

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 131



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

52. sējums

2009. gada 28. maijs

Saturs

I Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta

REGULAS

- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 390/2009 (2009. gada 23. aprīlis), ar ko groza Kopīgo konsulāro instrukciju diplomātiskajām pārstāvniecībām un konsulārajiem dienestiem attiecībā uz vīzām, nosakot biometrisko identifikatoru ieviešanu un paredzot arī noteikumus par vīzu pieteikumu pieņemšanu un apstrādi 1
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates ⁽¹⁾ 11
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 392/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras ⁽¹⁾ 24

DIREKTĪVAS

- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/15/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā ⁽¹⁾ ... 47
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli ⁽¹⁾ 57

Cena: 26 EUR

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

(Turpinājums nākamajā lappusē)

LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/17/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu ⁽¹⁾	101
★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/18/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK ⁽¹⁾	114
★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām ⁽¹⁾	128
★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/21/EK (2009. gada 23. aprīlis) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu ⁽¹⁾	132



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

I

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta)

REGULAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 390/2009

(2009. gada 23. aprīlis),

ar ko groza Kopīgo konsulāro instrukciju diplomātiskajām pārstāvniecībām un konsulārajiem dienestiem attiecībā uz vīzām, nosakot biometrisko identifikatoru ieviešanu un paredzot arī noteikumus par vīzu pieteikumu pieņemšanu un apstrādi

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 62. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja atzinumu ⁽¹⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

(1) Lai nodrošinātu vīzas pieteikumu iesniedzēju pārlicinošu pārbaudi un identifikāciju, Vīzu informācijas sistēmā (VIS), kas izveidota ar Padomes Lēmumu 2004/512/EK ⁽³⁾, ir jāapstrādā biometriskie dati un jārada šo biometrisko identifikatoru apkopošanas tiesiskais regulējums. Turklāt VIS īstenošanai ir vajadzīga jaunas organizācijas formas vīzu pieteikumu pieņemšanai.

(2) Biometrisko identifikatoru integrācija VIS ir svarīgs jaunu elementu izmantošanas pasākums, ar kuru izveido

drošāku saikni starp vīzas turētāju un pasi, lai izvairītos no viltotas identitātes izmantošanas gadījumiem. Tādēļ noteikumam par pieteikuma iesniedzēja personisku ierašanos – vismaz pirmā pieteikuma iesniegšanas reizē – vajadzētu būt vienai no pamatprasībām, kas jāizpilda, lai izsniegtu vīzu, reģistrējot biometriskos identifikatorus VIS.

(3) Biometrisko identifikatoru izvēle ir izdarīta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 767/2008 (2008. gada 9. jūlijs) par Vīzu informācijas sistēmu (VIS) un datu apmaiņu starp dalībvalstīm saistībā ar īstermiņa vīzām ("VIS regula") ⁽⁴⁾.

(4) Šajā regulā noteikti biometrisko identifikatoru ieguves standarti, atsaucoties uz attiecīgajiem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) noteikumiem. Lai nodrošinātu standartu savietojamību, sīkākas tehniskās specifikācijas nav vajadzīgas.

(5) Jebkuru dokumentu, datus vai biometriskos identifikatorus, ko vīzas pieteikuma procesā saņem dalībvalsts, uzskata par "konsulāru dokumentu" saskaņā ar Vīnes 1963. gada 24. aprīļa Konvenciju par konsulārajiem sakariem un atbilstīgi ar to rīkojas.

(6) Lai atvieglotu pieteikumu iesniedzēju reģistrāciju un samazinātu dalībvalstu izmaksas, papildus pašreizējiem pārstāvības noteikumiem ir jāparedz jaunas organizatoriskās iespējas. Vispirms Kopīgā konsulārā instrukcija diplomātiskajām pārstāvniecībām un konsulārajiem dienestiem ⁽⁵⁾ būtu jāpapildina, nosakot īpašu pārstāvības veidu, kurā ietilpst tikai pieteikumu pieņemšana un biometrisko identifikatoru reģistrācija.

⁽¹⁾ OV C 321, 29.12.2006., 38. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2008. gada 10. jūlija Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts), Padomes 2009. gada 5. marta Kopējā nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Eiropas Parlamenta 2009. gada 25. marta Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

⁽³⁾ OV L 213, 15.6.2004., 5. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 218, 13.8.2008., 60. lpp.

⁽⁵⁾ OV C 326, 22.12.2005., 1. lpp.

- (7) Būtu jāievieš citas iespējas, piemēram, kopīga atrašanās vieta, kopīgi pieteikumu pieņemšanas centri, goda konsuli un sadarbība ar ārpakalpojumu sniedzējiem. Būtu jāizveido piemērots šo iespēju tiesiskais regulējums, jo īpaši ņemot vērā datu aizsardzības aspektus. Dalībvalstīm saskaņā ar šajā tiesiskajā regulējumā paredzētajiem nosacījumiem būtu jānosaka, kāda veida organizatorisko struktūru tās izmantos katrā attiecīgajā trešā valstī. Komisijai būtu jāpublicē šādu struktūru sīks apraksts.
- (8) Organizējot sadarbību, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka pieteikuma iesniedzējiem tiek norādīta dalībvalsts, kura ir atbildīga par viņu pieteikumu apstrādi.
- (9) Ir jāparedz noteikums situācijām, kad dalībvalstis nolemj sadarboties ar ārpakalpojumu sniedzēju pieteikumu pieņemšanā, lai paātrinātu procedūru. Šādu lēmumu var pieņemt, ja īpašu apstākļu vai vietējās situācijas dēļ attiecīgajai dalībvalstij nav lietderīga sadarbība ar citām dalībvalstīm, lai deleģētu ierobežotu pārstāvību, veidotu kopīgu atrašanās vietu vai kopīgu pieteikumu pieņemšanas centru. Šādai kārtībai vajadzētu būt saskaņā ar vispārējiem vīzu izsniegšanas principiem, ievērojot datu aizsardzības prasības, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti⁽¹⁾. Turklāt, nosakot un īstenojot šādus pasākumus, būtu jāņem vērā vajadzība novērst vīzu izdevīgākas iegādes iespējas.
- (10) Dalībvalstīm būtu jāsadarbības ar ārpakalpojumu sniedzējiem, pamatojoties uz juridisku instrumentu, kurā būtu jāietver noteikumi par precīziem pakalpojumu sniedzēja uzdevumiem, tiešu un neierobežotu piekļuvi pakalpojumu sniedzēju telpām, informāciju par pieteikumu iesniedzēju, kā arī konfidencialitāti un sadarbības pārtraukšanas vai izbeigšanas apstākļiem, nosacījumiem un procedūru.
- (11) Ar šo regulu, kura dalībvalstīm ļauj sadarboties ar ārpakalpojumu sniedzējiem, lai pieņemtu pieteikumus, vienlaikus pieteikumu iesniegšanai izveidojot "vienas pieturas aģentūras" principu, ir radīta atkāpe no vispārējā noteikuma, kas prasa ierasties personiski, kā paredzēts Kopīgās konsulārās instrukcijas III daļas 4. punktā. Tas neskar iespēju, ka pieteikuma iesniedzēju aicina uz individuālām pārrunām, kā arī to, ka paredz turpmākus juridiskus instrumentus, ar ko reglamentē šos jautājumus.
- (12) Lai nodrošinātu atbilstību datu aizsardzības prasībām, ir notikušas apspriedes ar darba grupu, kas izveidota ar Direktīvas 95/46/EK 29. pantu.
- (13) Personas datu apstrādei, ko veic saskaņā ar šo regulu, piemēro Direktīvu 95/46/EK.
- (14) Dalībvalstīm būtu jā saglabā iespēja, ka visi pieteikumu iesniedzēji var pieteikumus iesniegt tieši šo dalībvalstu diplomātiskajās vai konsulārās pārstāvniecībās.
- (15) Lai vienkāršotu katra nākamā pieteikuma procedūru, būtu jāparedz iespēja, ka 59 mēnešus no pirmās datu ievades VIS var izmantot pirkstu nospiedumu kopijas. Ja šis laikposms ir pagājis, pirkstu nospiedumi būtu jāiegūst no jauna.
- (16) Tā kā ir ieviesta prasība iegūt biometriskus identifikatorus, komercstarpniekus, piemēram, ceļojumu aģentūras, vairs nevarēs izmantot pirmā pieteikuma gadījumā, un tos varēs izmantot tikai nākamās vīzas pieteikumos.
- (17) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Kopīgā konsulārā instrukcija.
- (18) Trīs gadus pēc VIS darbības sākuma un turpmāk ik pēc četriem gadiem Komisijai būtu jāsniedz ziņojums par šīs regulas īstenošanu.
- (19) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus – proti, vīzas pieteikumu pieņemšanas un apstrādes organizēšanu, lai nodrošinātu biometrisku datu ieviešanu VIS sistēmā, un kopēju standartu un savstarpēji savietojamu biometrisku identifikatoru un kopēju noteikumu ieviešanu visām dalībvalstīm, kas piedalās Kopienas kopējā vīzu politikā, – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.
- (20) Saskaņā ar 1. un 2. pantu Protokolā par Dānijas nostāju, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību un Eiropas Kopienas dibināšanas līgumam, Dānija nepiedalās šīs regulas pieņemšanā, un Dānijai šī regula nav saistoša un nav jāpiemēro. Tā kā šī regula papildina Šengenas *acquis* atbilstīgi Eiropas Kopienas dibināšanas līguma trešās daļas IV sadaļai, Dānijai saskaņā ar minētā protokola 5. pantu sešos mēnešos pēc šīs regulas pieņemšanas dienas būtu jāizlemj, vai tā šo regulu transponēs savos tiesību aktos.

(1) OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

- (21) Attiecībā uz Islandi un Norvēģiju – saskaņā ar Nolīgumu starp Eiropas Savienības Padomi un Islandes Republiku un Norvēģijas Karalisti par šo valstu asociēšanu Šengenas *acquis* īstenošanā, piemērošanā un pilnveidošanā ⁽¹⁾ – šī regula ir to Šengenas *acquis* noteikumu pilnveidošana, kuri attiecas uz jomu, kas minēta 1. panta B punktā Padomes Lēmumā 1999/437/EK ⁽²⁾ par dažiem pasākumiem minētā nolīguma piemērošanai.
- (22) Šī regula papildina tos Šengenas *acquis* noteikumus, kuru īstenošanā Apvienotā Karaliste nepiedalās saskaņā ar Padomes Lēmumu 2000/365/EK (2000. gada 29. maijs) par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes lūgumu piedalīties dažu Šengenas *acquis* noteikumu īstenošanā ⁽³⁾. Tādēļ Apvienotā Karaliste nepiedalās šīs regulas pieņemšanā, un Apvienotajai Karalistei šī regula nav saistoša un nav jāpiemēro.
- (23) Šī regula papildina tos Šengenas *acquis* noteikumus, kuru īstenošanā Īrija nepiedalās saskaņā ar Padomes Lēmumu 2002/192/EK (2002. gada 28. februāris) par Īrijas lūgumu piedalīties dažu Šengenas *acquis* noteikumu īstenošanā ⁽⁴⁾. Tādēļ Īrija nepiedalās šīs regulas pieņemšanā, un Īrijai šī regula nav saistoša un nav jāpiemēro.
- (24) Attiecībā uz Šveici – saskaņā ar Nolīgumu, kas noslēgts starp Eiropas Savienību, Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par Šveices Konfederācijas asociēšanu Šengenas *acquis* īstenošanā, piemērošanā un pilnveidošanā ⁽⁵⁾ – šī regula ir to Šengenas *acquis* noteikumu pilnveidošana, kuri attiecas uz jomu, kas minēta Lēmuma 1999/437/EK 1. panta B punktā, to lasot saistībā ar Padomes Lēmuma 2008/146/EK ⁽⁶⁾ 3. pantu.
- (25) Attiecībā uz Lihtenšteinu – saskaņā ar Protokolu, kas parakstīts starp Eiropas Savienību, Eiropas Kopienu, Šveices Konfederāciju un Lihtenšteinas Firstisti par Lihtenšteinas Firstistes pievienošanas Nolīgumam starp Eiropas Savienību, Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par Šveices Konfederācijas asociēšanu Šengenas *acquis* īstenošanā, piemērošanā un pilnveidošanā – šī regula ir to Šengenas *acquis* noteikumu pilnveidošana, kuri attiecas uz jomu, kas minēta Lēmuma 1999/437/EK 1. panta B.
- punktā, to lasot saistībā ar Padomes Lēmuma 2008/261/EK ⁽⁷⁾ 3. pantu.
- (26) Attiecībā uz Kipru šī regula papildina Šengenas *acquis* noteikumus vai citādi attiecas uz to nozīmē, kas paredzēta 2003. gada Pievienošanās akta 3. panta 2. punktā.
- (27) Šī regula papildina Šengenas *acquis* noteikumus vai citādi attiecas uz to nozīmē, kas paredzēta 2005. gada Pievienošanās akta 4. panta 2. punktā,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Kopīgās konsulārās instrukcijas grozījumi

Kopīgo konsulāro instrukciju diplomātiskajām pārstāvniecībām un konsulārajiem dienestiem attiecībā uz vīzām ar šo groza šādi.

1. Instrukcijas II daļu groza šādi:

- a) 1.2. punkta b) apakšpunktam pievieno šādas daļas:

“Dalībvalsts var arī pārstāvēt vienu vai vairākas citas dalībvalstis ierobežotā veidā – vienīgi, lai pieņemtu pieteikumus un reģistrētu biometriskos identifikatorus. Piemēro attiecīgos 1.2. punkta c) un e) apakšpunkta noteikumus. Datņu un datu saņemšanu un nodošanu pārstāvētajai dalībvalstij veic, ievērojot attiecīgos datu aizsardzības un drošības noteikumus.

Pārstāvētā(-ās) dalībvalsts(-is) nodrošina, ka dati, ko no pārstāvētājas valsts iestādēm elektroniski vai fiziski uz elektronisko datu nesēja pārsūta pārstāvētās valsts iestādēm, ir pilnībā šifrēti.

⁽¹⁾ OV L 176, 10.7.1999., 36. lpp.

⁽²⁾ OV L 176, 10.7.1999., 31. lpp.

⁽³⁾ OV L 131, 1.6.2000., 43. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 64, 7.3.2002., 20. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 53, 27.2.2008., 52. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 53, 27.2.2008., 1. lpp.

⁽⁷⁾ OV L 83, 26.3.2008., 3. lpp.

Trešās valstīs, kas aizliedz, ka šifrē datus, ko no pārstāvētājas valsts iestādēm paredzēts elektroniski pārsūtīt pārstāvētās valsts iestādēm, pārstāvētā(-ās) dalībvalsts(-is) neļauj pārstāvētajai dalībvalstij datus pārsūtīt elektroniski.

Šādos gadījumos attiecīgā(-ās) pārstāvētā(-ās) dalībvalsts(-is) nodrošina, ka elektroniskus datus no pārstāvētājas valsts iestādēm uz pārstāvētās valsts iestādēm nodod fiziski – pilnībā šifrētā formā saglabātus elektronisko datu nesējā, ar dalībvalsts konsulāro ierēdņu starpniecību vai, ja šāda nodošana prasītu nesamērīgus vai nepamatotus pasākumus, – citādi, nodrošinot drošumu un drošību, piemēram, izmantojot atzītus uzņēmumus, kam attiecīgā trešā valstī ir pieredze konfidencialu dokumentu un datu transportēšanā.

Datu pārsūtīšanas drošības līmeni vienmēr pielāgo datu konfidencialitātei.

Dalībvalstis vai Kopiena cenšas panākt vienošanos ar attiecīgām trešām valstīm, lai atceltu to datu šifrēšanas aizliegumu, kurus paredzēts elektroniski pārsūtīt starp attiecīgām dalībvalstu iestādēm.”;

b) d) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“d) Ja vienotu vīzu izsniedz atbilstīgi a) un b) apakšpunktam, pārstāvību un ierobežotu pārstāvību atspoguļo pārstāvības tabulā vienotu vīzu izsniegšanai, kas sniegta 18. pielikumā.”

2. Instrukcijas III daļu groza šādi:

a) 1. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“1. Vīzas pieteikumi

1.1. Vīzas pieteikuma veidlapas un pieteikuma veidlapu skaits

Pieteikumu iesniedzējiem ir arī jāaizpilda vienotas vīzas pieteikuma veidlapa. Vienotas vīzas pieteikums jāaizpilda, lietojot saskaņotu veidlapu, kuras paraugs ir 16. pielikumā.

Aizpilda vismaz vienu pieteikuma veidlapas eksemplāru tā, lai to varētu izmantot, apspriežoties ar centrālajām iestādēm. Dalībvalstis var, ciktāl to nosaka valsts administratīvās procedūras, pieprasīt vairākus pieteikuma eksemplārus.

1.2. Biometriskie identifikatori

a) Dalībvalstis saskaņā ar drošības pasākumiem, kas noteikti Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijā, Eiropas Savienības Pamattiesību hartā un Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijā par bērna tiesībām, iegūst vīzas pieprasītāja biometriskos identifikatorus, proti, sejas attēlu un 10 pirkstu nospiedumus.

Pirmoreiz iesniedzot vīzas pieteikumu, pieteikuma iesniedzējam pieprasa ierasties personiski. Iesniedzot šo pirmo pieteikumu, tiek iegūti šādi biometriskie identifikatori:

— pieteikuma iesniegšanas laikā fotogrāfa vai skenēta fotogrāfija un

— 10 pirkstu virsmas nospiedumi digitālā formātā.

Ja pirkstu nospiedumi, kas no pieteikuma iesniedzēja iegūti saistībā ar agrāk iesniegtu pieteikumu, ir iekļauti Vīzu informācijas sistēmā (VIS) pirms mazāk nekā 59 mēnešiem, skaitot no jaunā pieteikuma iesniegšanas dienas, tad nākamo pieteikumu vajadzībām izmanto to kopijas.

Tomēr, ja ir pamatotas šaubas par vīzas pieteikuma iesniedzēja identitāti, diplomātiskais dienests vai konsulārā pārstāvniecība pirkstu nospiedumus iegūst iepriekšminētajā termiņā.

Turklāt, ja, iesniedzot pieteikumu, nav iespējams uzreiz apstiprināt, ka pirkstu nospiedumi ir iegūti iepriekšminētajā termiņā, pieteikuma iesniedzējs var lūgt, lai iegūst viņa pirkstu nospiedumus.

Saskaņā ar VIS regulas 9. panta 5. punktu VIS saglabā katram pieteikumam pievienoto fotogrāfiju. Lai to izdarītu, nav vajadzīga pieteikuma iesniedzēja personiska ierašanās.

Fotogrāfijas tehniskās specifikācijas atbilst starptautiskiem standartiem, kas noteikti ICAO Dok. 9303 1. daļā 6. izdevumā.

Pirkstu nospiedumus ņem saskaņā ar ICAO standartiem un Komisijas Lēmumu 2006/648/EK (2006. gada 22. septembris), ar ko nosaka tehniskās specifikācijas biometrisko pazīmju standartiem saistībā ar Vīzu informācijas sistēmas attīstību (*).

Biometriskos identifikatorus ņem kvalificēti un attiecīgi pilnvaroti diplomātisko dienestu vai konsulāro pārstāvniecību un par vīzu izdošanu uz robežām atbildīgo iestāžu darbinieki. Diplomātisko dienestu vai konsulāro pārstāvniecību uzraudzībā biometriskos identifikatorus var ņemt arī kvalificēti un attiecīgi pilnvaroti goda konsulātu vai VII daļas 1.3. un 1.4. punktā minētā ārpalpojumu sniedzēja darbinieki.

Datus VIS ievada tikai attiecīgi pilnvaroti konsulārie darbinieki saskaņā ar VIS regulas 6. panta 1. punktu, 7. pantu un 9. panta 5. un 6. punktu.

Lai izvairītos no nepamatotiem atteikumiem un nepareizas identifikācijas, dalībvalstis nodrošina, ka pilnībā tiek izmantoti visi VIS regulas 15. pantā minētie meklēšanas kritēriji.

b) Izņēmumi

Pirkstu nospiedumu ņemšanas prasība neattiecas uz šādiem pieteikumu iesniedzējiem:

— bērni, kas nav sasnieguši 12 gadu vecumu,

— personas, kurām noņemt pirkstu nospiedumus nav fiziski iespējams. Ja ir iespēja noņemt nevis 10, bet mazāk pirkstu nospiedumus, tad noņem attiecīgu skaitu pirkstu nospiedumu. Tomēr, ja pirkstu nospiedumu noņemšana nav iespējama uz laiku, pieteikuma iesniedzējam noņem pirkstu nospiedumus nākamajā pieteikuma iesniegšanas reizē. Diplomātiskajām pārstāvniecībām vai konsulārajiem dienestiem un par vīzu izdošanu uz robežām atbildīgajām iestādēm ir tiesības lūgt papildu precizējumus par pagaidu nespēju noņemt pirkstu nospiedumus. Dalībvalstis nodrošina, ka ir atbilstīgas procedūras, kas šādu grūtību gadījumos nodrošina cieņpilnu attieksmi pret pieteikuma iesniedzēju. Tas, ka fiziski nav iespējams noņemt pirkstu nospiedumus, neietekmē vīzas piešķiršanu vai atteikšanu,

— valstu vai valdību vadītāji un valstu valdību locekļi un viņu laulātie, un oficiālu delegāciju

locekļi, kas viņus pavada saistībā ar oficiālu dalībvalstu valdības vai starptautiskas organizācijas uzaicinājumu,

— valdnieki un citi nozīmīgi karaliskās ģimenes piederīgie, ja viņus ir oficiāli uzaicinājušas dalībvalstu valdības vai starptautiskas organizācijas.

Visos šajos gadījumos VIS ievada norādi "nepiemēro".

(*) OV L 267, 27.9.2006., 41. lpp.;

b) pievieno šādu punktu:

“5. Darbinieku izturēšanās

Dalībvalstu diplomātiskās pārstāvniecības vai konsulārie dienesti nodrošina, ka pieteikumu iesniedzēji tiek uzņemti, ievērojot pieklājības normas.

Konsulārie darbinieki, veicot savus pienākumus, pilnībā respektē cilvēka cieņu. Visi veiktie pasākumi ir samērīgi ar šādu pasākumu mērķiem.

Veicot uzdevumus, konsulārie darbinieki nediskriminē personas pēc to dzimuma, rases vai etniskās piederības, reliģijas vai ticības, invaliditātes, vecuma vai seksuālās orientācijas.”

3. Instrukcijas VII daļas 1. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“1. Vīzu nodaļu organizēšana

1.1. Vīzu pieteikumu saņemšanas un apstrādes organizēšana

Katra dalībvalsts ir atbildīga par pieteikumu saņemšanas un apstrādes organizēšanu. Principā pieteikumus iesniedz dalībvalstu diplomātiskajās pārstāvniecībās vai konsulārajos dienestos.

Dalībvalstis:

— ar vajadzīgajām biometrisko identifikatoru ieguves iekārtām nodrošina diplomātiskās pārstāvniecības vai konsulāros dienestus un par vīzu izdošanu uz robežām atbildīgās iestādes, kā arī goda konsulu birojus, ja tās šos birojus izmanto biometrisko identifikatoru ieguvei saskaņā ar 1.3. punktu, un/vai

- īstenojot vietēju konsulāru sadarbību vai izmantojot citus piemērotus kontaktus, sadarbojas ar vienu vai vairākām citām dalībvalstīm, lai saskaņā ar 1.2. punktu deleģētu ierobežotu pārstāvību, veidotu kopēju atrašanās vietu vai kopēju pieteikumu pieņemšanas centru.

Īpašos apstākļos vai vietējās situācijas dēļ, piemēram, ja:

- liels pieteikuma iesniedzēju skaits neļauj laikus un pienācīgos apstākļos organizēt vīzu pieteikumu pieņemšanu un datu ievākšanu vai
- nav iespējams nodrošināt pienācīgu visas attiecīgās trešās valsts teritorijas apkalpošanu jebkādā citā veidā

un ja minētās sadarbības formas attiecīgai dalībvalstij nav piemērotas, dalībvalsts saskaņā ar 1.4. punktu kā galējo līdzekli var apsvērt iespēju sadarboties ar ārpalpojumu sniedzēju.

Neskarot tiesības aicināt pieteikuma iesniedzēju uz individuālam pārrunām, kā paredzēts III daļas 4. punktā, izraudzītā darba organizācijas forma neparedz prasību, ka pieteikuma iesniedzējam ir personiski jāierodas vairāk nekā vienā vietā, lai iesniegtu pieteikumu.

1.2. Dalībvalstu sadarbības formas

- a) Ja ir izvēlēta "kopīga atrašanās vieta", tad vienas vai vairāk dalībvalstu diplomātisko dienestu vai konsulāro pārstāvniecību darbinieki apstrādā tiem adresētos pieteikumus (arī biometriskos identifikatorus) citas dalībvalsts diplomātiskajā vai konsulārajā pārstāvniecībā un izmanto šīs dalībvalsts tehniskās iekārtas. Attiecīgās dalībvalstis vienojas par kopīgas atrašanās vietas izmantošanas ilgumu un tās darbības izbeigšanas nosacījumiem, kā arī par vīzu nodevu daļu, kas jāsaņem dalībvalstij, kuras diplomātisko vai konsulāro pārstāvniecību izmanto.
- b) Ja ir izveidoti "kopīgi pieteikumu pieņemšanas centri", divu vai vairāk dalībvalstu diplomātisko vai konsulāro pārstāvniecību darbiniekus izvieto vienā ēkā, lai saņemtu tiem adresētos vīzu pieteikumus (arī biometriskos identifikatorus). Pieteikumu iesniedzējiem norāda dalībvalsti, kura ir atbildīga par vīzas pieteikuma apstrādi. Dalībvalstis vienojas par šīs sadarbības ilgumu un izbeigšanas nosacījumiem, kā arī par izmaksu sadalījumu iesaistīto dalībvalstu starpā. Viena dalībvalsts ir atbildīga par līgumiem

attiecībā uz loģistiku un diplomātiskajām attiecībām ar uzņemošo valsti.

