiju, jāievēro šajā Kodeksā dotās norādes.

###### Vispārīgi

4. Ievērojot Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvenciju (*UNCLOS*) un SJO konvenciju noteikumus, administrācijas ir atbildīgas par tiesību aktu izsludināšanu un citu pasākumu veikšanu, kuri var būt vajadzīgi, lai šīs konvencijas tiktu pilnībā īstenotas, lai nodrošinātu, ka no drošības un jūras vides aizsardzības viedokļa kuģis ir gatavs darbam, kam tas ir paredzēts, un ka tā apkalpē ir kompetenti jūrnieki.
5. Veicot jūras vides piesārņojuma novēršanas, samazināšanas un kontroles pasākumus, valstis rīkojas tā, lai tieši vai netieši nenodotu postījumu vai briesmas no vienas teritorijas uz citu, un nepārveidotu viena veida piesārņojumu par cita veida piesārņojumu. (*UNCLOS*, 195. pants).

## Darbības joma

6. Obligātie SJO instrumenti, kas apspiesti šajā Kodeksā, ir:

- (1) 1974. gada Starptautiskā Konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras ar izdarītajiem grozījumiem (*SOLAS 74*);
- (2) 1978. gada protokols attiecībā uz 1974. gada Starptautisko Konvenciju par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras ar izdarītajiem grozījumiem (*SOLAS PROT 1978*);
- (3) 1988. gada protokols attiecībā uz 1974. gada Starptautisko Konvenciju par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras ar izdarītajiem grozījumiem (*SOLAS PROT 1988*);
- (4) 1973. gada Starptautiskā Konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, kurā izmaiņas izdarītas ar 1978. gada protokolu (*MARPOL 73/78*);
- (5) 1997. gada protokols, kas groza 1973. gada Starptautisko Konvenciju par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, kurā izmaiņas izdarītas ar 1978. gada protokolu (*MARPOL PROT 1997*);
- (6) 1978. gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku apmācību, sertifikāciju un sardzes pildīšanu ar izdarītajiem grozījumiem (*STCW*);
- (7) 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas zīmi (*LL 66*),
- (8) 1988. gada protokols attiecībā uz 1966. gada Starptautisko konvenciju par kravas zīmi (*LL PROT 1988*);
- (9) 1969. gada Starptautiskā konvencija par kuģu tonnāžas noteikšanu (*Tonnage 69*); un
- (10) 1972. gada Konvencija par starptautiskajiem noteikumiem kuģu sadursmju novēršanai uz jūras ar izdarītajiem grozījumiem (*COLREG 72*),

kā arī visi instrumenti, kuri ar šīm konvencijām un protokoliem noteikti par obligātiem. Iepriekš minēto obligāto instrumentu noteikto saistību papildināmi saraksti atrodami 1. līdz 4. pielikumā. Attiecīgo instrumentu saraksts ir dots 5. pielikumā un Kodeksā atspoguļoto obligāto instrumentu grozījumu kopsavilkums ir dots 6. pielikumā<sup>1</sup>.

## Sākotnēja rīcība

7. Kad valstī stājas spēkā jauns obligāts SJO instruments vai SJO instrumenta grozījumi, šīs valsts valdībai jāspēj īstenot un izpildīt tās noteikumus ar piemērotu valsts tiesību aktu palīdzību un jāsniedz īstenošanai un izpildei vajadzīgā infrastruktūra. Tas nozīmē, ka dalībvalstij:

---

<sup>1</sup> Šos pielikumus aizpilda MSC 80 laikā (2005. gada maijā). Uz karoga valstu saistībām attiecas tikai 1., 2. un 5. pielikums.

- (1) jāspēj izsludināt likumus, kas ļauj efektīvi realizēt administratīvo, tehnisko un sociālo jurisdikciju un kontroli pār kuģiem, kuri kuģo ar tās karogu, un jo īpaši, dot tiesisko pamatojumu vispārīgo prasību reģistriem, kuģu pārbaudēm, šādiem kuģiem piemērojamus likumus attiecībā uz drošību un piesārņojuma novēršanu un ar to saistītu noteikumu izstrādi;
  - (2) jābūt tiesiskajam pamatojumam valstu normatīvo aktu izpildei, tostarp ar to saistītajiem izmeklēšanas un sodīšanas procedūrām, un
  - (3) jābūt piemēroti daudz personāla ar pieredzi jūrlietās, kas palīdzētu vajadzīgo valsts likumu izsludināšanā un visas valsts saistības pildīšanā, tostarp ziņošanā, kā prasīts attiecīgajās konvencijās.
8. Iespējamais pamats, kā valstu tiesību aktos noteikt, ka jāievēro attiecīgie SJO instrumenti, ir atrodams Apvienoto Nāciju Organizācijas publikācijā „Pamatnostādnes jūrniecības tiesību aktiem”<sup>2</sup>.

### **Informācijas nodošana**

9. Valsts dara zināmu savu stratēģiju, kas minēta 3. punktā, tostarp informāciju par tās tiesību aktiem visām iesaistītajām pusēm.

### **Reģistri**

10. Pēc vajadzības reģistrus izveido un uztur, lai sniegtu pierādījumus par to, ka valsts ievēro prasības un darbojas efektīvi. Reģistriem jābūt skaidri salasāmiem, identificējamiem un iegūstamiem. Jānosaka dokumentēta kārtība, lai definētu kontroles mehānismus, kuri vajadzīgi reģistru identifikācijai, uzglabāšanai, iegūšanai, uzturēšanas laikam un reģistru izvietojumam.

### **Uzlabojumi**

11. Valstīm pastāvīgi jāuzlabo pasākumi, kurus jāveic, lai ievērotu tās konvencijas un protokolus, kuras šīs valstis ir pieņēmušas. Uzlabojumus jāveic, pēc vajadzības stingri un efektīvi piemērojot un izpildot valstu tiesību aktus, un kontrolējot to ievērošanu.
12. Valsts veicina tādu kultūru, kura dod cilvēkiem iespējas uzlabot darba izpildi jūras drošības un vides aizsardzības jomā.
13. Turklāt valsts, lai noteiktu un novērstu jebkādas neatbilstības, lai izslēgtu recidīvus, veic attiecīgās darbības, tostarp:
- (1) pārskata un analizē neatbilstības gadījumus;
  - (2) īsteno vajadzīgos korektīvos pasākumus; un
  - (3) pārskata veiktos korektīvos pasākumus.

