



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 23.11.2005
KOM(2005) 588 galīgais

2005/0238 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA .../.../EK

[...]

par ostas valsts kontroli

(Pārstrādāta)

(iesniegusi Komisija)

{SEC(2005) 1499}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

- 1) Pārstrādāt Direktīvu 95/21/EK par kuģu kontroli, ko veic ostas valsts.

Šis dokuments ir ticis vairākkārtīgi grozīts, kā rezultātā tas ir kļuvis īpaši sarežģīts. Pārstrādāšana ļaus vienkāršot un padarīt saprotamākus direktīvas noteikumus ciešā saistībā ar Komisijas atbalstīto labākas tiesību aktu izstrādes politiku.

- 2) Pastiprināt un uzlabot ostas valsts kontroles režīmu.

Pēdējais minētais mērķis izriet no virknes saistību, ko Komisija ir uzņēmusies, un no citu iestāžu iesniegtiem lūgumiem, jo īpaši pēc tankkuģa *Prestige* avārijas 2002. gada novembrī. Jau 2002. gada 3. decembrī Komisija pieņēma Paziņojumu (KOM(2002) 681, galīgais, 3.12.2002.) par jūras drošības uzlabošanu pēc tankkuģa *Prestige* avārijas, kam 2002. gada 6. decembrī sekoja Padomes secinājumi par kuģu drošību un piesārņojuma novēršanu, kuros Padome „aicina Komisiju, cik drīz vien iespējams, iesniegt priekšlikumu, kā pastiprināt ostas valsts kontroles procedūras”. Visbeidzot ir jāuzsver, ka pēc Jūras drošības uzlabošanas pagaidu komisijas (Komisija „MARE”) darba 2004. gada 27. aprīlī pieņemtajā Rezolūcijā Eiropas Parlaments arī izteica atbalstu kuģu pārbaužu uzlabošanai un pastiprināšanai Eiropas Savienības ostās.

• Vispārējais konteksts

Spēkā esošie noteikumi ir minēti Direktīvā 95/21/EK un tās turpmākajos grozījumos. Ierosinātā pasākuma mērķis daļēji ir tieši pārstrādāt šos aspektus konsolidētā dokumentā.

Bez tam priekšlikuma mērķi ir:

- grozīt dažus noteikumus gan vienkāršošanas un skaidrošanas ziņā (piemēram, pastiprinātu pārbaužu režīma gadījumā), gan pastiprināšanas ziņā (tas jo īpaši attiecas uz noteikumiem par loču lomu bojājumu noteikšanā, kā arī pazemināta standarta kuģu aizlieguma noteikumiem);
- pievienot atsevišķus jaunus noteikumus jomās, uz kurām iepriekš neattiecas ostas valsts kontrole, tādās kā jūras drošība, lai ņemtu vērā pēdējā laikā izdarītās izmaiņas starptautiskajās un Kopienas tiesībās.

• Priekšlikuma jomā spēkā esošie noteikumi

Direktīva 95/21/EK.

• Saskaņa ar citām Eiropas Savienības politikas jomām un mērķiem

Kuģu pārbaužu pastiprināšanai būs tieša ietekme uz vidi, jo tiks samazināts nelaimes gadījumu un tādējādi arī piesārņojuma risks, ko šie nelaimes gadījumi var izraisīt.

Bez tam šim pasākumam nelaiemes gadījumu un piesārņojuma risku samazināšanas rezultātā būs pozitīvas ekonomiskās sekas. Šo grozījumu mērķis ir arī dzīvot jūras transporta jomā strādājošo stāvokli, padarot taisnīgāku viņu konkurences vidi, samazinot negodīgu konkurenci, ko izraisa pazemināta standarta kuģi, pret kuriem tiks vērstas bargākas sankcijas, savukārt kvalitātes prasībām atbilstošiem kuģiem piemērojot atvieglotas pārbaudes.

Visbeidzot pasākums dod ieguldījumu Eiropas Savienības sociālajā politikā, ieviešot dzīves un darba apstākļu kontroli uz kuģiem un nosakot stingrākus noteikumus par jūrnieku iesniegto sūdzību izskatīšanu un uzraudzību.

2) APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

• Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Apspriešanās izmantotās metodes, galvenās mērķnozares un respondentu vispārējais profils

Komisija 2004. gada maijā un vēlāk 2005. gada februārī rīkoja divas apspriešanās sanāksmju kārtas, kurās piedalījās dalībvalstu un jūras nozares pārstāvji, pamatojoties uz sīki izstrādātu sarakstu ar jautājumiem par paredzētajiem grozījumiem.

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

Šo apspriešanu un ietekmes novērtējuma rezultāti apstiprināja

- pievienoto vērtību, ko radīs spēkā esošā dokumenta pilnīga pārstrādāšana, risinot vajadzību pēc noteikumu skaidrības un vienkāršošanas;
- nepieciešamību ieviest stingrākus pasākumus attiecībā uz kuģiem, kas rada paaugstinātu risku, jo īpaši biežāk piemērojot aizlieguma sankcijas;
- ieinteresētību likt pamatus jaunam pārbaudes režīmam, kas garantētu, ka neviens kuģis nevarētu izvairīties no kontroles un ka pārbaudes biežums būtu atšķirīgs kvalitātes prasībām atbilstošiem kuģiem, lai neiespaidotu šo kuģu konkurētspēju ar nepamatotiem ierobežojumiem.

Iegūtie dati un sīki izklāstīti ietekmes novērtējuma secinājumi ir atrodami pievienotajā dokumentā SEK .../....

• Ekspertu atzinuma pieprasīšana un izmantošana

Attiecīgās zinātniskās/speciālo zināšanu jomas

Jūras drošība, cilvēku dzīvības aizsardzība, vides aizsardzība un drošums.

Izmantotās metodes

Komisijas piedalīšanās Parīzes memoranda ekspertu grupās, Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA) iesniegtie pētījumi par atsevišķiem punktiem (piemēram, pārskats par to, kā piemērots noteikums par atteikumiem uzņemt ostās, kopš direktīva stājusies spēkā, jaunā pārbaudes režīma iespējamās ietekmes pētījums), no Parīzes Saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli datu bāzes iegūtās informācijas apkopošana un analīze.

Galvenās organizācijas/galvenie eksperti, ar kuriem notika apspriešanās

Darbs, ko veikusi Eiropas Parlamenta pagaidu komisija jūras drošības uzlabošanai pēc tankkuģa *Prestige* avārijas 2002. gadā (Komisijas „MARE” secinājumi).

EMSA un Parīzes memoranda eksperti.

Pārskats par saņemtajiem un izmantotajiem atzinumiem

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

Parīzes memoranda ekspertu atzinumi ļāva noteikt problēmu apmēru un izvairīties no iespējamām praktiskām grūtībām tādos jautājumos kā kuģu pārbaude enkurvietās. Ekspertu grupas darbs attiecībā uz jaunā pārbaudes režīma ieviešanu, kurā piedalījās arī Komisija ar EMSA atbalstu, ļāva noteikt nākamā pārbaudes režīma elementus.

EMSA veiktie pētījumi ļāva atklāt spēkā esošo tiesību aktu trūkumus, jo īpaši attiecībā uz noteikumiem, kas ir spēkā iebraukšanas atteikumu gadījumos; šo trūkumu dēļ ir ierosināts pastiprināt noteikumus, kuri ir spēkā šajā jomā. Pieredze, ko EMSA ir ieguvusi, pārvaldot datu bāzi par ro-ro pasažieru kuģu apsekojumiem (saskaņā ar Direktīvu 99/35/EK), ir ļāvusi ierosināt abās direktīvās iekļauto līdzīgo noteikumu vienkāršošanu un saskaņošanu.

Ekspertu atzinumu publiskošanai izmantotie līdzekļi

Ekspertu atzinumi ir aprakstīti ietekmes novērtējumā. Bez tam Parīzes memoranda tīmekļa vietnē (<http://www.parismou.org/>) un EMSA tīmekļa vietnē (<http://www.emsa.eu.int/>) ir informācija par ostas valsts kontroles režīma piemērošanu (melnie saraksti ar aizliegtajiem kuģiem, melnie saraksti ar karogiem, kuru kuģi visbiežāk tiek apturēti).

• Ietekmes novērtējums

Iegūtie dati un sīki izklāstīti ietekmes novērtējuma secinājumi ir atrodamī pievienotajā dokumentā SEK .../... , kura kopsavilkums ir sniegts turpinājumā.

1. iespēja: *status quo ante*

Tiek saglabāts spēkā esošais režīms. Tomēr *status quo* neatbilst Eiropas Parlamenta un Padomes pieprasītajam, kā arī saistībām, ko Komisija ir uzņēmusies pēc tankkuģa *PRESTIGE* avārijas. Tas nozīmē, ka dalībvalstis piemērotu noteikumus, kas ir novecojuši, ņemot vērā starptautisko tiesību attīstību, kā arī attīstību ES iekšienē. Rezultāts no vides un sociālā viedokļa ir negatīvs. No ekonomiskā viedokļa, ja arī šī izvēle nerada papildu administratīvās izmaksas, tā ļauj turpināties nevēlamai konkurencei, ko kvalitātes prasībām atbilstošo kuģu rēderiem rada pazemināta standarta kuģi.

2. iespēja: risināt problēmu, pastiprinot sadarbību dalībvalstu starpā

Sadarbība dalībvalstu starpā, tieša vai ar Parīzes memoranda starpniecību, juridiski ir pieļaujama vienīgi jomās, uz kurām vēl neattiecas direktīva. Tomēr tā draudētu radīt atšķirību starp Kopienas noteikumiem un šīm procedūrām, ko piemēro, pamatojoties uz starpvaldību nolīgumiem, un kas ārkārtīgi kaitē efektīvai un saskaņotai ostas valsts kontroles ieviešanai.

Tādējādi rastos negatīva sociālā, vides un ekonomiskā ietekme, vēl jo vairāk tādēļ, ka dažas dalībvalstis nav parakstījušas Parīzes memorandu.

3. iespēja: spēkā esošo tiesību aktu vienkāršošana un uzlabošana

Aprobežojoties ar direktīvas „tehnisku” piemērošanu, tiktu atstāti spēkā esošie noteikumi un piedāvāti vienīgi konkrēti grozījumi, kas atbilstu noteiktām vajadzībām. Tādējādi tiktu samazinātas vides, sociālās un ekonomiskās izmaksas. Tomēr šīs iespējas ieguvumi ir mazāki, salīdzinot 4. izvēlē aprakstīto vērienīgāko pieeju, jo īpaši ekonomiskajā ziņā; ja arī šī iespēja pastiprina sankcijas pret zemāka standarta kuģiem, atvieglojot to aizliegšanu, tā tomēr pilnīgi neatbilst mērķim veicināt kvalitatīvu jūras transportu.

4. iespēja: spēkā esošo noteikumu grozījumi

Tas nozīmētu aizstāt spēkā esošo režīmu, kas balstās uz kvantitatīvu pieeju (dalībvalsts pārbauda 25 % kuģu), ar kvalitatīvāku un visaptverošu pieeju ES līmenī. Jaunais pārbaudes režīms ļautu panākt labāku izmaksu/efektivitātes attiecību, koncentrējot resursus tādu kuģu pārbaudei, kuri rada risku, un atvieglojot pārbaudes kārtību kvalitātes prasībām atbilstošiem kuģiem, kas ļautu gūt vides, sociālas un ekonomiskas priekšrocības, vienlaikus nesaglabājot trūkumus.

Minētais ietekmes novērtējums ir iekļauts Komisijas Likumdošanas un darba programmā, par kuru ziņojums ir atrodams Komisijas tīmekļa vietnē:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

• Ierosināto pasākumu kopsavilkums

Tiek ierosināts

- pārstrādāt Direktīvu 95/21/EK par ostas valsts kontroli un tās turpmākos grozījumus vienotā dokumentā;
- veikt grozījumus, lai atjauninātu direktīvu, to papildinātu un pastiprinātu ar mērķi uzlabot jūru drošību un drošumu, kā arī jūrnieku un vides aizsardzību.

• Juridiskais pamatojums

Līguma 80. panta 2. punkts.

• 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.

Dalībvalstu atsevišķa darbība pēc būtības nav saskaņā ar ostas valsts kontroles mērķiem, kam ir jānodrošina, lai vienā ģeogrāfiskajā reģionā būtu saskaņota darbība pārbažu ieviešanai uz kuģiem.

Bez tam viens no šīs rīcības mērķiem reģionālā līmenī ir samazināt izmaksas un ar saskaņotiem pasākumiem optimizēt resursus, kas nepieciešami efektīvai kuģu kontrolei. Vājākas ostas valsts kontroles ieviešana kādā dalībvalstī varētu izraisīt pieaugošus draudus drošībai, kā arī draudus, ka attīstītos priekšrocības piešķirošas ostas, kas tādējādi radītu Kopienas iekšienē nepieļaujamus konkurences kropļojumus.

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

Priekšlikums pastiprina jau spēkā esošas direktīvas noteikumus.

Kopienas rīcība garantē saskaņotu pārbaudes procedūru piemērošanu, proti, ieviešot kvalifikācijas normas un apsekotāju apmācības programmas, informācijas apmaiņu dalībvalstu starpā caur vienotu informācijas sistēmu un veikto pasākumu uzraudzību no vienas dalībvalsts uz otru (piemēram, iebraukšanas atteikumu jomā).

Spēkā esošās direktīvas piemērošanas joma nav izmainīta.

Tāpēc priekšlikums ir saskaņā ar subsidiaritātes principu.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu šādu iemeslu dēļ.

Priekšlikumā ietvertu pasākumu precīzs un sīks izklāsts ir vajadzīgs vienotu pārbaudes noteikumu ieviešanai Eiropas Savienībā.

Priekšlikumā apvienota lielāka efektivitāte, aizliedzot zemāka standarta kuģus, un labāka pieejamo resursu izmantošana, pēc iespējas mazāk ierobežojot kvalitātes prasībām atbilstošus uzņēmumus.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

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

Citi instrumenti nebūtu piemēroti šādu iemeslu dēļ.

Vispirms ir jāpārstrādā spēkā esošā direktīva. Bez tam pašregulācijas izmantošana nav pieļaujama tāpēc, ka atbilstoši ostas valsts kontroles mērķim valsts administrācijām jāpārbauda obligāto drošības normu ievērošana un saskaņoti un proporcionāli jāsoda par pārkāpumiem. Ieteikums ir izslēdzams, jo tajā nevar noteikt saistošus mērķus un pieprasīt no dalībvalstīm šo mērķu ievērošanu.

4) IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Kopienas budžetu.

5) PAPILDU INFORMĀCIJA

• Modelēšana, izmēģinājuma stadija un pārejas periods

Priekšlikumam ir bijis vai būs pārejas periods.

• Vienkāršošana

Priekšlikumā paredzēts vienkāršot gan tiesisko regulējumu, gan administratīvās procedūras, ko piemēro sabiedriskajām iestādēm (valsts vai Eiropas līmenī).

Saskaņā ar Eiropas Savienības politikas mērķiem, kas vērsti uz tiesību aktu labāku izstrādi, ir veikta virkne uzlabojumu dokumenta izklāstā: cik vien iespējams, ir novērstas atkārtotas vai savstarpējas norādes uz citiem dokumenta noteikumiem. Bez tam, lai uzlabotu dokumenta uztveramību, noteikumi, kas attiecas uz pārbaudes procedūrām un tehniskiem aspektiem, ir sniegti pielikumā, lai pamatdaļā būtu iekļauti vienīgi principi, mērķi un būtiskie elementi.

Skaidrības labad un ņemot vērā ļoti lielo skaitu dažādas nozīmes grozījumu, kas ieviesti, pārstrādājot direktīvu, šē turpmāk ir minēti svarīgākie izdarītie grozījumi pa tematiem un pa mērķiem.

Vienkāršošana panākta, svītrojot atsevišķas prasības, kas uzskatītas par novecojušām (piemēram, procedūras, kas piemērojamas gadījumos, ja uz kuģa nav ISM sertifikātu), kā arī saskaņojot dokumentu ar procedūrām un instrumentiem, kuri ieviesti ar citām direktīvām (ro-ro pasažieru kuģu apmeklējumu saskaņošana ar pastiprinātām pārbaudēm, kas paredzētas Direktīvā 95/21/EK).

Priekšlikums ietilpst Komisijas programmā *acquis communautaire* atjaunināšanai un vienkāršošanai.

Pārbaudes / pārskatīšanas / termiņa izbeigšanās klauzula

Priekšlikums ietver pārskatīšanas klauzulu.

• Tiesību akta pārstrādāšana

Priekšlikumā paredzēta spēkā esoša tiesību akta noteikumu pārstrādāšana.

• Eiropas Ekonomikas zona

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

• Detalizēti paskaidrojumi par priekšlikumu pa pantiem

- 1) Nodrošināt labāku kontroles režīma piemērošanu Eiropas Savienības ostās un enkurvietās (10. un 13. pants).

Attiecībā uz ostām jo īpaši ir jānodrošina, lai ostas valsts kontrole tiktu veikta vienotā veidā visās Eiropas Savienības ostās. Tādējādi kuģu iebraukšanas aizlieguma režīms tiks balstīts uz visās dalībvalstīs notikušiem apturēšanas gadījumiem un ne tikai uz Parīzes memoranda ostās notikušajiem, kā tas paredzēts pašlaik spēkā

esošajā direktīvā. Priekšlikumā arīdzan precizēti enkurvietās veicamo pārbaudžu nosacījumi.

2) Pastiprināt loču paziņošanas prasības (17. pants)

Direktīva jau ietver prasību ločiem ziņot par bojājumiem. *PRESTIGE* avārija atklāja, ka loči atklātā jūrā nebija snieguši informāciju par situāciju Baltijas jūras tuvumā, tāpēc ka trūka skaidra juridiskā pamatojuma. Spēkā esošie noteikumi tādēļ ir grozīti, lai attiecinātu šo prasību uz ločiem atklātā jūrā, tostarp uz tranzītkuģu ločiem. Bez tam ir ierosināts grozīt direktīvas noteikumus, lai ļautu dalībvalstīm labāk pārraudzīt brīdinājumus, kas saņemti no ločiem un ostas iestādēm.

3) Paplašināt un vienkāršot iebraukšanas atteikumu režīmu (10. pants)

Iebraukšanas atteikums ir ļoti efektīvs preventīvs līdzeklis cīņā pret zemāka standarta kuģiem. Spēkā esošie noteikumi tiks

- paplašināti, lai tie attiektos uz visiem kuģiem; statistika rāda, ka beztaras kravas un kravas kuģi ir tie, kas vidēji tiek visbiežāk apturēti Eiropas Savienībā;
- vienkāršoti: spēkā esošie kritēriji ir grūti saprotami un sarežģīti ieviešanai praksē. Tiks sniegta skaidra informācija, jo priekšlikums turpmāk balstīsies uz diviem vienkāršiem kritērijiem: pirmkārt, slikta kuģa pārvaldība no ekspluatanta puses, ko pierāda atkārtotas apturēšanas bez ievērojamiem kuģa stāvokļa uzlabojumiem, un, otrkārt, karoga valsts neefektīva uzraudzība, ņemot vērā kuģa atrašanos Parīzes memoranda melnajā un pelēkajā sarakstā;
- pastiprināti: ir noteikts minimālais aizlieguma ilgums, lai cīnītos pret visiem direktīvas ieviešanā jau konstatētajiem ļaunprātīgas izmantošanas gadījumiem, jo īpaši attiecībā uz pārāk drīz atceltiem iebraukšanas atteikumiem bez nopietnas kuģa stāvokļa pārbaudes. Recidīvi tiek sodīti bargāk, līdz pat pilnīgam aizliegumam iebraukt Eiropas Savienības ostās.

4) Pastiprināt prasības attiecībā uz administrācijām, kam jāveic pārbaudes, un inspektoru kompetenci (4. un 16. pants)

Saskaņā ar starptautiskajām tiesībām ostas valsts kontroli var veikt tikai tāda valsts, kas pati pilnā mērā ievēro tos likumus, kuru ievērošanu tā prasa no ārvalstu kuģiem savās ostās. Direktīvā būs atgādināta šī minimālā prasība, kas jāievēro Eiropas Savienības dalībvalstīm.

Bez tam kompetentajām iestādēm ir jāspēj veikt obligātās pārbaudes tad, kad attiecīgie kuģi atrodas ostā, tostarp, ja nepieciešams, arī nedēļas nogalēs un svētku dienās, lai nepieļautu, ka attiecīgie kuģi izvairās no pārbaudēm.

Visbeidzot, ir paredzēts pastiprināt prasības attiecībā uz apsekotāju profesionālo profilu, pieprasot, lai dalībvalstis regulāri pārbauda viņu kompetenci, konkrēti attiecībā uz jauniem noteikumiem, kas ieviesti ar direktīvas vai starptautisko konvenciju grozījumiem. Komisija ar EMSA atbalstu arīdzan gatavojas ieviest saskaņotu apsekotāju kvalifikācijas un apmācības shēmu ar mērķi panākt lielāku apsekotāju kompetenci visā paplašinātajā Eiropas Savienībā.

5) Uzlabot pārbaucību plānošanu, sagatavošanu un norisi (7. un 18. pants)

Pastiprinot noteikumus par sadarbību iestāžu starpā, ostās un citās iestādēs saņemtie iepriekšējie paziņojumi būs nekavējoties jāiesniedz apsekotājiem, lai dotu viņiem iespēju uzlabot pārbaucību plānošanu un sagatavošanu.

Visbeidzot ir paredzēts, ka pārbaudes laikā apsekotājs pārbauda, vai iepriekšējā ostā atklātā, bet neizlabotie bojājumi ir tikuši izlaboti starplaikā.

6) Uzlabot pastiprināto pārbaucību režīmu (8. pants)

Pastiprināto pārbaucību režīmā tiek veikti praktiski uzlabojumi: apsekotājs iepriekš informē kuģus, kam nolemts veikt pastiprināto pārbaudi, ka tiem tiks veikta šāda pārbaude, iebraucot ostā, savukārt kuģiem būs jādara viss nepieciešamais, lai tie būtu pieejami šādai pārbaudei.

Bez tam, lai ieviestu praktiskus vienkāršojumus, pastiprināto pārbaucību režīmu piemēro kuģiem, kuru ekspluatācijas ilgums ir sasniedzis noteikto robežu (12 gadi).

7) Pastiprināt noteikumus, kas skar cilvēcisko aspektu (12. pants)

Parīzes memoranda statistika rāda, ka daudzi bojājumi ir saistīti ar jūrnieku kvalifikāciju un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem. Noteikumos tiek pastiprinātas šo aspektu pārbaudes, jo īpaši, lai risinātu satraucošo viltoto sertifikātu problēmu. Bez tam tiks sistemātiski izskatītas jūrnieku iesniegtās sūdzības par komandu drošību un veselību, dzīves apstākļiem un kuģa drošību un piesārņojuma novēršanu plašākā nozīmē, kā arī jūrnieki tiks informēti par šā procesa rezultātiem.

8) Drošuma pārbaudes (7. pants)

Jūras transports ir īpaši neaizsargāts pret teroristisku darbību un citu kriminālu darbību draudiem. Lai palīdzētu ieviest Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (EK) 725/2004 par kuģu un ostu iekārtu drošuma uzlabošanu, direktīvā ir iekļautas pārbaudes procedūras, kas noteiktas ar Parīzes memorandu.

9) Lielāka pārredzamība un plašāka ar kuģiem un jūras lietu nozarē iesaistītajiem uzņēmējiem saistītās informācijas publicēšana (20. pants)

Lai pastiprinātu direktīvas preventīvo efektu uz sodīto kuģu ekspluatantiem, Komisija ar Eiropas Jūras drošības aģentūras atbalstu gatavoja publicēt melno sarakstu ar to kuģu īpašnieku vārdiem, kuru kuģi ir atkārtoti apturēti vai saņēmuši iebraukšanas atteikumus. Tāpat pēc tādiem pašiem nosacījumiem tiks publicēts un pastāvīgi atjaunināts melnais saraksts ar kuģiem, kas ir aizliegti, pamatojoties uz direktīvas noteikumiem.

10) Atvieglot Komisijas uzraudzību par to, kā dalībvalstis ievieš direktīvu (23. pants)

Spēkā esošie noteikumi, kuros nav paredzēta apmierinoša Komisijas veikta kontrole par to, kā dalībvalstis ievēro noteikumus, tiks uzlaboti, lai dotu iespēju Eiropas Jūras drošības aģentūrai, rīkojoties Komisijas vārdā, saņemt elektroniskā veidā precīzus datus par kuģu kustību. Pamatojoties uz to, varēs veikt sīku analīzi par režīma darbību dalībvalstu ostās; tas ļaus, piemēram, optimizēt pārbaucību resursus, ņemot

vērā satiksmi, un novērst risku, ka parādītos kādas iespējamās „priekšrocības piešķirošas ostas”.

11) Jauna pārbaūžu režīma ieviešana (5. pants)

Pašlaik ostas valsts kontroles režīms balstās uz to, ka tiek ievērots vienīgi kvantitatīvais ierobežojums, atbilstīgi kuram dalībvalsts pārbauda 25 % kuģu; tas ne tikai ļauj daudziem kuģiem izklūt cauri šim atlases tīklam, bet arī reizēm liek administrācijām veikt nepamatotas pārbaudes, tikai lai sasniegtu noteikto daudzumu. Ierosinātajā pieejā ieviests kolektīvs mērķis, atbilstīgi kuram paredzēts pārbaudīt visus kuģus, kuri pietāj Eiropas Savienībā, kuģus ar augstāku risku pārbaudot biežāk, bet kvalitātes prasībām atbilstošus kuģus – retāk.

Jaunais pārbaūžu režīms ļaus atvieglot pārbaūžu nastu kvalitātes prasībām atbilstošiem kuģiem, ņemot vērā kritērijus, kas saistīti ar pašu kuģi un tā karogu (jo īpaši to, vai karoga valsts piemēro SJO brīvprātīgo audita sistēmu). Tomēr ir jāuzsver, ka jaunais režīms nedrīkst atvieglot spēkā esošo sistēmu, kas radītu nedrošības pieaugumu. Jo īpaši jaunajā režīmā nedrīkst paredzēt to resursu samazināšanu, ko dalībvalstis piešķir ostas valsts kontrolei, bet gan jāparedz šo resursu labāka izmantošana.