1.3. Goda konsulu izmantošana

Goda konsulus var arī pilnvarot veikt dažus vai visus 1.5. punktā minētos uzdevumus. Paredz pienācīgus pasākumus, lai garantētu drošību un datu aizsardzību.

Ja goda konsuls nav dalībvalsts civildienesta ierēdnis, šos uzdevumus viņš pilda saskaņā ar 19. pielikumā izklāstītajām prasībām, izņemot attiecībā uz minētā pielikuma C punkta c) apakšpunkta noteikumiem.

Ja goda konsuls ir dalībvalsts civildienesta ierēdnis, attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka piemēro prasības, kas ir salīdzināmas ar tām, kuras piemērotu, ja uzdevumus pildītu tās diplomātiskā vai konsulārā pārstāvniecība.

1.4. Sadarbība ar ārpalpojumu sniedzējiem

Dalībvalstis cenšas sadarbību ar ārpalpojumu sniedzēju veidot kopā ar vienu vai vairāk dalībvalstīm, neskarot valsts iepirkuma un konkurences noteikumus.

Sadarbība ar ārpalpojumu sniedzējiem balstās uz juridisku instrumentu, kam jāatbilst 19. pielikumā izklāstītajām prasībām.

Dalībvalstis, īstenojot vietēju konsulāro sadarbību, apmainās ar informāciju par ārpalpojuma sniedzēja izvēli un par attiecīgo juridisko instrumentu noteikumiem.

1.5. Ar ārpalpojumu sniedzējiem īstenotās sadarbības tipi

Ārpalpojumu sniedzējam var uztot veikt vienu vai vairākus šādus uzdevumus:

- a) sniegt vispārēju informāciju par vīzu prasībām un pieteikuma veidlapām;
- b) informēt pieteikuma iesniedzēju par nepieciešamajiem pavaddokumentiem, pamatojoties uz kontrolsarakstu;
- c) iegūt datus un pieteikumus (tostarp iegūt biometriskos identifikatorus) un nosūtīt pieteikumu diplomātiskajai pārstāvniecībai vai konsulārajam dienestam;

- d) iekasēt nodevu, ko paredzēts saņemt;
- e) plānot grafiku, lai pieteikuma iesniedzēji personiski ierastos diplomātiskajā vai konsulārajā pārstāvēniecībā vai ārpakalpojuma sniedzēja telpās;
- f) saņemt ceļošanas dokumentus (tostarp atteikuma paziņojumu, ja tādu piemēro) no diplomātiskās pārstāvēniecības vai konsulārā dienesta un nodot tos pieteikuma iesniedzējam.

dalībvalsts(-is) neļauj ārpakalpojumu sniedzējam datus pārsūtīt elektroniski.

Šādos gadījumos attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) nodrošina, ka elektroniskos datus, ievērojot drošumu un drošību, no ārpakalpojuma sniedzēja attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) iestādēm nodod fiziski – pilnībā šifrētā formā saglabātus elektronisko datu nesējā, ar dalībvalsts konsulāro ierēdņu starpniecību vai, ja šāda pārsūtīšana prasītu nesamērīgus vai nepamatotus pasākumus, – citādi, nodrošinot drošumu un drošību, piemēram, izmantojot atzītus uzņēmumus, kam attiecīgajā trešā valstī ir pieredze konfidencialu dokumentu un datu transportēšanā.

1.6. Dalībvalstu pienākumi

Izvēloties ārpakalpojumu sniedzēju, attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) rūpīgi izpēta uzņēmuma maksātspēju un uzticamību (tostarp vajadzīgās licences, komercdarbības reģistrāciju, uzņēmuma statūtus, banku līgumus) un pārliecinās par to, ka nepastāv interešu konflikts.

Attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) nodrošina, ka izvēlētais ārpakalpojumu sniedzējs ievēro noteikumus, ko tam piemēro saskaņā ar 1.4. punktā minēto juridisko instrumentu.

Attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) ir atbildīga(-as) par datu aizsardzības noteikumu ievērošanu datu apstrādes procesā un to uzrauga saskaņā ar 28. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (*).

Sadarbība ar ārpakalpojumu sniedzēju neatbrīvo no atbildības vai neierobežo šo atbildību, kas saskaņā ar attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) tiesību aktiem paredzēta par pienākumu neizpildi attiecībā uz pieteikuma iesniedzēju personas datiem un vīzu apstrādi. Šis noteikums neskar jebkādu tiesvedību, ko var tieši vērst pret ārpakalpojumu sniedzēju saskaņā ar attiecīgās trešās valsts tiesību aktiem.

Attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) nodrošina, ka dati, ko no ārpakalpojuma sniedzēja elektroniski nosūta vai fiziski uz elektronisko datu nesēja nodod attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) iestādēm, ir pilnībā šifrēti.

Trešās valstīs, kas aizliedz to, ka šifrē datus, ko no ārpakalpojuma sniedzēja paredzēts elektroniski pārsūtīt attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) iestādēm, attiecīgā(-ās)

Datu pārsūtīšanas drošības līmeni vienmēr pielāgo datu konfidencialitātei.

Dalībvalstis vai Kopiena cenšas panākt vienošanos ar attiecīgajām trešām valstīm, lai atceltu to datu šifrēšanas aizliegumu, kurus no ārpakalpojumu sniedzēja paredzēts elektroniski pārsūtīt attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) iestādēm.

Attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) nodrošina ārpakalpojumu sniedzēju apmācības, kurās tie iegūst vajadzīgās zināšanas, lai pienācīgi apkalpotu pieteikumu iesniedzējus un tiem varētu sniegt pietiekamu informāciju.

Attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) nodrošina iespēju šaubu gadījumā pārbaudīt pirkstu nospiedumus diplomātiskajās pārstāvēniecībās vai konsulārajos dienestos, ja pirkstu nospiedumus ir ņēmis ārpakalpojumu sniedzējs.

Vīzu pieteikumu izskatīšanu, vajadzības gadījumā – pārrunas, atļauju izsniegšanas procesu un vīzu ielīmju apdrukāšanu un ielīmēšanu veic tikai diplomātiskajās vai konsulārajos pārstāvēniecībās.

Ārpakalpojumu sniedzējiem nekādos apstākļos nav atļauts piekļūt VIS. Piekļūt VIS drīkst vienīgi attiecīgi pilnvaroti diplomātiskās pārstāvēniecības vai konsulārā dienesta darbinieki.

Attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) cieši pārrauga 1.4. punktā minētā juridiskā instrumenta īstenošanu, ietverot:

a) vispārēju informāciju par vīzu režīma prasībām un pieteikuma veidlapām, ko ārpakalpojumu sniedzējs izsniedz pieteikuma iesniedzējiem;

šīs (šo) dalībvalsts(-u) diplomātiskajās vai konsulārajās pārstāvniecībās.

b) visus tehniskos un organizatoriskos drošības pasākumus, kas vajadzīgi, lai aizsargātu personas datus pret nejašu vai nelikumīgu iznīcināšanu vai nejašu pazaudēšanu, pārveidošanu, nesankcionētu atklāšanu vai piekļuvi, īpaši – ja apstrāde ietver datņu un datu pārraidi tīklā attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) diplomātiskajām un konsulārajām pārstāvniecībām, un pret visām citām nelikumīgām personas datu apstrādes formām;

1.8. Informācija

Dalībvalstu diplomātiskās pārstāvniecības un konsulārie dienesti sniedz sabiedrībai precīzu informāciju par to, kā pieteikt apmeklējumu un iesniegt pieteikumu.

c) biometrisko identifikatoru iegūšanu un pārsūtīšanu;

1.9. Pakalpojuma nepārtrauktība

Ja sadarbība ar citu dalībvalsti vai jebkura tipa ārpakalpojumu sniedzēju beidzas, dalībvalsts nodrošina pilnīgu pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību.

d) pasākumus, kas veikti, lai izpildītu datu aizsardzības nodrošināšanas noteikumus.

1.10. Lēmums un publicēšana

Dalībvalstis informē Komisiju par to, kā tās paredz organizēt pieteikumu pieņemšanu un apstrādi katrā konsulārā dienesta atrašanās vietā. Komisija nodrošina atbilstīgu publicēšanu.

Šim nolūkam attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) diplomātiskā pārstāvniecība regulāri, iepriekš par to nebrīdinot, veic pārbaudes ārpakalpojumu sniedzēja telpās.

Dalībvalstis iesniedz Komisijai 1.4. punktā minētā juridiskā instrumenta kopiju.

1.7. Pakalpojuma maksa

Ārpakalpojumu sniedzējs papildus maksai, ko paredzēts saņemt, kā noteikts 12. pielikumā, var prasīt maksu par pakalpojumu. Pakalpojumu maksa ir samērīga ar izmaksām, kas ārpakalpojuma sniedzējam radušās, pildot vienu vai vairākus 1.5. punktā minētos uzdevumus.

(*) OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.”

Pakalpojuma maksu precīzē 1.4. punktā minētajā juridiskajā instrumentā.

4. Instrukcijas VIII daļas 5.2. punktu groza šādi:

a) nosaukumu aizstāj ar šādu nosaukumu:

“5.2. Dalībvalstu diplomātisko pārstāvniecību un konsulāro dienestu sadarbība ar komercstarpniekiem”;

Saistībā ar vietējo konsulāro sadarbību dalībvalstis nodrošina, lai no pieteikuma iesniedzēja prasītā pakalpojumu maksa būtu atbilstīga ārpakalpojuma sniedzēja sniegtajiem pakalpojumiem un pielāgota vietējiem apstākļiem. Turklāt tās tiecas saskaņot piemēroto pakalpojumu maksu.

b) starp minēto nosaukumu un 5.2. punkta a) apakšpunktu iekļauj šādu teikumu:

Pakalpojumu maksa nav augstāka par pusi no 12. pielikumā norādītās summas, ko piemēro par vīzu nodevu, neatkarīgi no iespējamiem atbrīvojumiem no vīzu nodevas, kā paredzēts 12. pielikumā.

“Atkārtotiem pieteikumiem saskaņā ar III daļas 1.2. punktu dalībvalstis var atļaut savām diplomātiskajām vai konsulārajām pārstāvniecībām sadarboties ar komercstarpniekiem (t. i., privātām administratīvām aģentūrām un transporta vai ceļojumu aģentūrām, piemēram, ceļojumu rīkotājiem un mazumtirgotājiem).”

Attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) saglabā iespēju, ka visi pieteikumu iesniedzēji var pieteikumus iesniegt tieši

5. Pievieno šādu pielikumu:

"19. PIELIKUMS

To prasību minimuma saraksts, kuras paredzēts ietvert juridiskajos instrumentos, ja notiek sadarbība ar ārpakalpojumu sniedzējiem

A. Saistībā ar pienākumu izpildi ārpakalpojumu sniedzējs attiecībā uz datu aizsardzību:

- a) nepārtraukti nodrošina to, ka nenotiek neatļauta vīzas datu lasīšana, kopēšana, grozīšana vai svītrošana, jo īpaši šos datus nogādājot tās dalībvalsts diplomātiskajai vai konsulārajai pārstāvniecībai, kura ir atbildīga par pieteikuma apstrādi;
- b) saskaņā ar attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) norādījumiem nogādā datus:
 - elektroniski, šifrētā formā vai
 - fiziski, drošā veidā;
- c) pārsūta datus pēc iespējas ātrāk:
 - vismaz reizi nedēļā, ja datus nodod fiziski,
 - vēlākais datu ievākšanas dienā, ja datus šifrētā formā pārsūta elektroniski;
- d) dzēš datus uzreiz pēc to pārsūtīšanas un nodrošina, ka vienīgie saglabājamie dati ir vīzas pieteikuma iesniedzēja vārds un kontaktdati, lai organizētu tikšanos, kā arī vajadzības gadījumā pases numurs, ko glabā līdz brīdim, kad pasi atdod pieteikuma iesniedzējam;
- e) nodrošina visus tehniskos un organizatoriskos drošības pasākumus, kas vajadzīgi, lai aizsargātu personas datus pret nejašu vai nelikumīgu iznīcināšanu vai nejašu pazaudēšanu, pārveidošanu, nesankcionētu atklāšanu vai piekļuvi, īpaši – ja apstrāde ietver datņu un datu pārraidi tīklā attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) diplomātiskajām un konsulārajām pārstāvniecībām, un pret visām citām nelikumīgām personas datu apstrādes formām;
- f) datu apstrādi veic tikai tādēļ, lai nodrošinātu pieteikuma iesniedzēju personas datu apstrādi attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) vārdā;
- g) piemēro datu aizsardzības standartus, kas līdzvērtīgi vismaz tiem standartiem, kuri izklāstīti Direktīvā 95/46/EK;
- h) sniedz vīzas pieteikuma iesniedzējiem informāciju, kas vajadzīga saskaņā ar VIS regulas 37. pantu.

B. Saistībā ar pienākumu izpildi ārpakalpojumu sniedzējs attiecībā uz darbinieku izturēšanos:

- a) nodrošina, ka tā darbinieki tiek pienācīgi apmācīti;
- b) nodrošina, ka tā darbinieki, veicot pienākumus:
 - izturas pieklājīgi pret pieteikuma iesniedzējiem,
 - ievēro pieteikuma iesniedzēja cilvēka cieņu un integritāti,
 - nediskriminē personas to dzimuma, rases vai etniskās piederības, reliģijas vai ticības, invaliditātes, vecuma vai seksuālās orientācijas dēļ un
 - ievēro konfidencialitātes noteikumus, kas piemērojami arī tad, ja personāla loceklis vairs nestrādā šajā darbavietā vai ja juridiskā instrumenta darbība ir pārtraukta vai tas vairs nav spēkā;
- c) visu laiku nodrošina uzņēmumā strādājošo darbinieku identifikāciju;
- d) pierāda, ka tā darbiniekiem nav sodāmības un ka tiem ir vajadzīgās zināšanas.

C. Attiecībā uz veicamo pasākumu pārbaudi ārpakalpojumu sniedzējs:

- a) nodrošina attiecīgo dalībvalstu pilnvaroto darbinieku piekļuvi telpām visu laiku, nebrīdinot iepriekš, jo īpaši pārbaudes nolūkā;
- b) nodrošina piekļuves no attāluma iespēju tā apmeklējumu sistēmai pārbaudes nolūkā;
- c) nodrošina attiecīgo pārraudzības metožu izmantojumu (piemēram, pieteikuma iesniedzēju pārbaudes; tīkla kamera);
- d) nodrošina piekļuvi apliecinājumam, ka tiek ievērota datu aizsardzība, tostarp ziņošanas pienākums, ārējās revīzijas un regulāras pārbaudes uz vietas;
- e) nekavējoties ziņo attiecīgajai(-ajām) dalībvalstij(-īm) par jebkādiem drošības pārkāpumiem vai sūdzībām no pieteikuma iesniedzējiem par datu ļaunprātīgu izmantošanu vai neatļautu piekļuvi tiem un koordinē darbību ar attiecīgo(-ajām) dalībvalsti(-īm), lai rastu risinājumu un sūdzības iesniedzējiem dotu pienācīgu paskaidrojumu.

D. Saistībā ar vispārīgām prasībām ārpakalpojumu sniedzējs:

- a) darbojas saskaņā ar tās (to) dalībvalsts(-u) norādījumiem, kura(-as) ir atbildīga(-as) par pieteikuma apstrādi;
- b) pieņem atbilstīgus pretkorupcijas pasākumus (piemēram, darbinieku atalgojuma noteikumi; sadarbība uzdevuma veikšanai paredzēto darbinieku atlasē; divu cilvēku vadība; rotācijas princips);
- c) pilnībā ievēro juridiskā instrumenta noteikumus, kas ietver klauzulu par līguma pārtraukšanu vai izbeigšanu, jo īpaši noteikumu pārkāpuma konstatēšanas gadījumā, kā arī pārskatīšanas klauzulu, lai nodrošinātu, ka juridiskais instruments atbilst vislabākajai praksei.”

2. pants

Ziņošana

Četrus gadus pēc VIS darbības sākuma un turpmāk ik pēc četriem gadiem Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas īstenošanu, tostarp par to, kā īsteno biometrisko identifikatoru iegūšanu un izmantošanu, cik piemērots ir izvēlētais ICAO standarts, vai ir ievēroti datu

aizsardzības noteikumi, kāda ir pieredze ar ārpakalpojumu sniedzējiem, īpašu uzmanību pievēršot biometrisko datu iegūšanai, 59 mēnešu noteikuma par pirkstu nospiedumu iegūšanu īstenošanai un pieteikumu saņemšanas un apstrādes organizēšanai. Pamatojoties uz VIS regulas 17. panta 12., 13. un 14. punktu un 50. panta 4. punktu, ziņojumā iekļauj arī gadījumus, kad pirkstu nospiedumus faktiski nevarēja sniegt vai arī tos neprasīja sniegt juridisku iemeslu dēļ, salīdzinājumā ar to gadījumu skaitu, kuros pirkstu nospiedumi ir ņemti. Ziņojumā iekļauj informāciju par gadījumiem, kad vīzu neizsniedza personām, kas faktiski nevarēja sniegt pirkstu nospiedumus. Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno attiecīgus priekšlikumus grozīt šo regulu.

Pirmajā ziņojumā pievēršas arī jautājumam par to, vai identifikācijas un pārbaudes vajadzībām ir pietiekams pamats izmantot līdz 12 gadu vecu bērnu pirkstu nospiedumus, kā arī – kā līdz ar vecumu mainās pirkstu nospiedumi, pamatojoties uz Komisijas uzraudzībā veikta pētījuma rezultātiem.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama dalībvalstīs saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
P. NEČAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 391/2009

(2009. gada 23. aprīlis)

par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates

(pārstrādāta versija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

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

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru, ņemot vērā Samierināšanas komitejas 2009. gada 3. februārī apstiprināto kopīgo dokumentu ⁽³⁾,

tā kā:

(1) Padomes Direktīva 94/57/EK (1994. gada 22. novembris) 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 ⁽⁴⁾, ir vairākas reizes būtiski grozīta. Skaidrības labad tā būtu jāpārstrādā, jo ir veicami turpmāki grozījumi.

(2) Ņemot vērā noteikumu būtību Direktīvā 94/57/EK, šķiet, ir piemēroti tās noteikumus pārstrādāt divos Kopienas tiesību aktos, proti, direktīvā un regulā.

(3) Organizācijām, kas veic kuģu inspekcijas un apskates, būtu jāspēj piedāvāt savus pakalpojumus visā Kopienā un konkurēt citai ar citu, uzturot vienādu drošības un vides aizsardzības līmeni. Tādēļ vajadzīgie to darbības profesionālie standarti būtu vienādi jānosaka un jāpiemēro visā Kopienā.

(4) Būtu jātiecas sasniegt šo mērķi, izmantojot pasākumus, kas ir pienācīgi saistīti ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) darbu un, attiecīgā gadījumā, to izmanto un papildina. Turklāt dalībvalstīm un Komisijai būtu jāveicina SJO veikta Starptautiska atzīto organizāciju kodeksa izstrāde.

(5) Būtu jānosaka organizāciju atzīšanas minimālie kritēriji, lai uzlabotu kuģu drošību un novērstu to radītu piesārņojumu. Tādēļ būtu jāstiprina Direktīvā 94/57/EK noteiktie minimālie kritēriji.

(6) Piešķirot sākotnēju atzīšanu organizācijām, kas vēlas saņemt pilnvarojumu darboties dalībvalstu vārdā, šajā regulā noteikto minimālo kritēriju ievērošanu varētu daudz efektīvāk izvērtēt, ja to saskaņoti un centralizēti darītu Komisija kopā ar dalībvalstīm, kuras pieprasa atzīšanu.

(7) Atzīšana būtu jāpiešķir, tikai pamatojoties uz organizācijas veikumu kvalitātes un drošības jomā. Būtu jānodrošina, lai minētās atzīšanas pakāpe visos gadījumos atbilstu šīs organizācijas faktiskajai darbībai. Turklāt, piešķirot atzīšanu, būtu jāņem vērā atzīto organizāciju atšķirības juridiskajā statusā un korporatīvajā struktūrā, vienlaikus turpinot nodrošināt šajā regulā noteikto minimālo kritēriju vienādu piemērošanu un Kopienas pārbaudīto efektivitāti. Neatkarīgi no atzīstamās organizācijas korporatīvās struktūras tai būtu jāsniedz pakalpojumi visā pasaulē un tās juridiskajām struktūrām būtu jāpiemēro pasaules mēroga nedalīta un solidāra atbildība.

(8) Pasākumi, kas ir vajadzīgi šīs regulas īstenošanai, būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Atzinums (OV C 74 E, 20.3.2008., 632. lpp.), Padomes 2008. gada 6. jūnija Kopējā nostāja (OV C 190 E, 29.7.2008., 1. lpp.), Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta), Padomes 2009. gada 26. februāra Lēmums un Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta Normatīvā rezolūcija (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ OV L 319, 12.12.1994., 20. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

- (9) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt šo regulu, lai iestrādātu turpmākus grozījumus ar to saistītās starptautiskās konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās, lai atjauninātu I pielikumā ietvertos minimālos kritērijus un lai pieņemtu kritērijus noteikumu un procedūru efektivitātes noteikšanai, kā arī atzīto organizāciju veikuma novērtēšanai attiecībā uz to klasificēto kuģu drošību un to izraisīta piesārņojuma novēršanu. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt šīs regulas nebūtiskus elementus, *inter alia* papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, ir jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (10) Ir ārkārtīgi svarīgi, lai uz atzītās organizācijas nespēju izpildīt pienākumus varētu reaģēt ātri, efektīvi un samērīgi. Galvenais mērķis būtu labot trūkumus, lai laicīgi novērstu iespējamus draudus drošībai vai videi. Tādēļ Komisijai būtu jāpiešķir vajadzīgās pilnvaras prasīt, lai atzītā organizācija īstenotu vajadzīgo preventīvo un korektīvo darbību, un kā piespiedu pasākumus noteikt naudas sodus un periodiskus soda maksājumus. Komisijai būtu jāīsteno šīs pilnvaras atbilstīgi pamattiesībām un būtu jānodrošina organizācijas tiesības tikt uzklautai visā procedūras laikā.
- (11) Saskaņā ar vienoto pieeju, kas aptver visu Kopienas lēmums atsaukt organizācijas atzīšanu, ja tā nav izpildījusi šajā regulā izklāstītos pienākumus gadījumos, kad iepriekš minētie pasākumi izrādās neefektīvi vai organizācija kā citādi rada nepieļaujamu draudu drošībai vai videi, ir jāpieņem Kopienas mērogā, un tātad tas jā dara Komisijai ar komitejas procedūru.
- (12) Rīkojoties saskaņoti un centralizēti, var daudz efektīvāk veikt atzīto organizāciju pastāvīgu uzraudzību *a posteriori*, lai izvērtētu šīs regulas ievērošanu. Tāpēc būtu ieteicams Kopienas vārdā šo uzdevumu uzticēt Komisijai kopā ar dalībvalsti, kas pieprasa atzīšanu.
- (13) Ir būtiski, lai Komisijas inspektoriem, uzraugot atzīto organizāciju darbības, būtu pieeja kuģiem un kuģu dokumentiem neatkarīgi no kuģa karoga, lai pārliecinātos, vai atzītās organizācijas ievēro šajā regulā noteiktos minimālos kritērijus attiecībā uz visiem kuģiem atbilstīgi to klasifikācijai.
- (14) Atzīto organizāciju spēja ātri atklāt un izlabot savu noteikumu, procesu un iekšējās kontroles nepilnības ir būtiska to kuģu drošībai, ko tās pārbauda un sertificē. Šī spēja būtu jāstiprina ar tādas kvalitātes novērtēšanas un sertificēšanas struktūras palīdzību, kurai vajadzētu būt neatkarīgai no komerciālām un politiskām interesēm un kura var ierosināt kopīgu rīcību, lai ilgtspējīgi pilnveidotu visas atzītās organizācijas un nodrošinātu produktīvu sadarbību ar Komisiju.
- (15) Atzīto organizāciju noteikumi un procedūras ir būtisks faktors drošības paaugstināšanai un nelaiemes gadījumu un piesārņojuma novēršanai. Atzītās organizācijas ir aizsākušas procesu, kam būtu jāizraisa to noteikumu un procedūru saskaņošana. Šis process būtu jāsekmē un jāatbalsta Kopienas tiesību aktos, jo tam būtu pozitīvi jāietekmē jūrniecības drošība un arī Eiropas kuģubūves nozares konkurētspēja.
- (16) Atzīto organizāciju noteikumu saskaņošana attiecībā uz tirdzniecības kuģu konstrukciju, būvēšanu un periodisku apskati ir nepārtraukts process. Tādēļ prasība, lai būtu izstrādāts savu noteikumu kopums vai pierādītas spējas izstrādāt savu noteikumu kopumu, būtu jāvērtē saskaņošanas procesa kontekstā un tai nevajadzētu būt šķērslim atzīto organizāciju vai organizāciju, kas potenciāli pretendē uz atzīšanu, darbībām.
- (17) Atzītām organizācijām būtu jāuzliek par pienākumu atjaunināt savus tehniskos standartus un īstenot tos vienoti, lai saskaņotu drošības noteikumus un nodrošinātu starptautisko noteikumu vienādu izpildi Kopienā. Ja atzīto organizāciju tehniskie standarti ir identiski vai ļoti līdzīgi, jāapsver savstarpēja materiālu, iekārtu un sastāvdaļu apliecību atzīšana attiecīgos gadījumos, vadoties pēc stingrākajiem un precīzākajiem standartiem.
- (18) Lai gan principā katrai atzītajai organizācijai vajadzētu būt atbildīgai vienīgi par tām daļām, ko tā ir sertificējusi, atzīto organizāciju un ražotāju atbildību noteiks atbilstīgi saskaņotiem noteikumiem vai attiecīgā gadījumā pēc piemērojamajiem tiesību aktiem katrā atsevišķā gadījumā.
- (19) Ņemot vērā to, ka pārredzamībai un informācijas apmaiņai ieinteresēto personu starpā, kā arī sabiedrības tiesībām iegūt informāciju ir būtiska nozīme avāriju novēršanā uz jūras, atzītajām organizācijām būtu jānodrošina ostas valstu uzraudzības iestādes ar visu tiesību aktos paredzēto noderīgo informāciju par kuģu stāvokli atbilstīgi katrai klasifikācijai un tā būtu jā dara pieejama atklātībā.