---

<sup>2</sup> ST/ESCAP/1076

14. Valstij jānosaka, kāda rīcība novērš iespējamo neatbilstību cēloņus, lai izslēgtu recidīvus.

## 2. DAĻA – KAROGA VALSTIS

### Īstenošana

15. Lai pilnībā ievērotu savu atbildību un saistības, karoga valstīm:
- (1) jāīsteno politika, ar kuru, izdodot valsts tiesību aktus un norādes, varēs palīdzēt īstenot un izpildīt visu konvenciju un protokolu par drošību un piesārņojuma novēršanu noteiktās prasības, kuru puse ir šī valsts, un
  - (2) pēc vajadzības savām administrācijām jāpiešķir tiesības atjaunināt un pārskatīt jebkādu pieņemto politiku.
16. Karoga valstīm jānosaka līdzekļi un procesi, ar kuriem ir iespējams īstenot drošības un vides aizsardzības programmu, kurā jāietver vismaz šādi elementi:
- (1) administratīvie norādījumi, ar kuriem jāīsteno piemērojamie starptautiskie tiesību akti, kā arī nepieciešamības gadījumā jāizstrādā un jāizplata jebkādi skaidrojami valsts noteikumi;
  - (2) līdzekļi, ar kuriem nodrošināt, ka tiek ievērotas prasības, kas noteiktas 6. pantā minētajos obligātajos SJO instrumentos, kuros lieto audita un pārbaudes programmu, kas ir neatkarīga no jebkuras administratīvas iestādes, kas izsniedz prasītos sertifikātus un attiecīgo dokumentāciju, un/vai no jebkuras organizācijas, kurai karoga valsts piešķirusi pilnvaru izdot sertifikātus un attiecīgo dokumentāciju;
  - (3) līdzekļi, ar kuriem nodrošināt, ka tiek ievērotas 1978. gada *STCW* konvencijas prasības, ar tajā izdarītajiem grozījumiem. Tajā iekļauti līdzekļi, lai, cita starpā nodrošinātu, ka:
    - 3.1. jūrnieku apmācība, kompetences novērtējums un sertifikācija atbilst Konvencijas prasībām;
    - 3.2. *STCW* sertifikāti un indosamenti precīzi atspoguļo jūrnieku kompetenci, izmantojot pienācīgo *STCW* terminoloģiju, kā arī terminus, kuri ir identiski tiem, kurus izmanto jebkurā kuģiem izsniegtā apkalpes drošas komplektēšanas dokumentā;
    - 3.3. šīs Puses izsniegto sertifikātu vai indosamentu turētāji var veikt objektīvu izmeklēšanu jebkuras rīcības vai bezdarbības izraisītas kļūmes gadījumā, par kuru ir ziņots un kura var sagādāt tiešus draudus cilvēka dzīvībai vai īpašumam uz jūras vai jūras videi,
    - 3.4. karoga valsts izdotus sertifikātus vai indosamentus ar rīkojumu var anulēt, atsaukt vai atcelt, lai vajadzības gadījumā novērstu krāpšanu, un

- 3.5. administratīvais režīms, tai skaitā apmācība, novērtējums un sertifikācija, kuru veikšana ir citas valsts darbības sfērā, ir tāds, ka attiecīgā karoga valsts pieņem saistības nodrošināt, ka uz kuģiem, kam ir tiesības kuģot ar šīs valsts karogu, strādā kompetenti apsaimniekotāji, virsnieki un citi jūrnieki<sup>3</sup>;
- (4) līdzekļi, ar kuriem nodrošināt negadījumu izmeklēšanu, un pienācīgu un laicīgu lietu vešanu kuģiem, kam noteikti trūkumi, un
- (5) norāžu izstrāde, dokumentēšana un sniegšana attiecībā uz tām prasībām, kuras ir atrodamas attiecīgajos obligātajos SJO instrumentos un kuras apmierina administrāciju.
17. Karoga valstis nodrošina, ka kuģiem, kuriem ir tiesības kuģot ar tās karogu, ir pietiekami daudz spējīgas apkalpes, ņemot vērā SJO pieņemtos Drošas kuģa apkalpes komplektēšanas principus.

### **Pilnvaru piešķiršana**

18. Karoga valstīm, kuras pilnvaro atzītās organizācijas karoga valsts vārdā veikt apsekošanas, pārbaudes, izdot sertifikātus un dokumentus, marķēt kuģus un veikt citus darbus, kas obligāti pieprasīti SJO konvencijās, jāregulē šādas pilnvaras saskaņā ar SOLAS noteikumu XI-1/1, lai:
- (1) noteiktu atzīto organizāciju, kurai ir pietiekami tehniskie, vadības un izpētes līdzekļi, lai pildītu tām uzdotos pienākumus, saskaņā ar Obligātajiem standartiem atzītajām organizācijām, kuras rīkojas administrācijas vārdā, kuri ir norādīti attiecīgajā SJO rezolūcijā<sup>4</sup>,
- (2) par pamatu tām būtu formāls rakstisks nolīgums starp administrāciju un atzīto organizāciju, kurā iekļauj vismaz attiecīgajā SJO rezolūcijā<sup>5</sup> norādītos elementus, vai ekvivalentas juridiskas vienošanās, un kuriem pamatā var būt nolīguma modelis par administrācijas vārdā rīkojošos atzīto organizāciju pilnvarošanu<sup>6</sup>,
- (3) izdot īpašus norādījumus, kuros minēts, kā jārīkojas gadījumā, ja kuģi atzīst par nepiemērotu izbraukt jūrā bez briesmām kuģim vai personām uz tās klāja, vai arī, ka tas nesamērīgi apdraud jūras vidi,
- (4) sniegt atzītajai organizācijai visus piemērotos valsts tiesību aktus un to interpretācijas, ar kurām izpilda konvenciju noteikumus, vai precizē to, vai administrācijas standartiem kaut kādā ziņā ir lielāks spēks kā konvenciju prasībām, un

---

<sup>3</sup> 1978. gada *STCW* Konvencijas noteikumi I/2, I/9, I/10 un I/11 ar tajos izdarītajiem grozījumiem

<sup>4</sup> Rezolūcijas A.739 (18) 1. papildinājums "Pamatnostādnes to organizāciju pilnvarošanai, kuras rīkojas administrācijas vārdā"

<sup>5</sup> Rezolūcijas A.739 (18) 2. papildinājums "Pamatnostādnes to organizāciju pilnvarošanai, kuras rīkojas administrācijas vārdā"

<sup>6</sup> (MSC/Cirk.710 – MEPC/Cirk.307)



- (5) prasa atzītajai organizācijai uzturēt reģistru, kas sniegtu administrācijai datus, lai palīdzētu konvencijas noteikumu interpretācijā.
19. Karoga valstīm, kas nosaukušas inspektoros, lai tie veiktu apsekošanas un pārbaudes šo valstu vārdā, būtu šādas nominācijas pēc vajadzības jāregulē, saskaņā ar 18. punktā dotajām norādēm, jo īpaši 3. un 4. apakšpunktā.
20. Karoga valsts ievieš pārraudzības programmu vai piedalās tajā ar pietiekamiem līdzekļiem to atzīto organizāciju uzraudzībai un saziņai ar šīm organizācijām, lai šādi nodrošinātu savu starptautisko saistību pilnīgu izpildi:
  - (1) īstenotu savas pilnvaras veikt papildu apsekošanas, lai nodrošinātu, ka kuģi, kam ir tiesības kuģot ar tās karogu, faktiski ievēro obligātos SJO instrumentus,
  - (2) veiktu papildu apsekošanas pēc vajadzības, lai nodrošinātu, ka tie kuģi, kuriem ir tiesības kuģot ar attiecīgās valsts karogu, atbilst tām valstu prasībām, kuras papildina SJO konvenciju prasības, un
  - (3) nodrošinātu personālu, kurš labi pārzina karoga valsts tiesību aktus un atzītās organizācijas, un kuri var efektīvi novērot atzīto organizāciju darbu.