Princips ir vienkāršs, bet tā ieviešana sarežģīta: šāds režīms pieprasa, lai tiktu novērsta „priekšrocības piešķirošu ostu” veidošanās, atrodot objektīvu mehānismu, kas garantētu taisnīgu – un pārbaudāmu – pārbaūžu skaita sadalījumu dalībvalstu starpā.

Pašlaik šāda mehānisma noteikumu analīzi veic Parīzes memoranda ietvaros, kur tikusi izveidota īpaša komisija, un EMSA.

Tādējādi pagaidām tiek ierosināts ierakstīt direktīvā šā jaunā pārbaūžu režīma principus, kā arī galvenos aspektus: kuģiem piemērojama riska profila izveidošana, veicinoši pasākumi kuģiem ar zemu risku un spēkā esošo procedūru piemērošana pārbaudēm un pārbaūžu uzraudzībai.

Turpmākie direktīvas grozījumi, kas izrādīsies nepieciešami, tiks iekļauti ar „komitejas” procedūru, kad būs noteikti visi jaunā pārbaūžu režīma aspekti un praktiskie nosacījumi.

Tomēr, kamēr šie tehniskie nosacījumi nav pieņemti un stājušies spēkā Kopienas līmenī, tiek piemērots spēkā esošais režīms un jo īpaši robežlielums 25 % individuālo kuģu, kas jāpārbauda katrai dalībvalstij.

↓ 95/21/EK

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA .../.../EK

[...]

↓ 2001/106/EK 1. panta 1. punkts
(pielāgots)

par ostas valsts kontroli kuģošanai

↓ 95/21/EK (pielāgots)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā ~~84. panta 2. punktu~~
☒ 80. panta 2. punktu ☒,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu¹,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu³,

saskaņā ar Līguma ~~189. p~~ ☒ 251. ☒ pantā norādīto procedūru⁴,

tā kā:

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

² OV C [...], [...], [...]. lpp.

³ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁴ OV C [...], [...], [...]. lpp.

↕ jauns

- (1) Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīva 95/21/EK par ostas valsts kontroli kuģošanai⁵ ir vairākas reizes būtiski grozīta. Skaidrības labad tā jāpārstrādā, jo jāveic turpmāki grozījumi.

↓ 95/21/EK 1. apsvērums

- (2) Kopienų nopietni satrauc kuģošanas negadījumi un jūras un krastu piesārņojums dalībvalstu teritorijās.

↓ 95/21/EK 2. apsvērums

- (3) Kopiena ir tikpat norūpējusies arī par dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem.

↓ 95/21/EK 3. apsvērums
(pielāgots)

~~1993. gada 25. janvāra sanāksmē Padome ir pieņēmusi secinājumus, kas mudina Kopienų un dalībvalstis nodrošināt attiecīgu starptautisko jūras drošības un vides aizsardzības standartu efektīvāku piemērošanu un īstenošanu un ieviest jaunus pasākumus, tīklīdz tie būtu apstiprināti;~~

↓ 95/21/EK 4. apsvērums
(pielāgots)

~~1993. gada 8. jūnija rezolūcijā par kopēju jūras drošības politiku⁶ Padome ir mudinājusi Komisiju pēc iespējas drīz iesniegt Padomei ierosinājumus konkrētai rīcībai un oficiālus priekšlikumus par kuģu pārbaužu kritērijiem, tostarp par aizturēšanas noteikumu saskaņošanu, kā arī pārbaudes rezultātu publicēšanas iespējām un aizliegumiem iebraukt Kopienas ostās;~~

↓ 95/21/EK 5. apsvērums
(pielāgots)

- (4) Drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļus uz kuģiem var efektīvi uzlabot, krasi samazinot nestandarta kuģu skaitu Kopienas ūdeņos ☒ , ko panāks, ☒ stingri piemērojot starptautiskas konvencijas, kodeksus un rezolūcijas.

⁵ OV L 157, 7.7.1995., 1. lpp. Direktīva, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2002/84/EK (OV L 324, 29.11.2002., 53. lpp.).

⁶ OV Nr. K 271, 7. 10. 1993., 1. lpp.

↓ 95/21/EK 6. apsvērums
(pielāgots)

- (5) Kuģu atbilstību starptautiskiem standartiem attiecībā uz drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem pirmkārt būtu jāuzrauga kara valstīm. Tomēr ~~aizvien palielinās to kara valstu skaits, kas~~ ☒ vairākas kara valstis ~~☒ neievieš un nepiemēro ☒~~ ☒ nav ieviesušas un piemērojušas ~~☒~~ starptautiskos standartus. Turpmāk atbilstību starptautiskiem standartiem attiecībā uz drošību, piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem būtu jānodrošina arī ostas valstij.

↓ 95/21/EK 7. apsvērums

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

↓ jauns

- (7) Kuģniecības nozari būtiski apdraud terorisma akti. Efektīvi jāīsteno transporta drošības pasākumi un dalībvalstīm rūpīgi jāuzrauga atbilstība drošības noteikumiem, veicot drošības pārbaudes.

↓ 95/21/EK 8. apsvērums
(pielāgots)

~~Lai nodrošinātu to, ka vienādi tiek piemēroti kuģošanas drošības un piesārņojuma novēršanas principi, ko paredz Kopienas transporta un vides politika, ir svarīgi Kopienas tiesību aktos paredzēt principus, pēc kuriem saskaņot pārbaudes procedūras;~~

↓ 95/21/EK 10. apsvērums
(pielāgots)

~~Padomes direktīvas pieņemšana ir piemērotākā procedūra, ar kuru noteikt ostas valsts kontroles juridisku regulējumu un kontroles īstenošanas saskaņotus noteikumus un kritērijus.~~

↓ 95/21/EK 11. apsvērums
(pielāgots)

- (8) Jāizmanto pieredze, kas gūta laikā, kopš spēkā stājies Parīzē 1982. gada 26. janvārī parakstītais Parīzes Saprašanās memorands ~~(SM)~~ par ostas valsts kontroli ~~(OVK)~~.

↓ jauns

- (9) Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002⁷, jāsniedz nepieciešamais atbalsts, lai nodrošinātu ostas valsts kontroles sistēmas konverģentu un efektīvu īstenošanu. Eiropas Jūras drošības aģentūrai īpaši jāpalīdz izstrādāt saskaņotu Kopienas sistēmu ostas valsts kontroles inspektoru kvalifikācijai un mācībām.

↓ 95/21/EK 12. apsvērums
(pielāgots)

- (10) Ja katra dalībvalsts pārbauda vismaz ~~25%~~ ☒ vienu ceturto daļu ☒ no ārvalstu kuģiem, kas noteikta gada laikā iebrauc tās ostās, faktiski liela daļa kuģu, kas noteiktā brīdī darbojas Kopienas zonā, ir inspicēti.

↓ jauns

- (11) Tomēr efektīva ostas valsts kontroles režīma īstenošanai jācenšas nodrošināt, ka visi kuģi, kas iebrauc kādā no ostām Eiropas Savienības teritorijā, tiek regulāri pārbaudīti, nevis jāaprobežojas ar pašreizējo mērķi, proti, pārbaudīt vienu ceturto daļu no katrā dalībvalstī ienākošajiem kuģiem. Pārbaudēs vislielākā uzmanība jāpievērš kuģiem, kas neatbilst standartiem; turpretī kvalitātes prasībām atbilstoši kuģi, proti, tādi, kam iepriekšējo pārbaūžu ziņojumi ir apmierinoši vai kas peld ar tādas valsts karogu, kurā panākta atbilstība SJO dalībvalstu audita sistēmai, jāatalgo, veicot retākas pārbaudes. Šī jaunā pārbaūžu kārtība jāiekļauj Kopienas ostas valsts kontroles režīmā, tiklīdz precīzi noteikti tā dažādie aspekti, kā arī pamatojoties uz pārbaūžu dalīšanas sistēmu, kuras ietvaros katra dalībvalsts sniedz proporcionālu ieguldījumu, lai sasniegtu Kopienas mērķi — visaptverošu pārbaūžu sistēmu.

↓ 95/21/EK 13. apsvērums
(pielāgots)

~~Jāuzlabo inspicējamo kuģu atlases sistēma.~~

↓ 95/21/EK 14. apsvērums
(pielāgots)

- (12) Noteikumus un procedūras attiecībā uz ostas valsts veiktu pārbaudi, tostarp kuģu aizturēšanas kritērijus, jāsaņem ☒ būtu jāsaņem ☒ tā, lai tie visās ostās būtu vienlīdz iedarbīgi, līdz ar to krasi samazinot dažu ostu selektīvu izmantošanu nolūkā izvairīties no kontrolēm.

⁷ 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.).

↓ jauns

- (13) Konkrētu kategoriju kuģi, sasniedzot zināmu vecumu, rada ievērojamus nelaimes gadījumu vai piesārņojuma draudus, tādēļ tiem jāveic pastiprinātas pārbaudes; šādām pastiprinātām pārbaudēm jāparedz sīki izstrādāti noteikumi.
-

↓ 95/21/EK 15. apsvērums
(pielāgots)

~~Statistika par negadījumiem, aizturēšanām un trūkumiem, kas publicēta Komisijas ziņojumā „Kopēja jūras drošības politika”, kā arī Parīzes SM gada pārskatā, liecina, ka dažu kategoriju kuģus vajadzētu inspicēt pastiprināti.~~

↓ 2001/106/EK 4. apsvērums
(pielāgots)

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

↓ jauns

- (15) Lai samazinātu slogu, ko konkrētam pārvaldes iestādēm un uzņēmumiem rada atkārtotas pārbaudes, apsekošana, kas uzņemšanas valstij pieņemamā veidā veikta uz ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem saskaņā ar Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīvu 1999/35/EK par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai⁸, jāuzskata par pastiprinātu pārbaudi ostas valsts kontroles sistēmas ietvaros.
-

↓ 95/21/EK 16. apsvērums
(pielāgots)

- (16) Jānovērš tas, ka netiek ievērotas attiecīgās konvencijas. Gadījumos, kad ~~atklātā~~ ☒ novērotā ☒ noteikumu neievērošana acīmredzami apdraud drošību, veselību vai vidi, kuģi, kuriem ~~uzdots novērst kļūdas,~~ ☒ jāveic korigējošas darbības, ☒ jāaiztur, līdz tiek ~~novērsti noteikumu pārkāpumi~~ ☒ novērstas nepilnības ☒.
-

⁸ OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.

↓ 95/21/EK 17. apsvērums

- (17) Jādod iespēja apstrīdēt kompetentu iestāžu lēmumus par kuģu aizturēšanu, lai nepieļautu nepamatotus lēmumus par kuģu aizturēšanu vai aizkavēšanu.
-

↓ 95/21/EK 18. apsvērums
(pielāgots)

~~Varētu gadīties, ka infrastruktūra ostā, kurā veic pārbaudi, var būt tāda, ka kompetentai iestādei jāļauj kuģim pārbraukt uz piemērotāku remonta rūpnīcu ar noteikumu, ka tiek ievēroti pārbraukšanas nosacījumi. Tādēļ, ka neatbilstoši kuģi, kas netiek uzlaboti atbilstīgi attiecīgajām konvencijām, turpinātu apdraudēt drošību, veselību un vidi un gūt komerciālas priekšrocības, tiem jāļiedz ieeja visās Kopienas ostās.~~

↓ 95/21/EK 19. apsvērums
(pielāgots)

~~Ir tādi apstākļi, kuros kuģiem, kam liegta ieeja Kopienas ostās, tomēr jādod iebraukšanas atļauja. Minētajos apstākļos attiecīgām kuģim jāļauj iebraukt vienīgi kādā konkrētā ostā ar nosacījumu, ka ir veikti visi piesardzības pasākumi drošas iebraukšanas nodrošināšanai.~~

↓ 95/21/EK 20. apsvērums
(pielāgots)

~~Nemot vērā to, ka konvencijās ir izvirzītas sarežģītas prasības attiecībā uz kuģu konstrukciju, aprīkojumu un apkopi, kā arī to, ka inspektoru lēmumiem ir nopietnas sekas un tādēļ šiem lēmumiem jābūt pilnīgi objektīviem, pārbaudi jāuztic veikt tikai tādiem inspektoriem, kuri ir attiecīgi pilnvaroti valsts dienesta darbinieki vai līdzīgas personas un kuri ir ļoti zinoši un pieredzējuši.~~

↓ jauns

- (18) Iestādes un inspektori, kas iesaistīti ostas valsts kontroles darbībās, nedrīkst būt iesaistīti interešu konfliktā saistībā ar pārbaudes ostu vai pārbaudāmajiem kuģiem, kā arī ar radniecīgām interešu sfērām. Inspektoriem jābūt attiecīgi kvalificētiem, un viņi jāsagatavo atbilstošās mācībās, tādējādi saglabājot un uzlabojot viņu kompetenci pārbaudīto veikšanā. Dalībvalstīm jāsadarbojas, izstrādājot un uzlabojot Kopienas sistēmu inspektoru kvalifikācijai un mācībām.

↓ 95/21/EK 21. apsvērums
(pielāgots)

- (19) ☒ Ločiem un ostu iestādēm jāsigādā iespēja sniegt noderīgu informāciju ☒ par ~~kuģu un to apkopes trūkumiem~~ ☒ defektiem, kas konstatēti uz kuģiem ☒ ~~noderīgu informāciju varētu sniegt loči un ostu iestādes.~~
-

↓ jauns

- (20) Jāizskata sūdzības, kas saistītas ar dzīves un darba apstākļiem uz kuģa. Ikvienu personu, kas iesniedz sūdzību, jāinformē par turpmāku rīcību pēc sūdzības saņemšanas.
-

↓ 95/21/EK 22. apsvērums

- (21) Dalībvalstu kompetentām iestādēm un citām iestādēm vai organizācijām ir jāsadarbojas, lai varētu pienācīgi sekot tādiem standartiem neatbilstošiem kuģiem, kuriem tomēr piešķirta atļauja turpināt ceļu, kā arī lai apmainītos ar informāciju par kuģiem ostās.
-

↓ 95/21/EK 23. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- (22) ⇒ Tā kā pārbaužu datubāze ir būtiska ostas valsts kontroles daļa, dalībvalstīm jānodrošina, ka tā tiek atjaunināta atbilstīgi Kopienas prasībām. ⇐ ~~Saskaņā ar Parīzes SM izveidotā informācijas sistēma „Sirenae E” sniedz daudz papildu informācijas, kas vajadzīga šīs direktīvas piemērošanai.~~
-

↓ 95/21/EK 24. apsvērums
(pielāgots)

- (23) Tādas informācijas publicēšana par kuģiem ☒ un to operatoriem vai uzņēmumiem ☒, kuri neatbilst starptautiskiem drošības, veselības un jūras vides aizsardzības standartiem, varētu būt iedarbīgs līdzeklis, kā atturēt kuģotājus ☒ no šādu kuģu izmantošanas ☒ ~~izmantot šādus kuģus un kā bez piespiedu pasākumiem~~ rosināt kuģu īpašniekus veikt korigējošas darbības.
-

↓ 95/21/EK 25. apsvērums
(pielāgots)

- (24) Tādu pārbaužu izmaksas, kuru iznākumā kuģis tiek aizturēts, ☒ kā arī izmaksas, kas radušās atceļot iebraukšanas aizliegumu, ☒ jāuzņemas segt attiecīgā kuģa īpašniekam vai operatoram.

↓ 95/21/EK 26. apsvērums
(pielāgots)

~~Šīs direktīvas īstenošanai jāizmanto Komiteja, kas izveidota saskaņā ar 12. pantu Padomes 1993. gada 13. septembra Direktīvā 93/75/EEK par obligātām prasībām attiecībā uz kuģiem, kas dodas uz Kopienas ostām vai atstāj tās, vedot bīstamas vai piesārņojošas preces⁹ tā, lai palīdzētu Komisijai uzlabot dalībvalstu pārbaudes, pamatojoties uz gūto pieredzi, ņemot vērā Parīzes SM attīstību un pieņemot vajadzīgos pielikumus, lai ievērotu grozījumus attiecīgo starptautisko organizāciju konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās, kā arī Parīzes Saprašanās memorandā.~~

↓ 2001/106/EK 18. apsvērums
(pielāgots)

- (25) ~~☒ Šīs ☒ direktīvas 95/21/EK~~ izpildei nepieciešamos pasākumus vajadzētu pieņemt saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto izpildes pilnvaru īstenošanas kārtību¹⁰.

↓ jauns

- (26) Tā kā dalībvalstis nespēj pilnībā sasniegt paredzētās rīcības mērķus, proti, samazināt standartiem neatbilstošu kuģošanu Kopienas ūdeņos, uzlabojot Kopienas pārbaudžu sistēmu jūras ☒ kuģiem, un attīstīt tādas līdzekļus, kas vērsti uz preventīvu darbību veikšanu jūras piesārņošanas jomā ☒ ~~transportlīdzekļiem~~, un šo mērķu apjoma un ietekmes dēļ tos labāk var īstenot Kopienas līmenī, Kopiena var veikt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā paredzēto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu, ar šo direktīvu nosaka tikai to, kas vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai.
- (27) Pienākums transponēt šo direktīvu valsts tiesību aktos jāattiecina tikai uz tiem noteikumiem, ar kuriem ievieš būtiskas pārmaiņas salīdzinājumā ar iepriekšējo direktīvu. Pienākums transponēt nemainītos noteikumus ir paredzēts iepriekšējā direktīvā.
- (28) Šī direktīva nedrīkst ierobežot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem XVII pielikuma B daļā minēto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos,

⁹ ~~OV L 247, 5.10.1993., 19. lpp.~~

¹⁰ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

↓ 95/21/EK (pielāgots)
⇒ jauns

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis

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

- a) panākot labāku starptautisko un Kopienas tiesību aktu ievērošanu attiecībā uz drošību jūrā, ⇒ jūras satiksmes drošību, ⇐ jūras vides aizsardzību un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem ar jebkuras valsts karogiem;
- b) ieviešot kopējus kritērijus, pēc kuriem ostas valstīm veikt kuģu kontroles, un saskaņojot pārbaudes un aizturēšanas procedūras, ~~pienācīgi ņemot vērā saistības, kādas dalībvalstu jūras iestādes uzņēmušās saskaņā ar Parīzes Saprāšanās memorandu par kuģu ostas valsts kontroli (Parīzes SM).~~

2. pants

Definīcijas

↓ 95/21/EK (pielāgots)

Šajā direktīvā ~~un tās pielikumos:~~

↓ 2001/106/EK 2. panta 1. punkts
(pielāgots)

1. „Konvencijas” ir ☒ šādas konvencijas līdz ar to protokoliem un grozījumiem, kā arī attiecīgie juridiski saistoši kodeksi to jaunākajā redakcijā ☒:

↓ 2001/106/EK 1. panta 2. punkts

- a) 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas zīmi (LL 66);
- b) 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 74);
- c) 1973. gada Starptautiskā konvencija par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu un tai 1978. gadā pievienotais protokols (Marpol 73/78);

- d) 1978. gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (*STCW 78*)₂₂;
- e) 1972. gada Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (*Colreg 72*)₂₂;
- f) 1969. gada Starptautiskā kuģu tilpības noteikšanas konvencija (*ITC 69*)₂₂;
- g) 1976. gada Konvencija par minimāliem standartiem, kas ievērojami uz tirdzniecības kuģiem (*SDO* Nr. 147)₂₂;
- h) 1992. gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem (*CLC 92*)₂₂.

↓ 2001/106/EK 1. panta 2. punkts
(pielāgots)
→₁ 2002/84/EK 4. panta 1. punkta
a) apakšpunkts

~~līdz ar šo konvenciju protokoliem un grozījumiem, kā arī dažādiem juridiski saistošiem kodeksiem →₁ to jaunākajā redakcijā ←~~ =

↓ 2001/106/EK 1. panta 2. punkts
(pielāgots)
→₁ 2002/84/EK 4. panta 1. punkta
b) apakšpunkts

2. “ Parīzes  SM” ir Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli, kas parakstīts Parīzē 1982. gada 26. janvārī, →₁ tā jaunākajā redakcijā ←.

↓ 95/21/EK

3. „*Kuģis*” ir ikviens jūras kuģis, uz kuru attiecas viena vai vairākas konvencijas un kurš kuģo ar karogu, kas nav ostas valsts karogs.
4. „*Iekārta atklātā jūrā*” ir nostiprināta vai peldoša platforma, kur darbi noris uz kādas dalībvalsts kontinentālā šelfa vai virs tā.

↓ jauns

5. „*Enkurvieta*” ir vieta ostā vai citā teritorijā, kas ir ostas jurisdikcijā, un kura ir piemērota kuģu noenkurošanai.

↓ 95/21/EK

6. „*Inspektors*” ir valsts sektora darbinieks vai cita persona, kuru kādas dalībvalsts kompetentā iestāde attiecīgi pilnvarojusi veikt pārbaudes, īstenojot ostas valsts kontroli un kura ir atbildīga minētajai kompetentai iestādei.

↓ jauns

- 7 „*Kompetentā iestāde*” ir kuģniecības iestāde, kas saskaņā ar šo direktīvu ir atbildīga par ostas valsts kontroli.

8. „*Jūras satiksmes drošības kompetentā iestāde*” ir kompetentā iestāde jūras satiksmes drošības jautājumos saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 725/2004¹¹ 2. panta 7. punktu.

↓ 95/21/EK (pielāgots)

⇒ jauns

9. „*Pārbaude*” ir kuģa apmeklējums, ⇒ ko inspektors veic ar mērķi pārbaudīt kuģa atbilstību attiecīgajām konvencijām un noteikumiem un kas ietver vismaz tās darbības, kas noteiktas 7. panta 1. punktā. ⇐ ~~nolūkā pārbaudīt gan attiecīgu sertifikātu un citu dokumentu spēkā esamību, gan kuģa, tā aprīkojuma stāvokli un apkalpi, kā arī apkalpes dzīves un darba apstākļus.~~

10. „*Sīkāka pārbaude*” ir pārbaude, kuras laikā ☒ 7. ☒ 6. panta ☒ 4. ☒ 3. punktā minētajos apstākļos kuģi, tā aprīkojumu un apkalpi vai nu kopumā, vai vajadzības gadījumā selektīvi ☒ pārbauda ☒ inspicē pastiprināti, cita starpā pārbaudot kuģa konstrukciju, aprīkojumu, apkalpi, dzīves un darba apstākļus un to, kā uz kuģa tiek ievērotas dienesta procedūras.

11. „*Pastiprināta pārbaude*” ir pārbaude, ⇒ kuras darbības joma aptver vismaz VIII pielikuma C daļā minētās darbības. Pastiprinātas pārbaudes ietvaros var veikt arī sīkāku pārbaudi, ja vien saskaņā ar 7. panta ☒ 4. ☒ 3. punktu tam ir pamatots iemesls. ⇐ ~~saskaņā ar 7. pantu.~~

↓ jauns

12. „*Sūdzība*” ir jebkura informācija vai ziņojums, ko iesniedz kuģa kapteinis, apkalpes loceklis, profesionāla organizācija, apvienība, arodbiedrība vai vispār jebkura persona, kura ieinteresēta kuģa drošībā, ieskaitot ieinteresētību, kas saistīta ar kuģa apkalpes drošību un draudiem tās veselībai, dzīves un darba apstākļiem uz kuģa un piesārņojuma novēršanu.

¹¹ OV L 129, 29.4.2004., 6. lpp.

↓ 95/21/EK

13. „*Aizturēšana*” ir oficiāls aizliegums kuģim doties jūrā, pamatojoties uz atklātajiem trūkumiem, kas vai nu katrs atsevišķi, vai visi kopā kuģi padara nederīgu kuģošanai.

↓ jauns

14. „*Iebraukšanas aizlieguma rīkojums*” ir dokuments, ko izsniedz kuģa kapteinim un uzņēmumam, kas atbildīgs par kuģi, paziņojot tiem, ka kuģim turpmāk aizliegts iebraukt Kopienas ostās.

↓ 95/21/EK

15. „*Operācijas pārtraukšana*” ir oficiāls aizliegums kuģim turpināt veikt kādu operāciju, pamatojoties uz atklātiem trūkumiem, kas vai nu katrs atsevišķi, vai visi kopā padarītu tādas operācijas turpināšanu par bīstamu.

↓ jauns

16. „*Uzņēmums*” ir kuģa korporatīvais īpašnieks vai arī jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, uzņēmuma vadītājs vai arī bezapkalpes kuģa fraktētājs, kas no īpašnieka pārņēmis atbildību par kuģa ekspluatāciju un, pārņemot šādu atbildību, ir piekritis pārņemt visus Starptautiskajā drošas vadības („ISM”) kodeksā noteiktos pienākumus un atbildību.

17. „*Atzīta organizācija*” ir klasificēšanas sabiedrība vai cita privāta struktūra, kas karoga valsts iestāžu vārdā veic tiesību aktos noteiktus uzdevumus.

18. „*Normatīvais sertifikāts*” ir apliecība, ko saskaņā ar starptautiskām konvencijām izsniegusi karoga valsts vai kas izsniegta tās vārdā.

19. „*Klases sertifikāts*” ir atzītas organizācijas izsniegts dokuments, kas apliecina kuģa piemērotību konkrētam izmantošanas mērķim vai pakalpojumam, saskaņā ar šīs atzītās organizācijas izstrādātajiem un publiskotajiem noteikumiem.

20. „*Pārbaužu datubāze*” ir centrālā informācijas sistēma ostas valsts pārbaužu reģistrēšanai.

3. pants

Piemērojums

1. Šī direktīva attiecas uz ikvienu kuģi un tā apkalpi ⇒ , kas iebrauc dalībvalsts ostā vai piestāj dalībvalsts enkurvietā ⇐.

~~a) kas iebrauc kādas dalībvalsts ostā vai piestāj pie iekārtām atklātā jūrā, vai~~

~~b) noenkurojas tādu ostu vai iekārtu tuvumā.~~

⇒ Šīs direktīvas izpildes nolūkā dalībvalsts saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem var izmantot pārbaudes vai aizturēšanas pilnvaras attiecībā uz kuģi, kas atrodas tās jurisdikcijā esošos ūdeņos vai pie iekārtas atklātā jūrā, vai arī ir noenkurojies pie tās vai pie jebkuras citas iekārtas tās jurisdikcijā esošos ūdeņos. ⇐

Šis pants neierobežo dalībvalstu intervences tiesības, ko paredz attiecīgas starptautiskās konvencijas.