- (20) Ar mērķi nepieļaut kuģu klasifikācijas maiņu, ko izdara, lai izvairītos no nepieciešamiem remontdarbiem, atzītajām organizācijām vajadzētu savstarpēji apmainīties ar jebkuru noderīgu informāciju par to kuģu stāvokli, kuriem maina klasifikāciju, un vajadzības gadījumā iesaistīt karoga valsti.
- (21) Jūrniecībā iesaistīto personu, tostarp kuģu būvētavu, iekārtu piegādātāju un kuģu īpašnieku, intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzībai nebūtu jākavē parasti komercdarījumi un līgumos noteikti pakalpojumi starp pusēm.
- (22) Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002⁽¹⁾, būtu jāsniedz vajadzīgais atbalsts, lai nodrošinātu šīs regulas piemērošanu.
- (23) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, noteikt pasākumus, kas jāievēro organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates un kas darbojas Kopienā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka tādejādi minētās rīcības mēroga dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (24) Pasākumi, kas jāizpilda dalībvalstīm to attiecībās ar organizācijām, kas veic kuģu inspekcijas un apskates, ir noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā Nr. 2009/15/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā⁽²⁾,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Šajā regulā ir noteikti pasākumi, kas jāizpilda organizācijām, kuras pilnvarotas veikt inspekciju, apskati un kuģu sertifikāciju atbilstīgi starptautiskajām konvencijām par drošību jūrā un jūras piesārņojuma novēršanu, tuvinot pakalpojumu sniegšanas brīvības mērķi. Tas ietver arī drošības prasību izstrādi un īstenošanu attiecībā uz kuģu korpusu, mehānismiem, kā arī elektriskajām un vadības iekārtām starptautisko konvenciju darbības jomā.

⁽¹⁾ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

⁽²⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 47 lpp.

2. pants

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) "kuģis" ir kuģis, uz ko attiecas starptautiskās konvencijas;
- b) "starptautiskās konvencijas" ir 1974. gada 1. novembra Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 74), izņemot tās pielikuma XI-2. nodaļu, un 1966. gada 5. aprīļa Starptautiskā konvencija par kravas zīmi, un 1973. gada 2. novembra Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem (*Marpol*) kopā ar to protokoliem un grozījumiem, kā arī attiecīgiem visās dalībvalstīs juridiski saistošiem kodeksiem to jaunākajā redakcijā;
- c) "organizācija" ir juridiska persona, tās meitasuzņēmumi vai citas tās kontrolē esošas juridiskas personas, kuras kopīgi vai atsevišķi veic uzdevumus, uz ko attiecas šī regula;
- d) "kontrolē" c) punkta nozīmē ir tiesības, līgumi vai citi faktiski vai tiesiski līdzekļi, kas vai nu atsevišķi, vai kombinācijā dod iespēju realizēt izšķirošu ietekmi uz juridisku personu vai dod iespēju šai personai veikt uzdevumus, uz kuriem attiecas šī regula;
- e) "atzītā organizācija" ir organizācija, kas atzīta saskaņā ar šo regulu;
- f) "pilnvarojums" ir akts, ar ko dalībvalsts pilnvaro vai deleģē pilnvaras atzītajai organizācijai;
- g) "konvencionālā apliecība" ir apliecība, ko izdevusi karoga valsts vai kas izdota tās vārdā saskaņā ar starptautiskajām konvencijām;
- h) "noteikumi un procedūras" ir atzītās organizācijas prasības attiecībā uz kuģu konstrukciju, būvniecību, iekārtām, apkopi un apskatēm;
- i) "klasifikācijas apliecība" ir atzītās organizācijas izdots dokuments, kas apliecina, ka kuģis pēc tā uzbūves un mehāniskajām īpašībām ir piemērots konkrētam mērķim vai pakalpojumam saskaņā ar šīs atzītās organizācijas publiski pieejamiem noteikumiem un procedūrām;
- j) "atrašanās vieta" ir organizācijas juridiskā adrese, valdes atrašanās vieta vai galvenā uzņēmējdarbības vieta.

3. pants

1. Dalībvalstis, kas vēlas piešķirt pilnvarojumu kādai pagaidām neatzītai organizācijai, iesniedz atzīšanas lūgumu Komisijai, pievienojot tam pilnīgu informāciju un pierādījumus, kas apliecina organizācijas atbilstību I pielikumā izklāstītajiem minimālajiem kritērijiem, kā arī attiecībā uz prasību un tās apņemšanos ievērot 8. panta 4. punkta, 9., 10. un 11. panta noteikumus.

2. Komisija kopā ar attiecīgajām dalībvalstīm, kas ir iesniegušas lūgumu, novērtē organizācijas, par kuru atzīšanu ir iesniegts pieprasījums, lai pārliecinātos, ka šīs organizācijas atbilst šā panta 1. punktā minētajām prasībām un apņemas tās ievērot.

3. Komisija saskaņā ar 12. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru atsakās atzīt organizācijas, kuras neatbilst šā panta 1. punktā minētajām prasībām vai kuru darbība tiek uzskatīta par nepieļaujamu draudu drošībai vai videi, pamatojoties uz kritērijiem, kas noteikti saskaņā ar 14. pantu.

4. pants

1. Atzīšanu piešķir Komisija saskaņā ar 12. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.

2. Atzīšanu piešķir vienīgi organizācijām, kas atbilst 3. pantā minētajām prasībām.

3. Atzīšanu piešķir attiecīgai juridiskai struktūrvienībai, kas ir organizācijas mātesuzņēmums visām vienībām, kas ir atzītās organizācijas sastāvā. Atzīšana attiecas uz visām juridiskajām vienībām, kas palīdz nodrošināt to, ka minētā organizācija nodrošina to pakalpojumus pasaules mērogā.

4. Komisija, rīkojoties saskaņā ar 12. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru, var ierobežot atzīšanu, nosakot to attiecībā uz noteiktiem kuģu tipiem, noteikta izmēra kuģiem, noteiktiem izmantošanas veidiem vai to kombināciju saskaņā ar attiecīgās organizācijas pierādīto darbību un pieredzi. Šādā gadījumā Komisija paziņo iemeslus šādam ierobežojumam un nosacījumus, ar kuriem ierobežojumu atceļ vai paplašinās. Šo ierobežojumu var pārskatīt jebkurā laikā.

5. Komisija sagatavo un regulāri papildina to organizāciju sarakstu, kas atzītas saskaņā ar šo pantu. Minēto sarakstu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

5. pants

Ja Komisija uzskata, ka atzītā organizācija vairs neatbilst I pielikumā izklāstītajiem minimālajiem kritērijiem vai nepilda savus

pienākumus atbilstīgi šai regulai vai ka atzītās organizācijas drošības un piesārņojuma novēršanas rādītāji ir ievērojami pasliktinājušies, tomēr neradot nepieļaujamu draudu drošībai vai videi, tā prasa attiecīgajai atzītajai organizācijai noteiktā termiņā veikt vajadzīgo preventīvo un korektīvo darbību, lai nodrošinātu pilnīgu atbilstību minētajiem minimālajiem kritērijiem un visu pienākumu izpildi, un jo īpaši novērst iespējamu draudu drošībai vai videi vai citādi novērst šādas rādītāju pasliktināšanās iemeslus.

Preventīvā un korektīvā darbība var būt arī pagaidu aizsardzības pasākumi, ja iespējama drauds drošībai vai videi ir tiešs.

Tomēr neatkarīgi no nepieciešamības veikt pasākumu tūlītēju izpildi Komisija visām dalībvalstīm, kuras attiecīgai organizācijai ir devušas pilnvarojumu, sniedz iepriekšēju paziņojumu par pasākumiem, ko tā paredzējusi veikt.

6. pants

1. Papildus pasākumiem, kas veikti atbilstīgi 5. pantam, Komisija saskaņā ar 12. panta 2. punktā minēto konsultāciju procedūru var noteikt naudas sodus atzītajai organizācijai:

a) — kura nopietni vai atkārtoti nav pildījusi I pielikumā izklāstītos minimālos kritērijus vai savus pienākumus atbilstīgi 8. panta 4. punktam, 9., 10. un 11. pantam

vai

— kuras pasliktinošies rādītāji

atklāj ļoti nopietnus tās struktūras, sistēmu, procedūru vai iekšējās kontroles trūkumus;

vai

b) kura saskaņā ar 8. panta 1. punktu veiktās novērtēšanas laikā apzināti sniegusi Komisijai nepareizu, nepilnīgu vai maldīnošu informāciju vai kā citādi kavējusi minēto novērtēšanu.

2. Neskarot šā panta 1. punktu, Komisija var noteikt minētajai atzītajai organizācijai periodiskus soda maksājumus, ja organizācija neīsteno Komisijas pieprasīto preventīvo un korektīvo darbību vai nepamatoti kavējas, līdz prasītā darbība tiek pilnībā īstenota.

3. Šā panta 1. un 2. punktā minētie sodi un periodiskie maksājumi ir atturoši un samērīgi gan attiecībā uz lietas smaguma pakāpi, gan attiecībā uz attiecīgās atzītās organizācijas saimniecisko stāvokli, ņemot vērā jo īpaši, cik lielā mērā bijusi apdraudēta drošība vai vides aizsardzība.

Tos uzliek tikai pēc tam, kad attiecīgajai atzītajai organizācijai un attiecīgajām dalībvalstīm ir dota iespēja iesniegt savus apsvērumus.

Kopējā uzlikto sodu un periodisko maksājumu summa nepārsniedz 5 % no atzītās organizācijas vidējā kopējā apgrozījuma iepriekšējo trīs gadu laikā, veicot tādu saimniecisko darbību, uz kuru attiecas šī regula.

4. Eiropas Kopienu Tiesas neierobežotā jurisdikcijā ir pārskatīt lēmumus, ar ko Komisija ir uzlikusi naudas sodu vai periodisku soda maksājumu. Tā var atcelt, samazināt vai palielināt noteikto naudas sodu vai periodisko soda maksājumu.

7. pants

1. Komisija atsauc tādu organizāciju atzīšanu:

- a) kuras nopietni vai atkārtoti nav pildījušas I pielikumā izklāstītos minimālos kritērijus vai savus pienākumus atbilstīgi šai regulai tādā apjomā, ka rodas nepieļaujams drauds drošībai vai videi;
- b) kuru atkārtotas un nopietnas nespējas garantēt drošību un novērst piesārņojumu dēļ rodas nepieļaujams drauds drošībai vai videi;
- c) kuras neļauj vai atkārtoti kavē Komisiju veikt to novērtējumu;
- d) kuras nemaksā naudas sodus un/vai periodiskos soda maksājumus, kas minēti 6. panta 1. un 2. punktā; vai
- e) kuras mēģina iegūt finansējumu vai atmaksu saistībā ar jebkādiem naudas sodiem, kas tām noteikti saskaņā ar 6. pantu.

2. Saistībā ar šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktu Komisija pieņem lēmumu, pamatojoties uz pieejamo informāciju, tostarp:

- a) sava attiecīgās atzītās organizācijas novērtējuma rezultātiem, kas veikts saskaņā ar 8. panta 1. punktu;
- b) ziņojumiem, ko iesniegušas dalībvalstis saskaņā ar Direktīvas 2009/15/EK 10. pantu;

c) tādu nelaimes gadījumu analīzi, kuros iesaistīti kuģi, kurus klasificējusi atzītā organizācija;

d) jebkuru 6. panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto nepilnību atkārtošanos;

e) to, cik lielā mērā ir ietekmēta atzītās organizācijas klasificētā flote, un

f) 6. panta 2. punktā minēto pasākumu neefektivitāti.

3. Par atzīšanas atsaukšanu lemj Komisija pēc savas iniciatīvas vai pēc dalībvalsts lūguma saskaņā ar 12. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru un pēc tam, kad attiecīgajai atzītajai organizācijai ir dota iespēja iesniegt savus apsvērumus.

8. pants

1. Komisija kopā ar dalībvalsti, kas iesniegusi attiecīgo atzīšanas pieprasījumu, regulāri un ne retāk kā vienreiz divos gados novērtē visas atzītās organizācijas, lai pārlicinātos, ka tās pilda pienākumus saskaņā ar šo regulu un atbilst I pielikumā izklāstītajiem minimālajiem kritērijiem. Novērtējumu veic tikai attiecībā uz tām organizācijas darbībām, uz kurām attiecas šīs regulas darbības joma.

2. Izvēloties atzītās organizācijas novērtēšanai, Komisija velta īpašu uzmanību atzītās organizācijas drošības un piesārņojuma novēršanas rādītājiem, nelaimes gadījumu skaitam un ziņojumiem, ko ir sagatavojušas dalībvalstis saskaņā ar Direktīvas 2009/15/EK 10. pantu.

3. Veicot šo novērtējumu, var apmeklēt atzītās organizācijas reģionālās filiāles, kā arī izlases veidā veikt gan ekspluatācijā nodotu, gan pašlaik būvētu kuģu inspekcijas nolūkā revidēt atzītās organizācijas darbu. Šajā gadījumā Komisija atkarībā no apstākļiem informē dalībvalsti, kurā atrodas reģionālā filiāle. Komisija nodod dalībvalstīm ziņojumu ar novērtējuma rezultātiem.

4. Katra atzītā organizācija ik gadu nodod 12. panta 1. punktā minētās komitejas rīcībā savas kvalitātes nodrošinājuma sistēmas pārskatīšanas rezultātus.

9. pants

1. Atzītās organizācijas nodrošina Komisijai piekļuvi informācijai, kas vajadzīga, lai veiktu 8. panta 1. punktā minēto novērtējumu. Nevar atsaukties uz līgumu noteikumiem, lai šo piekļuvi liegtu.

2. Atzītās organizācijas, sazinoties ar kuģu īpašniekiem vai operatoriem attiecībā uz konvencionālo apliecību vai klasifikācijas apliecību izdošanu kuģim, nodrošina, ka šāda izdošana notiek ar nosacījumu, ka puses neiebilst, ka Komisijas inspektoriem ir piekļuve minētajam kuģim, lai darbotos atbilstīgi 8. panta 1. punktam.

10. pants

1. Atzītās organizācijas regulāri apspriežas savā starpā, lai nodrošinātu noteikumu un procedūru savstarpēju atbilstību un mēģinātu tos saskaņot un piemērot. Tās savstarpēji sadarbojas, lai panāktu starptautisko konvenciju saskaņotu interpretāciju, neskarot karoga valstu pilnvaras. Atzītās organizācijas vajadzības gadījumā vienojas par tehniskiem un procedūras nosacījumiem, ar kādiem tās savstarpēji atzīs materiālu, iekārtu un sastāvdaļu klašu apliecības, kas balstīti uz vienādiem standartiem, vadoties pēc stingrākajiem un precīzākajiem standartiem.

Ja nopietnu drošības iemeslu dēļ nav iespējams panākt vienošanos par savstarpēju atzīšanu, atzītās organizācijas skaidri paziņo šādus iemeslus.

Ja atzītā organizācija ar inspekcijas palīdzību vai citādi konstatē, ka kāds materiāls, iekārta vai sastāvdaļa neatbilst tās apliecībai, minētā organizācija var atteikties atļaut izvietot uz kuģa šo materiālu, iekārtu vai sastāvdaļu. Atzītā organizācija nekavējoties informē citas atzītās organizācijas, paskaidrojot atteikuma iemeslus.

Atzītās organizācijas klasifikācijas vajadzībām atzīst apliecības kuģu aprīkojumam ar stūres rata marķējumu saskaņā ar Padomes Direktīvu 96/98/EK (1996. gada 20. decembris) par kuģu aprīkojumu ⁽¹⁾.

Tās iesniedz Komisijai un dalībvalstīm regulārus ziņojumus par galvenajiem sasniegumiem standartu izstrādē un materiālu, iekārtu un sastāvdaļu apliecību savstarpējā atzīšanā.

2. Komisija, pamatojoties uz neatkarīgi veiktu pētījumu, līdz 2014. gada 17. jūnijam iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par noteikumu un procedūru saskaņošanas procesa panākumiem un par materiālu, iekārtu un sastāvdaļu apliecību savstarpējo atzīšanu.

3. Atzītās organizācijas sadarbojas ar ostas valsts kontroles iestādi gadījumos, kad ir iesaistīts kāds to klasifikācijas kuģis, jo īpaši – lai atvieglotu ziņoto trūkumu vai citu neatbilstību izlabošanu.

4. Atzītās organizācijas nosūta visām dalībvalstu administrācijām, kas ir piešķirušas Direktīvas 2009/15/EK 3. pantā paredzētos pilnvarojumus, un Komisijai visas vajadzīgās ziņas par saviem reģistrētajiem kuģiem, klasifikācijas nodošanu citai orga-

nizācijai, maiņu, apturēšanu un atcelšanu neatkarīgi no tā, ar kādu karogu šie kuģi kuģo.

Informāciju par klasifikācijas nodošanu citai organizācijai, maiņu, apturēšanu un atcelšanu, arī informāciju par nokavētām apskatēm, neievērotiem ieteikumiem, klasifikācijas nosacījumiem, ekspluatācijas apstākļiem vai ekspluatācijas ierobežojumiem, kas noteikti attiecībā uz to reģistrētajiem kuģiem neatkarīgi no tā, ar kādu karogu tie kuģo, elektroniski paziņo arī kopīgajai pārbaudei datubāzei, ko dalībvalstis izmanto, lai īstenotu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli ⁽²⁾, to dara tajā pašā laikā, kad to reģistrē atzītā organizācija pati savā sistēmā, un nekādā gadījumā vēlāk par 72 stundām pēc notikuma, par kuru ir pienākums sniegt informāciju. Minēto informāciju, izņemot tos ieteikumus un nosacījumus attiecībā uz klasifikāciju, kas vēl ir spēkā, ievieto atzīto organizāciju interneta mājas lapā.

5. Atzītās organizācijas neizdod konvencionālās apliecības tiem kuģiem, neatkarīgi no to karoga, kam ir noņemta klasifikācija vai tiek mainīta klasifikācija aiz drošības apsvērumiem, kamēr karoga valsts kompetentajai administrācijai nav dota iespēja piemērotā termiņā sniegt atzinumu par to, vai ir vajadzīga vispusīga inspekcija.

6. Klasifikāciju nododot no vienas atzītās organizācijas citai, nodošanas organizācija bez liekas kavēšanās sniedz saņēmēja organizācijai pilnu kuģa dokumentāciju un jo īpaši to informē par:

- a) jebkādam nokavētām apskatēm;
- b) jebkādiem neievērotiem ieteikumiem vai klasifikācijas nosacījumiem;
- c) ekspluatācijas nosacījumiem, kas ieviesti attiecībā uz šo kuģi, un
- d) ekspluatācijas ierobežojumiem, kas ieviesti attiecībā uz šo kuģi.

Saņēmēja organizācija var izdot jaunas kuģa apliecības tikai pēc veiksmīgas visu nokavēto apskašu veikšanas un visu to neievēroto ieteikumu vai klasifikācijas nosacījumu izpildes, kas sniegti attiecībā uz kuģi, kā to ir norādījuši nodošanas organizācija.

Pirms apliecību izdošanas saņēmēja organizācijai ir jāpaziņo nodošanas organizācijai par apliecību izdošanas datumu un jāapstiprina diena, vieta un pasākumi, kas veikti sakarā ar katru nokavēto apskati, neievēroto ieteikumu un neievērotiem klasifikācijas nosacījumiem.

⁽¹⁾ OV L 46, 17.2.1997., 25. lpp.

⁽²⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 57. lappusi.

Atzītās organizācijas nosaka un īsteno atbilstīgas kopējas prasības attiecībā uz klasifikācijas nodošanu, ja vajadzīgi īpaši piesardzības pasākumi. Minētie gadījumi attiecas vismaz uz klasifikācijas nodošanu kuģiem, kas ir 15 gadus veci un vecāki, kā arī uz klasifikācijas nodošanu no neatzītās organizācijas atzītajai organizācijai.

Atzītās organizācijas savstarpēji sadarbojas, lai panāktu šā punkta pienācīgu izpildi.

11. pants

1. Atzītās organizācijas līdz 2011. gada 17. jūnijam saskaņā ar piemērojamiem starptautiskiem kvalitātes standartiem izveido un uztur neatkarīgu kvalitātes novērtēšanas un sertificēšanas struktūru, kurā kā padomdevēji var piedalīties attiecīgas profesionālas asociācijas, kas darbojas kuģniecības nozarē.

2. Kvalitātes novērtēšanas un sertificēšanas struktūra veic šādus uzdevumus:

- a) atzīto organizāciju kvalitātes vadības sistēmu bieža un regulāra novērtēšana saskaņā ar ISO 9001 kvalitātes standartu kritērijiem;
- b) atzīto organizāciju kvalitātes vadības sistēmu sertificēšana, ietverot organizācijas, kuru atzīšana ir lūgta saskaņā ar 3. pantu,
- c) starptautiski atzītu kvalitātes vadības standartu interpretāciju izdošana, jo īpaši – lai ņemtu vērā atzīto organizāciju būtības un pienākumu īpatnības, un
- d) atsevišķu un kolektīvu ieteikumu pieņemšana atzīto organizāciju, procesu un iekšējās kontroles mehānismu uzlabošanai.

3. Kvalitātes novērtēšanas un sertificēšanas struktūrai ir vajadzīgā pārvaldība un pilnvaras, lai tā darbotos neatkarīgi no atzītajām organizācijām, un tai ir vajadzīgie līdzekļi, lai veiktu savus pienākumus efektīvi un atbilstīgi augstākajiem profesionālajiem standartiem, nodrošinot to personu neatkarību, kas tos veic. Kvalitātes novērtēšanas un sertificēšanas struktūra noteiks savas darba metodes un reglamentu.

4. Kvalitātes novērtēšanas un sertificēšanas struktūra var lūgt citu ārējo kvalitātes novērtētāju struktūru palīdzību.

5. Kvalitātes novērtēšanas un sertificēšanas struktūra sniedz ieinteresētajām personām, tostarp karoga valstīm un Komisijai pilnīgu informāciju par savu darba plānu, kā arī par saviem atzinumiem un ieteikumiem, jo īpaši attiecībā uz situācijām, kad drošība varētu būt apdraudēta.

6. Komisija periodiski izvērtē novērtēšanas un sertificēšanas struktūru.

7. Komisija ziņo dalībvalstīm par sava novērtējuma rezultātiem un turpmākiem pasākumiem pēc novērtējuma.

12. pants

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

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

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

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

4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

13. pants

1. Šo regulu, nepaplašinot tās darbības jomu, var grozīt, lai atjauninātu I pielikumā iekļautos minimālos kritērijus, jo īpaši ņemot vērā attiecīgos SJO lēmumus.

Pasākumus, kuru mērķis ir grozīt šīs regulas nebūtiskus elementus, pieņem saskaņā ar 12. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

2. Grozījumus starptautiskajās konvencijās, kas noteiktas šīs regulas 2. panta b) punktā, var neattiecināt uz šīs regulas darbības jomu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantu.

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

14. pants

1. Komisija pieņem un publicē:
 - a) kritērijus atzīto organizāciju noteikumu un procedūru, kā arī veikuma novērtēšanai attiecībā uz drošību un piesārņojuma novēršanu no to klasificētiem kuģiem, īpaši ņemot vērā datus, kas iegūti, izmantojot Parīzes Saprašanās memorandu par valsts kontroli ostās un/vai tamlīdzīgas shēmas; un
 - b) kritērijus, ar kuriem var ņemt vērā īpašus apstākļus, kas ietekmē mazākas vai šauri specializētas organizācijas, lai noteiktu gadījumus, kad šādi rādītāji uzskatāmi par nepieļaujamu draudu drošībai vai videi.

Pasākumus, kuru mērķis ir grozīt šīs regulas nebūtiskus elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 12. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

2. Pasākumus, kuru mērķis ir grozīt šīs regulas nebūtiskus elementus, to papildinot, attiecībā uz 6. panta un attiecīgā gadījumā uz 7. panta īstenošanu, pieņem saskaņā ar 12. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

3. Neskarot I pielikumā iekļauto minimālo kritēriju tūlītēju piemērošanu, Komisija saskaņā ar 12. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru var pieņemt noteikumus par to interpretāciju un var apsvērt mērķu noteikšanu vispārīgajiem minimālajiem kritērijiem, kas izklāstīti I pielikuma A daļas 3. punktā.