### **Izpilde**

21. Karoga valstis veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka kuģi, kuriem ir tiesības kuģot ar šīs valsts karogu, kā arī juridiskas un fiziskas personas, kas ir šo valstu jurisdikcijā, ievēro starptautiskos noteikumus un standartus, lai šīs valstis pildītu savas starptautiskās saistības. Šādi pasākumi cita starpā ietver prasības:
  - (1) aizliegt kuģot tiem kuģiem, kas ir tiesīgi kuģot zem šīs valsts karoga, līdz šie kuģi var izbraukt jūrā atbilstoši starptautisko noteikumu un standartu prasībām,
  - (2) veikt periodiskas pārbaudes tiem kuģiem, kuri ir tiesīgi kuģot ar šīs dalībvalsts karogu, lai pārliecinātos, ka kuģa un tās apkalpes šībrīža stāvoklis atbilst tiem piešķirtajiem sertifikātiem,
  - (3) to, ka inspektors 2. apakšpunktā minētajā pārbaudē nodrošina, ka uz kuģa norīkotajiem jūrniekiem ir pazīstami:
    - 3.1. viņu īpašie pienākumi, un
    - 3.2. kuģa organizācija, iekārtas, aprīkojums un procedūras.
  - (4) nodrošināt, ka komandas personālsastāvs kopumā var efektīvi saskaņot savu darbību ārkārtas situācijā, un veicot funkcijas, kas ir būtiskas drošībai vai piesārņojuma novēršanai vai mazināšanai;
  - (5) alsts tiesību aktos paredzēt atbilstošas pakāpes sodus, lai atturētu kuģus, kam ir tiesības kuģot ar attiecīgās dalībvalsts karogu, no starptautisko noteikumu un standartu pārkāpšanas, un

- (6) uzsākt procesuālās darbības – pēc izmeklēšanas veikšanas – pret kuģiem, kuri ir tiesīgi kuģot ar tās karogu un kuri ir pārkāpuši starptautiskos noteikumus vai standartus neatkarīgi no tā, kur noticis pārkāpums, un
  - (7) valsts tiesību aktos paredzēt atbilstošas pakāpes sodus, lai atturētu personas, kurām ar šo valstu pilnvarojumu izsniegti sertifikāti un indosamenti, no starptautisko noteikumu un standartu pārkāpumiem, un
  - (8) uzsākt procesuālās darbības – pēc izmeklēšanas veikšanas – pret personām, kurām ir sertifikāti vai indosamenti un kuras ir pārkāpušas starptautiskos noteikumus vai standartus neatkarīgi no tā, kur noticis pārkāpums.
22. Karoga valstij pēc vajadzības jāapsver kontroles un uzraudzības programmas izstrāde un īstenošana, lai paredzētu:
- (1) tūlītēju un rūpīgu negadījumu izmeklēšanu, pienācīgi ziņojot SJO,
  - (2) statistikas datu vākšanu, lai varētu veikt tendenču analīzi, lai noteiktu problemātiskās jomas, un
  - (3) laicīgu reakciju uz trūkumiem un iespējamām piesārņojuma incidentiem, par ko ziņo ostas vai piekrastes valstis.
23. Karoga valsts turklāt:
- (1) ar valsts tiesību aktiem nodrošina piemērojamo SJO instrumentu ievērošanu,
  - (2) nodrošina pienācīgu daudzumu kvalificēta personāla, lai īstenotu un izpildītu 15.1. apakšpunktā minētos valsts tiesību aktus, tai skaitā personālu pārbaužu un apsekojumu veikšanai, un
  - (3) nodrošina pietiekami daudz kvalificēta karoga valsts personāla, lai veiktu incidentu izmeklēšanu, kad kuģus, kas ir tiesīgi kuģot ar attiecīgās valsts karogu, aiztur ostas valstis;
  - (4) pietiekamu daudzumu kvalificēta karoga valsts personāla, lai veiktu izmeklēšanu gadījumos, kad ostas valstis apšaubā šī personāla izsniegta sertifikāta vai indosamenta derīgumu vai to personu kompetenci, kuriem karoga valsts izsniegusi sertifikātu vai indosamentu, un
  - (5) nodrošina karoga valsts inspektoru apmācību un novērošanu.
24. Ja valsti informē, ka kuģi, kuram ir tiesības kuģot ar šīs valsts karogu, ir aizturējusi ostas valsts, karoga valsts pārrauga, ka tiek veikti piemērotie korektīvie pasākumi, lai attiecīgais kuģis nekavējoties atbilstu piemērojamiem starptautiskajām konvencijām.
25. Dalībvalstis vai atzītās organizācijas, kas rīkojas to vārdā, izsniedz vai indosē sertifikātus kuģim tikai pēc tam, kad ir noteikts, ka kuģis atbilst visām piemērojamām prasībām.
26. Dalībvalstis izsniedz personai starptautisku kompetences sertifikātu vai indosamentu tikai pēc tam, kad noteikts, vai persona atbilst visām piemērojamām prasībām.

## Karoga valsts inspektori

27. Karoga valsts definē un dokumentē atbildību, pilnvaras un savstarpējās darba attiecības visam personālam, kas vada, pilda un pārbauda ar drošību un piesārņojuma novēršanu saistītos darbus.
28. Personālam, kas veic vai ir atbildīgs par kuģu vai uzņēmumu, uz kuriem attiecas attiecīgie obligātie SJO instrumenti, apsekošanu, pārbaudi un auditu, jābūt vismaz:
  - (1) pienācīgai jūrniecības vai navigācijas mācību iestādē iegūtai kvalifikācijai un sertificēta kuģa virsnieka attiecīgai pieredzei jūrniecībā, vai jābūt derīgam STCW II/2 vai III/2 kompetences sertifikātam, un kopš kompetences sertifikāta iegūšanas jābūt uzturējušam savas tehniskās zināšanas par kuģiem un to ekspluatāciju, vai
  - (2) augstākās pakāpes izglītības iestādē iegūts valsts atzīts augstākās izglītības grāds vai tā ekvivalents ar jūrniecību saistītā inženierzinātņu vai eksakto zinātņu nozarē.
29. Personālam, kura kvalifikācija atbilst 32. punkta 1) apakšpunktam, jābūt dienējušam jūrnīkam uz jūras vismaz trīs gadus kā klāja virsnīkam vai mašīntelpas mehāniķim.
30. Personālam, kura kvalifikācija atbilst 32. punkta 2) apakšpunktam, jābūt strādājušam attiecīgajā jomā vismaz trīs gadus.
31. Turklāt šādam personālam jābūt pienācīgām dokumentētās apmācības programmās iegūtām praktiskām un teorētiskām zināšanām par kuģiem, to ekspluatāciju un valstu un starptautisko instrumentu attiecīgajiem noteikumiem, kas vajadzīgas, lai pildītu savus karoga valsts inspektora pienākumus.
32. Pārējam personālam, kas palīdz šo darbu pildīšanā, jābūt saviem pildāmajiem uzdevumiem atbilstoši izglītībai, apmācībai un uzraudzībai.
33. Attiecīgu iepriekšēju eksperta pieredzi uzskata par priekšrocību; ja iepriekšējas pieredzes nav, administrācijai jāsniedz pienācīga praktiskā apmācība.
34. Karoga valstis var akreditēt inspektorus formalizētā detalizētā apmācības programmā, kā rezultātā tie iegūst tādiem pašiem standartiem atbilstošas zināšanas un spējas, kā prasīts no 29. līdz 32. punktam.
35. Karoga valstij jābūt īstenotai dokumentētai personāla kvalifikācijas un pastāvīgai zināšanu atjaunināšanas sistēmai, kā nepieciešams to uzdevumu pildīšanai, kurus tie ir pilnvaroti veikt.
36. Atkarībā no funkcijas(-ām), kura(-s) jāpilda, kvalifikācijai jāietver:
  - (1) zināšanas par piemērojamiem starptautiskajiem un valstu noteikumiem attiecībā uz kuģiem, kuģniecības uzņēmumiem, kuģu apkalpi, kravu un ekspluatāciju,
  - (2) zināšanas par kārtību, kāda piemērojama apsakes, sertifikācijas, kontroles, izmeklēšanas un pārraudzības funkcijām;