2. Kuģiem, kuru bruto tilpība nepārsniedz 500 tilpības vienību, dalībvalstis piemēro attiecīgo konvenciju prasības, bet jomās, kuras konvencijas nereglamentē, rīkojas tā, lai nodrošinātu to, ka kuģi nav acīmredzami bīstami drošībai, veselībai vai videi. Piemērojot šo punktu, dalībvalstis ievēro ☒ Parīzes ☒ SM 1. pielikumu.

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

4. Šī direktīva neattiecas uz zvejas kuģiem, karakuģiem, peldošām palīgierīcēm, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem un izpriecu kuģiem, kas nenodarbojas ar tirdzniecību.

↓ 2001/106/EK 1. panta 3. punkts
⇒ jauns

4. pants

⇒ Dalībvalstu pienākumi ⇐

~~Iestāde, kas veic pārbaudi~~

↓ jauns

1. Dalībvalstīm jāveic visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai tām būtu likumīgas tiesības veikt šajā direktīvā minētās pārbaudes uz ārvalstu kuģiem saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem.

↓ 2001/106/EK 1. panta 3. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

⇒ 2. ⇐ Dalībvalstīs kuģu pārbaudei darbojas attiecīgas ~~valsts jūras lietu administrācijas ar vajadzīgo darbinieku, jo īpaši kvalificētu inspektoru, skaitu, šo turpmāk~~ kompetentas iestādes, un dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka to kompetentās iestādes izpilda savus pienākumus, kā noteikts šajā direktīvā. ⇒ Tās pieņem darbā un nodrošina vajadzīgo darbinieku skaitu, tostarp kvalificētus inspektorus, ņemot vērā kuģu satiksmes apjomu un īpatnības katrā ostā. ⇐

⇒ Dalībvalstis veic attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu to, ka pietiek inspektoru gan pastiprināto, gan obligāto pārbaudi veikšanai saskaņā ar 8. pantu un I pielikuma A.1 punktu. ⇐

↓ 95/21/EK

5. pants

Pienākumi, veicot pārbaudi

↓ jauns (pielāgots)

1. Dalībvalstis veic individuālas pārbaudes, kuras kopīgi ar tām pārbaudēm, ko veic citas dalībvalstis un valstis, kas parakstījušas Parīzes SM, nodrošina, ka visi kuģi, kas iebrauc Eiropas Savienības ostās vai to enkurvietās, ir pārbaudīti. Šo centienu rezultātā tiek nodrošināts, ka kuģi, kas rada lielāku risku, tiek pārbaudīti rūpīgāk un biežāk.

Pārbaužu režīms, kas izveidots, lai sasniegtu 1. daļā minētos mērķus, ietver darbības, kas aprakstītas II pielikumā.

2. Komisija saskaņā ar ~~24.~~ 24. panta 2. punktā ~~minēto~~ minēto procedūru pieņem lēmumu par sīki izstrādātiem noteikumiem 1. punktā minētajām pārbaudēm.

↓ 2001/106/EK 1. panta 4. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

~~3. 4. ⇒ Kamēr nav stājušies spēkā 2. punktā paredzētie pasākumi, kopējais kuģu pārbažu skaits, kas minēts 2. punktā un 7. pantā un kas jāizdara katras dalībvalsts kompetentai iestādei, atbilst vismaz 25 % no vidējā atsevišķu kuģu skaita, kuri ienākuši tās ostās, ko aprēķina, pamatojoties uz trim iepriekšējiem kalendārajiem gadiem, par kuriem ir pieejama statistika. ⇒ Šis skaits atbilst vidējam pārbažu skaitam pēdējos trīs kalendārajos gados, par kuriem ir pieejami statistikas dati. Aprēķināšanai izmantotais periods beidzas ne agrāk kā vienu gadu pirms pārbaudes gada sākuma. ⇐~~

↓ jauns

4. Atlasot pārbaudāmos kuģus, kompetentajai iestādei jāievēro I pielikumā izklāstītie noteikumi.

↓ 2001/106/EK 1. panta 4. punkts

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

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

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

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

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

~~kuģis nav minēts I pielikumā,~~

~~pēdējā pārbaudē nav atklāti trūkumi,~~

~~pārbaudes veikšanai nav pamatota iemesla,~~

~~uz kuģi neattiecas 2. punkta a) apakšpunkts.~~

↓ 95/21/EK

~~4. Šis Direktīvas 3. punkts neattiecas uz ekspluatācijas pārbaudēm, kas īpaši minētas konvencijās.~~

~~5. Dalībvalstis un Komisija sadarbojas, cenšoties noteikt prioritātes un ieviest praksi, kādā efektīvāk noteikt tieši tos kuģus, kuri varētu būt ar trūkumiem.~~

~~Iebkādus šā panta grozījumus, izņemot 1. punktā minēto 25% grozīšanu, izdara atbilstīgi 19. pantam.~~

↓ jauns

6. pants

Paziņojums par kuģu atbraukšanu

Kuģim iebraucot dalībvalsts ostā vai enkurvietā, tā operators, aģents vai kapteinis paziņo par ierašanos saskaņā ar III pielikumu.

↓ 95/21/EK (pielāgots)
⇒ jauns

~~6.~~ 7. pants

Pārbaudes procedūra

1. Kompetentā iestāde nodrošina to, ka inspektors veic vismaz šādas darbības:

a) ~~pēc vajadzības pārbauda II pielikumā minētos~~ sertifikātus un dokumentus, ⇒ kam obligāti jābūt uz kuģa saskaņā ar Kopienas jūras drošības tiesību aktiem un starptautiskām konvencijām, it īpaši tos, ⇐ kas minēti IV pielikumā ⇐;

⇒ b) attiecīgā gadījumā pārliecinās, vai ir novērsti būtiskie trūkumi, kas atklāti iepriekšējā pārbaudē, kuru veikusi dalībvalsts vai valsts, kas parakstījusi Parīzes SM; ⇐

⇐ c) ⇐ ~~(b)~~ pārliecinās par kuģa vispārējo stāvokli, ⇐ tostarp higiēnas apstākļiem uz kuģa ⇐, ieskaitot mašīntelpu un dzīvojamās telpas ~~sadzīves un higiēnas apstākļus.~~

↓ jauns

2. Ja kuģis pirms tam saņēmis atļauju atstāt ostu ar nosacījumu, ka trūkumi tiks novērsti nākamajā ostā, pārbauda tikai to, vai šie trūkumi ir novērsti.

Tomēr inspektors, pieņemot profesionālu lēmumu, var nolemt, ka jāveic plašāka pārbaude, kas ietver papildu darbības.

↓ 95/21/EK (pielāgots)

3. ~~2.~~ Inspektors var pārbaudīt arī visus attiecīgos sertifikātus un dokumentus, kas nav minēti ~~II~~ ~~IV~~ pielikumā, bet kuru atrašanos uz kuģa nosaka konvencijas.

4. ~~3.~~ Gadījumos, kad pēc 1., 2. un 3. ~~2.~~ punktā minētās pārbaudes ir pamatots iemesls uzskatīt, ka kuģa vai tā aprīkojuma, vai apkalpes apstākļi pēc būtības neatbilst kādas konvencijas prasībām, tiek veikta sīkāka pārbaude, tostarp pastiprināta pārbaude attiecībā uz dienesta procedūru ievērošanu uz kuģa.

„Pamatots iemesls” ir tad, ja inspektors ir atklājis liecības, kas, vērtējot profesionāli, dod pamatu veikt sīkāku kuģa, tā aprīkojuma vai apkalpes pārbaudi.

„Pamatotu iemeslu” piemēri minēti ~~III pielikumā~~ V pielikumā un VII pielikuma C daļā.

5. ~~4.~~ Ievēro arī ~~IV~~ VI pielikumā norādītās kuģu kontroles procedūras un nostādnes.

↓ jauns

Tomēr, ja VI pielikuma 4. punktā izklāstītās procedūras un nostādnes atšķiras no spēkā esošo Kopienas tiesību aktu prasībām, dalībvalstis nepieņem nekādus valsts tiesību aktu noteikumus un neparedz administratīvus pasākumus, kuru rezultātā tiktu ieviestas procedūras vai pārbaudes prakse, kura būtu pretrunā ar Kopienas tiesību aktiem. Tās nodrošina, ka to kompetentās iestādes ir pienācīgi informētas par attiecīgajām nostādnēm vai procedūrām, kas jāīsteno atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem, un pārbauda to sekmīgu īstenošanu.

6. Veicot drošības pārbaudes uz kuģa, inspektors ievēro procedūru, kas izklāstīta VII pielikumā.

↓ 2001/106/EK 1. panta 5. punkts
(pielāgots)

~~7.~~ 8. pants

Dažu kuģu obligāta pastiprināta pārbaude

↓ 2001/106/EK 1. panta 5. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

1. Kuģim, kas iekļauts vienā no kategorijām ~~V pielikuma A iedaļā~~ VIII pielikuma B punktā, var paredzēt pastiprinātu pārbaudi 12 mēnešus pēc iepriekšējās

pastiprinātās pārbaudes, kas veikta ☒ dalībvalsts vai ☐ kādas valsts, kura parakstījusi ☒ Parīzes ☒ SM, ostā.

↓ 2001/106/EK 1. panta 5. punkts
(pielāgots)
☒ jauns

2. Ja šādu kuģi izvēlas pārbaudei saskaņā ar ☒ II pielikuma A 2. punktu, ☒ ~~5. panta 2. punkta b) apakšpunktu~~, veic pastiprinātu pārbaudi. Tomēr pārbaudi saskaņā ar ~~6.~~ ☒ 7. ☒ pantu drīkst veikt laikposmā starp divām pastiprinātām pārbaudēm.

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

~~b)~~ Jebkurš kuģis, ☒ kas minēts 1. punktā un ☐ kas neatbilst ~~a) apakšpunktam~~ ☒ 6. pantā paredzētajām paziņošanas prasībām ☐ , ir pakļauts pastiprinātai pārbaudei ☒ noenkurošanās vai ☐ galamērķa ostā.

☒ 3. ☒ ~~4.~~ Dalībvalstis, ievērojot ~~7.a~~ ☒ 9. ☒ pantu, nodrošina to, ka kuģim, uz kuru attiecas ~~3.~~ ☒ 1. ☒ punkts un kura atlasas koeficients ☒ saskaņā ar I pielikumu ☒ ir 7 vai lielāks, veic pastiprinātu pārbaudi pirmajā ostā, kuru tas apmeklē pēc 12 mēnešu laikposma kopš ~~pēdējās~~ ☒ iepriekšējās ☒ pastiprinātās pārbaudes.

↓ 2001/106/EK 1. panta 5. punkts
(pielāgots)

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

☒ 4. ☒ ~~5.~~ Pastiprinātu pārbaudi veic saskaņā ar ~~V pielikuma C iedaļu~~ ☒ procedūru, kas izklāstīta VIII pielikuma C punktā ☒.

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

↓ 2001/106/EK 1. panta 6. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

~~7a.~~ ☒ 9. ☒ pants

Procedūra gadījumos, kad dažus kuģus nevar pārbaudīt

1. Gadījumos, kad ekspluatācijas apstākļu dēļ dalībvalsts nespēj veikt pārbaudi kuģim ar atlases koeficientu, kas lielāks nekā 50, kā minēts ☒ I pielikumā ☒ ~~5. panta 2. punkta a) apakšpunktā~~, vai obligātu pastiprinātu pārbaudi, kā minēts ☒ 8. panta 3. punktā ☒ ~~7. panta 4. punktā~~, dalībvalsts tūlīt paziņo ⇒ nākamās ostas kompetentajai iestādei, ja minētā osta ir dalībvalsts vai valsts, kas parakstījusi Parīzes SM, osta ☒ ~~Sirenas sistēmai~~, ka šāda pārbaude nav notikusi.

2. Par šādiem gadījumiem katrus sešus mēnešus paziņo Komisijai, norādot iemeslus, kādēļ attiecīgie kuģi nav pārbaudīti. ⇒ Papildus dalībvalsts paziņo kopējo pārbaužu skaitu, kas veiktas šajos sešos mēnešos, kā noteikts 8. panta 2. punktā un I pielikuma A 1. punktā. ☒

⇒ Šos paziņojumus iesniedz četru mēnešu laikā pēc tā perioda beigām, uz kuru attiecas dati. ☒

3. ~~Katru~~ ⇒ Jebkuru trīs sekojošu ☒ kalendāro gadu ☒ laikā neveiktās pārbaudes ☒ ~~šādas neveiktās pārbaudes~~ ⇒, kas minētas 1. punktā, ☒ nepārsniedz 5 % no ~~gada vidējā atsevišķo~~ kuģu ☒ skaita ☒, kas atbilst kritērijiem attiecībā uz 1. punktā minētajām pārbaudēm un kas ☒ šajā periodā ☒ piestāj dalībvalsts ostās, ~~skaita, kuru aprēķina, pamatojoties uz trim iepriekšējiem kalendārajiem gadiem, par ko pieejama statistika.~~

↓ 2001/106/EK 1. panta 6. punkts
(pielāgots)

4. Kuģi, kas minēti 1. punktā, ir attiecīgi pakļauti ☒ obligātai ☒ pārbaudei, kā noteikts ☒ I pielikuma A 1. punktā ☒ ~~5. panta 2. punkta a) apakšpunktā~~, vai obligātai pastiprinātai pārbaudei, kā minēts ☒ 8. panta 2. punktā ☒ ~~7. panta 4. punktā~~, nākamajā piestāšanās ostā Kopienā.

5. Līdz 2008. gada 22. jūlijam 5% ciparu, kas minēts 3. punktā, groza, pamatojoties uz Komisijas vērtējumu, ja to uzskata par vajadzīgu, saskaņā ar ~~19.~~ ☒ 24. pant 2. punktā ☒ ~~pantā~~ minēto ~~noteikto~~ procedūru.

↓ 2001/106/EK 1. panta 7. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

~~7b.~~ 10. pants

Iebraukšanas aizlieguma pasākumi attiecībā uz noteiktiem kuģiem

1. Dalībvalsts nodrošina to, ka ⇒ jebkuram ⇐ kuģim, ⇒ kas atbilst IX pielikuma A punktā uzskaitītajiem kritērijiem, ⇐ ~~kas pieder vienai no XI pielikuma A iedaļas kategorijām,~~ aizliedz iebraukšanu savās ostās ⇒ un enkurvietās ⇐, izņemot situācijas, kuras aprakstītas ⇒ 15. panta 6. punktā ⇐ ~~11. panta 6. punktā, ja kuģis~~

~~vai nu~~

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

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

~~vai~~

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

~~ir tieis aizturēts vairāk nekā vienu reizi iepriekšējos 36 mēnešos valsts, kas parakstījusi Parīzes SM, ostā.~~

↓ 2001/106/EK 1. panta 7. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

Iebraukšanas aizliegums stājas spēkā ~~tūlīt pēc tam, kad~~ ⇐, tiklīdz ⇐ ⇒ kuģis atstāj ostu vai enkurvietu ⇐ ~~kuģim ir atļauts atstāt ostu,~~ kurā tas bijis aizturēts ~~attiecīgi otro vai trešo reizi~~ ⇒ un kurā izdots iebraukšanas aizlieguma rīkojums ⇐.

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

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

↓ 2001/106/EK 1. panta 8. punkts
(pielāgots)

8. ~~11.~~ 11. ~~11.~~ pants

Pārbaudes ziņojumi kuģu kapteiņiem

Pabeidzot pārbaudi, sīkāku pārbaudi vai pastiprinātu pārbaudi, inspektors sastāda ziņojumu saskaņā ar ~~11.~~ 11. X pielikumu. Pārbaudes ziņojuma kopiju izsniedz kuģa kapteinim.

↓ jauns

12. pants

Sūdzības

Izskata visas sūdzības, kas saistītas ar apstākļiem uz kuģa.

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

Tās personas identitāti, kas iesniedz sūdzību, neatklāj attiecīgā kuģa kapteinim vai īpašniekam. Inspektors nodrošina konfidencialitāti, iztaujājot apkalpes locekļus.

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

↓ 95/21/EK (pielāgots)

9. ~~13.~~ 13. ~~13.~~ pants

Trūkumu novēršana un aizturēšana

↓ 2001/106/EK 1. panta 9. punkta
a) apakšpunkts (pielāgots)

1. Kompetentā iestāde seko, lai ~~5. panta 2. punktā un 7. pantā minēto~~ pārbaudītu laikā apstiprinājušies vai atklātie trūkumi tiktu novērsti saskaņā ar konvencijām.

↓ 95/21/EK

2. Ja trūkumi acīmredzami apdraud drošību, veselību vai vidi, tad tās ostas valsts kompetentā iestāde, kurā kuģi pārbauda, nodrošina kuģa aizturēšanu vai to operāciju, kuru laikā atklāti

trūkumi, pārtraukšanu. Aizturēšanas pavēli vai operācijas pārtraukšanu atsauc tikai tad, kad apdraudējums novērsts vai kad attiecīgā iestāde paziņojusi, ka kuģis, ievērojot visus vajadzīgos nosacījumus, var atstāt ostu vai atsākt konkrēto operāciju, ar to neapdraudot ne pasažieru un apkalpes veselību, ne citus kuģus, kā arī pārmērīgi neapdraudot jūras vidi.

↓ jauns

3. Neskarot ierobežojumus, kas saistīti ar drošību un kas pieņemti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 725/2004, kompetentās iestādes izsniegtajā aizturēšanas pavēlē var:

- a) iekļaut norādi, ka kuģim jāpaliek noteiktā vietā vai arī jāpārvietojas uz noteiktu enkurvietu vai piestātņi; kā arī
- b) precizēt apstākļus, kuros kuģa kapteinis drīkst pārvietot kuģi no norādītās vietas drošības apsvērumu dēļ, vai arī lai novērstu piesārņojumu.

↓ 2001/106/EK 1. panta 9. punkta
b) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

☒ 4. ~~☒ 3.~~ Pieņemot profesionālu lēmumu par to, vai kuģi jāaiztur, inspektors piemēro ~~☒ XI~~ ☒ XI ~~☒~~ pielikumā noteiktos kritērijus.

Šajā sakarā ☒, ja pārbaudē atklāj, ka kuģim ☒ ~~kuģi aiztur, ja tam~~ nav darbības kārtībā esošas brauciena datu ieraksta aparātūras sistēmas, ja tās izmantošana ir obligāta saskaņā ar ⇒ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK¹², ⇐ ~~XII pielikumu.~~ ☒ kompetentā iestāde nodrošina, ka kuģis tiek aizturēts. ☒

Ja ⇒ trūkumus, kas ir aizturēšanas iemesli, ⇐ ~~šo trūkumu~~ nevar uzreiz novērst aizturēšanas ostā, kompetentā iestāde var ļaut kuģim turpināt ceļu līdz ⇒ remonta rūpnīcai, kas atrodas vistuvāk aizturēšanas ostai un ⇐ ~~tuvākajai piemērotajai ostai,~~ ☒ kur trūkumus var uzreiz novērst ☒ ~~to uzreiz novērst,~~ vai ☒ arī tā var ☒ pieprasīt, lai ⇒ šos trūkumus ⇐ ~~šo trūkumu~~ novērstu vēlākais 30 dienās ⇒, saskaņā ar Parīzes SM iekļautajām nostādnēm ⇐. Šajā nolūkā piemēro ~~☒ 15.~~ ☒ 15. ☒ pantā noteikto procedūru.

↓ 95/21/EK (pielāgots)

☒ 5. ~~☒ 4.~~ Izņēmuma gadījumos, kad kuģa vispārējais stāvoklis acīmredzami neatbilst standartiem, kompetentā iestāde pārbaudi var apturēt, līdz atbildīgās puses veikušas vajadzīgos pasākumus, lai kuģis atbilstu attiecīgām konvenciju prasībām.

¹² OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

↓ 2001/106/EK 1. panta 9. punkta
c) apakšpunkts (pielāgots)

~~6. 5. Ja pēc 5. panta 2. punktā un 7. pantā minētajām pārbaudēm ir secināts, ka nepieciešama aizturēšana, tad~~ 6. Aizturēšanas gadījumā kompetentā iestāde par visiem apstākļiem, kuros atzīts par vajadzīgu iejaukties, tūlīt rakstiski informē ~~tas~~ karoga valsts administrāciju, kuras karogu kuģim ir tiesības lietot (šeit turpmāk „karoga iestāde”), vai, ja tas nav iespējams, konsulu vai, ja viņa nav, tuvāko valsts diplomātisko pārstāvi. Turklāt vajadzības gadījumā par minētajiem apstākļiem saskaņā ar starptautiskām konvencijām ziņo arī attiecīgiem inspektoriem vai atzītajām organizācijām, kas atbild par klases sertifikātu vai sertifikātu izdošanu karoga valsts vārdā.

↓ 95/21/EK (pielāgots)

7. Šīs direktīvas noteikumi neierobežo papildu prasības konvencijās attiecībā uz informēšanas un ziņošanas procedūrām saistībā ar ostas valsts kontroli.

8. Īstenojot ostas valsts kontroli atbilstīgi šai direktīvai, tiek darīts viss, lai neviens kuģis netiku aizturēts vai aizkavēts nepamatoti. Ja kāds kuģis tomēr ticis nepamatoti aizturēts vai aizkavēts, tad īpašniekam vai operatoram ir tiesības uz kompensāciju par ciestiem zaudējumiem vai bojājumiem. Visos gadījumos, kad tiek piesaukta aizturēšanas vai aizkavēšanas nepamatotība, pierādīšanas pienākums ir kuģa īpašniekam vai operatoram.

↕ jauns

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

Ostas iestādes sadarbojas ar kompetento iestādi, ar mērķi atvieglot aizturēto kuģu izvietošanu.

↓ 98/25/EK 1. panta 2. punkts

~~9a. pants~~

~~Procedūras, ko piemēro gadījumos, kad nav ISM sertifikāta~~

1. Ja pārbaude atklāj, ka uz kuģa, kuram Kopienas teritorijā pārbaudes brīdī piemēro ISM kodeksu, nav kopijas atbilstības dokumentam vai drošības vadības sertifikātam, kas izdots saskaņā ar Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautisko kodeksu (ISM kodeksu), tad kompetentā iestāde nodrošina to, ka kuģis tiek aizturēts.

2. Neņemot vērā to, ka nav 1. punktā minēto dokumentu, kompetentā iestāde var atsaukt aizturēšanas pavēli nolūkā novērst ostas pārmērīgu noslogotību, ja pārbaudes laikā nav atklāti

~~nekādi citi trūkumi, kas pamatotu aizturēšanu. Pieņemot tādu lēmumu, kompetentā iestāde par to tūlīt ziņo pārējo dalībvalstu kompetentām iestādēm.~~

~~3. Dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka visiem kuģiem, kuriem atļauts izbraukt no kādas dalībvalsts ostas 2. punktā aprakstītos apstākļos, līdz iebraukt visās Kopienas ostās, izņemot 11. panta 6. punktā minētos apstākļos, līdz kuģa īpašnieks vai operators tās dalībvalsts kompetentai iestādei, kurā izdota aizturēšanas pavēle, apliecina, ka kuģim ir saskaņā ar ISM kodeksu izdotie attiecīgie sertifikāti. Gadījumos, kad ir atklāti 9. panta 2. punktā minētie trūkumi, un tos nav iespējams novērst aizturēšanas ostā, piemēro arī 11. panta attiecīgos noteikumus.~~

↓ 95/21/EK (pielāgots)

~~10.~~ 14. pants

Apstrīdēšanas tiesības

↓ 2001/106/EK 1. panta
10. punkts

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

↓ 95/21/EK

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

3. Kompetentā iestāde pienācīgi informē tā kuģa kapteini, uz ko attiecas 1. punkts, par tiesībām apstrīdēt lēmumu.

↓ jauns

4. Ja apstrīdēšanas rezultātā vai kuģa īpašnieka vai operatora, vai viņu pārstāvja iesniegtas prasības rezultātā aizturēšana vai iebraukšanas aizliegums tiek atcelts vai grozīts:

- a) dalībvalsts nodrošina, ka pārbaūžu datubāzē nekavējoties tiek izdarīti attiecīgi grozījumi,
- b) dalībvalsts, kurā kuģis aizturēts vai tam izdots iebraukšanas aizlieguma rīkojums, 24 stundu laikā pēc šā lēmuma pieņemšanas, ka informācija, kas publicēta saskaņā ar 19. pantu tiek labota.

↓ 95/21/EK (pielāgots)
⇒ jauns

~~11.~~ $\boxed{\times}$ 15. $\boxed{\times}$ pants

Uzraudzība pēc pārbaudēm un aizturēšanas

1. Ja ~~9.~~ 13. ~~13.~~ pantā 2. punktā minētos trūkumus nav iespējams novērst pārbaudes ostā, tad attiecīgās dalībvalsts kompetentā iestāde var ļaut kuģim pārbraukt uz ~~⇒ aizturēšanas ostā~~ tuvāko pieejamo remonta rūpnīcu, kurā var veikt turpmāku rīcību un kuru ~~⇒ tuvāko piemēroto un pieejamo remonta rūpnīcu, ko~~ izvēlas kuģa kapteinis un iesaistītās iestādes, ar nosacījumu, ka tiek ievēroti noteikumi, kādus paredzējusi karoga valsts kompetentā iestāde un kādiem piekritusi konkrētā dalībvalsts. Tādi noteikumi nodrošina to, ka kuģa tālāka kuģošana neapdraud ne pasažieru vai apkalpes drošību un veselību, ne citus kuģus, kā arī pārmērīgi neapdraud jūras vidi.

↓ jauns

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

↓ 95/21/EK (pielāgots)

☒ 3. ☒ ~~2.~~ Šā panta 1. punktā minētos gadījumos tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kuras ostā notikusi pārbaude, par visiem ceļošanas apstākļiem ziņo gan tās valsts kompetentai iestādei, kurā atrodas remonta rūpnīca, gan ☒ 13. panta 6. punktā ☒ ~~9. panta 5. punktā~~ minētām pusēm, un vajadzības gadījumā arī citām iestādēm.