15. pants

1. Organizācijām, kam, šai regulai stājoties spēkā, ir piešķirta atzīšana saskaņā ar Direktīvu 94/57/EK, saglabā savu atzīšanu, ievērojot 2. punktu.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

2. Neskarot 5. un 7. pantu, Komisija līdz 2010. gada 17. jūnijam atkārtoti pārbauda visas ierobežotās atzīšanas, kas piešķirtas atbilstīgi Direktīvai 94/57/EK, ņemot vērā šīs regulas 4. panta 3. punktu, lai saskaņā ar 12. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru lemtu, vai ierobežojumi jāaizstāj ar citiem vai jāatceļ. Ierobežojumi paliek spēkā līdz Komisijas lēmuma pieņemšanai.

16. pants

Veicot novērtēšanu atbilstīgi 8. panta 1. punktam, Komisija pārliecinās, vai atzīšanas turētājs ir organizācijas attiecīgā juridiskā vienība, uz kuru attiecas šīs regulas noteikumi. Ja tā nav, Komisija pieņem lēmumu, grozot minēto atzīšanu.

Ja Komisija groza atzīšanu, dalībvalstis pielāgo savus līgumus ar organizāciju, lai ņemtu vērā grozījumu.

17. pants

Komisija reizi divos gados informē Eiropas Parlamentu un Padomi par šīs regulas piemērošanu.

18. pants

Atsauces Kopienas un valstu tiesību aktos uz Direktīvu 94/57/EK uzskata attiecīgi par atsaucēm uz šo regulu, un tās jālasa saistībā ar atbilstmju tabulu II pielikumā.

19. pants

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

I PIELIKUMS

**MINIMĀLIE KRITĒRIJI ORGANIZĀCIJĀM, LAI VARĒTU SAŅEMT VAI SAGLABĀT KOPIENAS ATZĪŠANU
(kā minēts 3. pantā)**

A. VISPĀRĪGIE MINIMĀLIE KRITĒRIJI

1. Atzītajai organizācijai jābūt juridiskas personas statusam valstī, kurā tā atrodas. Tās pārskati ir neatkarīga revidenta apliecināti.
2. Atzītajai organizācijai ir ar dokumentiem jāpierāda plaša pieredze tirdzniecības kuģu projektēšanas un uzbūves novērtēšanā.
3. Atzītajai organizācijai pastāvīgi jābūt ievērojamam vadības, tehniskajam, apkalpes un izpētes personālam, kas atbilst flotes lielumam tās kuģu klasifikācijā, flotes sastāvam un organizācijas dalībai kuģu būvē un pārveidošanā. Atzītajai organizācijai, kad vajadzīgs un pēc vajadzības, jāspēj atvēlēt katrai darba vietai līdzekļus un personālu, kas atbilst uzdevumiem, kuri veicami saskaņā ar 6. un 7. vispārīgo minimālo kritēriju un ar īpašajiem minimālajiem kritērijiem, kā norādīts B daļā.
4. Atzītajai organizācijai ir jābūt un tai jāpiemēro pašas vispārēju tirdzniecības kuģu projektēšanas, uzbūves un regulāras apskates noteikumu un procedūru kopums, kas atbilst starptautiskiem standartiem, vai tai ir jāpierāda savas spējas pieņemt un piemērot šādu noteikumu kopumu. Noteikumus un procedūras jāpublicē un periodiski jāprecizē un jāuzlabo, izmantojot pētniecības un attīstības programmas.
5. Atzītajai organizācijai jābūt savam kuģu reģistram, ko tā publicē katru gadu vai ko uztur publiski pieejamā elektroniskā datubāzē.
6. Atzītā organizācija nedrīkst būt atkarīga no kuģu īpašniekiem vai būvētājiem un citām personām, kas kā uzņēmēji piedalās kuģu būvēšanā, aprīkošanā, remontdarbos vai ekspluatācijā. Atzītās organizācijas ieņēmumi nedrīkst būt būtiski atkarīgi tikai no viena komercuzņēmuma. Atzītā organizācija nedrīkst veikt atbilstīgi klasifikācijai vai tiesību aktos noteiktos uzdevumus, ja tā ir kuģu īpašniece vai operators un ja to saista lietišķas, personiskas vai radnieciskas attiecības ar kuģu īpašnieku vai operatoru. Šis nesaderības noteikums attiecas arī uz inspektoriem, ko nodarbina atzītā organizācija.
7. Atzītajai organizācijai jādarbojas saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti pielikumā SJO Rezolūcijai A.789(19) par tādu atzīto organizāciju apskates un sertificēšanas funkcijām, kuras darbojas administrācijas vārdā, ciktāl tie attiecas uz jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā.

B. ĪPAŠIE MINIMĀLIE KRITĒRIJI

1. Atzītajai organizācijai jānodrošina savu īpašo inspektoru vai – izņēmuma un pienācīgi pamatotos gadījumos – citu atzītu organizāciju īpašo inspektoru darbība visā pasaulē.
2. Atzītās organizācijas darbība jāreglamentē ar ētikas kodeksu.
3. Atzītā organizācija jāvada un jāpārvalda tā, lai nodrošinātu informācijas konfidencialitāti, ko prasa administrācija.
4. Atzītajai organizācijai jāsniedz administrācijai, Komisijai un interesentiem būtiska informācija.

5. Atzītā organizācija, tās inspektori un tehniskais personāls darbojas, nenodarot kaitējumu kuģu būvētavu, iekārtu piegādātāju un kuģu īpašnieku intelektuālā īpašuma tiesībām, tostarp patentiem, zinātībai vai jebkādam citām zināšanām, kuru izmantojums ir tiesiski aizsargāts starptautiskā, Kopienas vai valstu mērogā; neskarot dalībvalstu un Komisijas vērtēšanas pilnvaras, jo īpaši saskaņā ar 9. pantu, attiecīga atzītā organizācija vai tās nodarbināti inspektori un tehniskais personāls nekādā gadījumā nedrīkst nodod citām personām vai izpaust komerciāli svarīgu informāciju, kas iegūta, veicot kuģu būvēšanas vai remonta inspekciju, pārbaudi vai pārraudzību.
6. Atzītās organizācijas vadībai rakstiski jāformulē sava stratēģija un mērķi, kā arī saistības attiecībā uz kvalitāti un jānodrošina tas, ka šo stratēģiju apzinās, ievēro un atbalsta jebkurā atzītās organizācijas līmenī. Atzītās organizācijas stratēģijai jāattiecas uz drošības un piesārņojuma novēršanas mērķiem un rādītājiem.
7. Atzītajai organizācijai jānodrošina, ka:
 - a) tās noteikumus un procedūras izstrādā un izmanto plānveidīgi;
 - b) tās noteikumus un procedūras ievēro un pastāv iekšēja sistēma pakalpojumu kvalitātes noteikšanai saistībā ar šiem noteikumiem un procedūrām;
 - c) ievēro prasības, kas izriet no obligātajiem pienākumiem, kuru veikšanai atzītā organizācija ir saņēmusi pilnvarojumu, un pastāv iekšēja sistēma pakalpojumu kvalitātes noteikšanai saistībā ar starptautisko konvenciju izpildi;
 - d) ir rakstiski noteikta to darbinieku kompetence, pilnvaras un savstarpējās saistības, kuru darbs ietekmē atzītās organizācijas pakalpojumu kvalitāti;
 - e) jebkuru darbu veic kontrolētos apstākļos;
 - f) pastāv uzraudzības sistēma, ar ko pārrauga inspektoru, tehniskā un administratīvā personāla rīcību un darbu, kuri ir nodarbināti atzītajā organizācijā;
 - g) inspektori sīki pārzina konkrēto kuģu tipu, uz kura viņi veic savus pienākumus saistībā ar veicamo apskati un attiecīgām piemērojamām prasībām;
 - h) ir īstenota sistēma inspektoru kvalifikācijai un to zināšanu pastāvīgai atjaunošanai;
 - i) tiek glabāti uzskaites dati, kas atspoguļo vajadzīgo standartu ievērošanu saistībā ar veiktajiem pakalpojumiem, un efektīvi darbojas kvalitātes nodrošināšanas sistēma;
 - j) visās nodaļās pastāv vispārēja plānotas un dokumentāri apstiprinātas iekšējās revīzijas sistēma attiecībā uz darbībām, kas vērstas uz kvalitātes nodrošināšanu;
 - k) obligātās apskates un inspekcijas, kas noteiktas Saskaņotajā apskates un sertifikācijas sistēmā, kuru veikšanai atzītā organizācija ir saņēmusi pilnvarojumu, veic saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti pielikumā un papildinājumā SJO Rezolūcijai A.948(23) par Apskates pamatnostādņem atbilstīgi Saskaņotajai apskates un sertifikācijas sistēmai;
 - l) pastāv skaidra un tieša pienākumu sadale un to pārraudzība starp atzītās organizācijas centrālo un reģionālajām nodaļām, kā arī starp atzītajām organizācijām un to inspektoriem.

8. Atzītajai organizācijai jābūt izstrādātai, īstenotai un uzturētai efektīvai iekšējai kvalitātes sistēmai, kas pamatojas uz starptautiski atzītu kvalitātes standartu attiecīgajām daļām, kā arī atbilst EN ISO/IEC 17020:2004 (inspekcijas iestādes) un EN ISO 9001:2000 standartiem, kurus interpretējusi un sertificējusi kvalitātes novērtēšanas un sertificēšanas struktūra, kas minēta 11. panta 1. punktā.
 9. Atzītās organizācijas noteikumiem un procedūrām jābūt īstenotām tā, lai organizācija, pamatojoties pati uz savām zināšanām un spriedumu, varētu sagatavot uzticamu un objektīvu deklarāciju par attiecīgo kuģu drošību, izmantojot klasifikācijas apliecības, uz kurām pamatojoties var izdot konvencionālās apliecības.
 10. Atzītajai organizācijai jābūt nepieciešamajiem līdzekļiem, lai, izmantojot augstas kvalifikācijas profesionāļus un saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti pielikumā SJO Rezolūcijai A.913(22) par pamatnostādņēm, administrācijām ieviešot Starptautisko drošības vadības (ISM) kodeksu, novērtētu drošības vadības sistēmas izmantošanu un uzturēšanu gan krastā, gan uz kuģiem, kuri būtu jāsertificē.
 11. Atzītajai organizācijai ir jāļauj administrācijas pārstāvjiem un citām ieinteresētajām pusēm piedalīties savu noteikumu un procedūru izstrādāšanā.
-

II PIELIKUMS

Atbilstmju tabula

Direktīva 94/57/EK	Direktīva 2009/15/EK	Šī regula
1. pants	1. pants	1. pants
2. panta a) punkts	2. panta a) punkts	2. panta a) punkts
2. panta b) punkts	2. panta b) punkts	—
2. panta c) punkts	2. panta c) punkts	—
2. panta d) punkts	2. panta d) punkts	2. panta b) punkts
2. panta e) punkts	2. panta e) punkts	2. panta c) punkts
—	2. panta f) punkts	2. panta d) punkts
2. panta f) punkts	2. panta g) punkts	2. panta e) punkts
2. panta g) punkts	2. panta h) punkts	2. panta f) punkts
2. panta h) punkts	2. panta i) punkts	2. panta g) punkts
2. panta i) punkts	2. panta k) punkts	2. panta i) punkts
—	2. panta j) punkts	2. panta h) punkts
2. panta j) punkts	2. panta l) punkts	—
2. panta k) punkts	—	2. panta j) punkts
3. pants	3. pants	—
4. panta 1. punkta pirmais teikums	—	3. panta 1. punkts
4. panta 1. punkta otrais teikums	—	3. panta 2. punkts
4. panta 1. punkta trešais teikums	—	—
4. panta 1. punkta ceturtais teikums	—	4. panta 1. punkts
—	—	3. panta 3. punkts
—	—	4. panta 2., 3., 4. punkts
—	—	5. pants
—	—	6. pants
—	—	7. pants
5. panta 1. punkts	4. panta 1. punkts	—
5. panta 3. punkts	4. panta 2. punkts	—
6. panta 1., 2., 3., 4. punkts	5. panta 1., 2., 3., 4. punkts	—
6. panta 5. punkts	—	—
7. pants	6. pants	12. pants
8. panta 1. punkta pirmais ievilkums	7. panta 1. punkta pirmās daļas a) apakšpunkts	—
8. panta 1. punkta otrais ievilkums	—	13. panta 1. punkts
8. panta 1. punkta trešais ievilkums	7. panta 1. punkta pirmās daļas b) apakšpunkts	—
—	7. panta 1. punkta otrā daļa	13. panta 1. punkta otrā daļa
8. panta 2. punkts	7. panta 2. punkts	—
8. panta 2. punkta otrā daļa	—	13. panta 2. punkts

Direktīva 94/57/EK	Direktīva 2009/15/EK	Šī regula
9. panta 1. punkts	—	—
9. panta 2. punkts	—	—
10. panta 1. punkta ievadvārdi	8. pants	—
10. panta 1. punkta a), b), c) apakšpunkts, 2., 3., 4. punkts	—	—
11. panta 1., 2. punkts	9. panta 1., 2. punkts	—
11. panta 3., 4. punkts	—	8. panta 1., 2. punkts
12. pants	10. pants	—
13. pants	—	—
14. pants	11. panta 1. un 2. punkts	—
—	11. panta 3. punkts	—
—	12. pants	—
—	—	9. pants
15. panta 1. punkts	—	—
—	—	10. panta 1., 2. punkts
15. panta 2. punkts	—	10. panta 3. punkts
15. panta 3. punkts	—	10. panta 4. punkts
15. panta 4. punkts	—	10. panta 5. punkts
15. panta 5. punkts	—	10. panta 6. punkta pirmā, otrā, trešā, piektā daļa
—	—	10. panta 6. punkta ceturrtā daļa
16. pants	13. pants	—
17. pants	16. pants	—
—	14. pants	—
—	15. pants	—
		11. pants
		14. pants
		15. pants
		16. pants
		17. pants
		18. pants
		19. pants
Pielikums		I pielikums
	I pielikums	
	II pielikums	II pielikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 392/2009

(2009. gada 23. aprīlis)

par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾, ņemot vērā Samierināšanas komitejas 2009. gada 3. februārī apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

(1) Ir jāparedz turpmāki pasākumi kopējā transporta politikā, lai uzlabotu jūras transporta drošību. Šiem pasākumiem būtu jāietver noteikumi, ar ko reglamentē atbildību par pasažieriem nodarītu kaitējumu, jo ir svarīgi nodrošināt pienācīga apjoma atlīdzību pasažieriem, kuri iekļūst nelaimes gadījumos uz jūras.

(2) Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) aizgādībā 2002. gada 1. novembrī ir pieņemts 2002. gada protokols 1974. gada Atēnu Konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru. Kopiena un tās dalībvalstis pašlaik lemj par to, vai pievienoties minētajam protokolam vai to ratificēt. Jebkurā gadījumā tās noteikumi, kas iekļauti šajā regulā, būtu jāpiemēro Kopienā vēlākais no 2012. gada 31. decembra.

(3) 1974. gada Atēnu Konvenciju par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, kā tā grozīta ar 2002. gada protokolu ("Atēnu konvencija"), piemēro vienīgi starptautiskiem pārvadājumiem. Jūras pārvadājumu pakalpojumu iekšējā tirgū vairs neizšķir vietējos un starptautiskos pārvadājumus, un tādēļ Kopienā ir lietderīgi nodrošināt vienādu atbildības būtību un līmeni gan starptautiskiem pārvadājumiem, gan vietējiem pārvadājumiem.

(4) Apdrošināšanas noteikumiem, kas pieprasīti saskaņā ar Atēnu konvenciju, jāņem vērā kuģu īpašnieku un apdrošināšanas sabiedrību finansiālās iespējas. Kuģu īpašniekiem ir jāļauj izvēlēties tādu apdrošināšanas veidu, kas ir tiem ekonomiski pieņemams, un jo īpaši attiecībā uz nelielām kuģniecības sabiedrībām, kuras piedāvā transporta pakalpojumus tikai savā valstī, ir jāņem vērā darbības sezonālais raksturs. Izvēloties apdrošināšanas veidu saskaņā ar šo Regulu, būtu jāņem vērā kuģu dažādās klases.

(5) Ir lietderīgi noteikt pārvadātājam pienākumu veikt avansa maksājumu pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā ar noteikumu, ka avansa maksājuma veikšana nenozīmē atbildības atzīšanu.

(6) Pasažieriem pirms ceļojuma vai, ja tas nav iespējams, vēlākais pie izbraukšanas būtu jāsaņem atbilstoša informācija par pasažieriem piešķirtajām tiesībām.

(7) SJO Juridiskā komiteja 2006. gada 19. oktobrī ir pieņēmusi SJO Atrunu un pamatnostādnes par Atēnu konvencijas īstenošanu ("SJO pamatnostādnes"), lai risinātu dažus jautājumus saistībā ar Atēnu konvenciju, jo īpaši kompensācijas par kaitējumu, kas saistīts ar terorismu. Tādēļ SJO pamatnostādnes var uzskatīt par *lex specialis*.

(8) Šajā regulā ir ietvertas SJO pamatnostādņu daļas, kas ar šo regulu kļūst saistošas. Šajā nolūkā SJO pamatnostādnes konkrēti darbības vārdi vēlējuma izteiksmē būtu jālasa īstēnības izteiksmē.

(9) Atēnu konvencija (I pielikums) un SJO pamatnostādnes (II pielikums) *mutatis mutandis* būtu jālasa saistībā ar Kopienas tiesību aktiem.

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Atzinums (OV C 74 E, 20.3.2008., 562. lpp.), Padomes 2008. gada 6. jūnija Kopējā nostāja (OV C 190 E, 29.7.2008., 17.lpp.) un Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Padomes 2009. gada 26. februāra Lēmums un Parlamenta 2009. gada 11. marta Normatīvā rezolūcija (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

- (10) Regulā paredzētā atbildības sistēma būtu pakāpeniski jāpaplašina uz kuģu dažādām klasēm, kā noteikts Padomes Direktīvas 98/18/EK (1998. gada 17. marts) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem⁽¹⁾ 4. pantā, pamatojoties uz piemērotiem ietekmes novērtējumiem. Būtu jāņem vērā ietekme uz maksām un tirgus spēju nodrošināt apdrošināšanas segumu par pieejamām cenām līmenī, kāds nepieciešams saistībā ar politiku, kas paredz pasažieru tiesību stiprināšanu, kā arī dažu satiksmes veidu sezonālo raksturu.
- (11) Ja uz jautājumiem attiecas Atēnu konvencijas 17. un 17.a pants, tie ir Kopienas ekskluzīvā kompetencē, ciktāl minētie panti ietekmē noteikumus, kas paredzēti Regulā (EK) Nr. 44/2001 (2000. gada 22. decembris) par jurisdikciju un spriedumu atzīšanu un izpildi civillietās un komercietās⁽²⁾. Kopienai pievienojoties Atēnu konvencijai, divi minētie noteikumi tādā apjomā būs daļa no Kopienas tiesību sistēmas.
- (12) Šajā regulā formulējums “vai ir tur (kāda dalībvalstī) ir reģistrēts” būtu jāuzskata ar šādu nozīmi – attiecībā uz ārējās berbouta fraktēšanas reģistrāciju karoga valsts ir vai nu dalībvalsts, vai Atēnu konvencijas līgumslēdzēja puse. Dalībvalstīm un Komisijai būtu jāveic vajadzīgie pasākumi, lai aicinātu SJO izstrādāt pamatnostādnes par ārējās berbouta fraktēšanas reģistrācijas jēdzienu.
- (13) Šajā regulā formulējums “pārvietošanās palīgīdzekļi” nebūtu jāuzskata par bagāžu vai transportlīdzekļiem Atēnu konvencijas 8. panta nozīmē.
- (14) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽³⁾.
- (15) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro izdarīt grozījumus šajā regulā, lai iekļautu turpmākus grozījumus ar to saistītās starptautiskās konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia* papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, ir jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (16) Eiropas Jūras drošības aģentūrai, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002⁽⁴⁾, būtu jāpalīdz Komisijai sagatavot un izstrādāt progresa ziņojumu par šajā regulā paredzēto noteikumu darbību.
- (17) Valstu iestādēm, jo īpaši ostu pārvaldēm, ir nozīmīga un būtiski svarīga loma ar jūras satiksmes drošību saistīto dažādo risku apzināšanā un pārvaldībā.
- (18) Dalībvalstu 2008. gada 9. oktobra paziņojumā par jūras drošību dalībvalstis ir uzņēmušās noteiktas saistības ne vēlāk kā līdz 2012. gada 1. janvārim paust to piekrišanu 1976. gada Starptautiskās Konvencijas par atbildības ierobežošanu jūras prasībās, kurā grozījumi izdarīti ar 1996. gada protokolu, saistībām. Dalībvalstis var izmantot minētās konvencijas 15. panta 3.a punktā paredzēto iespēju ar konkrētiem šīs regulas pantiem reglamentēt pasažieriem piemērojamo atbildības ierobežošanas sistēmu.
- (19) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi – proti, radīt vienotu noteikumu kopumu, ar ko reglamentē jūras pārvadātāju un to pasažieru tiesības nelaiemes gadījumā – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka tā mēroga un seku dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

1. Ar šo regulu Kopienā izveido atbildības un apdrošināšanas režīmu pasažieru pārvadājumiem pa jūru, kā izklāstīts attiecīgos noteikumos:

- a) 1974. gada Atēnu Konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, kurā grozījumi izdarīti ar 2002. gada protokolu (“Atēnu konvencija”), kā noteikts I pielikumā; un
- b) SJO atrunā un pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu, ko SJO Juridiskā komiteja pieņēmusi 2006. gada 19. oktobrī (“SJO pamatnostādnes”), kā noteikts II pielikumā.

⁽¹⁾ OV L 144, 15.5.1998., 1.lpp.

⁽²⁾ OV L 12, 16.1.2001., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

2. Turklāt ar šo regulu minētos noteikumus attiecina arī uz pasažieru pārvadājumiem pa jūru vienas dalībvalsts teritorijā ar kuģiem, uz ko attiecas A un B klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu, un paredz dažas papildu prasības.

3. Ne vēlāk kā 2013. gada 30. jūnijā Komisija sniedz likumdošanas priekšlikumu, ar kuru paplašina šīs regulas darbības jomu attiecībā uz kuģiem, uz ko attiecas C un D klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu.

2. pants

Darbības joma

Šo regulu piemēro starptautiskiem pārvadājumiem Atēnu konvencijas 1. panta 9. punkta nozīmē un pārvadājumiem pa jūru vienas dalībvalsts teritorijā ar kuģiem, uz ko attiecas A un B klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu, ja:

- a) kuģis brauc ar kādas dalībvalsts karogu vai ir tajā reģistrēts;
- b) pārvadājuma līgums ir noslēgts kādā dalībvalstī; vai
- c) saskaņā ar pārvadājuma līgumu izbraukšanas vieta vai gala-mērķis ir kādā dalībvalstī.

Dalībvalstis var piemērot šo regulu visiem vietējiem reisiem pa jūru.

3. pants

Atbildība un apdrošināšana

1. Atbildības režīmu attiecībā uz pasažieriem, viņu bagāžu un transportlīdzekļiem, kā arī apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma noteikumus reglamentē ar šo regulu un Atēnu konvencijas 1. un 1.a pantu, 2. panta 2. punktu, 3. līdz 16. pantu, 18., 20. un 21. pantu, kā noteikts I pielikumā un ar II pielikumā izklāstīto SJO pamatnostādņu noteikumiem.

2. SJO pamatnostādnes, kā tās izklāstītas II pielikumā, ir saistošas.

4. pants

Kompensācija par pārvietošanās palīgīdzekļiem un citām īpašām ierīcēm

To pārvietošanās palīgīdzekļu vai citu īpašu ierīču pazaudēšanas vai bojājumu gadījumā, ko lieto pasažieri ar kustību traucējumiem, pārvadātāja atbildību reglamentē ar Atēnu konvencijas 3. panta 3. punktu. Kompensācija atbilst attiecīgo ierīču aizstāšanas vērtībai vai, attiecīgā gadījumā, izmaksām, kas saistītas ar remontu.

5. pants

Vispārējs atbildības ierobežojums

1. Ar šo regulu negroza pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja tiesības un pienākumus, kas paredzētas attiecīgās valsts tiesību aktos, ar kuriem īsteno 1976. gada Konvenciju par atbildības ierobežošanu jūras prasībās, kurā grozījumi izdarīti ar 1996. gada protokolu, tostarp jebkādas turpmākus minētās konvencijas grozījumus.

Ja nav šādu piemērojamo valsts tiesību aktu, pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja atbildību nosaka tikai šīs regulas 3. panta noteikumi.

2. Attiecībā uz prasībām saistībā ar kuģa pasažieru bojāeju vai miesas bojājumiem, ko izraisījis jebkurš SJO pamatnostādņu 2.2. punktā minētais apdraudējums, pārvadātājs un faktiskais pārvadātājs var savu atbildību ierobežot saskaņā ar šā panta pirmajā daļā minētajiem noteikumiem.

6. pants

Avansa maksājumi

1. Ja kuģošanas starpgadījums kādas dalībvalsts teritorijā izraisījis pasažiera nāvi vai miesas bojājumus, vai tas noticis uz kuģa, kas brauc ar kādas dalībvalsts karogu vai, attiecīgā gadījumā, ir reģistrēts dalībvalstī, pārvadātājs, kas faktiski veicis pārvadājumu, kura laikā noticis kuģošanas starpgadījums, piecpadsmit dienās pēc tam, kad ir konstatēta tās personas identitāte, kura ir tiesīga saņemt atlīdzību par zaudējumiem, samērā ar nodarīto kaitējumu veic avansa maksājumus, kuri ir pietiekami, lai segtu tūlītējas saimnieciskas vajadzības. Nāves gadījumā maksājums ir vismaz EUR 21 000.

Šo noteikumu piemēro arī tad, ja pārvadātājs veic uzņēmējdarbību Kopienā.