- (3) izpratni par tiem mērķiem un uzdevumiem, kādi ir starptautiskajiem instrumentiem attiecībā uz drošību uz jūras un jūras vides aizsardzību un ar tiem saistītajām programmām,
  - (4) izpratni par iekšējiem un ārējiem procesiem, kas notiek uz borta un krastā,
  - (5) profesionāla kompetence, kas vajadzīga, lai efektīvi un racionāli pildītu dotos uzdevumus,
  - (6) apzinīga izturēšanās pret drošību, arī pret personīgo drošību, jebkuros apstākļos, un
  - (7) apmācība vai pieredze dažādajos pildāmajos uzdevumos, un, vēlams, arī pildāmo funkciju izvērtējums.
37. Karoga valsts izsniedz inspektoram identifikācijas dokumentu, kas jānēsā, pildot savus uzdevumus.

### **Karoga valsts veiktās izmeklēšanas**

38. Izmeklēšanas jāveic pēc negadījuma uz jūras vai piesārņojuma gadījumā. Negadījumu izmeklēšanu jāveic piemēroti kvalificētiem izmeklētājiem, kas ir kompetenti ar negadījumu saistītajos jautājumos. Šajā nolūkā karoga valstij jābūt gatavai nodrošināt kvalificētus izmeklētājus neatkarībā no negadījuma vai negadījuma notikuma vietas.
39. Karoga valstij jānodrošina, lai izmeklētājiem būtu zināšanas par darbu un praktiska pieredze tajās jomās, kas attiecas uz to parastajiem darba pienākumiem. Turklāt, lai palīdzētu izmeklētājiem pildīt pienākumus, kas neietilpst to darba specifikā, karoga valstij pēc vajadzības jānodrošina pieeja ekspertu palīdzībai šādās jomās:
- (1) navigācija un noteikumi par sadursmēm;
  - (2) karoga valsts noteikumi par kompetences sertifikātiem,
  - (3) jūras piesārņojuma cēloņi;
  - (4) aptaujāšanas paņēmieni;
  - (5) pierādījumu vākšana, un
  - (6) cilvēka faktora seku novērtēšana.
40. Jebkādiem negadījumiem, kuros cilvēki gūst ievainojumus, kuru dēļ trīs dienas vai ilgāk nevar pildīt savus darba pienākumus, vai ar darbu saistītiem negadījumiem un negadījumiem uz karoga valsts kuģa, kuru rezultātā iestājusies nāve, jāveic izmeklēšana, kuras rezultāti jāpublisko.

41. Negadījumiem ar kuģiem jāveic izmeklēšana un par tiem jāziņo saskaņā ar attiecīgām SJO konvencijām un SJO izstrādātām pamatnostādņem<sup>7</sup>. Ziņojumu par izmeklēšanu pārsūta SJO kopā ar karoga valsts novērojumiem saskaņā ar iepriekš minētajām pamatnostādņem.

### Novērtēšana un pārskate

42. Karoga valstis periodiski novērtē savu darbu attiecībā uz administratīvo procesu, kārtības un līdzekļu īstenošanu, kas vajadzīgi, lai izpildītu karoga valsts saistības, kā prasīts konvencijās, kuru puse ir šī valsts.
43. Pasākumi karoga valsts darba novērtēšanai cita starpā var iekļaut, ostas valsts kontroles aizturēto kuģu īpatsvaru, karoga valsts veikto izmeklēšanu rezultātus, statistiku par negadījumiem, saziņas un informēšanas procesus, ikgadējo statistiku par zudumiem (izņemot pilnīgus konstruktīvus zudumus (PKL)), un citus izpildes rādītājus pēc vajadzības, lai noteiktu, vai personāls, līdzekļi un administratīvās procedūras ir pietiekamā līmenī, lai izpildītu karoga valsts saistības.
44. Pasākumos var iekļaut regulāru pārskatu par:
- (1) flotes zaudētajiem kuģiem un starpgadījumu biežumu, lai noteiktu tendences izvēlētos laikposmos,
  - (2) pārbaudīto gadījumu skaitu aizturētiem kuģiem saistībā ar flotes lielumu,
  - (3) pārbaudīto gadījumu skaitu nekompetences vai nepareizas rīcības gadījumiem, ko pieļāvušas personas, kurām ir karoga valsts izsniegti sertifikāti vai indosamenti,
  - (4) reakciju uz ostas valsts ziņojumiem par trūkumiem vai iejaukšanos,
  - (5) nopietnu negadījumu izmeklēšanu un no tiem gūto pieredzi,
  - (6) piešķirtie finanšu, tehniskie un cita veida līdzekļi,
  - (7) flotes kuģiem veikto izmeklēšanu, apsekošanu un kontroles pasākumu rezultāti,
  - (8) darba negadījumu izmeklēšana,
  - (9) incidentu un pārkāpumu skaits, kas par tādiem atzīti *MARPOL 73/78* ar tajā izdarītajiem grozījumiem, un
  - (10) atsaukto vai anulēto sertifikātu, indosamentu, apstiprinājumu utt. skaits.

---

<sup>7</sup>

Atsauce uz Jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas kodeksu, ko Organizācija pieņēmusi ar rezolūciju A.849 (20), kurai grozījumi izdarīti ar A.884 (21).

## II PIELIKUMS

### **OBLIGĀTIE KRITĒRIJI KAROGA VALSTU INSPEKTORIEM**

**(kā minēts 8. pantā)**

1. Inspektoriem jābūt dalībvalsts kompetentas iestādes izsniegtai pilnvarai veikt šajā direktīvā minēto apsekošanu.
2. Inspektoriem jābūt pienācīgām teorētiskām zināšanām un praktiskai pieredzei saistībā ar kuģiem to ekspluatāciju un attiecīgo valsts un starptautisko prasību noteikumiem. Šīm zināšanām un pieredzei jābūt iegūtiem dokumentētās apmācības programmās ietvaros.
3. Inspektoriem jābūt vismaz:
  - (1) pienācīgai jūrniecības vai navigācijas mācību iestādē iegūtai kvalifikācijai un sertificēta kuģa virsnieka attiecīgai pieredzei jūrniecībā, vai jābūt derīgam *STCW II/2* vai *III/2* kompetences sertifikātam, vai
  - (2) nokārtojušam kompetentas iestādes atzītu eksāmenu kuģubūvē, inženiermehānikā vai ar jūrniecību saistītā inženierzinātņu nozarē, un vismaz piecu gadu pieredzei šajā jomā, vai
  - (3) attiecīgajai universitātes izglītībai vai tās ekvivalentam, inspektoru institūtā iegūtai apmācībai un kvalifikācijai, un vismaz divu gadu karoga valsts inspektora praktikanta pieredzei kompetentā dalībvalsts iestādē.
4. Inspektoriem, kuru kvalifikācija atbilst 3. panta 1. punktam, jābūt vismaz piecus gadus dienējušam uz jūras attiecīgi kā klāja virsniekam vai mašīntelpas mehāniķim.
5. Inspektoriem, kuru kvalifikācija atbilst 3. panta 1. un 2. punktam, kopš kompetences sertifikāta vai kvalifikācijas iegūšanas jābūt uzturējušiem savas tehniskās zināšanas par kuģiem un to ekspluatāciju.
6. Inspektoriem, kuru kvalifikācija atbilst 3. panta 3. punktam, jābūt tam pašam zināšanu un spēju standartiem, kā tiem, kas prasīti inspektoriem, kuru kvalifikācija atbilst 3. panta 1. un 2. punktam.
7. Inspektoriem jāprot mutiski un rakstiski sazināties ar jūrniekiem valodā, kura ir visplašāk sastopamā uz jūras.
8. Inspektoriem nedrīkst būt komerciālas intereses par kuģi, kuram jāveic apsekošana, un tie nedrīkst strādāt tajās nevalstiskajās organizācijās, vai uzņemties darbu to nevalstisko organizāciju vārdā, kuras veic obligāto kuģu apsekošanu vai apsekošanu klasifikācijas nolūkā, vai izsniedz sertifikātus kuģiem.
9. Inspektoros, kas neatbilst iepriekš minētajiem kritērijiem, tomēr pieņem kā atbilstošus, ja tie šīs direktīvas pieņemšanas dienā ir strādājuši kompetentās iestādēs, kas veic obligātos apsekojumus vai ostas valsts kontroles pārbaudes.