~~3. Šā panta 2. punktā minētās puses informē saskaņā ar Parīzes SM 2. pielikumu.~~

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

4. Dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ☒ jebkurā Kopienas ostā iebraukšana tiek liegta ☒ 1. punktā minētiem kuģiem, kas dodas jūrā:

☒ a) ☒ ~~b)~~ neievērojot nosacījumus, ko paredz tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atrodas pārbaudes osta; vai

☒ b) ~~☐ ii)~~ atsakoties ievērot attiecīgās konvenciju prasības un nepiestājot norādītajā remonta rūpnīcā.

~~tiem lietām, ko izmanto kā iekārtas Kopienas ostā,~~ ☒ Šāds aizliegums paliek spēkā, ☒ kamēr
kuģa īpašnieks vai operators tās dalībvalsts kompetentai iestādei, kurā tikuši atklāti trūkumi,

nav sniedzis pietiekamas liecības ~~☒~~ , kas uzskatāmi parāda ~~☒~~ ~~par~~ kuģa pilnīgu atbilstību attiecīgām konvenciju prasībām.

5. Apstākļos, kas minēti 4. punkta ~~☒~~ a) ~~☒~~ ~~⇒~~ apakšpunktā, tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā tikuši atklāti kuģa trūkumi, tūlīt brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes.

Apstākļos, kas minēti 4. punkta ~~☒~~ b) ~~☒~~ ~~⇒~~ apakšpunktā, tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atrodas remonta rūpnīca, tūlīt brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes.

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

6. ~~Neatkarīgi~~ ~~☒~~ Atkāpjoties ~~☒~~ no 4. punkta, kādas konkrētas ostas valsts iestāde var kuģim ļaut iebraukt noteiktā ostā nepārvaramas varas (*force majeure*) apstākļos, sevišķi svarīgu drošības apsvērumu dēļ, vai lai novērstu vai mazinātu piesārņojuma draudus, vai labotu trūkumus, ar nosacījumu, ka atbilstoši šīs dalībvalsts kompetentās iestādes ieskatiem kuģa īpašnieks, operators vai kapteinis ir veicis piemērotus pasākumus drošai kuģa ienākšanai ostā.

↓ 95/21/EK (pielāgots)
⇒ jauns

~~12.~~ ~~☒~~ 16. ~~☒~~ pants

Inspektoru kvalifikācija

1. Pārbaudes veic tikai tādi inspektori, kas atbilst ~~☒~~ XII ~~☒~~ ~~VII~~ pielikumā minētajiem kvalifikācijas kritērijiem ⇒ un kam kompetentā iestāde atļāvusi veikt ostas valsts kontroli ⇐.

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

3. ⇒ Kompetentajai iestādei, ⇐ inspektoriem, kas veic ostas valsts kontroli, un personām, kas palīdz inspektoriem, nedrīkst būt komerciāla interese ne par pārbaudes ostu, ne inspicējamiem kuģiem, un inspektori nedrīkst būt nodarbināti vai strādāt tādu nevalstisku organizāciju vārdā, kuras izdod normatīvos un klasifikācijas sertifikātus vai kuras veic šādu sertifikātu izdošanai vajadzīgos apsekojumus.

4. Inspektoriem vienmēr jābūt gataviem uzrādīt personas apliecību, ko kompetentā iestāde izdevusi atbilstīgi ⇒ Komisijas Direktīvai 96/40/EK¹³ ⇐ ~~valsts tiesību aktiem un kas norāda to, ka inspektors ir pilnvarots veikt pārbaudes.~~

↓ 95/21/EK

~~Minētās personas apliecības kopēju modeli ievieš atbilstīgi 19. panta procedūrai.~~

¹³ OV L 196, 7.8.1996., 8. lpp.

↓ jauns

5. Dalībvalstis nodrošina, ka inspektoru kompetence un XII pielikumā minētas zināšanas tiek pārbaudītas, pirms viņiem atļauj veikt pārbaudes un pēc tam — ik pēc pieciem gadiem.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka inspektoriem tiek sagatavoti atbilstošās mācībās, ņemot vērā pārmaiņas ostas valsts kontroles režīmā, kā tas noteikts šajā direktīvā un konvenciju grozījumos.

7. Sadarbībā ar dalībvalstīm Komisija izstrādā un uzlabo saskaņotu Kopienas sistēmu inspektoru kvalifikācijai un mācībām.

↓ 95/21/EK (pielāgots)
⇒ jauns

~~13.~~ 17. pants

Ziņojumi no ločiem un ostu iestādēm

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

2. Ja, pildot parastos pienākumus, ostas iestādes atklāj, ka kādam no kuģiem to pārziņā esošā ostā ir ~~defekti~~ ~~trūkumi~~, kas kuģošanu varētu padarīt nedrošu vai nesamērīgi apdraudēt jūras vidi, tad minētā iestāde tūlīt par to informē attiecīgās ostas valsts kompetento iestādi.

↓ jauns

3. Dalībvalstis pieprasa, lai loči un ostas iestādes lieto XIII pielikumā sniegto ziņojuma paraugu vai līdzvērtīga ziņojuma paraugu, kad vien iespējams — elektroniskā formātā.

Dalībvalstis nodrošina, ka tiek veikta atbilstoša turpmāka rīcība saistībā ar defektiem, par kuriem ziņojuši loči un ostas iestādes.

Dalībvalstis katru gadu iesniedz Komisijai ziņojumu par 1. un 2. punkta īstenošanu, tostarp sīku informāciju par turpmāko rīcību saistībā ar defektiem, par kuriem ziņojuši loči un ostas iestādes.

↓ 95/21/EK (pielāgots)
⇒ jauns

18 ~~14~~. Pants

Sadarbība

1. Katra dalībvalsts ⇒ nodrošina, ka tās ostas iestādes un citas saistītās iestādes vai struktūras sniedz ostas valsts kontroles kompetentajai iestādei šādu to rīcībā esošu informāciju: ⇐ ~~gādā par sadarbību starp tās kompetento iestādi, tās ostas iestādēm un citām saistītām iestādēm vai komerciālām organizācijām, lai nodrošinātu to, ka kompetentā iestāde var gūt visu vajadzīgo informāciju par tās ostās ienākošiem kuģiem.~~

⇒ – informāciju, kas sniegta atbilstīgi III pielikumam; ⇐

⇒ – informāciju par kuģiem, kas nav izpildījuši paziņošanas prasības saskaņā ar šo direktīvu un ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/59/EK¹⁴ un Direktīvu 2002/59/EK¹⁵, kā arī attiecīgā gadījumā ar Regulu (EK) Nr. 725/2004; ⇐

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

⇒ – informāciju par kuģiem, kam aizliegts iebraukt ostā vai kas izraidīti no ostas drošības apsvērumu dēļ. ⇐

↓ 2001/106/EK 1. panta
11. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

2. Dalībvalstis uztur spēkā noteikumus, kas nodrošina informācijas apmaiņu un sadarbību starp to kompetento iestādi un visu citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm, un uztur darba sakarus starp to kompetento iestādi, Komisiju un ☒ pārbaužu datubāzi. ☒ ~~Sirenae informācijas sistēmu, kas izveidota Senmalo (Francija).~~

⇒ Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pārbaužu datubāzes atjaunināšanu atbilstīgi prasībām, kas izriet no šīs direktīvas. ⇐

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

¹⁴ OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.

¹⁵ OV L 208, 5.2.2002., 10. lpp.

↓ 95/21/EK (pielāgots)
⇒ jauns

3. ⇒ Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka informācija, kas saistīta ar pārbaudēm, nekavējoties tiek ievadīta pārbaudžu datubāzē. ⇐

Informācija, kas minēta ☒ šajā ☒ 2. punktā, ir tā, kas norādīta ⇒ X un XIV ⇐ pielikumā, ⇒ kā arī visa informācija, kas vajadzīga kuģa atlasīšanai saskaņā ar šīs direktīvas 5. panta 4. punktu. ⇐

↓ 1999/97/EK 1. panta 2. punkts
(pielāgots)

~~15.~~ ☒ 19. ☒ pants

Informācijas ☒ publicēšana ☒ ~~publicēšana~~

↓ 1999/97/EK 1. panta 2. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

1. Katras dalībvalsts kompetentā iestāde veic pasākumus, lai nodrošinātu ⇒ ar pārbaudēm, aizturēšanām un iebraukšanas aizliegumiem saistītās informācijas publicēšanu saskaņā ar XIV pielikumu ⇐ ~~to, ka VIII pielikuma I daļā uzskaitītā informācija par kuģiem, kas pagājušā mēneša laikā aizturēti attiecīgās dalībvalsts ostās vai kuriem tajās liegta iebraukšana, tiek publicēta vismaz reizi mēnesī.~~

↓ 2001/106/EK 1. panta
12. punkts

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

↓ 1999/97/EK 1. panta 2. punkts

~~3. Lai ieviestu 2. punktā minētos piemērotos tehniskos līdzekļus, dalībvalstis sadarbojas ar Komisiju.~~

~~4. Lai īstenotu iepriekšminētās prasības, vajadzības gadījumā izdara grozījumus Sirenae informācijas sistēmā.~~

↓ 2001/106/EK 1. panta
13. punkts (pielāgots)

☒ 2. ~~☒ 5.~~ Šā panta noteikumi neietekmē valstu tiesību aktus par atbildību.

↓ jauns

20. pants

Kuģa operatoru un uzņēmumu darbības melnais saraksts

Komisija katru gadu saskaņā ar XV pielikumā paredzētajām procedūrām un kritērijiem izveido un publicē melno sarakstu, kas atspoguļo kuģu operatoru un uzņēmumu darbību.

↓ 95/21/EK (pielāgots)

~~16.~~ ☒ 21. ~~☒~~ pants

Izmaksu atlīdzināšana

1. Ja ☒ 7. un 8. ~~☒ 6. un 7.~~ pantā minēto pārbaužu laikā apstiprinājušies vai atklāti kādi trūkumi, ar ko tiek pārkāptas kādas konvencijas prasības, un kas pamato kuģa aizturēšanu, tad visas ar pārbaudēm saistītās izmaksas jebkurā kārtējā pārskata periodā sedz kuģa īpašnieks, operators vai tā pārstāvis ostas valstī.

2. Visas izmaksas, kas saistītas ar pārbaudēm, ko veic kādas dalībvalsts kompetentā iestāde atbilstīgi ☒ 15. panta 4. punktam un 10. pantam ~~☒ 11. panta 4. punktam~~, jāsedz kuģa īpašniekam vai operatoram.

↓ 2001/106/EK 1. panta
14. punkts (pielāgots)

☒ 3. ~~☒ 2a.~~ Ja kuģi aiztur ~~trūkumu dēļ vai tādēļ, ka tam nav derīgu sertifikātu, kā noteikts 9. pantā un VI pielikumā~~, visas izmaksas saistībā ar aizturēšanu ostā sedz kuģa īpašnieks vai operators.

↓ 95/21/EK (pielāgots)

☒ 4. ~~☒ 3.~~ Aizturējumu atceļ tikai pēc tam, kad pilnībā veikts maksājums vai sniegts pietiekams nodrošinājums izmaksu atlīdzināšanai.

↓ 2001/106/EK 1. panta
15. punkts (pielāgots)

~~17.~~ ~~18.~~ 22. ~~23.~~ pants

Dati, kas jāsniedz, lai uzraudzītu direktīvas īstenošanu

↓ 2001/106/EK 1. panta
15. punkts (pielāgots)

Dalībvalstis sniedz Komisijai informāciju, kas uzskaitīta ~~18.~~ XVI ~~19.~~ pielikumā, ar starplaikiem, kuri norādīti minētajā pielikumā.

↓ jauns

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka Komisijai ir pilnīga un neierobežota piekļuve visiem datiem, ko pārvalda ar 18. panta 2. punktā minētās pārbaužu datubāzes palīdzību.

23. pants

Dalībvalstu atbilstības un darbības uzraudzība

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

↓ 2001/106/EK 1. panta
15. punkts (pielāgots)

~~18.~~ ~~19.~~ 24. ~~25.~~ pants

Regulatīvā komiteja

↓ 2002/84/EK 4. panta 2. punkts
(pielāgots)

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar 3. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes ~~2002. gada 5. novembra~~

Regulā (EK) Nr. 2099/2002, ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS)¹⁶.

↓ 2001/106/EK 1. panta
15. punkts

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

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

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

↓ 95/21/EK (pielāgots)

~~19.~~ ☒ 25. ☒ pants

Direktīvas Grozīšanas procedūra

↓ 2001/106/EK 1. panta
16. punkts (pielāgots)

Šo direktīvu var, nepaplašinot tās darbības jomu, grozīt saskaņā ar ☒ 24. panta 2. punktā ☒ ~~18. panta 2. punktā~~ ☒ minēto ☒ noteikto procedūru, lai:

↓ 2001/106/EK 1. panta
16. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

a) pielāgotu ~~5. pantā minētos pienākumus, izņemot 25% ciparu, kas minēts tā 1. punktā,~~ ⇒ pienākumus, kas minēti no 5. līdz 17. pantam un no 19. līdz 22. pantam, ⇐ un pielikumos, uz kuriem attiecas šie panti, pamatojoties uz pieredzi, kas gūta, īstenojot šo direktīvu, un ņemot vērā ☒ Parīzes ☒ SM virzību;

↓ 95/21/EK (pielāgots)
⇒ jauns

b) pielāgotu pielikumos nolūkā ņemt vērā spēkā stājušos grozījumus ⇒ Kopienas tiesību aktos par drošību jūrā un jūras satiksmes drošību, ⇐ attiecīgu starptautisko organizāciju konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās, kā arī ☒ Parīzes ☒ SM;

¹⁶ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

↓ 2002/84/EK 4. panta 3. punkta
a) apakšpunkts (pielāgots)
⇒ jauns

c) ⇒ izdarītu grozījumus definīcijās un direktīvas 2. pantā atjauninātu ⇐ ~~direktīvas 2. panta 1. punktā atjaunina~~ to starptautisko konvenciju sarakstu, kas attiecas uz šo direktīvu.

↓ 2002/84/EK 4. panta 3. punkta
b) apakšpunkts

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

↓ jauns

26. pants

Jaunā pārbaūžu režīma integrēšana Kopienas tiesību aktos

Saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto procedūru var pieņemt papildu pasākumus, lai:

- noteiktu vērtības, kas piešķirtas katram riska rādītājam; karoga valsts darbībai, elementiem, kas saistīti ar klasificēšanas sabiedrībām, un uzņēmuma darbībai jāpiešķir augstākas vērtības nekā citiem kritērijiem;
- noteiktu riska rādītāju kombināciju, kas atbilst katrai kuģa riska profila pakāpei;
- izstrādātu kritērijus un procedūras, kas saistītas ar pārbaūžu veidu un darbības jomu;
- izstrādātu principus un prasības attiecībā uz dalībvalstu pārbaūžu saistībām.

Komisija katru gadu pārbauda kuģa riska rādītāju ieviešanu un vajadzības gadījumā izsaka priekšlikumu saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto procedūru, lai pielāgotu rādītājus uzkrātajai pieredzei vai izvirzītajiem politikas mērķiem.

↓ 2001/106/EK 1. panta 17. punkts (pielāgots)
--

~~19.~~ 27. pants

☒ Sankcijas ☒ ~~Sankcijas~~

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

↓ 2001/106/EK 3. pants (pielāgots) ⇒ jauns
--

28. pants

☒ Pārskatīšana ☒

Komisija pārskata šīs direktīvas īstenošanu ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc direktīvas transponēšanas termiņa beigām ~~2006. gada 22. jūlijā~~. Pārskatīšanas gaitā *inter alia* pārbauda ostas valsts kontroles inspektoru skaitu katrā dalībvalstī un veikto pārbauci, tostarp obligāto pastiprināto pārbauci, skaitu.

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

↓

29. pants

Īstenošana un paziņošana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu [...] pantu un [...] pielikuma [...] punktu [panti, vai to daļas un pielikumu punkti, kuri ir grozīti pēc būtības salīdzinājumā ar iepriekšējo direktīvu] ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc dienas, kas noteikta 31. pantā. Tās tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus, kā arī minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

2. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Tās arī iekļauj teikumu, ka atsaucē uz direktīvām (-u), kuras (-u) atceļ ar šo direktīvu, esošajos normatīvajos un administratīvajos noteikumos uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce un kā jāformulē šāds teikums.

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

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

30. pants

Atcelšana

Direktīva 95/21/EEK, kas grozīta ar XVII pielikuma A daļā minētajām direktīvām, tiek atcelta, sākot ar [diena, kad stājas spēkā pārstrādātā direktīva], neierobežojot dalībvalstu saistības attiecībā uz termiņiem XVII pielikuma B daļā minēto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās jālasa saskaņā ar XVIII pielikumā iekļauto atbilstības tabulu.

31. pants

Spēkā stāšanās

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

[...] pantu(-us) un [...] pielikumu [...] punktus [panti un to daļas un pielikumu punkti, kas netiek grozīti salīdzinājumā ar iepriekšējo direktīvu] piemēro no [dienas, kad stājas spēkā pārstrādātā direktīva].

32. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, [...]

Eiropas Parlamenta vārdā
Priekšsēdētājs
[...]

Padomes vārdā
Priekšsēdētājs
[...]

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un
pielikuma 1. punkts (pielāgots)

I PIELIKUMS

⊗ KUĢU ATLASE PĀRBAUDEI ⊗ ~~KUĢU, KAS INSPICĒJAMI PIRMKĀRT~~

(kā minēts 5. panta 4. 2. punktā)

↓ jauns

A. PĀRBAUDES SAISTĪBAS

1. Kompetentā iestāde nodrošina, ka ostā vai enkurvietā pārbauda katru kuģi, kurš nav atlasīts pastiprinātai pārbaudei un kura atlasē koeficients pārbaudē datubāzē ir lielāks par 50, ja pagājis vismaz viens mēnesis kopš pēdējās pārbaudes, ko veikusi dalībvalsts vai valsts, kas parakstījusi Parīzes SM.

2. Atlasot pārbaudei citus kuģus, kompetentās iestādes nosaka šādu prioritāro secību:

- a) pirmie kuģi, kurus atlasa pārbaudei, ir tie, kas uzskaitīti šā pielikuma B.I punktā neatkarīgi no to atlasē koeficienta,
- b) kuģus, kas minēti B.II daļā, atlasa dilstošā secībā, atkarībā no prioritārās secības, kura izriet no to atlasē koeficienta atbilstīgi pārbaudē datubāzē, ja pagājis vismaz viens mēnesis, kopš pēdējās pārbaudes, kas veikta ostā vai enkurvietā, kura atrodas Eiropas Savienības dalībvalstī vai Parīzes SM teritorijā.

3. Dalībvalstis atturas pārbaudīt kuģus, kuri pēdējos sešos mēnešos jau pārbaudīti kādā Eiropas Savienības dalībvalstī vai Parīzes SM teritorijā, ja:

- a) kuģis nav atlasīts pastiprinātai pārbaudei un tā atlasē koeficients ir zemāks par 7,
- b) kuģim nav absolūta prioritāte saskaņā ar B.I daļu,
- c) pēc iepriekšējās pārbaudes nav saņemti ziņojumi par trūkumiem,
- d) pārbaudes veikšanai nav pamatota iemesla,
- e) uz kuģi neattiecas 2. punkta a) apakšpunkts.

4. Ro-ro prāmja vai ātrgaitas pasažieru kuģa apsekojums, ko saskaņā ar Direktīvas 1999/35/EK¹ 6. un 8. pantu veikusi uzņemšanas valsts, tiek attiecīgi uzskatīts par sīkāku vai pastiprinātu pārbaudi un attiecīgi reģistrēts pārbaudē datubāzē. Ja tiek atklāti trūkumi, kas acīmredzami ir bīstami drošībai, veselībai vai videi, kuģi aiztur saskaņā ar 13. pantu.

¹ OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.

B. KUĢI, KAM PAREDZAMA PRIORITĀRA PĀRBAUDE

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un
pielikuma 1. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

☒ B. ☒ I. ĪPAŠI SVARĪGI FAKTORI

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

1. Kuģi, par kuriem loči vai ostas iestādes ☒ atbilstīgi šīs direktīvas 17. pantam ☒ ziņojušas, ka tiem ir ☒ defekti ☒ trūkumi, kas varētu padarīt to navigāciju nedrošu ~~(atbilstīgi Direktīvai 93/75/EEK² un šīs direktīvas 13. pantam)~~ ☒ vai apdraudēt jūras vidi, ☒.
2. Kuģi, kuri ⇒ nav izpildījuši attiecīgās paziņošanas prasības, ⇐ ~~neatbilst Direktīvā 93/75/EEK paredzētām prasībām~~ ⇒ kas minētas šīs direktīvas 6. pantā, Direktīvā 2000/59/EK, Direktīvā 2002/59/EK un attiecīgā gadījumā Regulā (EK) 725/2004. ⇐
3. Kuģi, par kuriem kāda cita dalībvalsts sniegusi ziņojumu vai paziņojumu.

↓ jauns

4. Kuģus, par kuriem kāda dalībvalsts ziņojusi, ka tie neatbilst ieteikumam par navigāciju, iebraucot Baltijas jūrā, kas sniegts SJO Rezolūcijas MSC.138(76) pielikumos.

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un
pielikuma 1. punkts (pielāgots)
→₁ 1999/97/EK 1. panta 3. punkts
un pielikuma 1. punkta
a) apakšpunkts
⇒ jauns

- ~~5.~~ 4. Kuģi, par kuriem saņemti ziņojumi vai sūdzības no kuģa kapteiņa, kāda apkalpes locekļa vai jebkuras citas personas vai organizācijas, kurai ir leģitīmas intereses attiecībā uz kuģa drošu ekspluatāciju, dzīves un darba apstākļiem uz kuģa vai piesārņojuma novēršanu, ja vien attiecīgā dalībvalsts šādu paziņojumu vai sūdzību neuzskata par acīmredzami nepamatotu; ~~tās personas identitāti, kas iesniedz paziņojumu vai sūdzību, nedrīkst atklāt attiecīgā kuģa kapteinim vai īpašniekam.~~

² OV L 247, 5.10.1993., 19. lpp.

6. 5. Kuģi, kuri

- a) ceļā uz ostu cietuši sadursmē, uzskrējuši uz sēkļa vai strandējuši;
- b) tiek apsūdzēti par to, ka pārkāpuši noteikumus attiecībā uz kaitīgo vielu vai notekūdeņu noplūdi;
- c) izdarījuši nekontrolētus vai bīstamus manevrus, kuru laikā nav ievēroti SJO pieņemtie kuģu satiksmes noteikumi vai drošas kuģošanas prakse un kārtība; vai
- d) izdarījuši kādas citas darbības, kas apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi.

7. 6. Kuģi, kuri ~~iepriekšējos sešos mēnešos~~ ⇒ kopš pēdējās pārbaudes Eiropas Savienībā vai Parīzes SM teritorijā ⇐ drošības apsvērumu dēļ tikuši uz laiku atskaitīti no savas klases →₁ vai izslēgti no tās ←.

↓ jauns

8. Kuģus, kuriem sertifikātus izsniegusi kādreizējā atzītā organizācija, kuras atzīšana atcelta saskaņā ar 9. pantu Direktīvā XX/XX 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.

↓ 2001/106/EK, 1. panta
19. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

☒ B. ☒ II. VISPĀRĒJAIS ATLASĒS KOEFICIENTS

⇒ Kompetentā iestāde atlasa turpmāk norādītos kuģus dilstošā secībā atkarībā no prioritārās secības, kura izriet no to atlasē koeficienta atbilstīgi pārbaudīto datubāzei. ⇐ ~~Šādi kuģi tiek pārbaudīti pirmkārt.~~

1. Kuģi, kas kādas dalībvalsts ostā iebrauc pirmo reizi, vai kas tajā nav iebraukuši pēdējos 12 vai vairāk mēnešos. Piemērojot šos kritērijus, dalībvalstis ņem vērā arī tās pārbaudes, ko veikušas Parīzes SM dalībvalstis. Ja šim nolūkam vajadzīgie dati nav pieejami, tad dalībvalstis izmanto ~~Sirenae~~ ☒ pārbaudīto datubāzes ☒ datus un pārbauda tos kuģus, kuri ☒ nav reģistrēti pārbaudīto datubāzē. ☒ ~~nav reģistrēti Sirenae datubāzē, kopš tās izveides 1993. gada 1. janvārī.~~
2. Kuģi, kurus pēdējos sešos mēnešos nav pārbaudījuši neviena dalībvalsts.
3. Kuģi, kuru normatīvos sertifikātus par kuģa konstrukciju un aprīkojumu, kas izdoti saskaņā ar konvencijām, un kuru klasifikācijas sertifikātus izdevušas organizācijas, kas nav atzītas atbilstīgi Padomes Direktīvai 94/57/EK.

4. Kuģi, kuri kuģo ar tādas valsts karogu ☒ , kuras kuģu aizturēšanas īpatsvars, kas aprēķināts, pamatojoties uz pēdējos trīs kalendārajos gados pārbaudīto datubāzē reģistrētajām pārbaudēm, iekļauts ☒ ~~kas iekļauta~~ melnajā sarakstā, kurš ☒ paredzēts ☒ ~~publicēts~~ Parīzes SM gada ziņojumā.
5. Kuģi, kuriem ļauts izbraukt no kādas dalībvalsts ostas ⇒ vai enkurvietas ⇐ ar konkrētiem nosacījumiem, piemēram:
 - a) trūkumi jānovērš pirms izbraukšanas;
 - b) trūkumi jānovērš nākamajā piestāšanās ostā;
 - c) trūkumi jānovērš 14 dienu laikā;
 - d) trūkumi, kuru novēršanai paredz citus nosacījumus.