2. Avansa maksājums nav atbildības atzīšana, un to var atskaitīt no jebkādam summām, ko turpmāk izmaksā, pamatojoties uz šo regulu. Tas nav atmaksājams, izņemot gadījumos, kas noteikti Atēnu konvencijas 3. panta 1. punktā vai 6. pantā vai SJO pamatnostādņu A papildinājumā, vai ja avansa maksājumu saņēmusī persona nav persona, kas ir tiesīga saņemt atlīdzību par zaudējumiem.

7. pants

Informācija pasažieriem

Neskarot ceļojuma rīkotāja pienākumus saskaņā ar Padomes Direktīvu 90/314/EEK (1990. gada 13. jūnijs) par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām⁽¹⁾, pārvadātājs un/vai faktiskais pārvadātājs nodrošina to, ka visiem pasažieriem sniedz pienācīgu un saprotamu informāciju par viņu tiesībām saskaņā ar šo regulu.

⁽¹⁾ OV L 158, 23.6.1990., 59. lpp.

Ja pārvadājuma līgums ir sagatavots dalībvalstī, šo informāciju sniedz visās tirdzniecības vietās, ieskaitot telefonisku tirdzniecību vai tirdzniecību internetā. Ja atiešanas vieta atrodas dalībvalstī, šo informāciju sniedz pirms izbraukšanas. Visos citos gadījumos šo informāciju sniedz vēlākais pie izbraukšanas. Ciktāl šā panta uzlikto pienākumu sniegt informāciju ir ievērojis vai nu pārvadātājs, vai faktiskais pārvadātājs, otram nav pienākuma sniegt ziņojumu. Minēto informāciju sniedz vispiemērotākajā formā.

Lai ievērotu šā panta prasību sniegt informāciju, pārvadātājs un faktiskais pārvadātājs sniedz pasažieriem vismaz informāciju, kas ietverta šīs regulas noteikumu kopsavilkumā, ko sagatavojusi Komisija un kas padarīts publiski pieejams.

8. pants

Ziņošana

Ne vēlāk kā trīs gados pēc šīs regulas piemērošanas Komisija sagatavo ziņojumu par šīs regulas piemērošanu, kurā *inter alia* ņem vērā saimniecisko attīstību un notikumus starptautiskos forumos.

Šādam ziņojumam var pievienot priekšlikumu par šīs regulas grozīšanu vai priekšlikumu ziņojumam, kas Kopienai jāsniedz attiecīgiem starptautiskiem forumiem.

9. pants

Grozījumi

1. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, un kas attiecas uz tādu grozītu maksimāli pieļaujamo apjomu iekļaušanu, kuri noteikti Atēnu konvencijas 3. panta 1. punktā, 4.a panta 1. punktā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā, lai ņemtu vērā atbilstīgi minētās Konvencijas 23. pantam pieņemtus lēmumus, kā arī attiecīgus šīs regulas I pielikuma atjauninājumus pieņem saskaņā ar šīs regulas 10. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Ņemot vērā ietekmi uz maksām un tirgus spēju nodrošināt apdrošināšanas segumu par pieejamām cenām līmenī, kāds nepieciešams saistībā ar politiku, kas paredz pasažieru tiesību stiprināšanu, kā arī dažu satiksmes veidu sezonālo raksturu, pamatojoties uz piemērotu ietekmes novērtējumu, Komisija līdz 2016. gada 31. decembrim pieņem pasākumu attiecībā I pielikumā paredzētajām robežām kuģiem, uz ko attiecas B klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu. Minēto pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, pieņem

saskaņā ar šīs regulas 10. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

2. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, un kas attiecas uz tādu grozījumu iekļaušanu, kuri izdarīti SJO pamatnostādņu noteikumos, kā noteikts II pielikumā, pieņem saskaņā ar 10. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

10. pants

Komitejas procedūra

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

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

11. pants

Pārejas noteikumi

1. Dalībvalstis var noteikt, ka attiecībā uz pārvadājumiem pa jūru vienas dalībvalsts teritorijā ar kuģiem, uz ko attiecas A klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu, šīs regulas piemērošanu atliek uz četriem gadiem no tās piemērošanas dienas.

2. Dalībvalstis var noteikt, ka attiecībā uz pārvadājumiem pa jūru vienas dalībvalsts teritorijā ar kuģiem, uz ko attiecas B klase saskaņā ar Direktīvas 98/18/EK 4. pantu, šīs regulas piemērošanu atliek līdz 2018. gada 31. decembrim.

12. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no Atēnu konvencijas spēkā stāšanās dienas Kopienā bet jebkurā gadījumā ne vēlāk kā no 2012. gada 31. decembra.

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
P. NEČAS

I PIELIKUMS

NOTEIKUMI ATĒNU KONVENCIJĀ PAR PASAŽIERU UN VIŅU BAGĀŽAS PĀRVADĀJUMIEM PA JŪRU, KAS IR ATBILSTĪGI SAKARĀ AR ŠIS RĒGULAS PIEMĒROŠANU**(Konsolidēta 1974. gada Atēnu konvencija par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru un šīs konvencijas 2002. gada protokols)**

1. pants

Definīcijas

Šajā konvencijā lietotajiem apzīmējumiem ir šāda nozīme:

- 1) a) "pārvadātājs" ir persona, kas ir noslēgusi vai kuras vārdā ir noslēgts pārvadājuma līgums, neatkarīgi no tā, vai pārvadājumu faktiski veic šī persona vai faktiskais pārvadātājs;
 - b) "faktiskais pārvadātājs" ir persona, kas nav pārvadātājs, bet ir kuģa īpašnieks, fraktētājs vai operators, kurš faktiski veic visu pārvadājumu vai tā daļu; un
 - c) "pārvadātājs, kas faktiski veic visu pārvadājumu vai tā daļu" ir faktiskais pārvadātājs vai pārvadātājs, ja pārvadātājs faktiski veic pārvadājumu;
- 2) "pārvadājuma līgums" ir līgums, ko noslēdzis pārvadātājs vai kas noslēgts pārvadātāja vārdā attiecīgi par pasažiera vai pasažiera un viņa bagāžas pārvadājumu pa jūru;
 - 3) "kuģis" ir tikai jūras kuģis, izņemot transportlīdzekļus uz gaisa spilveniem;
 - 4) "pasažieris" ir jebkura persona, kuru kuģis pārvadā:
 - a) saskaņā ar pārvadājuma līgumu; vai
 - b) kas ar pārvadātāja piekrišanu pavada transportlīdzekli vai dzīvus dzīvniekus, uz kuriem attiecas pārvadājuma līgums par precēm, ko nereglamentē ar šo konvenciju;
 - 5) "bagāža" ir jebkurš priekšmets vai transportlīdzeklis, ko pārvadātājs pārvadā saskaņā ar pārvadājuma līgumu, izņemot:
 - a) priekšmetus un transportlīdzekļus, ko pārvadā saskaņā ar fraktēšanas līgumu, konosamentu vai citu līgumu, kas pirmām kārtām attiecas uz preču pārvadāšanu; un
 - b) dzīvus dzīvniekus;
 - 6) "rokas bagāža" ir bagāža, ko pasažieris ņem līdzī kājtē vai citādi tur savā valdījumā, uzraudzībā vai kontrolē. Izņemot šā panta 8. punkta un 8. panta piemērošanu, rokas bagāža ietver arī bagāžu, kas atrodas pasažiera transportlīdzeklī vai uz tā;
 - 7) "bagāžas nozaudēšana vai bojājums" ietver finansiālu zaudējumu, kas radies no tā, ka pasažieris nav saņēmis bagāžu piemērotā laikā pēc tā kuģa ierašanās, kas pārvadājis vai kam vajadzējis pārvadāt bagāžu, bet neietver aizkavēšanos, kas rodas darba strīdu dēļ;
 - 8) "pārvadājums" ietver šādus laika periodus:
 - a) attiecībā uz pasažieri un viņa rokas bagāžu – laiku, kad pasažieris un/vai viņa rokas bagāža atrodas uz kuģa, iekāpšanas vai izkāpšanas laiku, laiku, kad pasažieris un viņa rokas bagāža pa ūdeni tiek nogādāta no sauszemes uz kuģi vai otrādi, ja šādas nogādāšanas izmaksas ir ietvertas braukšanas maksā vai ja pārvadātājs ir nodevis pasažiera rīcībā kuģi, ko izmanto šāda palīgtransporta nolūkos. Tomēr attiecībā uz pasažieri pārvadājums neietver laiku, ko pasažieris pavada jūras terminālī vai stacijā, piestātnē vai jebkurā citā ostas infrastruktūras iekārtā vai uz tās;

- b) attiecībā uz rokas bagāžu – arī laiku, ko pasažieris pavada jūras terminālī vai stacijā, pietātnē vai jebkurā citā ostas infrastruktūras iekārtā vai uz tās, ja bagāžu ir pārņēmis pārvadātājs, viņa padotais vai aģents un tā nav izsniegta pasažierim;
- c) attiecībā uz citu bagāžu, kas nav rokas bagāža – laiku no brīža, kad šo bagāžu krastā vai uz kuģa ir pārņēmis pārvadātājs, viņa padotais vai aģents, līdz brīdim, kad pārvadātājs, viņa padotais vai aģents bagāžu izsniedz pasažierim;
- 9) "starptautisks pārvadājums" ir jebkurš pārvadājums, kura izbraukšanas vieta un galamērķa vieta saskaņā ar pārvadājuma līgumu atrodas divās dažādās valstīs vai vienā valstī, ja saskaņā ar pārvadājuma līgumu vai paredzēto maršrutu paredzēta pietāšanās citas valsts ostā;
- 10) "organizācija" ir Starptautiskā Jūrniecības organizācija;
- 11) "ģenerālsēkretārs" ir minētās organizācijas ģenerālsēkretārs.

1.a pants

Pielikums

Šis konvencijas pielikums ir konvencijas neatņemama daļa.

2. pants

Piemērošana

1. [...] (*)
2. Neatkarīgi no šā panta 1. punkta šo konvenciju nepiemēro, ja uz pārvadājumu saskaņā ar jebkuru citu starptautisku konvenciju par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem ar citu transporta veidu attiecas civiltiesiskās atbildības režīms saskaņā ar šādas konvencijas noteikumiem, ciktāl šo noteikumu piemērošana ir obligāta attiecībā uz pārvadājumiem pa jūru.

3. pants

Pārvadātāja atbildība

1. Pārvadātāja atbildības ierobežojums par zaudējumu, kas nodarīts kuģošanas starpgadījuma izraisītas pasažiera nāves vai miesas bojājumu dēļ, nepārsniedz 250 000 norēķinu vienību konkrētajam pasažierim katrā atsevišķā gadījumā, izņemot gadījumus, kad pārvadātājs pierāda, ka šo starpgadījumu:
- a) izraisījusi karadarbība, karadarbības akti, pilsoņu karš, sacelšanās vai ārkārtējas, nenovēršamas vai neizbēgamas dabas parādības; vai
- b) pilnībā izraisījusi trešās personas darbība vai bezdarbība ar nolūku radīt starpgadījumu.
- Ja zaudējums pārsniedz minēto robežvērtību, pārvadātājs ir atbildīgs arī attiecīgi lielākā apmērā, izņemot gadījumus, kad tas pierāda, ka starpgadījums, kas izraisīja zaudējumu, radās citu iemeslu, nevis pārvadātāja vainas vai nolaidības dēļ.
2. Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu, kas radies pasažiera nāves vai miesas bojājumu dēļ, ko izraisījuši citi iemesli, nevis kuģošanas starpgadījums, ja starpgadījumu, izraisīja pārvadātāja vaina vai nolaidība. Pienākumu pierādīt vainu vai nolaidību uzņemas prasītājs.
3. Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu, kas radies rokas bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma dēļ, ja starpgadījumu, kas radīja zaudējumu, izraisīja pārvadātāja vaina vai nolaidība. Pārvadātāja vaina vai nolaidība tiek uzskatīta par kuģošanas starpgadījuma radītu zaudējumu.
4. Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu, kas radies bagāžas, kas nav rokas bagāža, nozaudēšanas vai bojājuma dēļ, izņemot gadījumus, kad pārvadātājs pierāda, ka starpgadījums, kas izraisīja zaudējumu, radās cita iemesla, nevis pārvadātāja vainas vai nolaidības dēļ.
5. Šajā pantā:
- a) "kuģošanas starpgadījums" ir kuģa bojāeja, apgāšanās, sadursme ar citu kuģi vai uzskriešana uz sēkļa, sprādziens vai ugunsgrēks uz kuģa, vai kuģa bojājums;
- b) "pārvadātāja vaina vai nolaidība" ietver arī pārvadātāja padoto vainu vai nolaidību, pildot amata pienākumus;

(*) Teksts nav pievienots.

c) "kuģa bojājums" ir jebkurš darbības traucējums, defekts vai neatbilstība piemērojamiem drošības tehnikas noteikumiem attiecībā uz jebkuru kuģa daļu vai tā aprīkojumu, ja to izmanto pasažieru glābšanai, evakuācijai, iekāpšanai vai izkāpšanai; vai ja to izmanto kuģa piedziņai, stūrēšanai, drošai navigācijai, pietauvošanai, noenkurošanai, ierodoties piestātnē vai enkurvietā vai atstājot tās, vai pārbaudot bojājumus pēc applūšanas; vai ja to izmanto, nolaižot ūdenī dzīvības glābšanas ierīces; un

d) "zaudējums" neietver kaitējuma atlīdzību nolūkā sodīt vai brīdināt nodarītāju.

6. Saskaņā ar šo pantu pārvadātāja atbildība attiecas tikai uz zaudējumiem, kas rodas pārvadājuma gaitā notikušu starpgadījumu dēļ. Pienākumu pierādīt, ka starpgadījums, kas izraisīja zaudējumu, notika pārvadājuma gaitā, un pamatot zaudējuma lielumu uzņemas prasītājs.

7. Nekas šajā konvencijā neierobežo pārvadātāja regresa prasījuma tiesības pret trešo personu vai celt iebildumus sakarā ar cietušā līdznolaidību saskaņā ar šīs konvencijas 6. pantu. Nekas šajā pantā neierobežo tiesības noteikt atbildības ierobežojumu saskaņā ar šīs konvencijas 7. un 8. pantu.

8. Prezumpcija par vienas puses vainu vai nolaidību vai pierādīšanas pienākuma uzlikšana vienai pusei nav iemesls, lai netiktu apsvērti pierādījumi par labu attiecīgajai pusei.

4. pants

Faktiskais pārvadātājs

1. Ja pārvadājuma vai tā daļas veikšana ir uzticēta faktiskajam pārvadātājam, saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem pārvadātājs tomēr ir atbildīgs par visu pārvadājumu. Turklāt arī faktiskais pārvadātājs ir pakļauts šīs konvencijas noteikumiem un ir tiesīgs izmantot tos attiecībā uz savu veikto pārvadājuma daļu.

2. Attiecībā uz faktiskā pārvadātāja veikto pārvadājumu pārvadātājs ir atbildīgs par faktiskā pārvadātāja, viņa padoto un aģentu darbību vai bezdarbību, pildot amata pienākumus.

3. Jebkurš īpašs nolīgums, saskaņā ar kuru pārvadātājs uzņemas saistības, ko neuzliek šī konvencija, vai jebkura atteikšanās no šīs konvencijas piešķirtajām tiesībām ietekmē faktisko pārvadātāju tikai tad, ja viņš ir skaidri izteicis savu piekrišanu rakstveidā.

4. Ja un ciktāl ir atbildīgs gan pārvadātājs, gan faktiskais pārvadātājs, viņu atbildība ir solidāra.

5. Nekas šajā pantā neierobežo nekādas pārvadātāja un faktiskā pārvadātāja tiesības griezties ar prasību vienam pret otru.

4.a pants

Obligātā apdrošināšana

1. Ja pasažierus pārvadā kuģis, kas ir reģistrēts valstī, kura ir konvencijas puse, un kas ir licencēts pārvadāt vairāk nekā divpadsmit pasažieru, un kam piemēro šo konvenciju, jebkurš pārvadātājs, kurš faktiski veic visu pārvadājumu vai tā daļu, pastāvīgi uztur spēkā apdrošināšanu vai citu finansiālu nodrošinājumu, piemēram, bankas vai līdzīgas finanšu iestādes garantiju, lai saskaņā ar šo konvenciju izpildītu atbildības saistības pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā. Obligātās apdrošināšanas vai cita finansiālā nodrošinājuma ierobežojums nav mazāks kā 250 000 norēķinu vienību uz vienu pasažieri katrā atsevišķā gadījumā.

2. Pēc tam, kad tādas valsts, kas ir konvencijas puse, attiecīgā iestāde ir noteikusi, ka 1. punkta prasības ir izpildītas, katram kuģim tiek izdots sertifikāts, kas apstiprina, ka ir spēkā apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem. Attiecībā uz kuģi, kas reģistrēti valstī, kura ir konvencijas puse, šādu sertifikātu izdod vai apstiprina kuģa reģistra valsts attiecīgā iestāde; attiecībā uz kuģi, kas nav reģistrēti valstī, kura ir konvencijas puse, šo sertifikātu var izdot vai apstiprināt jebkuras konvencijas līgumslēdzējas valsts attiecīgā iestāde. Šis sertifikāts atbilst paraugam, kāds iekļauts šīs konvencijas pielikumā, un satur šādas sīkas precīzas ziņas:

a) kuģa nosaukums, atšķirības numurs vai burti un reģistrācijas osta;

- b) pārvadātāja, kas faktiski veic visu pārvadājumu vai tā daļu, nosaukums un galvenā uzņēmējdarbības vieta;
- c) SJO identifikācijas numurs;
- d) nodrošinājuma veids un ilgums;
- e) apdrošinātāja vai citas personas, kura sniedz finansiālo nodrošinājumu, vārds, uzvārds vai nosaukums un galvenā uzņēmējdarbības vieta, un vajadzības gadījumā uzņēmējdarbības vieta, kurā noslēgts apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma līgums; un
- f) sertifikāta derīguma termiņš, kas nav ilgāks par apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma spēkā esamības termiņu.
3. a) Valsts, kas ir konvencijas puse, var pilnvarot tās atzītu iestādi vai organizāciju izdot sertifikātu. Šāda iestāde vai organizācija informē konkrēto valsti par katra sertifikāta izdošanu. Visos gadījumos valsts, kas ir konvencijas puse, pilnībā garantē šādi izdota sertifikāta pilnību un pareizību un apņemas nodrošināt vajadzīgos pasākumus, lai izpildītu šīs saistības.
- b) Valsts, kas ir konvencijas puse, paziņo ģenerālsekretāram par:
- i) tās atzītas iestādes vai organizācijas pilnvarojumu un konkrētiem deleģētajiem pienākumiem vai nosacījumiem;
- ii) šāda pilnvarojuma atsaukšanu; un
- iii) dienu, kad stājas spēkā šis pilnvarojums vai tā atsaukšana.
- Piesūktais pilnvarojums stājas spēkā ne ātrāk kā trīs mēnešus no brīža, kad ģenerālsekretāram paziņo par tā stāšanos spēkā.
- c) Iestāde vai organizācija, kura ir pilnvarota izdot sertifikātus saskaņā ar šo punktu, ir pilnvarota vismaz anulēt šos sertifikātus, ja netiek pildīti nosacījumi, pamatojoties uz kuriem šie sertifikāti izdoti. Visos gadījumos iestāde vai organizācija par šādu anulēšanu paziņo tai valstij, kuras vārdā sertifikāts izdots.
4. Sertifikātu sastāda izdevējas valsts valodā vai valodās. Ja lietotā valoda nav angļu, franču vai spāņu valoda, tekstā iekļauj tulkojumu vienā no šīm valodām, un, pēc valsts ieskatiem, tas var arī nebūt valsts valodā.
5. Sertifikāts atrodas uz kuģa, bet sertifikāta kopija glabājas pie valsts iestādēm, kas glabā kuģa reģistra datus vai, ja kuģis nav reģistrēts valstī, kura ir konvencijas puse, pie tās valsts iestādes, kas izdevusi vai apstiprinājusi sertifikātu.
6. Apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums neatbilst šā panta prasībām, ja tas var beigties citu iemeslu, nevis apdrošināšanas vai cita sertifikātā norādītā nodrošinājuma spēkā esamības termiņa beigšanās dēļ, pirms pagājuši trīs mēneši kopš brīža, kad 5. punktā minētajām iestādēm ir paziņots par tā izbeigšanos, ja vien sertifikāts nav nodots šīm iestādēm vai ja minētajā laikposmā nav izdots jauns sertifikāts. Iepriekš minētos noteikumus līdzīgi piemēro jebkuriem grozījumiem, no kuriem izriet, ka apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums vairs neatbilst šā panta prasībām.
7. Kuģa reģistra valsts saskaņā ar šā panta noteikumiem nosaka sertifikāta izdošanas un spēkā esamības nosacījumus.
8. Neko šajā konvencijā neinterpretē tā, lai liegtu valstij, kura ir konvencijas puse, paļauties uz tādu informāciju, kas sakarā ar šo konvenciju iegūta no citām tās dalībvalstīm vai organizācijām, vai citām starptautiskām organizācijām, un kas saistīta ar apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma izsniedzēju finansiālo stāvokli. Šādos gadījumos valsts, kas ir konvencijas puse un kas paļaujas uz šādu informāciju, nav atbrīvota no atbildības, kura tai uzlikta kā sertifikāta izdevējai valstij.

9. Sertifikātus, kas izdoti vai apstiprināti valsts, kas ir konvencijas puse, vārdā, valstis, kuras ir konvencijas puses, akceptē saistībā ar šo konvenciju un uzskata par līdzvērtīgiem tiem sertifikātiem, ko tās izdevušas vai apstiprinājušas, pat ja tie izdoti vai apstiprināti kuģim, kas nav reģistrēts valstī, kas ir konvencijas puse. Valsts, kas ir konvencijas puse, jebkurā laikā var pieprasīt informāciju no sertifikāta izdevējas valsts vai apstiprinātājas valsts par tāda fakta ticamību, ka apdrošināšanas sertifikātā minētais apdrošinātājs vai galvotājs ir finansiāli nespējīgs izpildīt konvencijas uzliktās saistības.

10. Jebkādu prasību pēc atlīdzības, kuru atbilstīgi šim pantam sedz apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums, var ierosināt tieši pret apdrošinātāju vai citu personu, kas sniedz finansiālu nodrošinājumu. Šādā gadījumā 1. punktā minēto summu uzskata par apdrošinātāja vai citas personas, kas sniedz finansiālu nodrošinājumu, atbildības ierobežojumu, pat ja pārvadātājs vai faktiskais pārvadātājs nav tiesīgs uz atbildības ierobežojumu. Bez tam atbildētājs var celt ierunas (izņemot bankrotu vai uzņēmuma likvidāciju), ko saskaņā ar konvenciju būtu tiesības celt 1. punktā minētajam pārvadātājam. Turklāt atbildētājs var celt ierunas, norādot, ka kaitējums radies, apdrošinātajai personai tīši pārkāpjot noteikumus, taču atbildētājs neceļ nekādas citas ierunas, ko viņš būtu tiesīgs celt tiesas procesā, kuru apdrošinātā persona uzsākusi pret atbildētāju. Atbildētājam jebkurā gadījumā ir tiesības pieprasīt, lai pārvadātājs un faktiskais pārvadātājs tiek iesaistīti tiesas procesā.

11. Jebkuras summas, ko sniedz apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums, ko uztur spēkā saskaņā ar 1. punktu, ir pieejamas tikai un vienīgi, lai apmierinātu prasības saskaņā ar šo konvenciju, un jebkurš šāds maksājums izpilda atbildības saistības, kas rodas saskaņā ar šo konvenciju, līdz samaksāto summu apmēram.

12. Valsts, kas ir konvencijas puse, neatļauj ekspluatēt kuģi, kurš peld ar tās karogu un uz kuru attiecas šis pants, ja nav izdots sertifikāts saskaņā ar 2. vai 15. punktu.

13. Atbilstīgi šā panta nosacījumiem ikviens valsts, kas ir konvencijas puse, saskaņā ar saviem tiesību aktiem nodrošina, ka apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums tādā apmērā, kā noteikts 1. punktā, ir spēkā attiecībā uz jebkuru kuģi, kuram ir atļauts pārvadāt vairāk nekā divpadsmit pasažieru, neatkarīgi no tā, kur tas ir reģistrēts, un kurš ienāk ostā vai atstāj ostu šajā dalībvalstī, ciktāl piemēro šo konvenciju.

14. Neskarot 5. punkta noteikumus, valsts, kas ir konvencijas puse, var paziņot ģenerālsēkretāram, ka saistībā ar 13. punktu uz kuģa nav jābūt sertifikātam, kurš paredzēts 2. punktā, vai ka minētais sertifikāts nav jāuzrāda, ieejot attiecīgās valsts teritorijas ostās vai atstājot tās, ja valsts, kas ir konvencijas puse un kas ir izdevusi sertifikātu, ir paziņojusi ģenerālsēkretāram, ka visus datus, kuri apstiprina sertifikāta esamību un sniedz iespēju valstīm, kas ir konvencijas puses, pildīt savas saistības saskaņā ar 13. punktu, tā glabā elektroniskā formā un tie ir pieejami visām konvencijas līgumslēdzējām valstīm.

15. Ja apdrošināšana vai cits finansiāls nodrošinājums netiek uzturēts spēkā attiecībā uz kuģi, kas pieder valstij, kura ir konvencijas puse, šā panta attiecīgie noteikumi šim kuģim netiek piemēroti, bet kuģim ir jābūt sertifikātam, ko izdevušas kuģa reģistra valsts attiecīgās iestādes un kas apstiprina, ka kuģis pieder šai valstij un ka tā atbildības saistības ir nodrošinātas 1. punktā paredzētajā apjomā. Šāds sertifikāts pēc iespējas atbilst 2. punktā paredzētajam paraugam.