### **III PIELIKUMS**

## **NORĀDES PAR TURPMĀKU RĪCĪBU, JA OSTAS VALSTS IR AIZTURĒJUSI KUĢI**

**(kā minēts 6. pantā)**

### **1. OSTAS VALSTS VEIKTA AIZTURĒŠANA**

1. Ja dalībvalsts (turpmāk saukta par karoga valsti) kompetentu iestādi informē, ka kuģi, kas kuģo ar šīs valsts karogu, ir aizturējusi ostas valsts, tad karoga valsts pārtrauc piemērotos korektīvos pasākumus, lai attiecīgais kuģis nekavējoties atbilstu piemērojamām starptautiskajām konvencijām. Tie ir šādi pasākumi.

### **2. TŪLĪTĒJA RĪCĪBA**

1. Tiklīdz karoga valsti informē par aizturēšanu, tā sazinās ar uzņēmumu (ar uzņēmumu Starptautiskās drošības vadības nolūkā) un ostas valsti, lai noteiktu, ciklāl iespējams, visus aizturēšanas apstākļus.
2. Pamatojoties uz šo informāciju, karoga valsts apsver, kāda tūlītēja rīcība ir nepieciešama, lai nodrošinātu kuģa atbilstību. Tā var apsvērt, ka dažus trūkumus var labot un apstiprināt ostas valsts (piemēram, glābšanas plosts, kuram vajadzīga apkope). Šādos gadījumos karoga valsts lūdz ostas valsti apstiprināt, ka trūkumi ir izlaboti.
3. Nopietnāku trūkumu, jo īpaši strukturālu un citu trūkumu gadījumā, uz kuriem attiecas atzītas organizācijas (AO) karoga valsts vārdā izsniegti sertifikāti, karoga valsts pieprasa vienam no tās inspektoriem veikt pārbaudi vai nozīmē AO inspektoru, lai tas veic pārbaudi karoga valsts vārdā. Sākotnēji šīs pārbaudes pamatā veic tās jomās, kurās ostas valsts ir reģistrējusi trūkumus. Ja karoga valsts vai AO inspektors atzīst par nepieciešamu, šo apsekošanu var izvērst par pilnu atkārtotu apsekošanu tām jomām, uz kurām attiecas attiecīgie obligātie sertifikāti.
4. Gadījumos, kur AO veikusi 2.3. punktā iepriekš minēto pārbaudi, tās inspektoram jāziņo karoga valstij par to, kas ir darīts un kādā stāvoklī ir kuģis pēc šīs pārbaudes, lai karoga valsts varētu noteikt turpmāko rīcību, ja tāda ir nepieciešama.
5. Ja ostas valsts veikto inspekciju atceļ saskaņā ar [Direktīvas 95/21/EK 9. panta 4. punktu vai Direktīvas .../.../EK (par ostas valsts kontroli) 13. panta 5. punktu], karoga valsts organizē atkārtotu kuģa apsekošanu par sertifikātiem, kuri attiecas uz tām jomām, kur ostas valsts reģistrējusi trūkumus, un jebkurām citām jomām, kurās konstatēti trūkumi. Karoga valsts vai nu pati veic šo apsekošanu vai pieprasa pilnu ziņojumu no AO inspektora un, ja vajadzīgs, apstiprināt, ka ir tikusi veikta pārliecinoša apsekošana un ka visi trūkumi tikuši novērsti. Ja karoga valsts ir apmierināta, tā apstiprina ostas valstij, ka kuģis atbilst attiecīgajiem noteikumiem un starptautiskajām konvencijām.

6. Visnopietnākajos noteikumu un starptautisko konvenciju neievērošanas gadījumos karoga valstij vienmēr jānosūta savs, nevis AO inspektors, lai veiktu un uzraudzītu pārbaudes un apsekošanu, kas minēta 2.3 – 2.5. punktā.
7. Ja vien nav piemērojams 2.10. punkts, karoga valsts pieprasa uzņēmumam veikt korektīvus pasākumus, lai kuģis atkal atbilstu piemērojamiem noteikumiem un starptautiskajām konvencijām, pirms tam atļauj atstāt ostu, kurā tas bijis aizturēts (papildus ostas valsts pieprasītajiem korektīvajiem pasākumiem). Ja šādus korektīvus pasākumus neveic, attiecīgos sertifikātus anulē.
8. Karoga valsts apsver, kādā pakāpē ir ostas valsts reģistrētie trūkumi, kuros pēc karoga valsts veiktas pārbaudes/apsekošanas, norāda uz kuģa un uzņēmuma drošības vadības sistēmas kļūmēm. Karoga valsts pēc vajadzības organizē atkārtotu kuģa un/vai uzņēmuma auditu un, sazinoties ar ostas valsti, apsver, vai šo atkārtoto auditu veic, pirms atļaut kuģim atstāt ostu, kura to aizturējusi.
9. Karoga valstij vienmēr jāsažinās un jāsadarbojas ar ostas valsti, lai palīdzētu nodrošināt, ka atklātos trūkumus izlabo un pēc iespējas ātrāk jāreaģē uz jebkādu ostas valsts pieprasījumu izskaidrot situāciju.
10. Ja ostā, kas kuģi ir aizturējusi, nevar izlabot kuģa trūkumus, un ostas valsts, saskaņā ar [Direktīvas 95/21/EK 11.1. pantu vai Direktīvas .../.../EK (par ostas valsts kontroli) 15. panta 1. punktu], atļauj kuģim braukt uz remontu rūpnīcā, karoga valsts sazinās ar ostas valsti, lai noteiktu, ar kādiem nosacījumiem var veikt šo ceļojumu un apstiprina šos nosacījumus rakstiski.
11. Ja kuģis neatbilst iepriekš 2.10. punktā minētajiem nosacījumiem, vai neierodas norunātajā remonta rūpnīcā, karoga valsts nekavējoties lūdz uzņēmumam izskaidrot situāciju un apsver kuģa sertifikātu anulēšanas iespēju. Turklāt karoga valsts veic papildu apsekošanu, tiklīdz tas ir iespējams.
12. Ja no pieejamās informācijas karoga valsts var secināt, ka aizturēšana ir nepamatota, šī valsts dara zināmas savas bažas ostas valstij un sazinās ar uzņēmumu, lai apsvērtu, vai izmantot ostas valstī lietoto apelācijas kārtību.