Ja uz kuģa veikti korektīvi pasākumi un visi trūkumi ir novērsti, tad to ņem vērā.
6. Kuģi, kuriem reģistrēti trūkumi kādas iepriekšējas pārbaudes gaitā, atkarībā no trūkumu skaita.
7. Kuģi, kas tikuši aizturēti iepriekšējā ostā ⇒ vai enkurvietā ⇐.
8. Kuģi, kas izmanto tādas valsts karogu, kura nav ratificējusi visas attiecīgās starptautiskās konvencijas, kas minētas šīs direktīvas 2. pantā.
9. Kuģi, kam klases sertifikātu ⇒ izdevušas klasificēšanas sabiedrības, kuru darbības līmenis raksturots kā „zems” vai „ļoti zems” Parīzes SM publicētajā tabulā „Kuģu aizturēšanas īpatsvars pa klasificēšanas sabiedrībām trīs gadu laikā” ⇐ ~~izdevusi klasificēšanas sabiedrība, kuru trūkumu koeficients pārsniedz vidējo koeficientu.~~

↓ 2001/106/EK 1. panta
19. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

10. Kuģi, kas pieder kategorijām, kuras minētas ☒ VIII pielikuma B daļā ☒ ~~V pielikuma A daļā.~~
11. Kuģi, kas vecāki par 13 gadiem.

~~Lemjot par secību, kādā pārbaudīt iepriekš uzskaitītos kuģus, kompetentā iestāde ņem vērā vispārējo atlases koeficientu, ko norāda Sirena informācijas sistēma, saskaņā ar Parīzes SM I pielikuma 1. iedaļu. Vispārējais atlases koeficients nedrīkst būt mazāks par summu, ko veido vērtības, kādas noteiktas attiecībā uz 3., 4., 8., 9., 10., un 11. pozīciju.~~

~~Tomēr ☒ 8. panta 3. punkta ☒ 7. 4. panta nolūkā vispārējam atlases koeficientam ņem vērā 10. pozīciju.~~

⇒ Šīs daļas 4. un 9. pozīcijas nolūkā Parīzes SM noteiktie saraksti stājas spēkā 1. jūlijā katru gadu, kas seko kalendārajam gadam, uz kura rezultātiem pamatojas statistika. ⇐

II PIELIKUMS

Kopienas ostas valsts kontroles režīma galvenie elementi (kā minēts 5. panta 2. punktā)

Kopienas ostas valsts kontroles režīmā iekļauj šādus elementus.

I. KUĢA RISKA PROFILS

Kuģa riska profilu nosaka, vadoties pēc šādu rādītāju kombinācijas.

a) Kuģa tips

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

b) Kuģa vecums

Vecākus kuģus uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.

c) Karoga valsts darbība

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

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

iii) Kuģus, kas peld ar tādas valsts karogu, kam veikta neatkarīga revīzija saskaņā ar SJO obligāto instrumentu ieviešanas kodeksu un kas pierādījusi atbilstību attiecīgajiem instrumentiem, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

d) Atzītas organizācijas

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

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

iii) Kuģus, kam sertifikātus izsniegušas organizācijas, kuras atzītas atbilstīgi Padomes Direktīvas 94/57/EK noteikumiem, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

e) Uzņēmuma darbība

- i) Tādu uzņēmumu kuģus, kuru darbības līmenis ir zems vai ļoti zems, vadoties pēc to kuģu trūkumu un aizturēšanas īpatsvara Eiropas Savienībā un Parīzes SM teritorijā, uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.
- ii) Tādu uzņēmumu kuģus, kuru darbības līmenis ir augsts, vadoties pēc to kuģu trūkumu un aizturēšanas īpatsvara Eiropas Savienībā un Parīzes SM teritorijā, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

f) Pārbaužu vēsture Eiropas Savienībā un Parīzes SM teritorijā

- i) Kuģus, kas aizturēti vairāk nekā vienreiz, uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.
- ii) Kuģus, kas iepriekšējo 36 mēnešu laikā nav aizturēti un kam konstatēti tikai nedaudzi trūkumi, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

Pirmajā apakšpunktā minētos riska rādītājus kombinē, lai noteiktu šādus kuģa riska profilus:

- liels risks;
- standarta risks;
- mazs risks.

Nosakot riska profilus, lielāka uzmanība jāpievērš karoga valsts darbības, atzītu organizāciju un uzņēmumu darbības rādītājiem.

II. KUĢU PĀRBAUDE

Kuģiem, kas iebrauc Kopienas ostās, regulāri veic periodiskas pārbaudes un, ja rodas negaidīti apstākļi, — papildu pārbaudes.

1. Periodiskas pārbaudes

Starplaiku starp periodiskajām pārbaudēm nosaka atkarībā no kuģa riska profila. Starplaiks starp liela riska kuģu periodiskajām pārbaudēm nedrīkst pārsniegt sešus mēnešus. Starplaiks starp cita riska profila kuģu periodiskajām pārbaudēm jāpalielina, riskam attiecīgi samazinoties.

Dalībvalstis veic periodisku pārbaudi:

- jebkuram liela riska profila kuģim, kam pēdējo sešu mēnešu laikā Eiropas Savienības ostā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta pārbaude. Liela riska kuģi var tikt pakļauti pārbaudei, sākot no piektā mēneša kopš pēdējās pārbaudes.
- Jebkuram standarta riska profila kuģim, kam pēdējo 12 mēnešu laikā Eiropas Savienības ostā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta pārbaude. Standarta riska kuģi var tikt pakļauti pārbaudei, sākot no desmitā mēneša kopš pēdējās pārbaudes.

- Jebkuram maza riska profila kuģim, kam pēdējo 36 mēnešu laikā Eiropas Savienības ostā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta pārbaude. Maza riska kuģi var tikt pakļauti pārbaudei, sākot no divdesmit ceturta mēneša kopš pēdējās pārbaudes.

2. Papildu pārbaudes

Kuģi, uz kuriem attiecas šādi neparedzēti apstākļi, ir pakļauti pārbaudei, neatkarīgi no laika, kas pagājis kopš pēdējās periodiskās pārbaudes.

- Kuģi, kas drošības apsvērumu dēļ uz laiku atskaitīti no savas klases vai izslēgti no tās kopš pēdējās pārbaudes Eiropas Savienībā vai Parīzes SM teritorijā.
- Kuģi, kam sertifikātus izsniegusi kādreizējā atzītā organizācija, kuras atzīšana atsaukta kopš pēdējās pārbaudes Eiropas Savienībā vai Parīzes SM teritorijā.
- Kuģi, par kuriem kāda cita dalībvalsts sniegusi ziņojumu vai paziņojumu.
- Kuģi, kuri nav atrodami pārbažu datubāzē.
- Kuģi, kuri
 - ceļā uz ostu bijuši iesaistīti sadursmē, uzskrējuši uz sēkļa vai strandējuši;
 - tiek apsūdzēti par to, ka pārkāpuši noteikumus attiecībā uz atbrīvošanos no kaitīgām vielām vai notekūdeņiem, vai
 - izdarījuši nekontrolētus vai nedrošus manevrus, kuru laikā nav ievēroti SJO pieņemtie kuģu satiksmes noteikumi vai drošas kuģošanas prakse un procedūras;
 - izdarījuši kādas citas darbības, kas apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi, vai
 - nav izpildījuši SJO pieņemtos navigācijas ieteikumus.
- Kuģi, par kuriem loči vai ostas iestādes atbilstīgi šīs direktīvas 17. pantam ziņojušas, ka tiem ir defekti, kas varētu navigāciju padarīt nedrošu vai apdraudēt jūras vidi.
- Kuģi, kuri nav izpildījuši attiecīgās paziņošanas prasības, kas minētas šīs direktīvas 6. pantā, Direktīvā 2000/59/EK, Direktīvā 2002/59/EK un vajadzības gadījumā Regulā (EK) Nr. 725/2004.
- Kuģi, par kuriem saņemti ziņojumi vai sūdzības no kuģa kapteiņa, kāda apkalpes locekļa vai jebkuras citas personas vai organizācijas, kurai ir likumīgas intereses attiecībā uz kuģa drošu ekspluatāciju, dzīves un darba apstākļiem uz kuģa vai piesārņojuma novēršanu, ja vien attiecīgā dalībvalsts šādu paziņojumu vai sūdzību neuzskata par acīmredzami nepamatotu.
- Kuģi, kuri iepriekšējo reizi aizturēti vairāk nekā pirms trim mēnešiem.
- Kuģi, par kuriem saņemts ziņojums, ka tiem ir būtiski trūkumi.

- Kuģi, par kuriem saņemts ziņojums, ka tiem ir problēmas saistībā ar to kravu, jo īpaši kaitīgu un bīstamu kravu.
- Kuģi, kas izdarījuši kādas citas darbības, kuras apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi.

3. Pārbažu darbības joma

Periodiskās un papildu pārbaudes ietver katram kuģim iepriekš noteiktu vietu apskati, kas var atšķirties atkarībā no kuģa veida, pārbaudes veida un iepriekšējās ostas valsts kontroles rezultātiem. Periodiskās pārbaudes liela riska kuģiem, kuģiem, kas rada lielāku risku to tipa un vecuma dēļ, kā arī atkārtotas pārbaudes kuģiem, kam saskaņā ar XII pielikumu izdots iebraukšanas aizliegums, jāveic pamatīgāk.

Pārbažu datubāzē tiks norādīti elementi, lai noteiktu riska zonas, kas jāpārbauda katrā pārbaudē.

III. DALĪBVALSTU PĀRBAUŽU SAISTĪBAS

Dalībvalstis sniedz līdzvērtīgu ieguldījumu, lai sasniegtu izvirzīto mērķi, proti, pārbaudītu visus ES ostās iebraukušos kuģus, ko var pakļaut pārbaudei.

Dalībvalsts veic proporcionālu daļu no kopējā pārbažu skaita, kas nepieciešams Parīzes SM teritorijā. Šī daļa tiek noteikta, pamatojoties uz atsevišķu kuģu skaitu, kas iebrauc dalībvalsts ostās, attiecību pret atsevišķu kuģu kopskaitu, kas iebrauc katrā dalībvalstī.

Turklāt dalībvalsts atbilstību iepriekš minētajam mērķim izvērtē, ņemot vērā nenotikušo periodisko pārbažu skaitu.

Attiecīgā gadījuma izstrādā mehānismu, lai taisnīgi sadalītu pārbaudes dalībvalstu starpā.

III PIELIKUMS

Paziņojums

(kā minēts 6. pantā)

1. Tāda kuģa operators, aģents vai kapteinis, kuram saskaņā ar 8. panta 1. punktu jāveic pastiprināta pārbaude un kurš dodas uz kādu dalībvalsts ostu, ostas iestādei vai tai iestādei vai struktūrai, kas norādīta šim nolūkam, vismaz trīs dienas pirms paredzamā ierašanās brīža ostā vai enkurvietā, vai pirms iepriekšējās ostas vai enkurvietas atstāšanas, ja paredzams, ka brauciens būs īsāks nekā trīs dienas, sniedz turpmāk minēto informāciju.

a) kuģa identifikācija (nosaukums, izsaukuma signāls, SJO identifikācijas numurs vai *MMSI* numurs);

b) plānotais pietāšanās ilgums;

c) tankkuģiem:

i) konfigurācija: viens korpuss, viens korpuss ar izolētā balasta tanku, dubults korpuss,

ii) kravas un balasta tanku stāvoklis: pilni, tukši, inerti,

iii) kravas apjoms un veids;

d) plānotās darbības galamērķa ostā vai enkurvietā (iekraušana, izkraušana, citas);

e) plānotie normatīvie apsekojumi un galvenā tehniskā apkope un remontdarbi, kas jāveic, uzturoties galamērķa ostā vai enkurvietā;

f) pēdējās Parīzes SM teritorijā veiktās pastiprinātās pārbaudes datums.

2. Tāda kuģa operators, aģents vai kapteinis, kurš dodas uz kādu dalībvalsts ostu, paziņo par kuģa iebraukšanu saskaņā ar Direktīvas 2002/95/EK 4. pantu.

3. Saņemot iepriekš minēto informāciju, attiecīgā ostas iestāde vai struktūra pārsūta šo informāciju ostas valsts kontroles kompetentajai iestādei. Kad vien iespējams, izmanto elektroniskus saziņas līdzekļus.

4. Procedūras un formāti, ko šā pielikuma nolūkiem izstrādā dalībvalstis, atbilst attiecīgajiem noteikumiem par kuģu paziņojumiem, kas izklāstīti Direktīvā 2002/95/EK.

↓ 95/21/EK (pielāgots)

IV PIELIKUMS

SERTIFIKĀTU UN DOKUMENTU SARAKSTS

(kā minēts 7. panta 1. punktā)

↓ 95/21/EK

1. Starptautiskais tilpības sertifikāts (1969. g.).
 2.
 - Pasažieru kuģa drošības sertifikāts,
 - kravas kuģa konstrukcijas drošības sertifikāts,
 - kravas kuģa aprīkojuma drošības sertifikāts,
 - kravas kuģa radiotelegrāfijas drošības sertifikāts,
 - kravas kuģa radiotelefonijas drošības sertifikāts,
 - kravas kuģa radio drošības sertifikāts,
-

↓ 1999/97/EK 1. panta 4. punkta
a) apakšpunkts

- atbrīvojuma sertifikāts, tostarp, vajadzības gadījumā — kravu saraksts,
-

↓ 95/21/EK

- kravas kuģa drošības sertifikāts.
-

↓ jauns

3. Starptautiskais kuģa drošības sertifikāts (ISSC).

4. Galveno datu uzskaitē.

↓ 95/21/EK

5. ~~3.~~ Starptautiskais sertifikāts par piemērotību neiepakotu sašķidrinātu gāzu pārvadāšanai;

- Sertifikāts par piemērotību sašķidrinātu gāzu masas pārvadāšanai.

6. ~~4.~~ Starptautiskais sertifikāts par piemērotību bīstamu ķīmisku vielu masas pārvadāšanai;
- Sertifikāts par piemērotību bīstamu ķīmisku vielu masas pārvadāšanai.
7. ~~5.~~ Starptautiskais naftas piesārņojuma profilakses sertifikāts.
8. ~~6.~~ Starptautiskais piesārņojuma novēršanas sertifikāts kaitīgu šķidru vielu masas pārvadāšanai.
9. ~~7.~~ Starptautiskais kravas zīmes sertifikāts (1966. g.);
- starptautiskais kravas zīmes atbrīvojuma sertifikāts.
10. ~~8.~~ Naftas reģistrs, I un II daļa.
11. ~~9.~~ Kravas reģistrs.

↓ 2001/106/EK 1. panta
20. punkta a) apakšpunkts
(pielāgots)
⇒ jauns

12. ~~10.~~ Apkalpes drošas komplektēšanas obligāto prasību dokuments.

13. ~~10a.~~ Sertifikāti ⇔ vai jebkādi citi dokumenti ⇔, kas izsniegti saskaņā ar *STCW* konvenciju.

↓ 95/21/EK

14. ~~11.~~ Medicīnas apliecības (skatīt *ILO* Konvenciju Nr. 73 par jūrnieku veselības pārbaudēm).

↓ jauns

15. Tabula par darba režīmu uz kuģa (*ILO* Konvencija Nr. 180 un *STCW* 95)

16. Jūrnieku darba un atpūtas stundu reģistrs (*ILO* Konvencija Nr. 180).

↓ 95/21/EK

17. ~~12.~~ Stabilitātes informācija.

↓ 98/42/EK, 1. panta 2. punkts un
pielikuma 2.1. punkts

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

↓ 95/21/EK (pielāgots)

19. ~~14.~~ Sertifikāti par kuģa korpusa izturību un iekārtu uzstādījumu, ko izdevusi attiecīga ☒ atzīta organizācija ☒ klasificēšanas sabiedrība (pieprasāma tikai tajos gadījumos, kad ☒ atzītā organizācija ☒ klasificēšanas sabiedrība kuģi ir iekļāvusi kādā klasē).

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un
pielikuma 2.2. punkts
⇒ jauns

20. ~~15.~~ Dokuments par atbilstību īpašām prasībām, ko piemēro kuģiem, kuri pārvadā bīstamas kravas.
21. ~~16.~~ Ātrgaitas kuģu drošības sertifikāts un atļauja izmantot ātrgaitas kuģus.
22. ~~17.~~ Bīstamo kravu īpaši saraksti vai deklarācijas, vai sīks iekraušanas plāns.
23. ~~18.~~ Kuģa žurnāls ar izmēģinājumu un mācību uzskaiti ⇒ , ieskaitot drošības mācības, ⇐ un žurnāls ar uzskaiti par dzīvības glābšanas iekārtu pārbaudi un kārtību ⇒ , kā arī ugunsdzēsības iekārtām un pasākumiem ⇐.
24. ~~19.~~ Speciālo kuģu drošības sertifikāts.
25. ~~20.~~ Mobilo piekrastes urbšanas iekārtu drošības sertifikāts.
26. ~~21.~~ Naftas tankkuģiem — uzskaitē par naftas izkraušanas uzraudzības un kontroles sistēmu par pēdējo balasta braucienu.
27. ~~22.~~ Apkalpes komplektēšanas saraksts, ugunsdrošības plāns un — pasažieru kuģiem — bojājumu kontroles plāns.
28. ~~23.~~ Ārkārtas situācijas plāns gadījumiem, kad no kuģa noplūdusi nafta.
29. ~~24.~~ Ziņojumi par apsekojumiem (beramkravu kuģiem un naftas tankkuģiem).
30. ~~25.~~ Ziņojumi par iepriekšējām pārbaudēm, kas veiktas, īstenojot ostas valsts kontroli.
31. ~~26.~~ Ro-ro pasažieru kuģiem — informācija par *A/A* maksimālo attiecību.
32. ~~27.~~ Dokuments, ar kuru atļauta graudu pārvadāšana.

33. ~~28.~~ Kravas nostiprināšanas rokasgrāmata.

↓ 1999/97/EK 1. panta 4. punkta
b) apakšpunkts

34. ~~29.~~ Atkritumu apsaimniekošanas plāns un atkritumu reģistrs.

35. ~~30.~~ Palīdzības sistēma lēmumu pieņemšanai pasažieru kuģu kapteiņiem.

36. ~~31.~~ Meklēšanas un glābšanas dienestu sadarbības plāns pasažieru kuģiem, kuri kursē pastāvīgos maršrutos.

37. ~~32.~~ Saraksts ar operāciju ierobežojumiem uz pasažieru kuģiem.

38. ~~33.~~ Kuģu beramkravu pārvadāšanai grāmata.

39. ~~34.~~ Kuģu beramkravu pārvadāšanai piekraušanas un izkraušanas plāns.

↓ 2001/106/EK 1. panta
20. punkta b) apakšpunkts
(pielāgots)

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

↓ jauns

41. Sertifikāts, kas vajadzīgs saskaņā ar Direktīvu 2006/XX/EK par kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un finanšu garantijām.

42. Sertifikāts, kas vajadzīgs saskaņā ar Regulu (EK) Nr. XXXX/2006 par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras un iekšzemes ūdensceļiem.

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un
pielikuma 3. punkts (pielāgots)
→₁ 2001/106/EK 1. panta
21. punkts

⊗ V ⊗ ~~II~~ PIELIKUMS

PIEMĒRI „PAMATOTIEM IEMESLIEM”, KAD VAJADZĪGA SĪKĀKA PĀRBAUDE

(kā minēts 7. ~~6.~~ panta 3. punktā)

1. Kuģi, kas minēti I pielikuma B.I daļā un B.II daļas punktos II-3, II-4, II-5b, II-5c, →₁ un II-8 ←.
2. Nav pienācīgi vests naftas reģistrs.
3. Pārbaudot sertifikātus un citus dokumentus, (~~sk. 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 2. punktu~~) atklātas neprecizitātes.

↓ 98/42/EK, 1. panta 2. punkts un
pielikuma 3. punkts (pielāgots)

4. Ir liecības, ka apkalpes locekļi neatbilst prasībām, ⊗ kuras saistītas ar saziņu uz kuģa, kā izklāstīts ~~un ⊗ kuras nosaka 8. ⊗ 17. ⊗ pantā Padomes 1994. gada 22. novembra ⊗ Eiropas Parlamenta un Padomes ⊗ Direktīvā 94/58/EK ⊗ 2001/25/EK ⊗ par jūrnieku obligāto sagatavotības līmeni¹.~~

↓ jauns

5. Sertifikāts ir iegūts krāpšanas ceļā vai sertifikāta īpašnieks nav tā persona, kam sākotnēji izsniegts minētais sertifikāts.
6. Kuģa kapteinim, kādam virsniekam vai matrozim sertifikātu izsniegusi valsts, kas nav ratificējusi *STCW* konvenciju.

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un
pielikuma 3. punkts

7. ~~5.~~ Veicot operācijas ar kravu vai citas operācijas, ir pārkāpti drošības noteikumi vai SJO nostādnes, piemēram, skābekļa saturs inertās gāzes pievadā kravas tilpnēm pārsniedz noteikto maksimālo līmeni.

¹ OV L 136, 18.5.2001., 17. lpp.

8. ~~6.~~ Naftas tankkuģa kapteinis nevar uzrādīt reģistrētus datus par naftas izplūdes uzraudzības un kontroles sistēmu attiecībā uz pēdējo balasta braucienu.
9. ~~7.~~ Nav atjaunots trauksmju saraksts, vai apkalpes locekļi nav informēti par saviem pienākumiem ugunsgrēka gadījumā vai saņemot pavēli pamest kuģi.
10. ~~8.~~ Viltus trauksmes signālu atskanēšana, kuriem neseko pienācīgas trauksmes atsaukšanas procedūras.
11. ~~9.~~ Nav konvencijās paredzētā būtiskā aprīkojuma vai procedūru.
12. ~~10.~~ Uz kuģa klāja ir pārmērīgi antisanitāri apstākļi.
13. ~~11.~~ Inspektoram radies vispārējs iespaids vai ir novērots, ka pastāv nopietna korpusa vai konstrukciju pasliktināšanās vai trūkumi, kas varētu apdraudēt kuģa konstrukcijas, ūdensnecaurlaidību vai piemērotību attiecīgiem laika apstākļiem.
14. ~~12.~~ Ir informācija vai liecības par to, ka kapteinis vai apkalpe nepārzina būtiskas kuģa izmantošanas procedūras, kas saistītas ar kuģu drošību vai vides piesārņošanas novēršanu, vai arī tādas kuģa izmantošanas procedūras nav tikušas veiktas.

↓ jauns

15. Nav tabulas par darba režīmu uz kuģa vai jūrnieku darba un atpūtas stundu reģistra.

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un
pielikuma 4. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

⊗ VI ⊗ ~~IV~~ PIELIKUMS

KUĢU KONTROLES PROCEDŪRAS

(kā minēts 7. ~~6.~~ panta 5. punktā)

1. Apkalpes drošas komplektēšanas principi (SJO Rezolūcija ⊗ A.890(21) ar izdarītajiem grozījumiem) ⊗ ~~A.481 (XII) un pielikumi „Apkalpes drošas komplektēšanas obligātās prasības” (1. pielikums) un „Nostādnes apkalpes drošas komplektēšanas principu piemērošanai” (2. pielikums).~~
2. Noteikumi, ko paredz Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss.
3. Starptautiskās darba organizācijas publikācija „Darba apstākļu pārbaude uz kuģiem. Procedūras ieteikumi.”
4. Parīzes SM I pielikums „Ostas valsts kontroles procedūras” ⇒ un attiecīgās Parīzes SM noteiktās instrukcijas vai nostādnes ⇐.

⇓ jauns

5. SJO Rezolūcija MSC.159(78) (pieņemta 2004. gada 21. maijā) „Pagaidu norādījumi kontroles un atbilstības pasākumiem jūras satiksmes drošības veicināšanai”.

VII PIELIKUMS

Kuģu drošības aspektu kontroles procedūras

(kā minēts 7. panta 6. punktā)

A. PIRMS UZKĀPŠANAS UZ KUĢA.

1. Šie norādījumi attiecas tikai uz kuģiem, kas minēti Regulas (EK) Nr. 725/2004 3. panta 1., 2. un 3. punktā, ja vien tie nepeld ar tās ostas valsts karogu, kurā veic pārbaudi.

2. Inspektoriem jābūt informētiem par tās ostas iekārtas drošības līmeni, kurā kuģi paredzēts pārbaudīt.

3. Ziņojumi vai sūdzības par drošību, kuras inspektori saņem pirms uzkāpšanas uz kuģa, jānodod kompetentajai jūras drošības iestādei¹, kuras drošības jautājumos pilnvarotā amatpersona pieņems lēmumu par drošības pārbaudes prioritāti.

4. Lai gan kuģa kapteinim ir savi uzskati par kuģa drošību, viņam nav tiesību liegt pilnvarotajam inspektoram uzkāpt uz kuģa, lai veiktu pārbaudi. Var būt gadījumi, kad obligāti jāveic pārbaude ostas valsts kontroles ietvaros, bet kapteinis mēģina ierobežot pārbaudi, pamatojot to ar drošības apsvērumiem. Ja inspektors uzskata to par nepamatotu, viņš var apspriesties ar kompetento drošības iestādi.

5. Inspektoriem jāzina, ka uz 3. drošības pakāpei atbilstoša kuģa noteiktie aizsardzības pasākumi var ierobežot ostas valsts kontroles „drošuma” pārbaudes darbības jomu.

Piemēram, var nebūt atļauts veikt pilnas ārkārtas situācijas mācības. Var būt arī apstākļi, kad kompetentā drošības iestāde aizliedz ostas valsts kontroles pasākumus.

B. SĀKOTNĒJĀ PĀRBAUDE

Sākotnējās pārbaudes laikā inspektoram jāveic šādas darbības:

1. Tuvojoties kuģim un uzkāpjot uz tā, kā arī pārvietojoties pa kuģi, jāpievērš uzmanība drošības aspektiem, kā paredzēts Parīzes SM attiecīgajās nostādnēs, ņemot vērā drošības līmeni, ko noteikusi osta un kuģis. Inspektoriem nav jāizmēģina drošības sistēmas, un viņiem jāizvērtē tikai tie aspekti, kas izriet no viņu parastās darbības uz kuģa;

2. Jāpārbauda, vai uz kuģa ir derīgs Starptautiskais kuģa drošības sertifikāts (ISSC) vai pagaidu ISSC, ko izdevusi kuģa administrācija, tās pilnvarota organizācija vai kāda cita valsts pēc administrācijas pieprasījuma;

¹ Iestāde, kam valsts uzticējusi īstenot drošības pasākumus.