5. pants

Vērtslietas

Pārvadātājs nav atbildīgs par naudas, apgrozāmu vērtspapīru, zelta, sudrablietu, juvelierizstrādājumu, rotaslietu, mākslas darbu vai citu vērtslietu nozaudēšanu vai tām nodarītiem bojājumiem, izņemot gadījumus, ja šādas vērtslietas ir nodotas pārvadātāja glabāšanā, vienojoties, ka pārvadātājs tās uzraudzīs, – tādā gadījumā pārvadātāja atbildība ir ierobežota līdz 8. panta 3. punktā noteiktajam ierobežojumam, ja vien saskaņā ar 10. panta 1. punktu nepastāv vienošanās par augstāku ierobežojumu.

6. pants

Pasažiera līdzvainība

Ja pārvadātājs pierāda, ka pasažiera nāvi vai miesas bojājumus, vai bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu izraisīja vai sekmēja paša pasažiera vaina vai nolaidība, tiesa, kuras izskatīšanai nodota šī lieta, saskaņā ar saistošajām tiesību normām var pilnībā vai daļēji atbrīvot pārvadātāju no atbildības.

7. pants

Atbildības ierobežojums nāves un miesas bojājumu gadījumā

1. Pārvadātāja atbildība par pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem saskaņā ar 3. pantu nekādā gadījumā nepārsniedz 400 000 norēķinu vienības par pasažieri katrā atsevišķā gadījumā. Ja tiesa, kura izskata šo lietu, saskaņā ar saistošajām tiesību normām piespriež atlīdzību periodisku ienākumu maksājumu veidā, šo maksājumu līdzvērtīgā pamatvērtība nepārsniedz minēto ierobežojumu.

2. Valsts, kas ir konvencijas puse, ar īpašiem valsts tiesību aktu noteikumiem var regulēt 1. punktā paredzēto atbildības ierobežojumu, ja valsts noteiktais atbildības ierobežojums (ja tāds pastāv) nav zemāks par 1. punktā paredzēto. Valsts, kas ir konvencijas puse un kas izmanto šajā punktā minēto iespēju, informē ģenerālsekretāru par pieņemto atbildības ierobežojumu vai par tā neesamību.

8. pants

Atbildības ierobežojums bagāžas un transportlīdzekļu nozaudēšanas vai bojājumu gadījumā

1. Pārvadātāja atbildība par transportlīdzekļa, tostarp visas bagāžas, kas atrodas transportlīdzeklī vai uz tā, nozaudēšanu vai bojājumu nekādā gadījumā nepārsniedz 2 250 norēķinu vienību par vienu transportlīdzekli vienā pārvadājumā.

2. Pārvadātāja atbildība par transportlīdzekļa, tostarp visas bagāžas, kas atrodas transportlīdzeklī vai uz tā, nozaudēšanu vai bojājumu nekādā gadījumā nepārsniedz 12 700 norēķinu vienību par vienu transportlīdzekli vienā pārvadājumā.

3. Pārvadātāja atbildība par tādas bagāžas, kas nav 1. un 2. punktā minētā bagāža, nozaudēšanu vai bojājumu nekādā gadījumā nepārsniedz 3 375 norēķinu vienību vienam pasažierim vienā pārvadājumā.

4. Pārvadātājs un pasažieris var vienoties, ka pārvadātāja atbildību samazina, nosakot atskaitījumu, kas nepārsniedz 330 norēķinu vienības transportlīdzekļa bojājuma gadījumā un 149 norēķinu vienības citas bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā par pasažieri; šis summas atskaita no atlīdzības par nozaudēšanu vai bojājumu.

9. pants

Norēķinu vienība un konvertēšana

1. Šajā konvencijā minētā norēķinu vienība ir speciālās aizņēmuma tiesības, ko noteicis Starptautiskais Valūtas fonds. 3. panta 1. punktā, 4.a panta 1. punktā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā minētās summas konvertē tās valsts valūtā, kuras tiesa izskata attiecīgo lietu, pamatojoties uz šīs valsts valūtas kursu pret speciālajām aizņēmuma tiesībām dienā, kad tiek nolasi spriedums vai dienā, par kuru puses vienojas. Ja valsts, kas ir konvencijas puse, ir Starptautiskā Valūtas fonda locekle, tās valūtas vērtību, izteiktu speciālajās aizņēmuma tiesībās, aprēķina saskaņā ar novērtēšanas metodi, ko Starptautiskais Valūtas fonds attiecīgajā dienā izmanto, lai veiktu savus darījumus un operācijas ar naudu. Ja valsts, kas ir konvencijas puse, nav Starptautiskā Valūtas fonda locekle, tās valūtas vērtību, izteiktu speciālajās aizņēmuma tiesībās, aprēķina pēc minētās valsts noteiktās metodes.

2. Tomēr valsts, kura nav Starptautiskā Valūtas fonda locekle un kuras tiesību akti neļauj piemērot 1. punkta noteikumus, parakstot, ratificējot, akceptējot, apstiprinot šo konvenciju vai pievienojoties tai, vai arī jebkurā citā laikā var paziņot, ka 1. punktā minētā norēķinu vienība ir līdzvērtīga 15 zelta frankiem. Šajā punktā minētais zelta franks atbilst sešdesmit pieciem ar pusi (65,5) miligramiem 900. raudzes zelta. Zelta franku konvertē valsts valūtā saskaņā ar minētās valsts tiesību aktiem.

3. Šā panta 1. punkta pēdējā teikumā minēto aprēķināšanu un 2. punktā minēto konvertēšanu veic tā, lai 3. panta 1. punktā, 4.a panta 1. punktā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā minēto summu faktiskā vērtība, izteikta valstu, kas ir konvencijas puses, valūtā, pēc iespējas precīzāk atbilstu vērtībai, kuru iegūtu, piemērojot 1. punkta pirmos trīs teikumus. Valstis paziņo ģenerālsekretāram attiecīgi par aprēķināšanas metodi, ko lieto atbilstīgi 1. punktam, vai par 2. punktā minētās konvertēšanas iznākumu, deponējot konvencijas ratifikācijas, pieņemšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās instrumentu, kā arī katru reizi, kad mainās aprēķināšanas metode vai konvertēšanas iznākums.

*10. pants***Atbildības ierobežojuma papildu noteikumi**

1. Pārvadātājs un pasažieris var mutiski un rakstiski vienoties par augstākiem atbildības ierobežojumiem, nekā paredzēts 7. un 8. pantā.
2. Atbildības ierobežojumi, kas paredzēti 7. un 8. pantā, neietver kaitējuma procentus un tiesas izdevumus.

*11. pants***Pārvadātāja padoto ierunas un ierobežojumi**

Ja pret pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja padoto vai aģentu tiek ierosināta lieta par kaitējumu, uz kuru attiecas šī konvencija, šādam padotajam vai aģentam, ja tas pierāda, ka ir rīkojies, pildot amata pienākumus, ir tiesības uz tām ierunām un atbildības ierobežojumiem, uz ko ir tiesības pārvadātājam vai faktiskajam pārvadātājam saskaņā ar šo konvenciju.

*12. pants***Prasību apkopošana**

1. Stājoties spēkā 7. un 8. pantā paredzētajiem atbildības ierobežojumiem, tos piemēro attiecībā uz kopsummu, kas atgūstama visās prasībās, kuras celtas par ikviena pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem, vai viņa bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu.
2. Attiecībā uz faktiskā pārvadātāja veiktu pārvadājumu no pārvadātāja un faktiskā pārvadātāja, viņu padotajiem un aģentiem, kuri pilda amata pienākumus, atgūstamā kopsumma nepārsniedz augstāko summu, kuru saskaņā ar šo konvenciju var atgūt no pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja, taču nevienai no minētajām personām atbildība nepārsniedz šai personai piemērojamo atbildības ierobežojumu.
3. Jebkurā gadījumā, ja pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja padotais vai aģents saskaņā ar šīs konvencijas 11. pantu ir tiesīgs izmantot 7. un 8. pantā noteiktos atbildības ierobežojumus, no pārvadātāja vai, attiecīgi, faktiskā pārvadātāja un no viņu padotā vai aģenta atgūstamā kopsumma nepārsniedz šos ierobežojumus.

*13. pants***Atbildības ierobežojuma tiesību zaudēšana**

1. Pārvadātājs nav tiesīgs baudīt 7. un 8. pantā un 10. panta 1. punktā noteiktos atbildības ierobežojumus, ja ir pierādīts, ka kaitējums ir radies pārvadātāja darbības vai bezdarbības ar nolūku izraisīt šādu kaitējumu dēļ vai neapdomīgas darbības dēļ, apzinoties, ka šāds kaitējums, visticamāk, radīsies.
2. Pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja padotais vai aģents nav tiesīgs baudīt atbildības ierobežojumus, ja ir pierādīts, ka kaitējums ir radies attiecīgā padotā vai aģenta darbības vai bezdarbības ar nolūku izraisīt šādu kaitējumu dēļ vai neapdomīgas darbības dēļ, apzinoties, ka šāds kaitējums, visticamāk, radīsies.

*14. pants***Prasību pamatojums**

Jebkuru zaudējumu atlīdzības lietu saistībā ar pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem, vai bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu pret pārvadātāju vai faktisko pārvadātāju drīkst ierosināt tikai saskaņā ar šo konvenciju.

*15. pants***Paziņojums par bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu**

1. Pasažieris rakstiski paziņo pārvadātājam vai viņa aģentam:
 - a) acīmredzama bagāžas bojājuma gadījumā:
 - i) par rokas bagāžu – pirms izkāpšanas no kuģa vai tās laikā;
 - ii) par citu bagāžu – pirms bagāžas izsniegšanas vai tās laikā;

- b) gadījumā, ja bagāžas bojājums nav acīmredzams, vai bagāžas nozaudēšanas gadījumā – piecpadsmit dienu laikā no izkāpšanas vai bagāžas izsniegšanas dienas vai no brīža, kad izsniegšanai vajadzējis notikt.
2. Ja pasažieris nepilda šā panta noteikumus, pieņem, ka viņš bagāžu ir saņēmis nebojātu, ja nav pierādīts pretējais.
3. Rakstisks paziņojums nav jāiesniedz, ja bagāžas stāvoklis tās saņemšanas brīdī ir kopīgi konstatēts vai pārbaudīts.

16. pants

Prasības noilgums

1. Prasībām saistībā ar kaitējumu, kas radies pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā, vai bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā, pēc diviem gadiem iestājas noilgums.
2. Noilguma periodu aprēķina:
- a) miesas bojājumu gadījumā – skaitot no dienas, kad pasažieris izkāpj no kuģa;
- b) nāves gadījumā, kas iestājies pārvadājuma laikā, – skaitot no dienas, kad pasažierim vajadzēja izkāpt no kuģa; tādu pārvadājuma laikā nodarītu miesas bojājumu gadījumā, kā rezultātā pēc pasažiera izkāpšanas no kuģa ir iestājies pasažiera nāve – no miršanas dienas, ja šis laika periods nepārsniedz trīs gadus pēc izkāpšanas no kuģa;
- c) bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā – skaitot no dienas, kad pasažieris izkāpj no kuģa vai kad viņam vajadzēja izkāpt no kuģa, atkarībā no tā, kura diena ir vēlāk.
3. Tiesa izskata lietu saskaņā ar tai saistošajiem tiesību aktiem, ar ko reglamentē noilguma perioda apturēšanu vai pārtraukšanu, bet saskaņā ar šo konvenciju lietu nekādā gadījumā nevar ierosināt pēc jebkura šāda laikposma beigām:
- a) pieci gadi, skaitot no dienas, kad pasažieris izkāpis no kuģa vai kad viņam vajadzēja izkāpt no kuģa, atkarībā no tā, kura diena ir vēlāk; vai, ja šāds laikposms ir agrāks;
- b) trīs gadi, skaitot no dienas, kad prasītājs uzzināja vai viņam bija piemēroti jāuzzina par starpgadījuma izraisītu miesas bojājumu, zaudējumu vai kaitējumu.
4. Neatkarīgi no šā panta 1., 2. un 3. punkta noilguma periodu var pagarināt, pamatojoties uz pārvadātāja deklarāciju vai pušu nolīgumu, pēc tam, kad ir radies iemesls ierosināt lietu. Deklarācija vai nolīgums ir rakstisks.

17. pants

Kompetentā jurisdikcija (*)

17.a pants

Atzīšana un izpilde (*)

18. pants

Līguma noteikumu spēkā neesamība

Jebkuri noteikumi, kas iekļauti līgumā pirms tam, kad noticis starpgadījums, kurš izraisīja pasažiera nāvi vai miesas bojājumus, vai pasažiera bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu, ar nolūku jebkuru personu, kas saskaņā ar šo konvenciju ir atbildīga, atbrīvojot no atbildības pret pasažieri vai paredzēt zemāku atbildības ierobežojumu, nekā noteikts šajā konvencijā, izņemot 8. panta 4. punktā paredzēto, kā arī jebkurš šāds noteikums, kura nolūks ir atbrīvojot pārvadātāju vai faktisko pārvadātāju no pierādīšanas pienākuma vai kura mērķis ir ierobežot 17. panta 1. vai 2. punktā minētās iespējas, ir spēkā neesošs, tomēr minēto noteikumu spēkā neesamība neatceļ pārvadājuma līgumu, uz ko arī turpmāk attiecas šīs konvencijas noteikumi.

(*) Teksts nav pievienots.

*20. pants***Kodolpostījumi**

Saskaņā ar šo konvenciju atbildība par kodolnegadījuma radītiem kaitējumiem neiestājas:

- a) ja kodoliekārtu operators ir atbildīgs par šādu kaitējumu saskaņā ar 1960. gada 29. jūlija Parīzes konvenciju par trešo personu atbildību kodolenerģijas jomā, kurā grozījumi izdarīti ar tās 1964. gada 28. janvāra papildu protokolu, vai 1963. gada 21. maija Vīnes konvenciju par civiltiesisko atbildību par kodolpostījumiem vai jebkuru spēkā esošu minētās konvencijas grozījumu vai protokolu; vai
- b) ja kodoliekārtu operators ir atbildīgs par šādu kaitējumu saskaņā ar valsts tiesību aktiem, ar ko reglamentē atbildību šāda kaitējuma gadījumā, ja šis tiesību akts attiecībā uz personām, kurām var nodarīt kaitējumu, visos aspektos ir tikpat labvēlīgs kā Parīzes vai Vīnes konvencija, vai jebkurš spēkā esošs minēto konvenciju grozījums vai protokols.

*21. pants***Valsts iestāžu komercpārvadājumi**

Šo konvenciju piemēro komercpārvadājumiem, ko valstis vai valsts iestādes veic saskaņā ar pārvadājuma līgumu 1. panta izpratnē.

[22. un 23. pants 2002. gada protokolā 1974. gada Atēnu konvencijai par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru]

*22. pants***Pārskatīšana un grozījumi (*)***23. pants***Ierobežojumu grozījumi**

1. Neskarot 22. pantu, šajā pantā minēto īpašo procedūru piemēro tikai, lai grozītu ierobežojumus, kas noteikti ar šo protokolu pārskatītās konvencijas 3. panta 1. punktā, 4.a panta 1. punktā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā.
2. Ja to pieprasa vismaz puse valstu, kas ir šī protokola puses, – bet nekādā gadījumā ne mazāk kā sešas šādas valstis – ģenerālsēkretārs visiem organizācijas dalībniekiem un visām valstīm, kas ir konvencijas puses, nosūta jebkuru priekšlikumu par to ierobežojumu, tostarp atskaitījumu grozīšanu, kuri minēti ar šo protokolu pārskatītās konvencijas 3. panta 1. punktā, 4.a panta 1. punktā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā.
3. Jebkuru ierosināto grozījumu, kas nosūtīts minētajā kārtībā, iesniedz izskatīšanai organizācijas Juridiskajā komitejā (turpmāk "Juridiskā komiteja") vismaz sešus mēnešus pēc tam, kad minētais priekšlikums izsūtīts.
4. Visas valstis, kas ir ar šo protokolu pārskatītās konvencijas puses, neatkarīgi no tā, vai tās ir vai nav organizācijas dalībnieces, ir tiesīgas piedalīties Juridiskās komitejas sēdēs, kurās tiek izskatīti un pieņemti grozījumi.
5. Grozījumus pieņem, ja par to nobalso divas trešdaļas valstu, kas atbilstīgi 4. punktam piedalās un balso paplašinātajā Juridiskajā komitejā un kas ir ar šo protokolu pārskatītās konvencijas puses, ar nosacījumu, ka balsošanas laikā ir klāt vismaz puse valstu, kas ir ar šo protokolu pārskatītās konvencijas puses.
6. Risinot priekšlikumu par ierobežojumu grozīšanu, Juridiskā komiteja ņem vērā starpgadījumu pieredzi un jo īpaši to izraisīto kaitējumu apmēra izmaiņas naudas izteiksmē, kā arī ierosinātā grozījuma ietekmi uz apdrošināšanas izmaksām.

(*) Teksts nav pievienots.

7. a) Nevienu grozījumu attiecībā uz ierobežojumiem saskaņā ar šo pantu neizskata ātrāk kā piecus gadus pēc dienas, kad šis protokols bija atvērts parakstīšanai, kā arī ne ātrāk kā piecus gadus no dienas, kad saskaņā ar šo pantu stājas spēkā iepriekšējais grozījums.
- b) Nevienu ierobežojumu nedrīkst paaugstināt tiktāl, ka tas pārsniedz summu, kas atbilst ar šo protokolu pārskatītajā konvencijā noteiktajam ierobežojumam, palielinātam par sešiem procentiem gadā, aprēķinot pēc salikto procentu formulas, sākot no dienas, kad protokols tika atvērts parakstīšanai.
- c) Nevienu ierobežojumu nedrīkst paaugstināt tiktāl, ka tas pārsniedz summu, kas atbilst ar šo protokolu pārskatītajā konvencijā noteiktajam ierobežojumam reizinātam ar trīs.
8. Organizācija paziņo visām valstīm, kas ir konvencijas puses, par jebkuru grozījumu, kurš pieņemts saskaņā ar 5. punktu. Grozījumu uzskata par akceptētu, kad pagājuši astoņpadsmit mēneši kopš paziņošanas dienas, ja vien šajā laikposmā ne mazāk kā viena ceturtdaļa valstu, kas grozījuma pieņemšanas brīdī bija valstis, kuras ir konvencijas puses, nav paziņojušas ģenerālsekretāram, ka neakceptē šo grozījumu. Tādā gadījumā grozījumu noraida un uzskata par spēkā neesošu.
9. Grozījums, ko uzskata par akceptētu saskaņā ar 8. punktu, stājas spēkā astoņpadsmit mēnešus pēc tā pieņemšanas.
10. Grozījums ir saistošs visām valstīm, kas ir konvencijas puses, ja vien tās vismaz sešus mēnešus pirms grozījuma stāšanās spēkā nedenonsē šo protokolu saskaņā ar 21. panta 1. un 2. punktu. Šāda denonsēšana stājas spēkā, kad stājas spēkā minētais grozījums.
11. Ja grozījums ir pieņemts, bet vēl nav pagājis astoņpadsmit mēnešu laikposms tā akceptēšanai, valstij, kura šajā periodā kļūst par dalībvalsti, kas ir konvencijas puse, šis grozījums ir saistošs, ja tas stājas spēkā. Valstij, kura kļūst par valsti, kas ir konvencijas puse, pēc šā perioda, saistošs ir tas grozījums, kas akceptēts saskaņā ar 8. punktu. Šajā punktā minētajos gadījumos valstij grozījums kļūst saistošs tad, kad tas stājas spēkā vai kad attiecīgajā valstī stājas spēkā šis protokols, ja tas notiek vēlāk.
-

ATĒNU KONVENCIJAS PIELIKUMS

**SERTIFIKĀTS PAR APDROŠINĀŠANU VAI CITU FINANSIĀLU NODROŠINĀJUMU ATTIECĪBĀ UZ
ATBILDĪBU PASAŽIERA NĀVES VAI MIESAS BOJĀJUMU GADĪJUMĀ**

Izdots saskaņā ar 4.a pantu 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru

Kuģa nosaukums	Atšķirības numurs vai burti	SJO identifikācijas numurs	Reģistrācijas osta	Faktiskā pārvadājumu veicēja nosaukums un galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese pilnībā

Ar šo apliecina, ka attiecībā uz šo kuģi ir spēkā apdrošināšanas polise vai cits finansiālais nodrošinājums, kurš atbilst prasībām, kas paredzētas 4.a pantā 2002. gada Atēnu Konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.

Nodrošinājuma tips

Nodrošinājuma termiņš

Apdrošinātāja(-u) un/vai galvotāja(-u) vārds/nosaukums un adrese

Vārds/nosaukums

Adrese

Šis sertifikāts ir derīgs līdz

Sertifikātu ir izdevusi vai apstiprinājusi

(valsts nosaukums pilnībā) valdība

VAI ARĪ

Ja valsts, kas ir konvencijas puse, izmanto 4.a panta 3. punktu, būtu jālieto šāds teksts:

Sertifikātu izdevusi

(iestādes vai organizācijas nosaukums) ar (valsts nosaukums pilnībā) valdības pilnvarojumu

.....
(vieta).....
(datums).....
(Dokumenta izdevējas vai apliecinātājas amatpersonas paraksts un amata nosaukums)

Paskaidrojumi:

1. Norādot valsti, pēc vēlēšanās var dot atsauci uz kompetento valsts iestādi, kas izdevusi sertifikātu.
2. Ja nodrošinājuma kopējo summu veido vairāki avoti, norāda katra avota sniegto summu.
3. Ja ir vairāku tipu nodrošinājumi, tie būtu jāuzskaita.
4. Ierakstā "Nodrošinājuma termiņš" jānorāda diena, kad šis nodrošinājums stājas spēkā.
5. Ierakstā "Apdrošinātāja(-u) un/vai galvotāja(-u) adrese" jānorāda apdrošinātāja(-u) un/vai galvotāja(-u) galvenā uzņēmējdarbības vieta. Attiecīgā gadījumā norāda uzņēmējdarbības vietu, kurā noslēgts apdrošināšanas vai cita nodrošinājuma līgums.

II PIELIKUMS

Izraksts no SJO atrunas un pamatnostādnēm par 2002. gada Atēnu konvencijas īstenošanu, ko pieņēmusi Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Juridiskā komiteja 2006. gada 19. oktobrī**SJO ATRUNA UN PAMATNOSTĀDNES PAR ATĒNU KONVENCIJAS ĪSTENOŠANU****Atruna**

1. Atēnu konvencija būtu jāratificē ar šādu atrunu vai līdzvērtīgu deklarāciju:

"[1.1.] Atruna saistībā ar ... valdības veikto 2002. gada Atēnu konvencijas par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru ("konvencija") ratificēšanu

Pārvadātāju atbildības ierobežošana

[1.2.] ... valdība saglabā tiesības un uzņemas ierobežot saskaņā ar konvencijas 3. panta 1. vai 2. pantu noteikto atbildību, ja tāda ir, attiecībā uz pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem, ko izraisījis jebkurš risks, kurš minēts 2.2. punktā SJO pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu, minētai atbildībai nepārsniedzot mazāko no šādām summām:

— 250 000 norēķinu vienību par katru pasažieri katrā atsevišķā gadījumā, vai

vai

— 340 miljonu norēķinu vienību par kuģi kopumā katrā atsevišķā gadījumā.

[1.3.] Turklāt ... valdība saglabā tiesības un uzņemas šādai atbildībai *mutatis mutandis* piemērot 2.1.1. un 2.2.2. punktu SJO pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu.

[1.4.] Tāpat ierobežo saskaņā ar konvencijas 4. pantu noteikto faktiskā pārvadātāja atbildību, saskaņā ar konvencijas 11. pantu noteikto pārvadātāja vai faktiskā pārvadātāja padotā vai aģenta atbildību un saskaņā ar konvencijas 12. pantu noteikto atgūstamo kopsummu.

[1.5.] 1.2. panta atrunu un uzņemšanos piemēro neatkarīgi no konvencijas 3. panta 1. vai 2. punktā noteiktās atbildības pamata un neatkarīgi no iespējami pretējā 4. vai 7. punktā; tomēr šī atruna un uzņemšanās neskar 10. un 13. panta darbību.

Obligātā apdrošināšana un apdrošinātāju atbildības ierobežošana

[1.6.] ... valdība saglabā tiesības un uzņemas ierobežot saskaņā ar 4.a panta 1. pantu noteikto prasību pastāvīgi uzturēt spēkā apdrošināšanu vai citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem, ko izraisījis jebkurš risks, kurš minēts 2.2. punktā SJO pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu, minētai atbildībai nepārsniedzot mazāko no šādām summām:

— 250 000 norēķinu vienību katram pasažierim katrā atsevišķā gadījumā;

vai

— 340 miljonu norēķinu vienību par kuģi kopumā katrā atsevišķā gadījumā.

[1.7.] ... valdība saglabā tiesības un uzņemas ierobežot tā apdrošinātāja vai citas personas atbildību, kura saskaņā ar 4.a panta 10. punktu sniedz finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem, ko izraisījis jebkurš risks, kurš minēts 2.2. punktā SJO pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu, minētai atbildībai nepārsniedzot apdrošināšanas vai cita finansiālā nodrošinājuma summu, kas pārvadātājam jāuztur spēkā saskaņā ar šīs atrunas 1.6. punktu.