### **3. TĀLĀKA RĪCĪBA**

1. Atkarībā no tā, cik būtiski ir atklātie trūkumi, un no tā, kādi tūlītējie turpmākie pasākumi ir veikti, karoga valstij jāapsver, vai veikt kuģa papildu apsekošanu pēc tam, kad tas atlaists no aizturēšanas. Papildu apsekošanā jāiekļauj drošības vadības sistēmas efektivitātes novērtējums. Tiek norādīts, ka kuģa papildu apsekošanu karoga valstij jāveic sešu [6] nedēļu laikā pēc tam, kad to informē par kuģa aizturēšanu. Papildu apsekošanu veic uz uzņēmuma rēķina. Ja karoga valstij pēc grafika trīs [3] mēnešu laikā jāveic obligātā apsekošana, var apsvērt, ka papildu apsekošanu līdz tam laikam atliek.
2. Karoga valsts papildus apsver, vai jāveic atkārtots iesaistītā uzņēmuma audits. Karoga valsts pārskata arī citu tā paša uzņēmuma atbildībā esošo kuģu pārbažu vēsturi, lai noteiktu, vai šī uzņēmuma flotē atkārtojas līdzīgas kļūmes.



3. Ja kuģis pēdējo divu gadu laikā ir pamatoti aizturēts vairāk nekā vienu reizi, turpmākai rīcībai jābūt steidzamākai un karoga valstij jebkurā gadījumā [4] nedēļu laikā pēc tam, kad to informē par kuģa aizturēšanu, jāveic papildu apsekošana.
4. Ja kuģa aizturēšanas rezultātā kuģim piemēro aizliegumu, saskaņā ar [Direktīvas 95/21/EK 7.b pantu vai Direktīvas .../.../EK (par ostas valsts kontroli) 10. pantu], karoga valstij jāveic papildu apsekošana un jāspēr visi vajadzīgie soļi, lai nodrošinātu, ka uzņēmums nodrošina kuģa atbilstību visām attiecīgajām konvencijām un noteikumiem. Kad karoga valsts par to ir pārliecināta, tā uzņēmumam izsniedz attiecīgu dokumentu.
5. Karoga valsts visos gadījumos apsver, kādas tiesiskas darbības, ieskaitot naudas sodus, ir piemērotas pret uzņēmumu. Ja kuģis pastāvīgi neievēro piemērojamus noteikumus un starptautiskās konvencijas, karoga valstij jāapsver, kādas sankcijas vēl ir vajadzīgas, tostarp kuģa dzēšanu no tās reģistra.
6. Kad ir veikti visi korektīvie pasākumi, lai kuģis atbilstu piemērojamiem noteikumiem un starptautiskajām konvencijām, karoga valstij jānosūta SJO ziņojums saskaņā ar SOLAS 1974. gada konvencijas, ar tajā izdarītajiem grozījumiem, I nodaļas 19.(d) noteikumu, un SJO Rezolūcijas A.787(19), ar tajā izdarītajiem grozījumiem, 5.2. punktu.

#### **4. PAPILDU APSEKOŠANA**

1. Iepriekš minētajā papildu apsekošanā, lai pārliecinātu karoga valsts inspektoru, ka kuģis, tā iekārtas un apkalpe atbilst visiem noteikumiem un starptautiskajām konvencijām, jāiekļauj pietiekami dziļa šādu elementu pārbaude:
  - Sertifikāti un dokumenti
  - Korpusa struktūra un iekārtas
  - Kravas marku piešķiršanas nosacījumi
  - Galvenie mehānismi un sistēmas
  - Mašīntelpu tīrība
  - Glābšanas inventārs
  - Ugunsdrošība
  - Navigācijas iekārtas
  - Kravu apkalpošana un pārkraušanas iekārtas
  - Radio iekārtas
  - Elektriskās iekārtas
  - Piesārņojuma novēršana

- Dzīves un darba apstākļi
- Apkalpes komplektēšana
- Apkalpes sertifikācija
- Pasažieru drošība
- Eksploatācijas prasības, tostarp apkalpes saziņa, treniņi, apmācība, komandtiltiņa un mašīntelpas eksploatācija un drošība.

2. Tā iekļauj arī, bet neaprobežojas ar priekšmetiem, kas attiecas uz pastiprinātu pārbaudi un kas precizēti [Padomes Direktīvas 95/21/EK V pielikuma C daļā vai Direktīvas .../.../EK (par ostas valsts kontroli) VIII pielikuma C daļā]. Karoga valsts inspektoriem, ja to atzīst par vajadzīgu, nav jāatturas iekļaut apsekošanā, tādu iekārtu funkcionālus testus, kā glābšanas laivas un to palaišanas iekārtas, galvenie mehānismi un palīgmehānismi, lūku vāki, galvenās elektroapgādes un nosēdtilpņu sistēmas.

## TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS

### 1. PRIEKŠLIKUMA NOSAUKUMS

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par kara valstij noteikto prasību ievērošanu

### 2. BUDŽETA LĪDZEKĻU VADĪBA/SADALE PA DARBĪBAS JOMĀM (ABM/ABB)

**Politikas joma: enerģētika un transports**

**Darbības: jūras un iekšējo ūdensceļu satiksme, vairākveidu pārvadājumi**

### 3. BUDŽETA POZĪCIJAS

3.1. Budžeta pozīcijas (darbības pozīcijas un atbilstīgās tehniskā un administratīvā atbalsta pozīcijas (ex- BA pozīcijas)), norādot pozīcijas nosaukumu: nepiemēro

3.2. Rīcības un finansiālās ietekmes ilgums: nepiemēro

3.3. Budžeta informācija (vajadzības gadījumā pievienot papildu rindas): nepiemēro

Budžeta pozīcija	Izdevumu veids		Jauns	EBTA iemaksas	Kandidātvalstu iemaksas	Finanšu perspektīvas pozīcija
	Obligātie/ neobligātie	DA <sup>1</sup> / NDA <sup>2</sup>	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	Nr. [...]
	Obligātie/ neobligātie	DA/ NDA	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	Nr. [...]

<sup>1</sup> Diferencēti apropriējumi.

<sup>2</sup> Nediferencēti apropriējumi.

#### 4. RESURSU KOPSAVILKUMS

##### 4.1. Finanšu resursi

##### 4.1.1. Kopsavilkums par saistību apropriējumiem (SA) un maksājumu apropriējumiem (MA)

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Izdevumu veids	Iedaļas Nr.		Gads n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 un turpmākie gadi	Kopā
----------------	-------------	--	--------	-------	-------	-------	-------	-------------------------	------

##### Darbības izdevumi<sup>3</sup>

Saistību apropriējumi (SA)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	nav spēkā
Maksājumu apropriējumi (MA)		b	0	0	0	0	0	0	nav spēkā

##### Administratīvie izdevumi, kas ir ietverti pamatsummā<sup>4</sup>

Tehniskais un administratīvais atbalsts (NDA)	8.2.	c	0	0	0	0	0	0	nav spēkā
---	------	---	---	---	---	---	---	---	-----------

##### PAMATSUMMAS KOPAPJOMS

Saistību apropriējumi		a+c	0	0	0	0	0	0	nav spēkā
Maksājumu apropriējumi		b+c	0	0	0	0	0	0	nav spēkā

##### Administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā<sup>5</sup>

Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NDA)	8.2.5	d	0,054	0,05	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Pamatsummā neietvertās administratīvās izmaksas (NDA), izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

##### Orientējošā rīcības izmaksu kopsumma

<b>KOPĀ – SA (ar cilvēkresursu izmaksām)</b>		a+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
<b>KOPĀ – MA (ar cilvēkresursu izmaksām)</b>		b+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

<sup>3</sup> Izdevumi, kas nav ietverti attiecīgās xx. sadaļas xx 01. nodaļā.