3. Jāpajautā kuģa kapteinim, kuram drošības līmenim kuģis atbilst, un jāpārliecinās, ka šis līmenis nav zemāks par to, kādu noteikusi osta;

4. Pārbaudot citu dokumentāciju, jāpieprasa pierādījumi tam, ka regulāri veiktas drošības mācības — ne retāk kā ik pēc trim mēnešiem, kā arī pēc noteiktām pārmaiņām apkalpē — (*ISPS* kodeksa A daļas 13. iedaļa un B daļas 13.6 un 13.7 punkts), un jāiegūst informācija par visām mācībām, kurās kuģis iesaistījies;

5. Jāpārbauda reģistra ieraksti par pēdējām 10 reizēm, kad kuģis iebraucis ostā vai piestājis pie tās iekārtam, ieskaitot kuģa/ostas un kuģa/kuģa saskarnes, par katru noskaidrojot vismaz šādus datus:

– drošības līmenis, kurā kuģis tika ekspluatēts — vai tikuši veikti kādi īpaši vai papildu drošības pasākumi,

– ka visu kuģa/kuģa darbību laikā tikuši veikti vajadzīgie kuģa drošības pasākumi.

6. Jānoskaidro, vai kuģa personāla galvenie locekļi spēj efektīvi sazināties savā starpā.

C. PAMATOTI IEMESLI

1. Inspektors sākotnējās ostas valsts kontroles ietvaros veiktās pārbaudes laikā var noteikt šādus pamatotus iemeslus turpmākiem drošības kontroles pasākumiem:

1.1. *ISSC* nav derīgs vai arī tā derīguma termiņš ir beidzies

1.2. Kuģa drošības līmenis ir zemāks nekā ostas drošības līmenis

1.3. Nav veiktas mācības, kas saistītas ar kuģa drošību

1.4. Ieraksti reģistrā par pēdējām 10 kuģa/ostas vai kuģa/kuģa saskarnēm nav pilnīgi

1.5. Pierādījumi vai novērojumi liecina, ka kuģa apkalpes galvenie locekļi nav spējīgi sazināties savā starpā

1.6. Novērojumi pierāda, ka drošības pasākumiem ir būtiski trūkumi

1.7. No trešām personām saņemta informācija, piemēram, ziņojums vai sūdzība, saistībā ar drošības jautājumiem

1.8. Kuģim ir kārtējais atkārtoti izsniegts pagaidu Starptautiskās kuģa drošības sertifikāts (*ISSC*), un, pieņemot profesionālu lēmumu, inspektors uzskata, ka viens no iemesliem, kādēļ kuģis vai uzņēmums pieprasījis šādu sertifikātu, ir izvairīties no pilnīgas atbilstības *SOLAS74* XI-2 nodaļas un *ISPS* kodeksa A daļas prasībām pēc tam, kad beidzies sākotnējais pagaidu sertifikāta derīguma termiņš. *ISPS* kodeksa A daļā precizēti apstākļi, kuros var izsniegt pagaidu sertifikātu.

2. Ja konstatēti iepriekš minētie pamatotie iemesli, inspektors nekavējoties informē kompetento drošības iestādi (ja vien inspektors nav drošības jautājumos pilnvarotā amatpersona). Kompetentā drošības iestāde pieņem lēmumu par to, kādus turpmākus

kontroles pasākumus jāveic saskaņā ar *SOLAS* XI nodaļas 9. noteikumu, ņemot vērā drošības līmeni.

3. Par citiem pamatotiem iemesliem, kas nav minēti iepriekš, lemj drošības jautājumos pilnvarotā amatpersona.

D. TURPMĀKI KONTROLES PASĀKUMI

1. Ja uz kuģa nav derīga Starptautiskā kuģa drošības sertifikāta (*ISSC*) vai pagaidu *ISSC*, inspektors aizturēs kuģi un piemēros šīs direktīvas XI pielikumā paredzēto aizturēšanas procedūru.

2. Par visiem pārējiem kontroles pasākumiem lems kompetentā drošības iestāde. Šie pasākumi minēti *SOLAS* 74 XI-2 nodaļā.

3. Saskaņā ar attiecīgajām prasībām Kopienas tiesību aktos, valsts tiesību aktos un atbilstīgi pasākumiem kompetentā drošības iestāde var pieprasīt, lai inspektors veic turpmākas pārbaudes darbības pirms lēmuma pieņemšanas vai pirms drošības jautājumos pilnvarotās amatpersonas var kāpt uz kuģa.

Šīm pārbaudes darbībām jāaprobežojas ar:

- a) pārliecināšanos, ka uz kuģa ir drošības plāns un kuģa virsnieks drošības jautājumos (*SSO*);
- b) pārliecināšanos, ka kuģa kapteinis un kuģa personāls, jo īpaši *SSO*, dežurējošais virsnieks un persona vai personas, kas kontrolē piekļuvi kuģim, pārzina būtiskākās drošības procedūras uz kuģa;
- c) pārliecināšanos, ka ir nodibināti sakari starp *SSO* un ostas drošības amatpersonu;
- d) pārliecināšanos, ka ir reģistrs kuģa drošības sistēmas uzturēšanai, kurā reģistrē:
 - drošības pasākumu iekšējās revīzijas un pārskatus,
 - periodiskus par kuģa drošības novērtējuma pārskatus,
 - periodiskus kuģa drošības plāna pārskatus,
 - kuģa drošības plānā izdarīto grozījumu īstenošanu,
 - visu uz kuģa esošo drošības iekārtu apkopi, kalibrēšanu un testēšanu, ieskaitot kuģa drošības brīdināšanas sistēmas testēšanu;
- e) šādu datu reģistru pārbaudīšanu:
 - drošības apdraudējumi,
 - drošības pārkāpumi,
 - drošības līmeņa pārmaiņas,

– paziņojumi, kas saistīti tieši ar kuģa drošību.

4. Ja vienīgā iespēja konstatēt vai novērst neatbilstību ir pārskatīt attiecīgās prasības kuģa drošības plānā, izņēmuma kārtā sniedz atļauju piekļuvei konkrētām plāna iedaļām, kas saistītas ar neatbilstību, iepriekš saņemot attiecīgā kuģa karoga valsts vai kapteiņa piekrišanu. Šīs konkrētās iedaļas uzskaitītas *ISPS* kodeksa A daļā.

5. Vairākus plāna noteikumus, kas saistīti ar konkrētu konfidenciālu informāciju, nevar pakļaut pārbaudei, ja vien par to nav panākta vienošanās ar attiecīgo karoga valsti.

Šie konkrētie noteikumi uzskaitīti *ISPS* kodeksa A daļā.

6. Ja kompetentā drošības iestāde veic turpmākus kontroles pasākumus, kas ierobežo ostas valsts kontroles „drošuma” pārbaudes darbības jomu vai aizkavē tās veikšanu, inspektoram jāsažinās ar kompetento drošības iestādi un jācenšas minēto pārbaudi pabeigt pēc tam, kad kompetentās drošības iestādes pārstāvji ir atstājuši kuģi. Spēkā ir princips nepamatoti neaizkavēt kuģi. Tomēr fakts, ka ir konstatēti drošības pārkāpumi, parasti tiks uzskatīts par pietiekamu pamatojumu, lai inspektors pabeigtu sākotnējo drošības pārbaudi, vai arī turpinātu to, ja konstatēti pamatoti iemesli sīkākai, ar drošību nesaistītu aspektu pārbaudei.

7. Ja kompetentā drošības iestāde pieņem lēmumu par kuģa izraidīšanu, inspektors nodrošina, ka kompetentā drošības iestāde ir pilnībā informēta par iespējamām sekām drošumam un/vai videi, kuģim atstājot piestātņi un/vai izejot jūrā. Tas var būt saistīts ar risku, kas rodas, pārtraucot kravas operācijas. Kompetentajai drošības iestādei jāpieņem lēmums par vajadzīgajām darbībām, ņemot vērā visa veida risku.

8. Ja kuģis ir aizturēts ar drošību nesaistītu iemeslu dēļ, taču tad izraidīts no ostas, pirms tas ir pilnībā atbrīvots no aizturēšanas, šo aizturēšanu pieskaitīs iepriekšējam aizturēšanas reizēm, lemjot par iebraukšanas aizlieguma izdošanu saskaņā ar 10. pantu.

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts (pielāgots)

⊗ VIII ⊗ ~~IV~~ PIELIKUMS

⊗ PROCEDŪRAS SĪKĀKAI KUĢA PĀRBAUDEI ⊗

⊗ (kā minēts 8. pantā) ⊗

↓ jauns

A. PASĀKUMI, LAI ATVIEGLOTU SĪKĀKAS PĀRBAUDES VEIKŠANU

Saņemot iepriekšēju paziņojumu, ko sniedz kuģis, kam jāveic sīkāka pārbaude, kompetentā iestāde nekavējoties informē kuģi, vai sīkāka pārbaude tiks veikta vai nē.

Šāda kuģa operators vai kapteinis nodrošina, ka kuģa darbības grafikā ir paredzēts pietiekams laiks, lai būtu iespējams veikt sīkāku pārbaudi.

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

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

~~B. A.~~ KUĢU KATEGORIJAS, KO PĀRBAUDA PASTIPRINĀTI (SKAT. 8. ~~7.~~ PANTA 1. PUNKTU)

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

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts
⇒ jauns

~~B. INFORMĀCIJA, KAS JĀPAZĪNO KOMPETENTAJĒSTĀDEI~~

~~(kā minēts 7. panta 3. punkta a) apakšpunktā)~~

~~A. vārds,~~

~~B. karogs,~~

~~C. SJO identifikācijas numurs, ja tāds ir,~~

~~D. pilna kravnesība,~~

~~E. kuģa uzbūvēšanas diena, kas norādīta kuģa drošības sertifikātos,~~

~~F. tankkuģiem:~~

~~F.a. konfigurācija: viens korpuss, viens korpuss ar izolētā balasta tanku, dubults korpuss,~~

~~F.b. kravas un balasta tanku stāvoklis: pilni, tukši, inerti,~~

~~F.c. kravas apjoms un raksturs,~~

~~G. paredzamais ierašanās laiks galamērķa ostā vai loču stacijā atbilstoši kompetentas iestādes prasībām,~~

~~H. plānotais pietāšanās ilgums,~~

~~I. plānotās darbības galamērķa ostā (iekraušana, izkraušana, citi),~~

~~J. plānotie tiesību aktos paredzētie apsekojumi un galvenā tehniskā apkope un remonts, kas jāveic, uzturoties galamērķa ostā.~~

C. PROCEDŪRAS SAISTĪBĀ AR DAŽU KATEGORIJU KUĢU PASTIPRINĀTU PĀRBAUDI (KĀ MINĒTS 8. PANTA 4. PUNKTĀ 7. PANTA 5. PUNKTĀ)

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

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts (pielāgots)

1. VISI KUĢI (~~A HEDĀLAS~~ ☒ B PUNKTA ☒ KATEGORIJAS)

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

- ⇒ imitēts galvenās elektroenerģijas padeves pārtraukums (elektroenerģijas padeves pārtraukuma tests) ⇐ ~~elektrības padeves pārtraukumi un ārkārtas ģeneratora ieslēgšanās;~~
- avārijas apgaismojuma pārbaude,
- avārijas ugunsdzēsības sūkņa darbība, ugunsdzēsības maģistrālei pievienojot divas šļūtenes,
- nosēdtilpnes sūkņu darbība,
- ūdensnecaur laidīgu durvju aizvēršanās,
- vienas glābšanas laivas nolaišana ūdenī,
- avārijas apstādināšanas tālvadības izmēģinājums, piemēram, attiecībā uz katlu agregātiem, ventilāciju un degvielas sūkņiem,
- stūrēšanas iekārtu izmēģinājumi, tostarp stūrēšanas palīgiekārtu izmēģinājumi,
- radioiekārtu avārijas strāvas avotu pārbaude,
- mašīntelpas separatora pārbaude un, ja iespējams, izmēģinājums.

2. GĀZU UN ĶĪMISKO VIELU TANKKUĢI

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts (pielāgots)

Gāzu un ķīmisku vielu tankkuģus pastiprinātajā pārbaudē papildus ~~1. iedaļā~~ ☒ C1. punktā ☒ uzskaitītajam jāpārbauda arī šādi elementi:

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts

- kravas tanku uzraudzīšanas un drošības iekārtas, kas saistītas ar temperatūru, spiedienu un noplūdi,

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

3. BERAMKRAVU KUĢI

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts (pielāgots)

Papildus ~~1. iedaļā~~ ☒ C1. punktā ☒ uzskaitītajam, pastiprināti pārbaudot beramkravu kuģus, jāpārbauda arī šādi elementi:

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts

- uz klāja izvietoto iekārtu nostiprināšanas detaļu iespējama korozija,
- lūku vāku iespējama deformācija un/vai korozija,
- iespējamās plaisas vai lokāla korozija starpsienās,
- piekļuve kravas tilpnēm,
- pārbaude, vai uz kuģa atrodas šādi dokumenti, to pārskatīšana un apliecinājums, ka tos ir apstiprinājusi karoga valsts vai klasificēšanas sabiedrība:
 - 1) ziņojumi par strukturāliem apsekojumiem;
 - 2) ziņojumi par stāvokļa novērtējumu;
 - 3) ziņojumi par biezuma mērījumiem;
 - 4) apraksta dokuments, kas minēts SJO rezolūcijā A.744(18).

4. NAFTAS TANKKUĢI

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts (pielāgots)

Papildus ~~1. iedaļā~~ ☒ C1. punktā ☒ uzskaitītajam, pastiprināti pārbaudot naftas tankkuģus, jāpārbauda arī šādi elementi:

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts

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

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

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts (pielāgots)

Papildus ~~1. iedaļā~~ ☒ C1. punktā ☒ uzskaitītajam, pastiprināti pārbaudot pasažieru kuģus, jāpārbauda arī šādi elementi:

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts

- ugunsdetektoru un trauksmes sistēmas izmēģinājumi,

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

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

↓ 2001/106/EK 1. panta
22. punkts (pielāgots)

IX PIELIKUMS

↓ jauns

NOTEIKUMI PAR IEBRAUKŠANAS AIZLIEGUMU KOPIENAS OSTĀS

(kā minēts 10. pantā)

↓ 2001/106/EK 1. panta
25. punkts
⇒ jauns

~~A. KUĢU KATEGORIJAS, KAM AIZLIEGTS IEBRAUKT KOPIENAS OSTĀS~~

~~(skat. 7b9. panta 1. punktu)~~

~~1. Tankkuģi gāzes un ķīmikāliju pārvadāšanai.~~

~~2. Beramkravu kuģi.~~

~~3. Naftas tankkuģi.~~

~~4. Pasažieru kuģi.~~

↓ jauns

A. IEBRAUKŠANAS AIZLIEGUMA KRITĒRIJI (SKAT. 10. PANTA 1. PUNKTU)

1. Iebraukšanas aizliegumu var piemērot ikvienam kuģim, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģu aizturēšanas īpatsvars iekļauts Parīzes SM noteiktajā melnajā sarakstā vai pelēkajā sarakstā, un kas iepriekšējo 36 mēnešu laikā vairāk nekā divas reizes kādas dalībvalsts ostā vai kādas valsts, kas parakstījusi SM, ostā, ticis aizturēts vai kam saskaņā ar Padomes Direktīvu 99/35/EK izdots ekspluatācijas aizliegums.
2. Šīs daļas 1. punkta vajadzībām Parīzes SM noteiktais saraksts stājas spēkā katra gada 1. jūlijā.

↓ 2001/106/EK, 1. panta
25. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

B. PROCEDŪRAS SAISTĪBĀ AR AIZLIEGUMU IEBRAUKT KOPIENAS OSTĀS (SKAT. 10. PANTA 1. PUNKTU ~~7. PANTU~~)

1. Ja ir izpildīti ☒ A punktā ☒ ~~7. b pantā~~ aprakstītie nosacījumi, tās ostas ⇒ vai enkurvietas ⇐ , kurā kuģi aiztur ~~attiecīgi otro vai trešo reizi, kompetentai iestādei ir~~ ☒ kompetentā iestāde ☒ rakstveidā jāinformē kuģa ⇒ kapteini ⇐ ~~kapteinis un īpašnieks vai operators~~ ⇒ par to, ka tiks izsniegts iebraukšanas aizlieguma rīkojums, ko varēs piemērot, tiklīdz kuģis atstās ostu vai enkurvietu ⇐ ~~par kuģa iebraukšanas aizlieguma rīkojumu.~~ ⇒ Iebraukšanas aizlieguma rīkojumu var piemērot, tiklīdz kuģis ir atstājis ostu vai enkurvietu pēc tam, kad novērsti trūkumi, kas bija aizturēšanas iemesls. ⇐

2. Kompetentāi iestādei ~~ir jāinformē~~ ⇒ nosūta iebraukšanas aizlieguma rīkojuma kopiju ⇐ arī karoga valsts iestādei, attiecīgajai ~~atzītajai organizācijai~~, citā ~~dalībvalstī~~, ⇒ kā arī citām valstīm, kas parakstījušas Parīzes SM, ⇐ Komisijai, ~~Centre administratif des affaires maritimes~~ un ☒ Parīzes ☒ SM sekretariātam. ⇒ Kompetentā iestāde arī atjaunina pārbaūžu datubāzi, nekavējoties iekļaujot tajā informāciju par iebraukšanas aizliegumu. ⇐

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

↓ jauns

3. Iebraukšanas aizlieguma rīkojumu atceļ tikai pēc tam, kad no rīkojuma izsniegšanas ir pagājuši trīs mēneši un ir panākta atbilstība nosacījumiem, kas minēti no 4. līdz 10. punktam.

Ja kuģiem izsniegts otrais iebraukšanas aizliegums, tad rīkojuma atcelšanas laikposms ir divpadsmit mēneši. Pēc jebkuras turpmākas aizturēšanas kādā no Kopienas ostām kuģim izsniedz pastāvīgu iebraukšanas aizliegumu visās Kopienas ostās vai enkurvietās.

↓ 2001/106/EK 1. panta
25. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

4. ~~2.~~ Lai panāktu iebraukšanas aizlieguma atcelšanu, īpašniekam vai operatoram ir jāiesniedz oficiāls pieprasījums tās dalībvalsts kompetentai iestādei, kura izdevusi iebraukšanas aizlieguma rīkojumu. Līdz ar šo pieprasījumu ir jābūt karoga valsts iestādes ⇒ dokumentam ⇐ ~~sertifikātam~~ ⇒ , kas izsniegts pēc karoga valsts pilnvarota apsekotāja apmeklējuma uz kuģa un ⇐ kas liecina, ka kuģis pilnībā atbilst

starptautisku konvenciju spēkā esošajiem noteikumiem. ⇒ Karoga valsts iestāde sniedz kompetentajai iestādei pierādījumus, ka kuģa apmeklējums ir noticis. ⇐

5. Vajadzības gadījumā līdz ar pieprasījumu atcelt iebraukšanas aizlieguma rīkojumu ir jābūt arī klasificēšanas sabiedrības ⇒ dokumentam ⇐ ~~izdotam sertifikātam~~, ⇒ kas izdots pēc klasificēšanas sabiedrības apsekotāja apmeklējuma uz kuģa un ⇐ kas liecina, ka kuģis atbilst attiecīgās sabiedrības noteiktajiem klases standartiem. ⇒ Klasificēšanas sabiedrība sniedz kompetentajai iestādei pierādījumus, ka kuģa apmeklējums ir noticis. ⇐

6. ~~3.~~ Iebraukšanas aizlieguma rīkojumu drīkst atcelt tikai ⇒ pēc tam, kad pagājis 3. punktā minētais trīs mēnešu laikposms un ⇐ pēc kuģa atkārtotas pārbaudes ostā ⇒ vai enkurvietā, ko izvēlas ⇐ pēc vienošanās, ~~ko veic tās dalībvalsts kompetentās iestādes inspektori, kura izdevusi iebraukšanas aizlieguma rīkojumu, un ja šī dalībvalsts ir saņēmusi pietiekamus pierādījumus, ka kuģis pilnībā atbilst starptautisko konvenciju spēkā esošajām prasībām.~~

↓ 2001/106/EK 1. panta
25. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

~~Ja osta pēc vienošanās atrodas Kopienas teritorijā, Ja pēc vienošanās izvēlēta osta vai enkurvieta atrodas dalībvalstī, ⇒ šis valsts ⇐ galamērķa ostas dalībvalsts kompetentā iestāde drīkst ☒ pēc tās ☒ ar tās dalībvalsts, kura izdevusi iebraukšanas aizlieguma rīkojumu, kompetentās iestādes ☒ pieprasījuma ☒ piekrišanu, ⇒ kura izsniegusi iebraukšanas aizlieguma rīkojumu ⇐, ⇒ atļaut kuģim iebraukt pēc vienošanās izvēlēta ostā, lai veiktu atkārtotu pārbaudi ⇐ turpināt ceļu uz attiecīgo galamērķa ostu, tikai lai pārbaudītu, vai kuģis atbilst 2. punktā precizētajiem nosacījumiem.~~ ⇒ Šādos gadījumos ostā neveic nekādas kravas operācijas, līdz tiek atcelts iebraukšanas aizlieguma rīkojums. ⇐

↓ jauns

7. Ja viens no tās aizturēšanas iemesliem, kas bija pamatā iebraukšanas aizlieguma rīkojuma izdošanai, bija kuģa konstrukcijas nepilnības, kompetentā iestāde, kas izsniedza iebraukšanas aizlieguma rīkojumu, var pieprasīt, ka atkārtotas pārbaudes laikā apskatei pakļauj noteiktas vietas uz kuģa, tostarp kravas telpas un tilpnes.
8. Atkārtotu pārbaudi veic tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kas izdeva iebraukšanas aizlieguma rīkojumu, vai galamērķa ostas kompetentā iestāde pēc vienošanās ar tās dalībvalsts kompetento iestādi, kas noteica iebraukšanas aizliegumu. Kompetentā iestāde var pieprasīt, lai par atkārtotu pārbaudi paziņo 14 dienas iepriekš. Šai dalībvalstij jāsaņem pietiekami pierādījumi, ka kuģis pilnībā atbilst starptautisko konvenciju spēkā esošajām prasībām.

↓ 2001/106/EK 1. panta
25. punkts (pielāgots)

9. Atkārtota pārbaude ietver pastiprinātu pārbaudi, kurā ietilpst vismaz VIII V pielikuma C ☒ punktā ☒ iedaļā minētais.
-

↓ 2001/106/EK 1. panta
25. punkts

10. Visas šādas pastiprinātās pārbaudes izmaksas sedz īpašnieks vai operators.
-

↓ 2001/106/EK 1. panta
25. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

11. 4. Ja pastiprinātās pārbaudes rezultāti apmierina dalībvalsti saskaņā ar 2. punktu ☒ VIII pielikuma C punktu ☒, iebraukšanas aizlieguma rīkojums ir jāatceļ ☒ un par to rakstveidā jāinformē kuģa uzņēmums. ☒ Kuģa īpašnieku vai operatoru par to informē rakstveidā.

12. Kompetentāi iestādei ir rakstveidā ☒ informē ☒ jāinformē par savu lēmumu arī karoga valsts iestādei, attiecīgā klasificēšanas sabiedrība, citas dalībvalstis, ⇒ citas valstis, kas parakstījušas Parīzes SM, ⇐ Komisijai, Centre administratif des affaires maritimes un ☒ Parīzes ☒ SM sekretariātus. ⇒ Kompetentajai iestādei ir arī jāatjaunina pārbažu datubāze, nekavējoties iekļaujot tajā informāciju par iebraukšanas aizlieguma atcelšanu. ⇐

- § 13. Informācija saistībā ar kuģiem, kuriem aizliegts iebraukt Kopienas ostās, ir jāpadara pieejama Sirenae sistēmā ☒ pārbažu datubāzē ☒ un jāpublicē saskaņā ar VIII XIV pielikuma 15. 19. panta noteikumiem.

XII PIELIKUMS

Starptautiskas un Kopienas prasības attiecībā uz brauciena datu ieraksta sistēmām

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

~~a) pasažieru kuģiem, kas uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk,~~

~~b) ro-ro pasažieru kuģiem, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, ne vēlāk kā līdz pirmajam apsekojumam 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk,~~

~~c) pasažieru kuģiem, izņemot ro-ro pasažieru kuģus, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, ne vēlāk kā līdz 2004. gada 1. janvārim,~~

~~d) kuģiem, kas nav pasažieru kuģi, ar bruto tilpību 3 000 un vairāk, kuri uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk.~~

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

~~a) kravas kuģi ar bruto tilpību 20 000 un vairāk ne vēlāk kā dienā, ko nosaka SJO, vai, ja nav SJO lēmuma, ne vēlāk kā līdz 2007. gada 1. janvārim,~~

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

↓ 2001/106/EK 1. panta
25. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

☒ X ☒ ~~IX~~ PIELIKUMS

Pārbaudes ziņojums

(kā minēts ~~8.~~ 11. pantā)

Pārbaudes ziņojumā jābūt vismaz šādām ziņām:

I. VISPĀRĪGĀ INFORMĀCIJA

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

II. INFORMĀCIJA SAISTĪBĀ AR PĀRBAUDI

1. Sertifikāti, kas izdoti, piemērojot attiecīgās starptautiskās konvencijas, iestāde vai organizācija, kas izdevusi attiecīgos sertifikātus, tostarp izdošanas datums un derīguma termiņš.
2. Kuģa daļas un elementi, ko pārbaudīja (sīkākas vai pastiprinātas pārbaudes gadījumā).

↓ jauns

3. Osta un datums, kad veikts iepriekšējais starpposma vai gada apsekojums, un tās organizācijas nosaukums, kas veikusi apsekojumu.

↓ 2001/106/EK 1. panta
25. punkts

- ~~4. 3.~~ Pārbaudes tips (pārbaude, sīkāka pārbaude, pastiprināta pārbaude).
- ~~5. 4.~~ Trūkumu veids.
- ~~6. 5.~~ Veicamie pasākumi.