[1.8.] ... valdība arī saglabā tiesības un uzņemas piemērot SJO pamatnostādnēs par Atēnu konvencijas īstenošanu, tostarp SJO 2.1. un 2.2. punktā minēto klauzulu piemērošanu attiecībā uz visu saskaņā ar konvenciju noteikto obligāto apdrošināšanu.

[1.9.] ... valdība saglabā tiesības un uzņemas atbrīvot saskaņā ar 4.a panta 1. punkta noteiktās apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma pakalpojumu sniedzēju no tādas atbildības, par ko viņš nav uzņēmis atbildību.

Sertifikācija

[1.10.] ... valdība saglabā tiesības un uzņemas izdot apdrošināšanas sertifikātus saskaņā ar konvencijas 4.a panta 2. punktu, lai:

- atspoguļotu atbildības ierobežojumus un prasības pēc apdrošināšanas seguma, kas minētas 1.2., 1.6., 1.7. un 1.9. punktā, un
- iekļautu tādus ierobežojumus, prasības un atbrīvojumus, ko tā konstatē par vajadzīgām apdrošināšanas tirgus apstākļu dēļ sertifikātu izdošanas laikā.

[1.11.] ... valdība saglabā tiesības un apņemas akceptēt apdrošināšanas sertifikātus, ko saskaņā ar līdzīgu atrunu izdevušas citas valstis, kuras ir konvencijas puses.

[1.12.] Visus šādus ierobežojumus, prasības un atbrīvojumus skaidri atspoguļo saskaņā ar konvencijas 4.a panta 2. punktu izdotā vai apstiprinātā sertifikātā.

Attiecības starp šo atrunu un SJO pamatnostādņēm par Atēnu konvencijas īstenošanu

[1.13.] Ar šo atrunu saglabātas tiesības izmanto, pienācīgi ņemot vērā un SJO pamatnostādnes par Atēnu konvencijas īstenošanu un visus tās grozījumus, lai nodrošinātu vienveidību. Ja Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Juridiskā komiteja ir pieņēmusi priekšlikumu grozīt SJO pamatnostādnes par Atēnu konvencijas īstenošanu, attiecīgos grozījumus piemēros no dienas, ko nosaka komiteja. Tas neskar starptautisko tiesību noteikumus par attiecīgas valsts tiesībām atcelt vai grozīt tās atrunu."

Pamatnostādnes

2. Pašreizējā apdrošināšanas tirgū valstīm, kas ir konvencijas puses, būtu jāizdod apdrošināšanas sertifikāti, pamatojoties uz to, ka viens apdrošinātājs sedz apdrošināšanu pret kara riskiem un cits apdrošinātājs sedz apdrošināšanu pret riskiem, kuri nav kara riski. Katram apdrošinātājam būtu jābūt atbildīgam tikai par savu daļu. Būtu jāpiemēro šādi noteikumi (minētās klauzulas ir izklāstītas A papildinājumā).

2.1. Gan uz apdrošināšanu pret kara riskiem, gan uz apdrošināšanu pret riskiem, kas nav kara riski, var atteikties šādas klauzulas:

2.1.1. radioaktīvo piesārņojumu, ķīmisko, bioloģisko, biokīmisko un elektromagnētisko ieroču izslēgšanas klauzula (iestāžu klauzula Nr. 370);

2.1.2. kiberuzbrukuma izslēgšanas klauzula (iestāžu klauzula Nr. 380);

2.1.3. obligātā finansiālā nodrošinājuma sniedzēja ierunas un ierobežojumi saskaņā ar konvenciju, kurā grozījumi izdarīti ar šīm pamatnostādņēm, jo īpaši robežlielums – 250 000 norēķinu vienību uz vienu pasažieri katrā atsevišķā gadījumā;

2.1.4. nosacījums, ka ar apdrošināšana sedz tikai saistības, uz ko attiecas konvencija, kurā grozījumi izdarīti ar šīm pamatnostādņēm; un

2.1.5. nosacījums, ka saskaņā ar konvenciju noteiktās summas izmanto, lai samazinātu pārvadātāja un/vai tā apdrošinātāja nenokārtotās saistības saskaņā ar konvencijas 4.a pantu, pat ja apdrošinātāji, kuri sedz attiecīgi apdrošināšanu pret kara riskiem un apdrošināšanu pret riskiem, kas nav kara riski, summas neizmaksā vai summas nav no tiem pieprasītas.

- 2.2. Ar apdrošināšanu pret kara riskiem sedz atbildību, ja tāda ir, par zaudējumu, kas nodarīts pasažiera nāves vai miesas bojājumu dēļ, ko izraisījis:
- karš, pilsoņu karš, revolūcija, nemieri, sacelšanās vai tās izraisīti civili nemieri, vai naidīga rīcība, ko veikusi karojoša puse vai kas vērsta pret karojošu pusi,
 - sagūstīšana, nolaupīšana, arestēšana vai aizturēšana un to izraisītās sekas vai jebkurš mēģinājums to darīt,
 - pamestas mīnas, torpēdas, bumbas vai citi pamesti kara ieroči,
 - jebkura terorista akts vai jebkuras tādas personas akts, kas rīkojas ļaunprātīgi vai politisku nolūku dēļ, kā arī jebkura rīcība, kas veikta, lai novērstu vai nepieļautu šādu risku,
 - konfiskācija un ekspropriācija;
- un uz to var attiekties šādi atbrīvojumi, ierobežojumi un prasības:
- 2.2.1. automātiskas izbeigšanas un izslēgšanas klauzula kara gadījumā;
- 2.2.2. ja atsevišķu pasažieru prasības konkrētā gadījumā kopumā pārsniedz summu 340 miljonu norēķinu vienību par kuģi kopumā, pārvadātājam ir tiesības izmantot atbildības ierobežojumu 340 miljonu norēķinu vienību apjomā, vienmēr ar nosacījumu, ka:
- šī summa būtu jāsadala starp prasītājiem proporcionāli to apstiprinātām prasībām,
 - šīs summas sadali var veikt vienā vai vairākās daļās prasītājiem, kas ir zināmi sadales laikā, un
 - šīs summas sadali var veikt apdrošinātājs, tiesa vai cita kompetenta iestāde, kurā apdrošinātājs ir griezies, jebkurā valstī, kas ir konvencijas puse un kurā ir sāktas tiesvedība attiecībā uz prasībām, uz ko attiecoties apdrošināšana;
- 2.2.3. gadījumos, uz ko neattiecas 2.2.1. punkts, – klauzula par 30 dienu paziņošanas periodu.
- 2.3. Apdrošināšanai pret riskiem, kas nav kara riski, būtu jāsedz visas briesmas, uz ko attiecas obligātā apdrošināšana, izņemot 2.2. punktā minētos riskus, neatkarīgi no tā, vai uz tiem attiecas 2.1. un 2.2. punktā minētie ierobežojumi, izņēmumi un prasības vai ne.
3. B papildinājumā ir apdrošināšanas saistību kopuma paraugs (zilās kartes) un apdrošināšanas sertifikāts, kuros visos ņemtas vērā šīs pamatnostādnes.
-

A PĀRĪNĀJUMS

Pamatnostādņu 2.1.1., 2.1.2. un 2.2.1. punktā minētās klauzulas

Radioaktīvo piesārņojumu, ķīmisko, bioloģisko, bioķīmisko un elektromagnētisko ieroču izslēgšanas klauzula
(klauzula Nr. 370, 10.11.2003)

Šī klauzula ir vissvarīgākā, un tai ir lielāks spēks nekā jebkuram šajā apdrošināšanas sertifikātā ietvertam noteikumam, kas ar to nesaskan.

1. Šī apdrošināšana nekādā gadījumā nesedz atbildību par bojājumiem vai izdevumiem, ko tieši vai netieši izraisīja vai sekmēja šādi elementi:
 - 1.1. jonizēts starojums no radioaktīva piesārņojuma, kas radies no kodoldegvielas vai kodolatkritumiem vai kodoldegvielas sadedzināšanas;
 - 1.2. kodoliekārtas, reaktora vai cita kodolobjekta vai to sastāvdaļu radioaktīvas, toksiskas, sprādzienbīstamas vai citas bīstamas vai piesārņojošas vielas;
 - 1.3. jebkurš ierocis vai iekārta, kas izmanto atomu vai kodolu dalīšanos un/vai sintēzi un citu līdzīgu reakciju vai radioaktīvu spēku vai vielu;
 - 1.4. jebkuras radioaktīvas vielas radioaktīvas, toksiskas, sprādzienbīstamas vai citas bīstamas vai piesārņojošas īpašības. Šīs apakšklauzulas izslēgšanas noteikums neattiecas uz radioaktīviem izotopiem, kas nav kodoldegvielas izotopi, ja tos sagatavo, pārvadā, glabā vai izmanto komerciāliem, lauksaimniecības, medicīnas, zinātnes vai līdzīgiem miermīlīgiem mērķiem;
 - 1.5. jebkurš ķīmiskais, bioloģiskais, bioķīmiskais vai elektromagnētiskais ierocis.

Kiberuzbrukuma izslēgšanas klauzula (klauzula Nr. 380, 10.11.2003)

1. Ievērojot tikai 2. punktu, šī apdrošināšana nekādā gadījumā nesedz atbildību par bojājumiem vai izdevumiem, ko tieši vai netieši izraisīja vai sekmēja jebkura datora, datorsistēmas, datorprogrammas, ļaunprātīgas datora koda, datoru vīrusa vai procesa vai jebkura cita elektroniskas sistēmas izmantošana vai darbība kā līdzeklis kaitējuma izraisīšanai.
2. Ja šī klauzula ir apstiprināta polisēs, kas sedz riskus saistībā ar karu, pilsoņu karu, revolūciju, nemieriem, sacelšanos vai to izraisītiem civiliem nemieriem, vai naidīgu rīcību, ko veikusi karojoša puse vai kas vērsta pret karojošu pusi, vai terorismu vai jebkuras tādas personas aktu, kas rīkojas ļaunprātīgi vai politisku nolūku dēļ, tad 1. punkta darbības jomā neietilpst to zaudējumu izslēgšana (kas citādi būtu segti), kas izriet no jebkura datora, datorsistēmas vai datorprogrammas vai jebkuras citas elektroniskas sistēmas izmantošanas ieroča vai raķetes palaišanas un/vai vadības sistēmā un/vai iniciēšanas mehānismā.

Automātiskas izbeigšanās un izslēgšanas klauzula kara gadījumā

1.1. Apdrošināšanas automātiska izbeigšana

Neatkarīgi no tā, vai šāds izbeigšanas paziņojums ir vai nav sniegts, turpmāk minētā apdrošināšana AUTOMĀTISKI IZBEIDZAS:

- 1.1.1. kad sākas karš (neatkarīgi no tā, vai karš ir pieteikts vai nav) starp jebkurām šādām pusēm: Apvienoto Karalisti, Amerikas Savienotajām Valstīm, Franciju, Krievijas Federāciju, Ķīnas Tautas Republiku;
- 1.1.2. attiecībā uz jebkuru kuģi, saistībā ar ko ar to ir piešķirta apdrošināšana, ja šāds kuģis ir rekvizēts vai nu īpašumtiesībām, vai izmantošanai.

1.2. Piecu valstu sākts karš

Šī apdrošināšana nesedz

- 1.2.1. atbildību par bojājumiem vai izdevumiem, kas izriet no kara sākšanas (neatkarīgi no tā, vai karš ir pieteikts vai nav) starp jebkurām šādām pusēm: Apvienoto Karalisti, Amerikas Savienotajām Valstīm, Franciju, Krievijas Federāciju, Ķīnas Tautas Republiku;
- 1.2.2. rekvizīciju vai nu īpašumtiesībām, vai izmantošanai.

B PAPILDINĀJUMS

I. Apdrošināšanas saistību paraugi (zilās kartes), kas minēti pamatnostādņu 3. punktā

Zilā karte, ko izdod apdrošinātājs pret kara riskiem

Sertifikāts izdots kā apdrošināšanas apliecinājums saskaņā ar 4.a pantu 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.

Kuģa nosaukums:

SJO identifikācijas numurs:

Reģistra osta:

Īpašnieka vārds, uzvārds un adrese:

Ar šo apliecina, ka attiecībā uz iepriekš minēto kuģi, kas pieder iepriekš minētajai personai, ir spēkā apdrošināšanas polise, kas atbilst 4.a panta prasībām 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, ar nosacījumu, ka uz to attiecas visi izņēmumi un ierobežojumi, kas atļauti attiecībā uz obligātu apdrošināšanu pret kara riskiem saskaņā ar konvenciju un īstenošanas pamatnostādņēm, ko SJO Juridiskā komiteja pieņēma 2006. gada oktobrī, tostarp īpaši šādas klauzulas: [Šeit var pievienot konvenciju un pamatnostādnes ar papildinājumiem, ciktāl vēlams]

Apdrošināšanas derīguma periods no: 2007. gada 20. februāra

līdz: 2008. gada 20. februārim

Ar pastāvīgu nosacījumu, ka apdrošinātājs var atcelt šo sertifikātu, iesniedzot iepriekš minētai iestādei rakstisku paziņojumu 30 dienas iepriekš, un pēc tam apdrošinātāja attiecīgā atbildība beidzas no dienas, kad minētais paziņojuma periods ir beidzies, bet tikai attiecībā uz starpgadījumiem, kas notiek pēc tam.

Datums:

Šo sertifikātu izdevusi:

War Risks, Inc

[adrese]

.....

Kā tikai War Risks, Inc. aģents

Apdrošinātāja paraksts

Zilā karte, ko izdod apdrošinātājs pret riskiem, kas nav kara riski

Sertifikāts izdots kā apdrošināšanas apliecinājums saskaņā ar 4.a pantu 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.

Kuģa nosaukums:

SJO identifikācijas numurs:

Reģistra osta:

Īpašnieka vārds, uzvārds un adrese:

Ar šo apliecina, ka attiecībā uz iepriekš minēto kuģi, kas pieder iepriekš minētajai personai, ir spēkā apdrošināšanas polise, kas atbilst 4.a panta prasībām 2002. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru, ar nosacījumu, ka uz to attiecas visi izņēmumi un ierobežojumi, kas atļauti attiecībā uz apdrošināšanu riskiem, kas nav kara riski, saskaņā ar konvenciju īstenošanas pamatnostādņēm, ko SJO Juridiskā komiteja pieņēma 2006. gada oktobrī, tostarp īpaši šādas klauzulas: [Šeit var pievienot konvenciju un pamatnostādnes ar papildinājumiem, ciktāl vēlams]

Apdrošināšanas derīguma periods no: 2007. gada 20. februāra

līdz: 2008. gada 20. februārim

Ar pastāvīgu nosacījumu, ka apdrošinātājs var atcelt šo sertifikātu, iesniedzot iepriekš minētai iestādei rakstisku paziņojumu trīs mēnešus iepriekš, un pēc tam apdrošinātāja attiecīgā atbildība beidzas no dienas, kad minētais paziņojuma periods ir beidzies, bet tikai attiecībā uz starpgadījumiem, kas notiek pēc tam.

Datums:

Šo sertifikātu izdevusi:

PANDI P&I

[adrese]

.....

Kā tikai PANDI P&I aģents

Apdrošinātāja paraksts

II. Pamatnostādņu 3. punktā minētā sertifikāta paraugs

SERTIFIKĀTS PAR APDROŠINĀŠANU VAI CITU FINANSIĀLU NODROŠINĀJUMU ATTIECĪBĀ UZ ATBILDĪBU PASAŽIERA NĀVES VAI MIESAS BOJĀJUMU GADĪJUMĀ

Izdots saskaņā ar 4.a pantu 2002. gada Atēnu Konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru

Kuģa nosaukums	Atšķirības numurs vai burti	SJO identifikācijas numurs	Reģistrācijas osta	Faktiskā pārvadājumu veicēja nosaukums un galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese pilnībā

Ar šo apliecina, ka attiecībā uz šo kuģi ir spēkā apdrošināšanas polise vai cits finansiāls nodrošinājums, kurš atbilst prasībām, kas paredzētas 4.a pantā 2002. gada Atēnu Konvencijā par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru.

Nodrošinājuma tips

Nodrošinājuma termiņš

Apdrošinātāja(-u) un/vai galvotāja(-u) vārds/nosaukums un adrese

Apdrošināšana, ko ar šo apliecina, ir sadalīta starp apdrošināšanu pret kara riskiem un apdrošināšanu, kura nav pret kara riskiem, saskaņā ar īstenošanas pamatnostādņēm, ko SJO Juridiskā komiteja pieņēma 2006. gada oktobrī. Uz katru apdrošināšanas daļu attiecas visi izņēmumi un ierobežojumi, kas atļauti saskaņā ar konvenciju un īstenošanas pamatnostādņēm. Apdrošinātāji nav solidāri atbildīgi. Apdrošinātāji ir:

Attiecībā uz apdrošināšanu pret kara riskiem: *War Risks, Inc.*, [adrese]

Attiecībā uz apdrošināšanu pret riskiem, kas nav kara riski: *Pandi P&I*, [adrese]

Šis sertifikāts ir derīgs līdz

Sertifikātu ir izdevusi vai apstiprinājusi

(valsts nosaukums pilnībā) valdība

VAI ARĪ

Ja valsts, kas ir konvencijas puse, izmanto 4.a panta 3. punktu, būtu jālieto šāds teksts:

Sertifikātu izdevusi (iestādes vai organizācijas nosaukums) ar
(valsts nosaukums pilnībā) valdības pilnvarojumu

..... ,
(vieta) (datums)

.....
(Dokumenta izdevējas vai apliecinātājas amatpersonas
paraksts un amata nosaukums)

Paskaidrojumi:

1. Norādot valsti, pēc vēlēšanās var ietvert atsauci uz to kompetento valsts iestādi, kurā izdots sertifikāts.
2. Ja nodrošinājuma kopējo summu veido vairāki avoti, būtu jānorāda katra avota sniegtā summa.
3. Ja ir vairāku tipu nodrošinājumi, tie būtu jāuzskaita.
4. Ierakstā "Nodrošinājuma termiņš" jānorāda diena, kad šis nodrošinājums stājas spēkā.
5. Ierakstā "Apdrošinātāja(-u) un/vai galvotāja(-u) adrese" jānorāda apdrošinātāja(-u) un/vai galvotāja(-u) galvenā uzņēmējdarbības vieta. Attiecīgā gadījumā jānorāda uzņēmējdarbības vieta, kurā noslēgts apdrošināšanas vai cita nodrošinājuma līgums.

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/15/EK

(2009. gada 23. aprīlis)

par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā

(pārstrādāta versija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

būtiski grozīta. Skaidrības labad tā būtu jāpārstrādā, jo ir veicami turpmāki grozījumi.

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

- (2) Ņemot vērā noteikumu būtību Direktīvā 94/57/EK, šķiet, ir piemēroti tās noteikumus pārstrādāt divos Kopienas tiesību aktos, proti, direktīvā un regulā.

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

- (3) Padome 1993. gada 8. jūnija rezolūcijā par kopīgu jūru drošības politiku ir noteikusi mērķi: no Kopienas ūdeņiem izvest visus standartiem neatbilstošos kuģus, un tā piešķīra prioritāti Kopienas darbībai, kas paredzēta, lai nodrošinātu efektīvu un vienādu starptautisko noteikumu īstenošanu, sīki izstrādājot kopīgus standartus klasificēšanas sabiedrībām.

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

- (4) Drošību un piesārņojuma novēršanu jūrā var efektīvi pastiprināt, stingri piemērojot starptautiskas konvencijas, kodeksus un rezolūcijas, sekmējot arī pakalpojumu sniegšanas brīvības mērķi.

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru, ņemot vērā Samierināšanas komitejas 2009. gada 3. februārī apstiprināto kopīgo dokumentu ⁽³⁾,

- (5) Kontrolēt, vai kuģis atbilst vienotiem starptautiskiem jūras drošības un piesārņojuma novēršanas standartiem, ir karoga un ostas valstu pienākums.

tā kā:

- (1) Padomes Direktīva 94/57/EK (1994. gada 22. novembris) 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 ⁽⁴⁾, ir vairākas reizes

- (6) Dalībvalstis atbild par starptautisku apliecību izdošanu drošībai un piesārņojuma novēršanai, kas paredzēti, piemēram, 1974. gada 1. novembra Starptautiskajā Konvencijā par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 74), 1966. gada 5. aprīļa Starptautiskajā konvencijā par kravas zīmi un 1973. gada 2. novembra Starptautiskajā Konvencijā par piesārņošanas novēršanu no kuģiem (MARPOL), kā arī par šo konvenciju īstenošanu.

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Atzinums (OV C 74 E, 20.3.2008., 633. lpp.), Padomes 2008. gada 6. jūnija Kopējā nostāja (OV C 184 E, 22.7.2008., 11. lpp.), Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Padomes 2009. gada 26. februāra Lēmums un Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta Normatīvā rezolūcija (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ OV L 319, 12.12.1994., 20. lpp.

- (7) Atbilstīgi šādām konvencijām visas dalībvalstis var apstiprināt dažādās pakāpēs atzītās organizācijas, lai tās sertificētu šādu atbilstību, un var deleģēt tām attiecīgu apliecību izdošanu drošībai un piesārņojuma novēršanai.

- (8) Daudzās pasaulē pastāvošās organizācijas, kuras ir atzītas Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) līgumslēdzējās puses, nenodrošina ne atbilstīgu noteikumu izpildi, ne arī pietiekamu drošību, darbojoties valsts administrācijas vārdā, jo tām nav drošas un atbilstīgas struktūras un pieredzes, uz ko paļauties, un tās nespēj pildīt savus pienākumus augsti profesionālā līmenī.
- (9) Saskaņā ar SOLAS 74 II-1. nodaļas A-1. daļas 3.-1. noteikumu dalībvalstu atbildībā ir nodrošināt, lai kuģi, kas kuģo ar to karogu, būtu projektēti, konstruēti un uzturēti saskaņā ar administrāciju atzītu organizāciju paredzētajām prasībām konstrukcijai, mehānismiem un elektroiekārtām. Tādēļ šīs organizācijas izstrādā un īsteno kuģu konstrukcijai, būvēšanai, apkopei un inspekcijām piemērojamos noteikumus un tās ir atbildīgas par kuģu inspekcijām karoga valsts vārdā un par šo kuģu sertificēšanu, apliecinot, ka tie atbilst starptautisko konvenciju prasībām par attiecīgo apliecību izdošanu. Lai tās varētu apmierinoši veikt šo pienākumu, tām jābūt pilnīgi neatkarīgām, ar ļoti specializētu tehnisko kompetenci un stingru kvalitātes vadību.
- (10) Kuģu inspekcijas un apskates organizācijām ir būtiska loma Kopienas tiesību aktos, kuri attiecas uz kuģošanas drošību.
- (11) Organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, būtu jāspēj piedāvāt savus pakalpojumus visā Kopienā un konkurēt citai ar citu, uzturot vienādus drošības un vides aizsardzības līmeņus. Tādēļ vajadzīgie to darbību profesionālie standarti būtu vienādi jānosaka un jāpiemēro visā Kopienā.
- (12) Kravas kuģu radiosakaru drošības apliecības izdošanu var uzticēt privātām iestādēm, kam ir pietiekama kompetence un kvalificēts personāls.
- (13) Dalībvalsts var ierobežot tās apstiprinātu atzīto organizāciju skaitu, atbilstīgi savām vajadzībām, balstoties uz objektīviem un pārredzamiem apsvērumiem, ko kontrolē Komisija saskaņā ar komitejas procedūru.
- (14) Ar šo direktīvu būtu jānodrošina pakalpojumu sniegšanas brīvība Kopienā; attiecīgi, Kopienai būtu jāvienojas ar trešām valstīm, kurās atrodas dažas no atzītajām organizācijām, lai nodrošinātu vienādu attieksmi pret tādām atzītajām organizācijām, kas atrodas Kopienā.
- (15) Valstu administrāciju cieša iesaistīšana kuģu inspekcijās un attiecīgu apliecību izdošana ir vajadzīga, lai nodrošinātu pilnīgu atbilstību starptautiskajiem drošības noteikumiem pat tad, ja dalībvalstis uztic veikt ar likumu noteiktos pienākumus tām atzītajām organizācijām, kas nav to pārvaldē. Tādēļ ir lietderīgi izveidot ciešus darba sakarus starp administrācijām un to pilnvarotajām atzītajām organizācijām, un var prasīt, lai atzītajām organizācijām būtu vietēja pārstāvniecība tās dalībvalsts teritorijā, kuras vārdā tā pilda savus pienākumus.
- (16) Kad atzītā organizācija, tās inspektori vai tehniskais personāls administrācijas vārdā izsniedz atbilstīgās apliecības, dalībvalstīm attiecībā uz šīm nodotajām pilnvarām būtu jāapsver iespēja attiecināt tādas pašas juridiskās garantijas un tiesisko aizsardzību, tostarp arī attiecīgu aizsardzības darbību īstenošanu, izņemot imunitāti, kas ir prerogāta, kuru var ierosināt tikai dalībvalstis kā neatņemamu suverenitātes sastāvdaļu, un kuru tādēļ nevar nodot ar pilnvaru.
- (17) Atšķirības finansiālās atbildības režīmu ziņā starp atzītajām organizācijām, kas darbojas dalībvalstu vārdā, kavētu šīs direktīvas pienācīgu piemērošanu. Lai mēģinātu atrisināt šo problēmu, ir piemēroti panākt zināmu saskaņotību Kopienas mērogā attiecībā uz atbildību, kas iestājas jebkāda jūras nelaimes gadījumā, ir izraisījusi atzītā organizācija, kā tas atzīts saskaņā ar tiesas nolēmumu, ietverot strīda izšķiršanu šķīrētītiesā.
- (18) Pasākumi, kas ir vajadzīgi šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (19) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt šo direktīvu, lai iestrādātu turpmākus grozījumus ar to saistītās starptautiskās konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia* papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, ir jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (20) Tomēr būtu jāatstāj dalībvalstīm iespēja apturēt vai atsaukt atzītās organizācijas pilnvarojumu, informējot Komisiju un citas dalībvalstis par saviem lēmumiem un to attiecīgi pamatojot.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

- (21) Dalībvalstīm būtu periodiski jāizvērtē tādu atzīto organizāciju darbība, kuras darbojas to vārdā, un jāsniedz Komisijai un visām pārējām dalībvalstīm precīza informācija par šādu darbību.
- (22) Dalībvalstīm kā ostu pārvaldītājām ir jāpastiprina drošība un piesārņojuma novēršana Kopienas ūdeņos, pirmām kārtām veicot inspekcijas uz kuģiem, kuriem ir apliecības, ko izdevušas organizācijas, kuras neatbilst kopīgajiem kritērijiem, tādējādi nodrošinot, ka kuģi, kas kuģo ar trešās valsts karogu, vairs nav labvēlīgākos apstākļos.
- (23) Pašlaik nav vienotu starptautisku standartu, kam visiem kuģiem būtu jāatbilst to būvēšanas laikā vai visā turpmākajā mūžā, attiecībā uz korpusu, mehānismiem, elektriskajām un vadības iekārtām. Šādus standartus var noteikt saskaņā ar atzītu organizāciju noteikumiem vai līdzvērtīgiem standartiem, ko pieņem valstu administrācijas saskaņā ar procedūru, kas izklāstīta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 98/34/EK (1998. gada 22. jūnijs), kas nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu, un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu sfērā ⁽¹⁾.
- (24) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, noteikt pasākumus, kas dalībvalstīm jāievēro to attiecībās ar organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates un kas darbojas Kopienā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka minētās rīcības mēroga dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (25) Pienākumam transponēt šo direktīvu valsts tiesību aktos būtu jāatbilst tikai minētajiem noteikumiem, kas salīdzinājumā ar Direktīvu 94/57/EK ir būtiski atšķirīgi. Pienākums transponēt noteikumus, kas nav grozīti, izriet no minētās direktīvas.
- (26) Šai direktīvai nebūtu jāskar dalībvalstu saistības attiecībā uz I pielikuma B daļā noteiktajiem termiņiem direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos.
- (27) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽²⁾ dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kas pēc iespējas precīzāk atspoguļotu atbilstību starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un darīt tās publiski pieejamas.
- (28) Pasākumi, kas ir saistoši organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, ir noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (pārstrādāta versija) ⁽³⁾,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Šajā direktīvā ir noteikti pasākumi, kas jāizpilda dalībvalstīm attiecībās ar organizācijām, kuras pilnvarotas veikt inspekciju, apskati un kuģu sertifikāciju atbilstīgi starptautiskajām konvencijām par drošību jūrā un jūras piesārņojuma novēršanu, un ar ko vienlaikus atbalsta pakalpojumu sniegšanas brīvības mērķi. Tas ietver arī drošības prasību izstrādi un īstenošanu attiecībā uz kuģu korpusu, mehānismiem, kā arī elektriskajām un vadības iekārtām starptautisko konvenciju darbības jomā.