<sup>4</sup> Izdevumi, kas ir ietverti xx sadaļas xx 01 04. pantā.

<sup>5</sup> Izdevumi, kas ir ietverti xx 01. nodaļā, izņemot xx 01 04. un xx 01 05. pantu

## Ziņas par līdzfinansējumu

Šajā tiesību akta priekšlikumā nav paredzēts līdzfinansējums no dalībvalstīm.

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Līdzfinansējošā struktūra		Gads n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 un turpmākie gadi	Kopā
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
KOPĀ – SA..... (ar līdzfinansējumu)	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

### 4.1.2. Saderība ar finanšu plānošanu

- Priekšlikums atbilst pašreizējam finanšu plānojumam
- Priekšlikums saistīts ar attiecīgās finanšu perspektīvas pozīcijas pārplānošanu
- Saistībā ar šo priekšlikumu var būt jāpiemēro Iestāžu nolīguma noteikumi<sup>6</sup> (par elastības fondu vai finanšu plāna pārskatīšanu)

### 4.1.3. Finansiālā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikumam nav finansiālas ietekmes uz ieņēmumiem
- Priekšlikumam ir finansiālā ietekme, un tā ir šāda:

**Piezīme: visa informācija un piezīmes par metodi, pēc kuras veikti finansiālās ietekmes aprēķini, jāsniedz atsevišķā pielikumā**

miljoni EUR (noapaļot līdz 1 zīmei aiz komata)

Budžeta pozīcija	Ieņēmumi	Stāvoklis pirms rīcības [gads n -1]	Stāvoklis pēc rīcības					
			[gads n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>
	a) ieņēmumi absolūtā izteiksmē		0	0	0	0	0	0
	b) ieņēmumu izmaiņas	Δ	0	0	0	0	0	0

### 4.1.4. Cilvēkresursi, izteikti ar pilnslodzes ekvivalentu (tostarp ierēdņi, pagaidu darbinieki un ārštata darbinieki) – sīkāk sk. 8.2.1. punktā

(Vadību nodrošina esošais personāls.)

Gada vajadzības	Gads n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 un turpmākie gadi
Cilvēkresursu kopējais daudzums	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

<sup>6</sup> Skatīt Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

<sup>7</sup> Vajadzības gadījumā (ja rīcības ilgums pārsniedz 6 gadus) jāpievieno papildu slejas.

## **5. RAKSTUROJUMS UN MĒRĶI**

### **5.1. Jāsasniedz īstermiņā vai ilgtermiņā**

SJO Rezolūcijas A.847(20) mērķis ir veicināt karoga valstīm ar starptautiskajām konvencijām uzlikto saistību efektīvu izpildi un palīdzēt valstīm piemērot šīs konvencijas. Tomēr, tā kā minētā rezolūcija nav sīki izstrādāta, SJO ir uzņēmusies to pārveidot valstīm paredzētā kodeksā neatkarīgi no tā, vai valstis darbojas kā karoga valstis, krasta valstis vai ostas valstis.

SJO kodekss kopā ar karoga valsts revīzijas sistēmu tiks formāli pieņemts nākamajā SJO Ģenerālajā asamblejā 2005. gada novembrī. Kodekss un revīzijas sistēma ir rezultāts, kas radās, SJO augsta līmeņa ekspertiem izvērtējot vajadzību paredzēt pasākumus, kuri jāīsteno starptautisko jūras konvenciju dalībvalstīm.

Ierosinātās darbības mērķis ir nodrošināt Eiropas Kopienai jaunu tiesību aktu, kas ļautu kodeksu un revīzijas sistēmu noteikt par obligātiem, lai dalībvalstīs saskaņotu konvenciju ieviešanas metodes.

### **5.2. Pievienotā vērtība, ko rada Kopienas iesaistīšanās, un priekšlikuma saskaņība ar citiem finanšu instrumentiem, iespējamā sinerģija**

Priekšlikums ir trūkstošais posms tiesību aktos kuģošanas drošības jomā.

Turklāt priekšlikumā atspoguļota 2002. gada decembrī Kopenhāgenas Eiropadomē dalībvalstu paustā vēlme ieviest Kopienas sistēmu, lai uzraudzītu, kā dalībvalstis izpilda saistības, kas izriet no starptautiskiem dokumentiem, kuros tās ir līgumslēdzējas puses, jo īpaši transponējot Kopienas tiesību aktos kodeksu par karoga valstu pienākumu izpildi un dalībvalsts revīzijas sistēmu.

Visbeidzot, šis priekšlikums palīdzēs labāk novērst kaitējumu videi. Šo pasākumu kopums veicinās Eiropas Savienības lomas nostiprināšanu starptautiskajā arēnā.

### **5.3. Priekšlikuma mērķi, sagaidāmie rezultāti un atbilstīgie rādītāji saistībā ar ABM**

Priekšlikuma mērķi ir šādi:

- |   |   |
|---|---|
| – | Uzlabot kuģošanas drošību, jūrnieku un vides aizsardzību            |
| – | Veicināt kvalitātes prasību izpildi valsts karoga piešķiršanā kuģim |
| – | Aicināt dalībvalstis ratificēt starptautiskās konvencijas           |
| – | Izveidot efektīvas un kvalitatīvas jūrlietu administrācijas         |
| – | Paredzēt efektīvu karoga valstu revīzijas sistēmu                   |

#### 5.4. Īstenošanas metode (orientējoši)

- Centralizēta pārvaldība**
  - Pārvaldību tieši īsteno Komisija
  - Pārvaldību īsteno netieši, atbildību deleģējot
    - izpildaģentūrām,
    - Kopienų izveidotām struktūrām, kā minēts Finanšu regulas 185. pantā,
    - valsts sabiedriskām struktūrām vai struktūrām, kas pilda publisko pasūtījumu
- Atbildības sadalīšana vai decentralizēta pārvaldīšana**
  - kopā ar dalībvalstīm
  - kopā ar trešām valstīm
- Pārvaldība kopīgi ar starptautiskām organizācijām (lūdz, precizēt)**

Piezīmes:

## 6. UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA

Ierosinātajā direktīvā ir ietverta prasība dalībvalstīm paziņot Komisijai par īstenošanas pasākumiem, ko tās plāno pieņemt, lai minēto direktīvu transponētu valsts tiesību aktos.

Ja dalībvalstis nepaziņo šos īstenošanas pasākumus (vai arī nepilnīgi paziņo par šādiem pasākumiem), automātiski tiek uzsākta pārkāpumu procedūra saskaņā ar Līguma 226. pantu.

Eiropas Jūras drošības aģentūra uzraudzīs dalībvalstu attiecīgo izmeklēšanas struktūru un jūrlietu administrāciju darbu.

### 6.1. Novērtēšana

#### 6.1.1. Provizorisks novērtējums

Kodeksa iekļaušana Kopienas tiesību aktos nerada dalībvalstīm papildu izdevumus budžetā.