III. PAPILDU INFORMĀCIJA AIZTURĒŠANAS GADĪJUMĀ

1. Aizturēšanas rīkojuma datums.
2. Aizturēšanas rīkojuma atcelšanas datums.
3. Trūkumu, kas pamato aizturēšanas rīkojumu, raksturs (vajadzības gadījumā atsaucies uz konvencijām).

~~4. Informācija par iepriekšējo apsekojumu starpposmā vai gada apsekojumu.~~

- ~~4. 5.~~ Vajadzības gadījumā, norāde, vai klasificēšanas sabiedrība vai cita privāta struktūra, kas veikusi apsekošanu, ir atbildīga saistībā ar trūkumiem, kas katrs atsevišķi vai visi kopā devuši iemeslu aizturēšanai.
- ~~5. 6.~~ Pasākumi, ko veic.

↓ 95/21/EK (pielāgots)

XI PIELIKUMS

KUĢU AIZTURĒŠANAS KRITĒRIJI

(kā minēts 13. ~~9.~~ panta 4. ~~2.~~ punktā)

IEVADS

↓ 95/21/EK (pielāgots)

Pirms lemt, vai atklāto trūkumu dēļ kuģi aizturēt, inspektors piemēro turpmāk 1. un 2. ~~iedaļā~~ ~~13.~~ punktā ~~2.~~ uzskaitītos kritērijus.

3. ~~iedaļā~~ ~~13.~~ punktā ~~2.~~ minēti piemēri gadījumiem, kad trūkumi paši dod iemeslu kuģa aizturēšanai (skat. ~~9.~~ 13. panta ~~2.~~ 4. punktu).

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un
pielikuma 5.1. punkts (pielāgots)

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

- a) ~~1.~~ pienācīgi ņemtas vērā prasības, kas paredzētas SOLAS 74 I/11(c) normā par ziņošanu karogvalsts iestādei, ieceltajam inspektoram vai atzītai organizācijai, kura atbild par attiecīgā sertifikāta izdošanu;
 - b) ~~2.~~ pirms iebraukšanas ostā kuģa kapteinis vai īpašnieks par ostas valsts kontroli atbildīgai iestādei iesniedzis sīku izklāstu par negadījuma apstākļiem un bojājumiem, kā arī informāciju par obligāto ziņošanu karoga valsts iestādei;
 - c) ~~3.~~ kuģis veic koriģējošas darbības, kas pēc iestādes ieskatiem ir pietiekamas; un
 - d) ~~4.~~ pēc paziņojuma par koriģējošo darbību iestāde ir pārliecinājusies, ka trūkumi, kas apdraudēja drošību, veselību vai vidi, ir novērsti.
-

↓ 95/21/EK

1. GALVENIE KRITĒRIJI

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

Laiks:

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

Kritērijs:

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

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

2. GALVENO KRITĒRIJU PIEMĒROŠANA

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

1. par kuģi ir attiecīgi derīgi dokumenti;
2. kuģa apkalpe atbilst apkalpes drošas komplektēšanas minimālo prasību dokumentam.

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

3. kuģot droši visa turpmākā brauciena laikā;
4. droši kravu apstrādāt, pārvadāt un uzraudzīt tās stāvokli visa turpmākā brauciena laikā;
5. droši ekspluatēt mašīntelpu visa turpmākā brauciena laikā;
6. uzturēt atbilstošu dzinējspēku un vadību visa turpmākā brauciena laikā;
7. vajadzības gadījumā efektīvi dzēst ugunsgrēkus pilnīgi visās kuģa daļās turpmākā brauciena laikā;
8. vajadzības gadījumā ātri un droši pamest kuģi un veikt glābšanas darbus visa turpmākā brauciena laikā;
9. nepieļaut vides piesārņošanu visa turpmākā brauciena laikā;
10. uzturēt pietiekamu stabilitāti visa turpmākā brauciena laikā;
11. uzturēt pietiekamu ūdensnecaurlaidību visa turpmākā brauciena laikā;
12. briesmu situācijās vajadzības gadījumā nodrošināt saziņas iespējas visa turpmākā brauciena laikā;

13. nodrošināt drošus un veselībai nekaitīgus apstākļus visa turpmākā brauciena laikā;

↓ 2001/106/EK 1. panta
23. punkta a) apakšpunkts

14. sniegt maksimālu informāciju, ja notiek nelaimes gadījums.

↓ 95/21/EK

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

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

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un
pielikuma 5.2. punkts

~~Tomēr trūkumi, kas ir par pamatu aizturēšanai jomās, kurām piemēro STCW 78 un kuri uzskaitīti tālāk 3.8. punktā, ir vienīgais pamats aizturēšanai saskaņā ar minēto konvenciju.~~

↓ 95/21/EK (pielāgots)
→₁ 2001/106/EK 1. panta
23. punkta b) apakšpunkts
⇒ jauns

3.1. *Vispārēji norādījumi*

→₁ Nav derīgu sertifikātu un dokumentu ←, ko paredz attiecīgie dokumenti. Tomēr kuģiem, kas izmanto tādu valstu karogus, kas nav konvenciju (attiecīgo dokumentu) līgumslēdzējas puses, vai kas nepiemēro kādu citu attiecīgu dokumentu, nav obligāts pienākums saņemt konvencijās vai citos attiecīgos dokumentos paredzētus sertifikātus. Tāpēc minēto sertifikātu trūkums nevar būt par iemeslu tādu kuģu aizturēšanai; tomēr, piemērojot „vienādas attieksmes” principu, pirms kuģa izbraukšanas tiek prasīta kuģa vispārēja atbilstība noteikumiem.

3.2. Jomas, ko regulē SOLAS konvencija (~~atsauces dotas iekavās~~)

1. Pienācīgi nedarbojas motori vai citas būtiskas iekārtas, kā arī elektroiekārtas.
2. Nav pietiekami tīra mašīntelpa, nosēdtilpnēs atrodas pārlietu daudz eļļaina ūdens, cauruļu izolācija, tostarp kanalizācijas cauruļu izolācija, ir piesārņota ar naftu, pienācīgi nedarbojas nosēdtilpņu sūkņu iekārtas.
3. Pienācīgi nedarbojas avārijas ģenerators, apgaismojums, akumulatori un slēdži.
4. Pienācīgi nedarbojas galvenā stūres iekārta un tās palīgiekārtas.
5. Nav dzīvības glābšanas aprīkojuma, glābšanas laivu un to palaišanas iekārtu vai tās nav pietiekami jaudīgas, vai ir vērā ņemami nolietojušās.
6. Nav uguns detektorsistēmas, ugunsgrēka signalizācijas, ugunsdzēsšanas aprīkojuma, fiksētās ugunsdzēsšanas iekārtu, ventilācijas vārstu, ugunsdzēsšanas līdzekļu un ātrdarbīgās noslēgšanas iekārtu vai tās neatbilst prasībām, vai arī tās ir tā nolietojušās, ka nespēj pildīt savas funkcijas.
7. Uz tankkuģu kravas klāja nav ugunsaisardzības vai tā ir vērā ņemami nolietojusies, vai nedarbojas pareizi.
8. Nav apgaismojuma, norādījuma zīmju vai skaņu signālu vai tie neatbilst prasībām, vai ir vērā ņemami nolietojusies.
9. Nav radioiekārtu saziņai briesmu gadījumos vai drošības nolūkos vai tie nedarbojas pareizi.
10. Nav navigācijas iekārtu vai tās nedarbojas pareizi, ņemot vērā *Solas* ☒ V/16.2 noteikumu ☒ ~~V/12(o) normu.~~
11. Netiek izmantoti navigācijas karšu pēdējie atjaunotie varianti un/vai citas attiecīgas navigācijas publikācijas, kas vajadzīgas paredzētajam braucienam, ņemot vērā to, ka minēto karšu vietā var izmantot arī ☒ elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmu (*ECDIS*), kas saņemusi tipa apstiprinājumu un kas izmanto oficiālus datus ☒ ~~elektroniskās kartes.~~
12. Kravas sūkņu telpās nav nedzirkstojošas izplūdes ventilācijas (~~SOLAS norma II-2/59.3.1).~~

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un
pielikuma 5.3. punkts (pielāgots)

13. Nopietni trūkumi kuģa darbības prasībās, kas aprakstītas ☒ Parīzes ☒ SM I pielikuma 5.5. punktā.
14. Apkalpes locekļu skaits, sastāvs vai apliecības neatbilst apkalpes drošas komplektācijas dokumentam.

↓ 2001/106/EK 1. panta 23. punkta c) apakšpunkts

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

~~16. Ja nav vai nedarbojas VDR, ja tās lietošana ir obligāta.~~

↓ 95/21/EK (pielāgots)

3.3. Jomas, ko regulē IBC kodekss (~~atsauces dotas iekavās~~)

1. Tādu vielu pārvadāšana, kas nav minētas Piemērotības sertifikātā, vai nav informācijas par kravu (~~16.2~~).
2. Nav augsta spiediena drošības iekārtu vai tās ir bojātas (~~8.2.3~~).
3. Nedrošas vai kodeksa prasībām neatbilstošas elektroinstalācijas (~~10.2.3~~).
4. Aizdedzes avotu bīstams izvietojums, kā minēts punktā 10.2 (~~11.3.15~~).
5. Īpašu prasību pārkāpumi (~~15~~).
6. Pārsniegts maksimāli pieļaujamais kravas daudzums uz vienu tilpni (~~16.1~~).
7. Nepietiekama jutīgu produktu siltumizolācija (~~16.6~~).

3.4. Jomas, ko regulē IGC kodekss (~~atsauces dotas iekavās~~)

1. Tādu vielu pārvadāšana, kas nav minētas Piemērotības sertifikātā, vai nav informācijas par kravu (~~18.1~~).
2. Nav dzīvojamo vai darba telpu noslēgšanas ierīču (~~3.2.6~~).
3. Starpsiena nav gāzes necaurlaidīga (~~3.3.2~~).
4. Bojātas gaisa slūžas (~~3.6~~).
5. Nav ātrslēdzošo vārstu vai tie ir bojāti (~~5.6~~).
6. Nav drošības vārstu vai tie ir bojāti (~~8.2~~).
7. Nedrošs vai kodeksa prasībām neatbilstošs elektroaprīkojums (~~10.2.4~~).
8. Kravas telpās nedarbojas ventilācija (~~12.1~~).
9. Nedarbojas kravas tilpņu spiediena signalizācija (~~13.4.1~~).
10. Bojāts gāzes detektors un/vai toksiskās gāzes detektors (~~13.6~~).

11. Tiek pārvadātas vielas, kuras nedrīkst pārvadāt bez attiecīgiem pavaddokumentiem ~~(17/19)~~.

3.5. Jomas, ko regulē Kravas zīmes konvencija

1. Uz klāju un korpusa ievērojamām platībām atklāti bojājumi, korozija vai plākšņu un citu nostiprinājumu punktkorozija, kas ietekmē kuģa derīgumu kuģošanai vai spēju izturēt lokālas slodzes, ja vien nav veikti atbilstoši pagaidu remontdarbi tā, lai varētu veikt braucienu līdz ostai pilnīgai remontdarbu veikšanai.
2. Nepietiekamas stabilitātes standarta gadījumi.
3. Nav pietiekamas un uzticamas informācijas atzītā formā, kas ātri un vienkārši ļautu kuģa kapteinim kārtot kuģa piekraušanu un stabilizēšanu, jebkurā brīdī un mainīgos ceļošanas apstākļos saglabājot drošu stabilitātes pakāpi un izvairoties no situācijām, kas radītu nepieļaujamu slodzi kuģa konstrukcijā.
4. Nav noslēgšanas iekārtu, lūku noslēgšanas aprīkojuma un ūdensnecaurlaidīgu durvju vai tās ir vērā ņemami bojātas vai defektīvas.
5. Pārslodze.
6. Nav iegrimis līnijas vai tā ir slikti saskatāma.

3.6. Jomas, ko regulē Marpol konvencijas I pielikums ~~(atsauces dotas iekavās)~~

1. Nav eļļainā ūdens filtrēšanas aprīkojuma, naftas izplūdes uzraudzības un kontroles sistēmas vai 15 ppm signalizācijas aprīkojuma vai tas ir nopietni nolietojies, vai nedarbojas pareizi.
2. Atkritumu tvertnē nav tik daudz vietas, lai pietiktu paredzētajam braucienam.
3. Nav pieejams Naftas reģistrs ~~(20-(5))~~.
4. Ierīkots neatļauts izplūdes apvads.

↓ 2001/106/EK 1. panta 23. punkta d) apakšpunkts

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

↓ 95/21/EK (pielāgots)

3.7. Jomas, ko regulē Marpol konvencijas II pielikums ~~(atsauces dotas iekavās)~~

1. Nav P&A rokasgrāmatas.
2. Krava nav iedalīta kategorijās ~~(3-(4))~~.

3. Nav pieejams kravas reģistrs ~~(9 (6))~~.
4. Tiek pārvadātas naftai līdzīgas vielas, neievērojot attiecīgās prasības vai attiecīgi nepielāgojot sertifikātu ~~(14)~~.
5. Ierīkots neatļauts izplūdes apvads.

↓ jauns

3.8. Jomas, ko regulē Marpol konvencijas V pielikums

1. Nav atkritumu apsaimniekošanas plāna.
2. Nav pieejams atkritumu reģistrs.
3. Kuģa personāls nepārzina atkritumu apsaimniekošanas plānā noteiktās atkritumu savākšanas/novadīšanas prasības.

↓ 95/21/EK

⇒ jauns

3.9. Jomas, ko regulē STCW konvencija ⇒ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/25/EK ⇐

↓ 98/42/EK 1. panta 2. punkts un pielikuma 5.4. punkts

⇒ jauns

1. Jūrniekiem, kuriem ir jābūt apliecībām, nav attiecīgo apliecību vai derīga atbrīvojuma, vai arī tie nevar uzrādīt dokumentālas liecības par to, ka karoga valsts iestādei iesniegts pieteikums pēc apstiprinājuma.
- ⇒ 2. Pierādījums, ka sertifikāts ir iegūts krāpšanas ceļā vai sertifikāta īpašnieks nav tā persona, kam sākotnēji izsniegts minētais sertifikāts. ⇐
3. 2. Netiek ievērotas apkalpes drošas komplektēšanas prasības, ko noteikusi karoga valsts iestāde.
4. 2. Kuģošanas vai inženiertehniskās uzraudzības kārtība neatbilst prasībām, kādas konkrētam kuģim noteikusi karoga valsts iestāde.
5. 4. Sardzē nav personas, kura būtu kvalificēta rīkoties ar aprīkojumu, kas ir būtiski svarīgs drošai kuģošanai, drošiem radio sakariem vai jūras piesārņošanas novēršanai.
6. 5. Nav liecību par profesionālo piemērotību veikt pienākumus, kas jūrniekiem uzdoti attiecībā uz kuģa drošību un piesārņojuma novēršanu.

7. 6. Nespēja nodrošināt pirmo sardzi, braucienu sākot, vai turpmākās sardzes maiņas ar cilvēkiem, kas būtu pietiekami atpūtušies un citādi piemēroti pienākumu veikšanai.

↓ 95/21/EK
⇒ jauns

3.10. Jomas, ko regulē Starptautiskās darba organizācijas konvencijas

1. Nav tādu pārtikas krājumu, ar ko pietiktu braucienam līdz nākamai ostai.
2. Nav tādu dzeramā ūdens krājumu, ar ko pietiktu braucienam līdz nākamai ostai.
3. Īpaši antisanitāri apstākļi.
4. Nav apkures iespēju dzīvojamās telpās uz kuģiem, kuri kuģo apgabalos, kur var būt īpaši zema temperatūra.
5. Pārmērīgs daudzums atkritumu, aizkrautas iekārtas vai krava vai citādi nedroši apstākļi gaitenēs/dzīvojamās telpās.

⇒ 6. Neapstrīdami pierādījumi, ka pirmajā sardzē vai turpmākajās sardzes maiņās norīkots sardzes personāls un citi dežurējošie apkalpes locekļi ir pārguruši ⇐

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

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

↓ 95/21/EK (pielāgots)
→₁ Kļūdu labojums 95/21/EK
(OV L 291, 14.11.1996., 42. lpp.)

~~☒~~ XII ~~☒~~ ~~VH~~ PIELIKUMS

MINIMĀLIE KRITĒRIJI INSPEKTORIEM

→₁ (kā minēts 16. ~~12.~~ panta 1. un 5. punktā) ←

↓ jauns

1. Inspektoriem jābūt atbilstīgām teorētiskām zināšanām un praktiskai pieredzei par kuģiem un to ekspluatāciju. Viņiem jābūt kompetentiem starptautisko konvenciju prasību un attiecīgo ostas valsts kontroles procedūru īstenošanā. Šīs zināšanas un kompetence starptautisko prasību un Kopienas prasību īstenošanā jāiegūst dokumentētās mācību programmās, kas ietver arī eksāmenus un atkārtotu periodisku pārbaudi, kā norādīts 16. pantā.

↓ 95/21/EK (pielāgots)
⇒ jauns

~~1. Inspektors ir persona, kuru dalībvalsts kompetentā iestāde ir pilnvarojusi veikt ostas valsts kontroli.~~

2. ☒ Inspektori obligāti ir vismaz ☒ ~~V~~ vai nu:

↓ jauns

a) ieguvuši atbilstīgu kvalifikāciju, ko piešķirusi jūras vai navigācijas iestāde, un attiecīgu pieredzi jūras kuģošanā kā sertificēti kuģa virsnieki, kam ir vai ir bijusi derīga *STCW* II/2 vai III/2 kompetences apliecība; vai

↓ 95/21/EK (pielāgots)
⇒ jauns

~~b) (e) inspektors ir nolieis~~ ⇒ nolikuši kompetentās iestādes atzītu ⇐ kuģu būvētāja, inženiera mehāniķa vai inženiera eksāmenu saistībā ar jūrnieceību un kādā no šiem amatiem nostrādājis vismaz piecus gadus; ⇒ vai ⇐

☒ c) ieguvuši attiecīgu universitātes grādu vai līdzvērtīgu izglītību, kā arī mācījušies un ieguvuši kvalifikāciju kādā kuģu drošības inspektoru skolā. ☒

↓ 95/21/EK (pielāgots)

3. Inspektors vismaz vienu gadu ir strādājis par karoga valsts inspektoru, kura amata pienākumos ir bijusi apsekojumi un sertifikātu piešķiršana atbilstīgi konvencijām.

4. Inspektors, kas minēts ☒ 2. punkta a) apakšpunktā ☐ a) un b) apakšpunktā, vismaz piecus gadus ir strādājis uz jūras kā amatpersonas vai nu klāja, vai tehniskajā nodaļā.

~~un inspektoram ir:~~

~~a) kapteiņa apliecība, kas nozīmē, ka inspektors ir tiesīgs komandēt 1600 t vai lielākas bruto tilpības kuģi (sk. STCW, II/2 norma); vai~~

~~b) galvenā mehāniķa apliecība, kas nozīmē, ka inspektors ir tiesīgs veikt attiecīgos pienākumus uz kuģa, kura galvenā dzinēja jauda ir vienāda vai lielāka par 3 000 KW, (sk. STCW, III/2 norma); vai~~

~~e) inspektors ir nolieis kuģu būvētāja, inženiera mehāniķa vai inženiera eksāmenu saistībā ar jūrniecību un kādā no šiem amatiem nostrādājis vismaz piecus gadus.~~

~~– Inspektors, kas minēts a) un b) apakšpunktā, vismaz piecus gadus ir strādājis uz jūras kā amatpersona vai nu klāja, vai tehniskajā nodaļā.~~

~~Vai arī:~~

~~inspektors:~~

~~– ir ieguvis attiecīgu universitātes grādu vai līdzvērtīgu izglītību un~~

~~– ir mācījies un ieguvis kvalifikāciju kādā kuģu drošības inspektoru skolā, un~~

~~– vismaz divus gadus ir strādājis par karoga valsts inspektoru, kura amata pienākumos ir inspekcija un apliecību piešķiršana atbilstīgi konvencijām.~~

5. ~~3.~~ ☒ Inspektoram jāspēj ☐ Inspektors spēj mutiski un rakstiski sazināties ar jūrniekiem valodā, kas ir visplašāk lietotā valoda uz jūras.

~~4. Inspektors pienācīgi pārzina starptautiskās konvencijas un procedūras, pēc kādām ostas valsts veic kontroli.~~

6. ~~5.~~ Pieļaujami ir arī tādi inspektori, kuri neatbilst iepriekš uzskaitītajiem kritērijiem, bet kuri dalībvalsts kompetentās iestādes dienestā ostas valsts kontrolēs strādājuši šīs direktīvas pieņemšanas dienā.

↓ jauns

7. Ja kādā dalībvalstī 7. panta 5. punktā minētās pārbaudes veic ostas valsts kontroles inspektori, šiem inspektoriem ir atbilstīga kvalifikācija, kura ietver pietiekamas teorētiskās zināšanas un praktisko pieredzi jūras drošībā. Kvalifikācija ietver:

- a) labu izpratni par drošību jūrā un tās piemērošanu operācijām, kuras pārbauda;
- b) labas praktiskās zināšanas par drošības tehnoloģijām un metodēm;
- c) zināšanas par pārbaūžu principiem, procedūrām un metodēm;
- d) praktiskās zināšanas par operācijām, kuras pārbauda.

↓ jauns

XIII PIELIKUMS

Loča vai ostas iestādes ziņojums ostas valstij vai krasta valstij

(kā minēts 17. panta 1. punktā)

Datums	
Osta/amats	

Informācija par kuģi

Nosaukums	
SJO numurs	
Izsaukuma signāls	
Karogs	

Defekti

Apraksts	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Informācija par kuģošanu

No (osta/enkurvieta)		Datums	
Uz (osta/enkurvieta)		Datums	

Kompetentās iestādes uzsāktās darbības

Apraksts	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Loča/ostas pārstāvja vārds, uzvārds:

Kompetentā iestāde:

↓ 2001/106/EK 1. panta
24. punkts (pielāgots)

☒ XIV ☒ ~~VII~~ PIELIKUMS

**Informācijas publicēšana par ~~aizturēšanām un~~ pārbaudēm, ☒ aizturēšanām un
iebraukšanas aizliegumiem ☒ dalībvalstu ostās**

(kā minēts ~~15.~~ 19. panta 1. punktā)

↓ jauns

1. Dalībvalstis publicē turpmāk 3.1. un 3.2. punktā uzskaitīto informāciju publiski pieejamā tīmekļa vietnē 72 stundas pēc pārbaudes pabeigšanas vai aizturēšanas atcelšanas, vai iebraukšanas aizlieguma rīkojuma izdošanas.

2. Komisija regulāri publicē informāciju par kuģiem, kam ir aizliegts iebraukt Kopienas ostās, piemērojot 10. un 15. pantu.

↓ 2001/106/EK 1. panta
24. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

3. ~~1.~~ Informācijā, ko publicē saskaņā ar ~~15.~~ 19. panta 1. punktu, jāiekļauj šādas ziņas:

- a) kuģa vārds,
- b) SJO numurs,
- c) kuģa tips,
- d) tilpība (bruto),
- e) uzbūvēšanas gads, kas norādīts kuģa drošības sertifikātos,
- f) kuģa ~~īpašnieka vai operatora vārds vai~~ ⇒ uzņēmuma ⇐ nosaukums un adrese,
- g) ja kuģi pārvadā šķidras vai cietas kravas bez taras, fraktētāja, kas atbild par kuģa izvēli, nosaukums un adrese, un frakta tips,
- h) karoga valsts,

~~attiecīgos gadījumos viena vai vairākas klasificēšanas sabiedrības, kuras konkrētam kuģim izdevušas klases sertifikātus, ja tādi ir,~~

~~viena vai vairākas klasificēšanas sabiedrības un/vai jebkurš cits subjekts, kas konkrētam kuģim karoga valsts vārdā izdevis konvencijās paredzētos sertifikātus, minot arī attiecīgos sertifikātus,~~

↓ jauns

- i) ~~klases sertifikāti un normatīvie sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar attiecīgām starptautiskām konvencijām, un iestāde vai organizācija, kas izdevusi katru attiecīgo sertifikātu, tostarp izdošanas datums un derīguma termiņš.~~

↓ 2001/106/EK 1. panta
24. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

- ~~– iepriekšējās pastiprinātās pārbaudes osta un datums, vajadzības gadījumā norādot, vai ir dots rīkojums par aizturēšanu,~~

- j) ~~osta un datums, kad veikts ⇒ i) apakšpunktā minēto sertifikātu ⇐ iepriekšējais ⇒ starpposma vai gada ⇐ īpašais apsekojums, un tās ⇐ iestādes vai ⇐ organizācijas nosaukums, kas veikusi apsekojumu,~~

- ~~– aizturēšanas reižu skaits iepriekšējos 24 mēnešos,~~

- k) ~~aizturēšanas ⇐ datums, ⇐ valsts, un ⇐ osta ⇐ vai enkurvieta ⇐,~~

- ~~– datums, kad atcelts lēmums par aizturēšanu,~~

- ~~– aizturēšanas ilgums dienās,~~

- ~~– atklāto trūkumu skaits un skaidri izklāstīti aizturēšanas iemesli,~~

- ~~– kompetentās iestādes un, vajadzības gadījumā, klasificēšanas sabiedrības veikto pasākumu apraksts pēc aizturēšanas,~~

- ~~– gadījumos, kad kuģim liegta iebraukšana Kopienas ostās, skaidri izklāstīti šādas sankcijas iemesli,~~

- ~~– norāde, vai klasifikācijas sabiedrība vai cita privāta struktūra, kas veikusi attiecīgo apsekošanu, ir atbildīga saistībā ar trūkumiem, kas katrs atsevišķi vai visi kopā devuši iemeslu aizturēšanai,~~

- ~~– to pasākumu apraksts, kas veikti gadījumos, kad kuģim dota atļauja pārbraukt uz tuvāko piemēroto remonta rūpnīcu vai kad kuģim liegta iebraukšana visās Kopienas ostās.~~

4. ~~H.~~ ⇒ Saskaņā ar 19. pantu publicētajā informācijā par kuģiem, kas tikuši aizturēti, jāiekļauj arī šādas ziņas: ⇐ Saskaņā ar 15. 18. panta 2. punktu publicētajā informācijā par pārbaudītiem kuģiem iekļauj šādas ziņas:

~~– kuģa vārds,~~

~~– SJO numurs,~~

~~– kuģa tips,~~

- ~~tilpība (bruto),~~
 - ~~uzbūvēšanas gads,~~
 - ~~kuģa īpašnieka vai operatora vārds vai nosaukums un adrese,~~
 - ~~ja kuģi pārvadā šķidras vai cietas kravas bez taras, fraktētāja, kas atbild par kuģa izvēli, nosaukums un adrese, un frakta tips,~~
 - ~~karoga valsts,~~
 - ~~attiecīgos gadījumos viena vai vairākas klasificēšanas sabiedrības, kuras konkrētam kuģim izdevušas klases sertifikātus, ja tādi ir,~~
 - ~~viena vai vairākas klasificēšanas sabiedrības un/vai jebkurš cits subjekts, kas konkrētam kuģim karoga valsts vārdā izdevis konvencijās paredzētos sertifikātus, minot arī attiecīgos sertifikātus,~~
 - ~~pārbaudes valsts, osta un laiks,~~
 - ~~trūkumu skaits un raksturs.~~
- ☒ a) aizturēšanas reižu skaits iepriekšējos ☒ ⇒ 36 ⇐ 24 ☒ mēnešos ☒,
 - ☒ b) datums, kad atcelts lēmums par aizturēšanu, ☒
 - ☒ c) aizturēšanas ilgums dienās, ☒
 - ☒ d) skaidri izklāstīti aizturēšanas iemesli, ☒
 - ☒ e) norāde, vai atzītā organizācija, kas veikusi attiecīgo apsekošanu, ir atbildīga saistībā ar trūkumiem, kas katrs atsevišķi vai visi kopā bijuši par iemeslu aizturēšanai, ☒
 - ☒ f) to pasākumu apraksts, kas veikti gadījumos, kad kuģim dota atļauja pārbraukt uz tuvāko piemēroto remonta rūpnīcu, ☒
 - ☒ g) gadījumos, kad kuģim liegta iebraukšana visās Kopienas ostās, skaidri izklāstīti pasākuma iemesli. ☒

↓ jauns

XV PIELIKUMS

Operatoru un uzņēmumu melnais saraksts

(kā minēts 20. pantā)

Operatoru un uzņēmumu melnajā sarakstā iekļauj šādus nosaukumus un adreses:

- Kuģu operatori un uzņēmumi, kas ekspluatē kuģi vai kuģus, kam pēdējo 12 mēnešu laikā liegta iebraukšana kādas dalībvalsts ostā;
- Kuģu operatori un uzņēmumi, kas ekspluatē floti, no kuras kuģiem vairāk nekā vienam pēdējo 12 mēnešu laikā liegta iebraukšana kādas dalībvalsts ostā;
- Kuģu operatori un uzņēmumi, kam ir viens kuģis, kurš vairāk nekā vienu reizi pēdējo 12 mēnešu laikā ticis aizturēts kādas dalībvalsts ostā.

↓ 2001/106/EK 1. panta
25. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

☒ XVI ☒ ~~X~~ PIELIKUMS

Dati, ko sniedz sakarā ar ~~17. panta~~ piemērošanas kontroli īstenošanas uzraudzību

☒ (kā minēts 22. pantā) ☒

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

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

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

Osta/reģions	Pilna laika inspektoru skaits ☒ (A) ☒	Nepilna laika inspektoru skaits ☒ (B) ☒	☒ (B) ☒ pārrēķins uz pilnu laiku ☒ (C) ☒	⇒ Kopā ⇒ ⇒ (A+C) ⇒
X osta				
Y osta				
KOPĀ				

(1) Ja pārbaudes, ko veic sakarā ar ostas valsts kontroli, ir tikai daļa no inspektoru darba, kopējais inspektoru skaits ir jāpārvērš skaitā, kas līdzvērtīgs pilna laika inspektoru skaitam. ⇒ Ja tas pats inspektors strādā vairāk nekā vienā ostā vai ģeogrāfiskā apgabalā, attiecīgo nepilna laika ekvivalentu pieskaita katrā ostā. ⇐

☒ ⁽²⁾ ☒ Šī informācija ir jāsniedz valsts līmenī un par katru attiecīgās dalībvalsts ostu. Šajā pielikumā osta nozīmē atsevišķu ostu un ģeogrāfisku apgabalu, kurā darbojas inspektors vai inspektoru komanda, vajadzības gadījumā aptverot vairākas atsevišķas ostas. ~~Viens inspektors drīkst strādāt vairāk nekā vienā ostā/ģeogrāfiskā apgabalā.~~

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

2. Dalībvalstīm: ~~vai nu:~~

a) reizi ⇒ trijos ~~sešos~~ mēnešos jāsniedz Komisijai atsevišķu kuģu kustības saraksts ārpus regulārās ⇒ pasažieru un kravu ⇐ prāmju satiksmes, kas iebrukuši to ostās vai paziņojuši ostas iestādei par to pietāšanos enkurvietā, norādot ⇒ katrai kuģa kustībai tās ⇐ ~~kuģu~~ SJO numuru, un iebrukšanas datumu, ~~vai~~ ⇒ un ostu vai enkurvietu. Saraksts jāiesniedz izklājlapas programmas formātā, tādējādi nodrošinot

iepriekš minētās informācijas automātiskas izguves un apstrādes iespēju. Šo sarakstu iesniedz 4 mēnešu laikā pēc tā perioda beigām, uz kuru attiecas dati, ⇐

⇒ kā arī ⇐

- b) ~~jāsniedz Sirenas kuģu, kas ik dienas iebraukuši to ostās ārpus regulārās prāmju satiksmes, SJO numuri un iebraukšanas datums. Dalībvalstīm ir jāsniedz Komisijai~~ ⇐ atsevišķi ⇐ regulārās ⇐ pasažieru ⇐ prāmju satiksmes sarakstis ⇐ un regulārās kravas prāmju satiksmes saraksti, ⇐ kas minēti a) ~~un b)~~ punktāes, ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc šīs direktīvas īstenošanas, un pēc tam katru reizi, kad šajā satiksmē ir izmaiņas. ⇐ Sarakstā norāda katra kuģa SJO numuru, tā nosaukumu un kuģa nobraukto maršrutu. Saraksts jāiesniedz izklājlapas programmas formātā, tādējādi nodrošinot iepriekš minētās informācijas automātiskas izguves un apstrādes iespēju. ⇐



XVII PIELIKUMS

A daļa

Atceltā direktīva ar sekojošiem grozījumiem

(kā minēts 30. pantā)

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

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

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

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

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

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

tikai 4. pants

B daļa

Termiņu saraksts transponēšanai valsts tiesību aktos (kā minēts 30. pantā)

Direktīva	Transponēšanas termiņš
Direktīva 95/21/EK	1996. gada 30. jūnijs
Direktīva 98/25/EK	1998. gada 11. jūlijs
Direktīva 98/42/EK	1998. gada 30. septembris
Direktīva 1999/97/EK	2000. gada 13. decembris
Direktīva 2001/106/EK	2003. gada 22. jūlijs ¹
Direktīva 2002/84/EK	2003. gada 23. novembris

¹ Saskaņā ar Direktīvas 2001/106/EK 3. pantu „Komisija pārskata šīs direktīvas īstenošanu ne vēlāk kā 2006. gada 22. jūlijā. Pārskatīšanas gaitā *inter alia* pārbauda ostas valsts kontroles inspektoru skaitu katrā dalībvalstī un veikto pārbaūžu, tostarp obligāto pastiprināto pārbaūžu, skaitu. Komisija paziņo par pārskata secinājumiem Eiropas Parlamentam un Padomei un, pamatojoties uz pārskatu, nosaka, vai ir nepieciešams ierosināt grozīt direktīvu vai turpmākus tiesību aktus šajā jomā.”.



XVIII PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 95/21/EK	Šī direktīva
1. pants, ievadvārdi	1. pants, ievadvārdi
1. panta pirmais ievilkums	1. panta a) apakšpunkts
1. panta otrais ievilkums	1. panta b) apakšpunkts
2. pants, ievadvārdi	2. pants, ievadvārdi
2. panta 1. punkts, ievadvārdi	2. panta 1. punkts, ievadvārdi
2. panta 1. punkta pirmais ievilkums	2. panta 1. punkta a) apakšpunkts
2. panta 1. punkta otrais ievilkums	2. panta 1. punkta b) apakšpunkts
2. panta 1. punkta trešais ievilkums	2. panta 1. punkta c) apakšpunkts
2. panta 1. punkta ceturtais ievilkums	2. panta 1. punkta d) apakšpunkts
2. panta 1. punkta piektais ievilkums	2. panta 1. punkta e) apakšpunkts
2. panta 1. punkta sestais ievilkums	2. panta 1. punkta f) apakšpunkts
2. panta 1. punkta septītais ievilkums	2. panta 1. punkta g) apakšpunkts
2. panta 1. punkta astotais ievilkums	2. panta 1. punkta h) apakšpunkts
2. panta 2. punkts	2. panta 2. punkts
-	2. panta 3. punkts
2. panta 3. punkts	2. panta 4. punkts
2. panta 4. punkts	2. panta 5. punkts
-	2. panta 6. punkts
2. panta 5. punkts	2. panta 7. punkts
-	2. panta 8. punkts
-	2. panta 9. punkts

2. panta 6. punkts	2. panta 10. punkts
2. panta 7. punkts	2. panta 11. punkts
2. panta 8. punkts	2. panta 12. punkts
-	2. panta 13. punkts
2. panta 9. punkts	2. panta 14. punkts
-	2. panta 15. punkts
2. panta 10. punkts	2. panta 16. punkts
-	2. panta 17. punkts
-	2. panta 18. punkts
-	2. panta 19. punkts
3. panta 1. punkta pirmā daļa, ievadvārdi	3. panta 1. punkta pirmā daļa, ievadvārdi
3. panta 1. punkta pirmās daļas pirmais ievilkums	3. panta 1. punkta pirmās daļas a) apakšpunkts
3. panta 1. punkta pirmās daļas otrais ievilkums	3. panta 1. punkta pirmās daļas b) apakšpunkts
3. panta 1. punkta otrā daļa	3. panta 1. punkta otrā daļa
3. panta 2. līdz 4. punkts	3. panta 2. līdz 4. punkts
-	4. panta 1. punkts
4. pants	4. panta 2. punkta pirmā daļa
-	4. panta 2. punkta otrā daļa
-	5. panta 1. līdz 3. punkts
5. panta 1. punkts	5. panta 4. punkts
-	5. panta 5. punkts
5. panta 2. līdz 5. punkts	-
-	6. pants
6. panta 1. punkts, ievadvārdi	7. panta 1. punkts, ievadvārdi
6. panta 1. punkta a) apakšpunkts	7. panta 1. punkta a) apakšpunkts
-	7. panta 1. punkta b) apakšpunkts

6. panta 1. punkta b) apakšpunkts
-
6. panta 2. punkts
6. panta 3. punkts
6. panta 4. punkts
7. panta 1. un 2. punkts
7. panta 3. punkta a) apakšpunkts
7. panta 3. punkta b) apakšpunkts
7. panta 4. punkta pirmā daļa
7. panta 4. punkta otrā daļa
7. panta 5. punkts
7. panta 6. punkts
7.a panta 1. punkts
7.a panta 2. punkts
-
7.a panta 3. līdz 5. punkts
7.b panta 1. un 2. punkts
7.b panta 3. punkts
8. pants
-
9. panta 1. un 2. punkts
-
9. panta 3. līdz 7. punkts
-
9.a pants
10. panta 1. līdz 3. punkts
-

7. panta 1. punkta c) apakšpunkts
7. panta 2. punkts
7. panta 3. punkts
7. panta 4. punkts
7. panta 5. punkts
8. panta 1. punkts un 2. panta pirmā daļa
-
8. panta 2. punkta otrā daļa
8. panta 3. punkta pirmā daļa
-
8. panta 4. punkts
-
9. panta 1. punkts
9. panta 2. punkta pirmā daļa
9. panta 2. punkta otrā daļa
9. panta 3. līdz 5. punkts
10. panta 1. un 2. punkts
-
11. pants
12. pants
13. panta 1. un 2. punkts
13. panta 3. punkts
13. panta 4. līdz 8. punkts
13. panta 9. punkts
-
14. panta 1. līdz 3. punkts
14. panta 4. punkts

11. panta 1. punkts

-

11. panta 2. punkts

11. panta 3. punkta pirmā daļa

11. panta 3. punkta otrā daļa

11. panta 4. līdz 6. punkts

12. panta 1. līdz 3. punkts

12. panta 4. punkta pirmā daļa

12. panta 4. punkta otrā daļa

-

13. panta 1. punkts

-

13. panta 2. punkts

-

14. panta 1. punkts

14. panta 2. punkta pirmā daļa

-

14. panta 2. punkta otrā daļa

14. panta 3. punkts

15. panta 1. punkts

15. panta 2. līdz 4. punkts

15. panta 5. punkts

-

16. panta 1. un 2. punkts

16. panta 2.a punkts

16. panta 3. punkts

17. pants

15. panta 1. punkts

15. panta 2. punkts

15. panta 3. punkta pirmā daļa

-

15. panta 3. punkta otrā daļa

15. panta 4. līdz 6. punkts

16. panta 1. līdz 3. punkts

16. panta 4. punkta pirmā daļa

-

16. panta 5. līdz 7. punkts

17. panta 1. punkta pirmā daļa

17. panta 1. punkta otrā daļa

17. panta 2. punkts

17. panta 3. punkts

18. panta 1. punkts

18. panta 2. punkta pirmā daļa

18. panta 2. punkta otrā daļa

18. panta 2. punkta trešā daļa

18. panta 3. punkts

19. panta 1. punkts

-

19. panta 2. punkts

20. pants

21. panta 1. un 2. punkts

21. panta 3. punkts

21. panta 4. punkts

22. panta pirmais punkts

-	22. panta otrais punkts
-	23. pants
18. pants	24. pants
19. pants	25. pants
-	26. pants
19.a pants	27. pants
Direktīvas 2001/106/EK 3. pants	28. pants
20. pants	29. pants
-	30. pants
21. pants	31. pants
22. pants	32. pants
I pielikums	I pielikums
-	II pielikums
-	III pielikums
II pielikums	IV pielikums
III pielikums	V pielikums
IV pielikums	VI pielikums
-	VII pielikums
V pielikums	VIII pielikums
VI pielikums	XI pielikums
VII pielikums	XII pielikums
VIII pielikums	XIV pielikums
IX pielikums	X pielikums
X pielikums	XVI pielikums
XI pielikums	IX pielikums
XII pielikums	-
-	XIII pielikums

-	XV pielikums
-	XVII pielikums
-	XVIII pielikums

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA NOSAUKUMS

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par ostas valsts veikto kontroli

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

Politikas joma: enerģētika un transports

Darbības joma: 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 plāna pozīcija
	Obligātie/ neobligātie	DA ¹ / NDA ²	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	Nr. [...]
	Obligātie/ neobligātie	DA/ NDA	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	Nr. [...]

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
----------------	-------------	--	--------	-------	-------	-------	-------	-----------------------	------

¹ Diferencēti apropriējumi.

² Nediferencēti apropriējumi.

Darbības izdevumi³

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

Administratīvie izdevumi, kas ir ietverti pamatsummā⁴

Tehniskais un administratīvais atbalsts (NDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

PAMATSUMMAS KOPAPJOMS

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

Administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā⁵

Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NDA)	8.2.5	d	0,054	0,054	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

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

³ Izdevumi, kas nav ietverti attiecīgās xx. sadaļas xx 01. nodaļā.

⁴ Izdevumi, kas ir ietverti xx. sadaļas xx 01 04. pantā.

⁵ 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. Atbilstība finanšu plānojumam

- ☒ Priekšlikums atbilst pašreizējam finanšu plānojumam
- ☐ Šis priekšlikums ir saistīts ar attiecīgās finanšu plāna pozīcijas pārplānošanu
- ☐ Saistībā ar šo priekšlikumu var būt jāpieņemo Iestāžu nolīguma noteikumi⁶ (par elastības fondu vai finanšu plāna pārskatīšanu)

4.1.3. Finansiālā ietekme uz ieņēmumiem

- ☒ Priekšlikumam nav finansiālas ietekmes uz ieņēmumiem
- ☐ Priekšlikumam ir finansiāla ietekme uz ieņēmumiem, 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] ⁷
	a) ieņēmumi absolūtā izteiksmē		0	0	0	0	0	0
	b) ieņēmumu izmaiņas	Δ	0	0	0	0	0	0

⁶ Skatīt Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

⁷ Vajadzības gadījumā (ja rīcības ilgums pārsniedz 6 gadus) jāpievieno papildu slejas.

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

(Vadību nodrošina esošais personāls.)

Ikgadējās vajadzības	Gads n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 un turpmākie gadi
Kopā – cilvēkresursi	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. RAKSTUROJUMS UN MĒRĶI

5.1. Jāsasniedz īstermiņā vai ilgtermiņā

Ostas valsts kontroles mērķis ir ar kompetento iestāžu veikto pārbaužu palīdzību pārliecināties par to, vai trešu valstu kuģi, kas pietājuši konkrētās ostās, atbilst attiecīgo starptautisko konvenciju prasībām un vai tie neapdraud kuģošanas drošību, jūras vidi un sadzīves un darba apstākļus uz kuģa.

Patlaban ir absolūti nepieciešams precizēt, vienkāršot un pilnveidot Kopienas tiesību aktu kopumu par ostas valsts veikto kontroli. Šis mērķis vienlaikus atspoguļo gan juridisku vajadzību ņemt vērā izmaiņas starptautiskajās tiesībās, Kopienas tiesību aktos un Parīzes memorandā, kā arī to, ka noteikumi par ostas valsts veikto kontroli tagad attiecas arī uz jaunajām dalībvalstīm, gan politisku nepieciešamību ievērot jaunās Eiropas Savienības politikas virzienus, kas izriet no Lisabonas stratēģijas un no tiesiskā regulējuma pilnveidošanas Eiropas Savienībā.

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

Dalībvalstu individuāla darbība pēc būtības ir nesavienojama ar ostas valsts veiktās kontroles mērķiem, kas vērsti uz to, lai vienā un tajā pašā ģeogrāfiskajā reģionā nodrošinātu uz kuģa veikto pārbaužu savstarpēju saskaņotību. Turklāt viens no šīs darbības mērķiem reģionālā mērogā ir samazināt izmaksas un ar koordinētas rīcības palīdzību optimizēt resursus, kas vajadzīgi efektīvai kuģu pārbaužu veikšanai. Mazāk stingra ostas valsts kontroles piemērošana kādās dalībvalsts ostās izraisīs pieaugošu risku kuģošanas drošībai un var veicināt „izdevīgo ostu” parādīšanos, kas radītu Kopienā nepieļaujamus konkurences kropļojumus.

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

Komisijas priekšlikumu attiecībā uz Direktīvas 95/21/EK par ostas valsts veikto kontroli pārskatīšanu veido šādi elementi:

- Direktīvas 95/21/EK un tās daudzo grozījumu teksta pārstrādāšana, apvienojot tos visus vienā dokumentā;
- to politisko prasību īstenošana, kuras kuģošanas drošības uzlabošanai pēc tankkuģa *PRESTIGE* avārijas izvirzīja Eiropas Parlaments, Padome un Komisija;

- vairāku direktīvas noteikumu atjaunināšana, ņemot vērā izmaiņas starptautiskajās konvencijās un nolīgumos un Kopienas tiesību aktos;
- attiecīgu pasākumu ieviešana, lai uzlabotu direktīvas piemērošanu un šīs piemērošanas uzraudzību, jo īpaši pastiprinot sadarbību un informācijas apmaiņu;
- atsevišķu spēkā esošo prasību pastiprināšana, jo īpaši paredzot bargāku sodu piemērošanu standartam neatbilstošiem kuģiem; konkrēti tas attiecas uz piekļuves aizlieguma paplašināšanu un atbilstīgo prasību pastiprināšanu kuģa daudzkārtējas aizturēšanas gadījumā;
- virkne noteikumu par pārbaužu prasību mīkstināšanu standartam atbilstošiem kuģiem;
- jauna pārbaužu režīma principu ieviešana, konkrēti ņemot vērā ierobežotās spēkā esošā režīma piemērošanas iespējas.

5.4. Īstenošanas metode (orientējoši)

Norādīt rīcības īstenošanai izraudzīto metodi vai metodes⁸.

☐ ***Centralizēta pārvaldība***

- ☒ Pārvaldību tieši īsteno Komisija
- ☐ Pārvaldību īsteno netieši, atbildību deleģējot
 - ☐ izpildaģentūrām,
 - ☐ Kopienų izveidotām struktūrām, kā minēts Finanšu regulas 185. pantā,
 - ☐ valsts sabiedriskajām struktūrām vai struktūrām, kas pilda publisko pasūtījumu

☐ ***Atbildības sadalīšana vai decentralizēta pārvaldība***

- ☐ kopā ar dalībvalstīm
- ☐ kopā ar trešām valstīm

☐ ***Pārvaldība kopīgi ar starptautiskām organizācijām (lūdzu, precizēt)***

Piezīmes:

⁸

Ja norādītas vairākas metodes, lūdzu, sniežiet papildu informāciju šā punkta iedaļā „Piezīmes”.

6. UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA

Direktīvas priekšlikumā ietverts noteikums par to, ka dalībvalstīm jādara Komisijai zināmi īstenošanas pasākumi, kas tai jāpieņem, lai transponētu minēto direktīvu valsts tiesību aktos.

Šo pasākumu nepaziņošanas (vai daļējas paziņošanas) gadījumā automātiski tiek uzsākta pārkāpumu procedūra atbilstīgi Līguma 226. pantam.

Eiropas Jūras drošības aģentūra palīdzēs uzraudzīt to, kā dalībvalstis īsteno minēto direktīvu.

6.1. Novērtēšana

6.1.1. *Provizorisks novērtējums*

Ietekmes novērtējumā Komisija lielāko uzmanību pievērta direktīvā paredzētajiem galvenajiem pasākumiem, kas varētu ietekmēt kuģu operatorus un jūrlietu administrācijas, lai šādi konkrētāk novērtētu, vai ieviesto pasākumu dēļ pieaugs to kuģu skaits, kurus ietekmē minētie pasākumi.

Pasākumu ietekme uz attiecīgajām iesaistītajām personām ir šāda.

- ES struktūras: ar priekšlikumu pastiprina spēkā esošo noteikumu prasības par publicēšanu („melnie saraksti”) un direktīvas īstenošanas uzraudzību. Praksē šos izpildes uzdevumus veiks Eiropas Jūras drošības aģentūra.
- Par ostas valsts veikto kontroli atbildīgās jūrlietu administrācijas: līdz jaunā pārbaužu režīma ieviešanai šim priekšlikumam nebūs būtiskas ietekmes uz to jūrlietu administrāciju darbu, kas atbild par ostas valsts veikto kontroli.
- Ostas pārvaldes: palielināsies ostas pārvalžu devums ostas valsts veiktās kontroles uzlabošanā, jo īpaši attiecībā uz informācijas apmaiņu starp ostām un kontroles centriem. Lai gan šie administratīvie un loģistikas pasākumi vietējā līmenī var radīt papildu izmaksas ostas pārvaldēm, tie ir vajadzīgi, lai nodrošinātu pilnībā efektīvu direktīvas piemērošanu.
- Loču pakalpojumi: ierosinātais pasākums ir tieša atbilde uz Transporta padomes nepārprotami izteikto lūgumu pēc tankkuģa *PRESTIGE* avārijas. Šā pasākuma ietekmēto un paziņoto kuģu skaitu noteikt ir neiespējami.
- Kuģu operatori: kopumā šis priekšlikums palīdz uzlabot standartam atbilstošu kuģu operatoru konkurētspēju (mazāk pārbaužu, veiksmīgāka piestāšanas ostu izvēle, kvalificētāki inspektori un — attiecīgi — nepareizu vai nepamatotu lēmumu pieņemšanas riska samazināšanās).
- Jūrnieki: jaunie noteikumi nodrošinās efektīvāku to sūdzību izskatīšanu, kas attiecas uz sadzīves un darba apstākļiem uz kuģa.

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

Nepiemēro

- 6.1.3. *Turpmāko novērtējumu veikšanas nosacījumi un biežums*

Nepiemēro

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 ⁹ ...																
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																
KOPĒJĀS IZMAKSAS																

⁹ 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 ¹⁰ (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 ¹¹ atbilstīgi XX 01 02. pantam		0	0	0	0	0	0
Pārējais personāls, ko finansē ¹² atbilstīgi XX 01 04/05. pantam		0	0	0	0	0	0
KOPĀ		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. No veicamās rīcības izrietošo uzdevumu apraksts: uzdevumi

Pārveidojot Kopienas sistēmu ostas valsts kontroles nodrošināšanai, paplašinās Kopienas kompetence kuģošanas drošības jomā. Lai pienācīgi kontrolētu direktīvas īstenošanu, vajadzīgi papildu cilvēkresursi, kas atbilst 0,5 A kategorijas ierēdņu amata vietām.

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

¹⁰ Atbilstīgās izmaksas NAV iekļautas pamatsummā.

¹¹ Atbilstīgās izmaksas NAV iekļautas pamatsummā.

¹² Atbilstīgās izmaksas ir iekļautas 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
1. Tehniskais un administratīvais atbalsts (un ar to saistītās personāla izmaksas)							0
Izpildaģentūras ¹³							0
Cita veida tehniskais un administratīvais atbalsts							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Kopā – tehniskais un administratīvais atbalsts							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
Kopā – cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NAV ietverti pamatsummā)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Aprēķins — Ierēdņi un pagaidu darbinieki

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

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

Nepiemēro

¹³

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 turp- mākie 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 ¹⁴	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
2. Kopā – citi pārvaldības izdevumi (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Citi administratīva rakstura izdevumi (precizēt, norādot budžeta pozīciju)	0	0	0	0	0	0	0
Kopā – administratīvie izdevumi, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (kas NAV ietverti pamatsummā)	0	0	0	0	0	0	0

* neietekmē spēkā esošo budžetu, kas iedalīts komandējumiem

Aprēķins — Citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā

Nepiemēro

¹⁴ Norādīt komitejas veidu un grupu, kurai tā pieder.