Dalībvalstis jau daļēji ieviesušas kodeksu attiecībā uz pārbaudēm un sertifikāciju atbilstīgi Direktīvai 94/57/EK. Dalībvalstīs ir ratificētas un ir stājušās spēkā praktiski visas attiecīgās konvencijas.

Toties kvalitatīva transporta (ISO 9001:2000 standarts) ieviešana radīs ieguldījumu un darbības izmaksas jūrlietu administrācijām. Minētajām izmaksām būs ietekme uz jūras nozares uzņēmumiem, vidi un nodarbinātību.

### **Jūrlietu administrācijas**

Trīs dalībvalstis, Dānija, Luksemburga un Apvienotā Karaliste, jau ir ieviesušas šo standartu. Izmaksas, kas minētas ietekmes novērtējumā, pamatojoties uz attiecīgo dalībvalstu nodrošināto informāciju, nav viegli salīdzināmas, taču sniedz ieskatu apjoma ziņā.

Negatīvā ietekme: sagaidāms, ka dažām dalībvalstīm būs ievērojamas ieguldījumu izmaksas saistībā ar darbības uzsākšanu un sistēmas ieviešanu. Toties dalībvalstīm, kas jau ratificējušas gandrīz visas priekšlikumā minētās konvencijas un jau ieviesušas instrumentus to īstenošanas uzraudzībai, papildu darbības izmaksas būs nelielas.

Pozitīvā ietekme: nelielas darbības izmaksas, strauja ieguldījumu rentabilitāte, labāki karoga valstu darbības rezultāti, darbības rezultātu publicēšana, pārbažu un budžeta izdevumu racionalizācija, labāka darbību izsekojamība, laika ietaupīšana, karoga administrāciju tēla uzlabošana, labāka saikne ar citiem kuģošanas drošības politikas aspektiem.

- 6.1.2. *Pasākumi, kas veikti pēc starpposma novērtējuma vai retrospektīvā novērtējuma (līdzīga pieredze, kas gūta iepriekš)*

Nepiemēro

- 6.1.3. *Turpmākas novērtēšanas nosacījumi un biežums*

Komisija sagatavos ziņojumu, kas balstīsies uz dalībvalstu ikmēneša ziņojumiem.

## **7. KRĀPŠANAS APKAROŠANAS PASĀKUMI**

Nepiemēro



## 8. ZIŅAS PAR RESURSIEM

### 8.1 Priekšlikuma mērķi to finansiālo izmaksu izteiksmē: nepiemēro

*Saistību apropriējumi miljonos EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)*

(Norādīt mērķus, atbilstīgo rīcību un rezultātus)	Rezultāta veids	Vidējās izmaksas	Gads n		Gads n+1		Gads n+2		Gads n+3		Gads n+4		Gads n+5 un turpmākie gadi		KOPĀ	
			Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas
DARBĪBAS MĒRĶIS NR. 1 <sup>8</sup>																
Rīcība 1 .....																
- Rezultāts 1																
- Rezultāts 2																
Rīcība 2 .....																
- Rezultāts 1																
Kopā Mērķis 1																
DARBĪBAS MĒRĶIS NR. 2																
Rīcība 1 .....																
- Rezultāts 1																
Kopā Mērķis 2																
DARBĪBAS MĒRĶIS NR. n																
Kopā Mērķis n																
<b>KOPĒJĀS IZMAKSAS</b>																

<sup>8</sup> Saskaņā ar aprakstu 5.3. punktā.

## 8.2. Administratīvie izdevumi

### 8.2.1. Cilvēkresursu daudzums un veidi

Amata veids		Personāls, kas iesaistāms rīcības pārvaldībā, izmantojot esošos un/vai papildu resursus (amata vietu skaits/pilnslodzes ekvivalents)					
		Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5
Ierēdņi vai pagaidu darbinieki <sup>9</sup> (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personāls, ko finansē <sup>10</sup> atbilstīgi XX 01 02. pantam		0	0	0	0	0	0
Pārējais personāls, ko finansē <sup>11</sup> atbilstīgi XX 01 04/05. pantam		0	0	0	0	0	0
<b>KOPĀ</b>		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

### 8.2.2. No veicamās rīcības izrietošo uzdevumu apraksts: uzdevumi

Uzdevumi saistībā ar uzraudzību attiecībā uz to, kā dalībvalstis ievieš direktīvu; iespējamā koordinācija kopā ar Eiropas Jūras drošības aģentūru un uzraudzība attiecībā uz darbu, ko šajā jomā veic starptautiskās organizācijas.

### 8.2.3. Cilvēkresursu avoti (štatā)

- Amata vietas, kas patlaban iedalītas programmas pārvaldības vajadzībām, jāaizstāj ar citām vai jāpagarina termiņš, uz kādu tās iedalītas
- Amata vietas iedalītas saskaņā ar provizoriskā budžeta projekta kopsavilkumu (APS) vai provizorisko budžeta projektu (APB) finanšu gadam n
- Amata vietas jāpieprasa nākamajā APS/APB procedūras ciklā
- Amata vietas jāiedala, pārgrupējot resursus attiecīgajā dienestā (iekšējā pārgrupēšana)
- Amata vietas nepieciešamas gadā n, bet nav iedalītas saskaņā ar APS/APB attiecīgajam finanšu gadam

<sup>9</sup> Atbilstīgās izmaksas NAV iekļautas pamatsummā.

<sup>10</sup> Atbilstīgās izmaksas NAV iekļautas pamatsummā.

<sup>11</sup> Ar to saistītās izmaksas ir ietvertas pamatsummā.

8.2.4. *Citi administratīvie izdevumi, kas ir ietverti pamatsummā (XX 01 04/05 – Administratīvās pārvaldības izdevumi)*

*miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)*

Budžeta pozīcija (numurs un nosaukums)	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi	KOPĀ
<b>1. Tehniskais un administratīvais atbalsts (un ar to saistītās personāla izmaksas)</b>							0
Izpildaģentūras <sup>12</sup>							0
Cita veida tehniskais un administratīvais atbalsts							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
<b>Kopā – tehniskais un administratīvais atbalsts</b>							0

8.2.5. *Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā*

*miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)*

Cilvēkresursu veids	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi
Ierēdņi un pagaidu darbinieki (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam (palīgpersonāls, valsts norīkotie eksperti, ārštata darbinieki u.c.) (norādīt budžeta pozīciju)	0	0	0	0	0	0
<b>Kopā – cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NAV ietverti pamatsummā)</b>	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Aprēķins – Ierēdņi un pagaidu darbinieki

$(0,5 \times EUR\ 108\ 000 = EUR\ 54\ 000)$

Aprēķins - *Personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam*

nepiemēro

<sup>12</sup>

Par katru izpildaģentūru jānorāda tai atbilstīgais tiesību akta finanšu pārskats.

8.2.6. *Citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā*

*miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)*

	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi	KOPĀ
XX 01 02 11 01 – Komandējumi	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Sanāksmes un konferences	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Komitejas <sup>13</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Pētījumi un konsultēšanās	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informācijas sistēmas	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Kopā citi pārvaldības izdevumi (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Citi administratīva rakstura izdevumi (precizēt, norādot budžeta pozīciju)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kopā – administratīvie izdevumi, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (kas NAV ietverti pamatsummā)</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* neietekmē spēkā esošo budžetu, kas iedalīts komandējumiem

Aprēķins -*Citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā*

Nepiemēro

<sup>13</sup> Norādīt komitejas veidu un grupu, kurai tā pieder.