2. pants

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- a) "kuģis" ir kuģis, uz ko attiecas starptautiskās konvencijas;
- b) "kuģis, kas kuģo ar dalībvalsts karogu" ir kuģis, kurš reģistrēts dalībvalstī un kuģo ar tās karogu saskaņā ar tās tiesību aktiem. Kuģus, kas neatbilst šai definīcijai, pielīdzina kuģiem, kam ir trešās valsts karogs;
- c) "inspekcijas un apskates" ir inspekcijas un apskates, kas ir obligātas saskaņā ar starptautiskajām konvencijām;
- d) "starptautiskās konvencijas" ir 1974. gada 1. novembra Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 74), izņemot tās pielikuma XI-2. nodaļu un, 1966. gada 5. aprīļa Starptautiskā konvencija par kravas marku un 1973. gada 2. novembra Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem (MARPOL) kopā ar to protokoliem un grozījumiem, kā arī attiecīgiem visās dalībvalstīs juridiski saistošiem kodeksiem to jaunākajā redakcijā;

⁽¹⁾ OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp.

⁽²⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

⁽³⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 11. lappusi.

- e) "organizācija" ir juridiska persona, tās meitasuzņēmumi vai citas tās kontrolē esošas juridiskas personas, kuras kopīgi vai atsevišķi veic uzdevumus, uz ko attiecas šis direktīva;
- f) "kontrolē" e) punkta nozīmē ir tiesības, līgumi vai citi faktiski vai tiesiski līdzekļi, kas vai nu atsevišķi, vai kombinācijā dod iespēju realizēt izšķirošu ietekmi uz juridisku personu vai dod iespēju šai personai veikt uzdevumus, uz kuriem attiecas šis direktīva;
- g) "atzītā organizācija" ir organizācija, kas atzīta saskaņā ar Regulu (EK) Nr 391/2009;
- h) "pilnvarojums" ir akts, ar ko dalībvalsts pilnvaro vai deleģē pilnvaras atzītajai organizācijai;
- i) "konvencionālā apliecība" ir apliecība, ko izdevusi karoga valsts vai kas izdots tās vārdā saskaņā ar starptautiskām konvencijām;
- j) "noteikumi un procedūras" ir atzītās organizācijas prasības attiecībā uz kuģu konstrukciju, būvniecību, iekārtām, apkopi un apskatēm;
- k) "klasifikācijas apliecība" ir atzītās organizācijas izdots dokuments, kas apliecina, ka kuģis pēc tā uzbūves un mehāniskajām īpašībām ir piemērots konkrētam mērķim vai pakalpojumam saskaņā ar šīs atzītās organizācijas publiski pieejamiem noteikumiem un procedūrām;
- l) "kravas kuģa radiosakaru drošības apliecība" ir apliecība, kas ieviests ar 1988. gada Protokolu, ar kuru groza SOLAS, ko pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO).

3. pants

1. Pildot savus pienākumus un saistības saskaņā ar starptautiskajām konvencijām, dalībvalstis gādā, lai to kompetentās administrācijas varētu nodrošināt starptautisko konvenciju noteikumu pienācīgu izpildi, jo īpaši attiecībā uz kuģu inspekciju un apskati, kā arī normatīvo apliecību un atbrīvojuma apliecību izdošanu, kā paredzēts starptautiskajās konvencijās. Dalībvalstis rīkojas saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem, kas ietverti pielikumā un pielikuma papildinājumā SJO Rezolūcijai A.847(20) par pamatnostādņiem, sniedzot atbalstu karoga valstīm SJO aktu īstenošanā.

2. Ja 1. punkta izpildes nolūkos dalībvalsts nolemj attiecībā uz kuģiem, kas brauc ar tās karoga:

- i) pilnvarot organizācijas veikt pilnīgas vai daļējas inspekcijas vai apskates attiecībā uz konvencionālajām apliecībām, ietverot apliecības par atbilstību 11. panta 2. punktā minētajiem noteikumiem, un vajadzības gadījumā izdot vai pagarināt attiecīgās apliecības; vai
- ii) pilnīgi vai daļēji nodot organizāciju ziņā inspekcijas un apskates, kas minētas i) apakšpunktā;

tā uztic šos pienākumus vienīgi atzītajām organizācijām.

Kompetentā administrācija visos gadījumos apstiprina atbrīvojuma apliecību pirmo izdošanu.

Tomēr attiecībā uz kravas kuģu radiosakaru drošības apliecību šos pienākumus var uzticēt privātai struktūrai, ko atzinusi kompetenta administrācija un kurai ir pietiekama kompetence un kvalificēts personāls, lai veiktu īpašu radiosakaru drošības novērtēšanu tās vārdā.

3. Šis pants neattiecas uz kuģu iekārtu atsevišķu vienību sertifikāciju.

4. pants

1. Piemērojot 3. panta 2. punktu, dalībvalstis principā nedrīkst atteikt nevienai no atzītajām organizācijām pilnvarojumu šādu funkciju veikšanai, ievērojot šā panta 2. punktu un 5. un 9. pantu. Taču tās atbilstīgi savām vajadzībām drīkst ierobežot to organizāciju skaitu, kam tiek piešķirts pilnvarojums, ja vien šādi rīcībai ir labi pārredzams un objektīvs pamatojums.

Pēc dalībvalsts pieprasījuma Komisija saskaņā ar 6. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru nosaka atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu šā punkta pirmās daļas pareizu piemērošanu attiecībā uz atteikumu piešķirt pilnvarojumu un 8. panta piemērošanu gadījumos, kad pilnvarojums tiek apturēts vai atsaukts.

2. Pirms dalībvalsts piekriņ tam, ka atzītā organizācija, kas atrodas trešā valstī, var veikt 3. pantā minētos pienākumus pilnībā vai daļēji, tā var pieprasīt, lai minētā trešā valsts nodrošinātu līdzvērtīgu režīmu tām atzītajām organizācijām, kuras atrodas Kopienā.

Turklāt Kopiena var pieprasīt, lai trešā valsts, kurā atrodas atzītā organizācija, nodrošina līdzvērtīgu režīmu tām atzītajām organizācijām, kas atrodas Kopienā.

5. pants

1. Dalībvalstis, kas pieņem lēmumu rīkoties tā, kā aprakstīts 3. panta 2. punktā, izveido "darba attiecības" starp to kompetento administrāciju un organizācijām, kas darbojas tās vārdā.

2. Darba attiecības reglamentē ar oficiālu rakstisku un nediskriminējošu nolīgumu vai līdzvērtīgiem juridiskiem līdzekļiem, kuros noteikti konkrēti pienākumi un funkcijas, ko uzņemas organizācijas, un kuros ietver vismaz:

a) noteikumus, kas ir izklāstīti II pielikumā SJO Rezolūcijai A.739(18) par pamatnostādņēm, piešķirot pilnvarojumu organizācijām, kuras darbojas administrācijas vārdā, tajā pašā laikā vadoties pēc pielikuma, pielikuma papildinājumiem un papildinājuma, kas pievienots SJO MSC/Apkārtrakstam 710 un MEPC/Apkārtrakstam 307 par nolīguma paraugu saistībā ar tādu atzīto organizāciju pilnvarošanu, kuras darbojas administrācijas vārdā;

b) šādus finansiālas atbildības noteikumus:

i) ja tiesas ceļā vai izšķirot strīdu ar šķīrējtiesas procedūru, tiek galīgi un nepārsūdzami nolemts, ka atbildība, kas iestājas pēc jebkura jūras negadījuma, gulstas uz administrāciju, un to skar arī prasība atlīdzināt aizskartajām personām par īpašuma zaudējumu vai tam nodarītajiem bojājumiem un cilvēku traumām vai nāvi, tajā pašā tiesā pierādot, ka tas ir noticis atzītās organizācijas, tās struktūrvienību, darbinieku, pārstāvju vai citu personu, kas darbojas atzītās organizācijas vārdā, tīšas darbības vai bezdarbības vai rupjas neuzmanības dēļ, administrācija ir tiesīga saņemt finansiālu atlīdzību no atzītās organizācijas, ciktāl atzītās organizācijas rīcība, kā tas nolemts tiesā, ir izraisījusi minēto zaudējumu, bojājumus, traumas vai nāvi;

ii) ja, tiesas ceļā vai izšķirot strīdu ar šķīrējtiesas procedūru, tiek galīgi un nepārsūdzami nolemts, ka atbildība, kas iestājas pēc jebkura jūras negadījuma, gulstas uz administrāciju, un to skar arī prasība atlīdzināt aizskartajām personām par cilvēku traumām vai nāvi, tajā pašā tiesā pierādot, ka tas ir noticis atzītās organizācijas, tās darbinieku, pārstāvju vai citu personu, kas darbojas atzītās organizācijas vārdā, jebkuras darbības vai bezdarbības rezultātā neuzmanības vai vieglprātības dēļ, administrācija ir tiesīga saņemt finansiālu atlīdzību no atzītās organizācijas, ciktāl atzītās organizācijas rīcība, kā tas nolemts tiesā, ir izraisījusi minētās cilvēku traumas vai nāvi; dalībvalstis var ierobežot maksimālo summu, ko izmaksā atzītā organizācija, tā tomēr nedrīkst būt mazāka par 4 miljoniem EUR;

iii) ja tiesas ceļā vai izšķirot strīdu ar šķīrējtiesas procedūru, tiek galīgi un nepārsūdzami nolemts, ka atbildība, kas

iestājas pēc jebkura jūras negadījuma, gulstas uz administrāciju, un to skar arī prasība atlīdzināt aizskartajām personām par īpašuma zaudējumu vai tam nodarītajiem bojājumiem, tajā pašā tiesā pierādot, ka tas ir noticis atzītās organizācijas, tās darbinieku, pārstāvju vai citu personu, kas darbojas atzītās organizācijas vārdā, jebkuras darbības vai bezdarbības rezultātā neuzmanības vai vieglprātības dēļ, administrācija ir tiesīga saņemt finansiālu atlīdzību no atzītās organizācijas, ciktāl atzītās organizācijas rīcība, kā tas nolemts tiesā, ir izraisījusi minēto zaudējumu vai bojājumus; dalībvalstis var ierobežot maksimālo summu, ko izmaksā atzītā organizācija, tomēr tā nedrīkst būt mazāka par 2 miljoniem EUR;

c) noteikumus, ka administrācija vai tās izraudzīta neieinteresēta neatkarīga iestāde regulāri revidē pienākumus, ko organizācijas apņemas veikt tās vārdā, kā tas minēts 9. panta 1. punktā;

d) iespēju veikt izlases veida un detalizētas kuģu inspekcijas;

e) noteikumus par obligātu būtiskas informācijas sniegšanu par saviem klasificētajiem kuģiem un klasifikācijas izmaiņām, tās apturēšanu un atsaukšanu.

3. Ar vienošanos vai ar līdzvērtīgiem juridiskiem līdzekļiem var noteikt prasību, ka atzītajai organizācijai ir vietēja pārstāvniecība tās dalībvalsts teritorijā, kuras vārdā tā pilda pienākumus, kas minēti 3. pantā. Šādu prasību var izpildīt vietēja pārstāvniecība, kurai ir juridiskas personas statuss saskaņā ar dalībvalsts tiesību aktiem un kas ir valsts tiesas jurisdikcijā.

4. Katra dalībvalsts sniedz Komisijai precīzu informāciju par darba attiecībām, kas izveidotas saskaņā ar šo pantu. Komisija pēc tam par to informē pārējās dalībvalstis.

6. pants

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

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

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

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

7. pants

1. Šo direktīvu, nepaplašinot tās darbības jomu, var grozīt, lai:

- a) iestrādātu turpmākos grozījumus, kas izdarīti 2. panta d) punktā, 3. panta 1. punktā un 5. panta 2. punktā minētajās starptautiskajās konvencijās un ar tām saistītajos protokolos, kodeksos un rezolūcijās, kuri stājušies spēkā;
- b) grozītu 5. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) un iii) punktā norādītās summas.

Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 6. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

2. Pēc jaunu aktu vai protokolu pieņemšanas starptautiskajām konvencijām, kas minētas 2. panta d) apakšpunktā, Padome pēc Komisijas priekšlikuma, ņemot vērā dalībvalstu parlamentārās procedūras, kā arī attiecīgās SJO procedūras, pieņem lēmumu par šo jauno aktu vai protokolu sīki izstrādātu ratificēšanas kārtību, nodrošinot, ka dalībvalstīs tos piemēro vienādi un vienlaicīgi.

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

8. pants

Neskarot Regulas (EK) Nr. 391/2009 pielikumā norādītos minimālos kritērijus, ja dalībvalsts uzskata, ka atzītajai organizācijai nedrīkst turpmāk ļaut tās vārdā veikt uzdevumus, kuri noteikti 3. pantā, tā var apturēt vai atsaukt doto pilnvarojumu. Tādā gadījumā dalībvalsts tūlīt informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par savu lēmumu un sniedz pietiekamu pamatojumu.

9. pants

1. Katra dalībvalsts pārliecinās, ka atzītās organizācijas, kas darbojas tās vārdā saskaņā ar 3. panta 2. punkta mērķiem, efektīvi veic minētajā pantā norādītās funkcijas, pildot savas kompetentās administrācijas prasības.

2. Lai veiktu 1. punktā minēto pienākumu, katra dalībvalsts vismaz vienreiz divos gados pārrauga katru atzītu organizāciju, kas darbojas tās vārdā un, vēlākais, līdz 31. martam gadā, kas seko gadam, kurā pārraudzība ir veikta, sniedz pārējām dalībvalstīm un Komisijai ziņojumu, kurā apkopoti šo pārraudzības darbību rezultāti.

10. pants

Īstenojot savas ostas valstu inspekcijas tiesības un pienākumus, dalībvalstis ziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm, kā arī attiecīgajai karoga valstij par atklātajiem gadījumiem, kad atzītās organizācijas, kas darbojas karoga valsts vārdā, ir izdevušas derīgas konvencionālās apliecības kuģiem, kuri neatbilst starptautisko konvenciju prasībām, vai par jebkuru nepilnību, ko pieļāvis kuģis ar derīgu klasifikācijas apliecību jomā, uz kuru attiecas šī apliecība. Saistībā ar šo pantu ziņo tikai par gadījumiem, kas radījuši nopietnus draudus drošībai un videi, vai kad fakti liecina par atzītās organizācijas īpaši nolaidīgu rīcību. Attiecīgo atzīto organizāciju informē par šo gadījumu sākotnējās inspekcijas laikā, lai tā varētu tūlīt veikt vajadzīgus turpmākus pasākumus.

11. pants

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka kuģi, kas kuģo ar tās karogu, tiek konstruēti, būvēti, aprīkoti un ekspluatēti saskaņā ar noteikumiem un procedūrām, kas saistītas ar prasībām, ko korpusam, mehānismiem, elektriskajām un vadības ierīcēm izvirza atzītā organizācija.

2. Dalībvalsts var nolemt izmantot noteikumus un procedūras, ko uzskata par līdzvērtīgām tām, ko izmanto atzītā organizācija, vienīgi ar nosacījumu, ka tā saskaņā ar Direktīvā 98/34/EK noteikto procedūru nekavējoties par to paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm un pret šiem noteikumiem neiebilst neviena cita dalībvalsts vai Komisija, un netiek konstatēts, izmantojot šīs direktīvas 6. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru, ka tie nav līdzvērtīgi.

3. Dalībvalstis sadarbojas ar to pilnvarotajām atzītajām organizācijām, lai izstrādātu šo atzīto organizāciju noteikumus un procedūras. Tās apspriežas ar atzītajām organizācijām, lai panāktu starptautisko konvenciju saskaņotu interpretāciju.

12. pants

Komisija reizi divos gados informē Eiropas Parlamentu un Padomi par to, kā noris direktīvas īstenošana dalībvalstīs.

13. pants

1. Dalībvalstīs līdz 2011. gada 17. jūnijam stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt par to informē Komisiju.

Dalībvalstīm pieņemot minētos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Tajos iekļauj arī norādi, ka atsauces spēkā esošajos normatīvajos un administratīvajos aktos uz atceltajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāmas šādas atsauces.

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

14. pants

Direktīva 94/57/EK, kurā grozījumi izdarīti ar direktīvām, kas minētas I pielikuma A daļā, ir atcelta no 2009. gada 17. jūnija, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem I pielikuma B daļā noteikto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos.

Atsauces uz atceltajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās jālasa saskaņā ar atbilstmju tabulu II pielikumā.

15. pants

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

16. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
P. NEČAS

I PIELIKUMS

A DAĻA

Atceltā direktīva ar turpmākiem grozījumiem

(kā minēts 14. pantā)

Padomes Direktīva 94/57/EK	OV L 319, 12.12.1994., 20. lpp.
Komisijas Direktīva 97/58/EK	OV L 274, 7.10.1997., 8. lpp.
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/105/EK	OV L 19, 22.1.2002., 9. lpp.
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/84/EK	OV L 324, 29.11.2002., 53. lpp.

B DAĻA

Termiņu saraksts transponēšanai valsts tiesību aktos

(kā minēts 14. pantā)

Direktīva	Transponēšanas termiņš
94/57/EK	1995. gada 31. decembris
97/58/EK	1998. gada 30. septembris
2001/105/EK	2003. gada 22. jūlijs
2002/84/EK	2003. gada 23. novembris

II PIELIKUMS

Atbilstmju tabula

Direktīva 94/57/EK	Šī direktīva	Regula (EK) Nr. 391/2009
1. pants	1. pants	1. pants
2. panta a) punkts	2. panta a) punkts	2. panta a) punkts
2. panta b) punkts	2. panta b) punkts	–
2. panta c) punkts	2. panta c) punkts	–
2. panta d) punkts	2. panta d) punkts	2. panta b) punkts
2. panta e) punkts	2. panta e) punkts	2. panta c) punkts
–	2. panta f) punkts	2. panta d) punkts
2. panta f) punkts	2. panta g) punkts	2. panta e) punkts
2. panta g) punkts	2. panta h) punkts	2. panta f) punkts
2. panta h) punkts	2. panta i) punkts	2. panta g) punkts
2. panta i) punkts	2. panta k) punkts	2. panta i) punkts
–	2. panta j) punkts	2. panta h) punkts
2. panta j) punkts	2. panta l) punkts	–
2. panta k) punkts	–	2. panta j) punkts
3. pants	3. pants	–
4. panta 1. punkta pirmais teikums	–	3. panta 1. punkts
4. panta 1. punkta otrais teikums	–	3. panta 2. punkts
4. panta 1. punkta trešais teikums	–	–
4. panta 1. punkta ceturtais teikums	–	4. panta 1. punkts
–	–	3. panta 3. punkts
–	–	4. panta 2., 3. un 4. punkts
–	–	5. pants
–	–	6. pants
–	–	7. pants
5. panta 1. punkts	4. panta 1. punkts	–
5. panta 3. punkts	4. panta 2. punkts	–
6. panta 1., 2., 3. un 4. punkts	5. panta 1., 2., 3. un 4. punkts	–
6. panta 5. punkts	–	–
7. pants	6. pants	12. pants
8. panta 1. punkta pirmais ievilkums	7. panta 1. punkta pirmās daļas a) apakšpunkts	–
8. panta 1. punkta otrais ievilkums	–	13. panta 1. punkts
8. panta 1. punkta trešais ievilkums	7. panta 1. punkta pirmās daļas b) apakšpunkts	–
–	7. panta 1. punkta otrā daļa	13. panta 1. punkta otrā daļa
8. panta 2. punkts	7. panta 2. punkts	–
8. panta 2. punkta otrā daļa	–	13. panta 2. punkts
9. panta 1. punkts	–	–
9. panta 2. punkts	–	–
10. panta 1. punkta ievadvārdi	8. pants	–
10. panta 1. punkta a), b), c) apakšpunkts, 2., 3. un 4. punkts	–	–
11. panta 1. un 2. punkts	9. panta 1., 2. punkts	–

Direktīva 94/57/EK	Šī direktīva	Regula (EK) Nr. 391/2009
11. panta 3.un 4. punkts	–	8. panta 1.un 2. punkts
12. pants	10. pants	–
13. pants	–	–
14. pants	11. panta 1. un 2. punkts	–
–	11. panta 3. punkts	–
–	12. pants	–
–	–	9. pants
15. panta 1. punkts	–	–
–	–	10. panta 1.un 2. punkts
15. panta 2. punkts	–	10. panta 3. punkts
15. panta 3. punkts	–	10. panta 4. punkts
15. panta 4. punkts	–	10. panta 5. punkts
15. panta 5. punkts	–	10. panta 6. punkta pirmā, otrā, trešā, piektā daļa
–	–	10. panta 6. punkta ceturtnā daļa
16. pants	13. pants	–
17. pants	16. pants	–
–	14. pants	–
–	15. pants	–
–	–	11. pants
–	–	14. pants
–	–	15. pants
–	–	16. pants
–	–	17. pants
–	–	18. pants
–	–	19. pants
Pielikums	–	I pielikums
–	I pielikums	–
–	II pielikums	II pielikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/16/EK

(2009. gada 23. aprīlis)

par ostas valsts kontroli

(pārstrādāta versija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

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

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

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

tā kā:

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

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

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

⁽⁴⁾ OV L 157, 7.7.1995., 1. lpp.

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

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

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

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

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

⁽⁵⁾ OV L 161, 22.6.2007., 63. lpp.

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

⁽¹⁾ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

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

(¹) OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.

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

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis

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

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

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽²⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

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

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

3. pants

Darbības joma

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. pants

Tiesības veikt inspekciju

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

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

5. pants

Inspekciju sistēma un gadskārtējais obligātais inspekciju daudzums

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

2. Lai izpildītu gadskārtējo inspekciju saistības, katra dalībvalsts:

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

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

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

6. pants

Atbilstības kārtība inspekciju veikšanas pienākumiem

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

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

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

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

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

7. pants

Skaidrojumi līdzsvarotai inspekciju daļai Kopienā

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

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

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

8. pants

Inspekciju atlikšana izņēmuma gadījumos

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

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

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

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

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

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

a) pēc kompetentās iestādes uzskata, inspekcijas veikšana radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa, tā apkalpes vai ostas, vai jūras vides drošībai; vai

b) kuģa ienākšana notiek vienīgi nakts laikā. Šādā gadījumā dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģus, kas regulāri ienāk ostā nakts laikā, atbilstīgi inspicē.

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

a) kuģi saskaņā ar I pielikumu inspicē citā ostā vai enkurvietā Kopienā vai Parīzes SM teritorijā 15 dienu laikā; vai

b) kuģa ienākšana ostā notiek vienīgi nakts laikā vai ja tā uzturēšanās ir pārlieku īsa, lai sekmīgi veiktu inspekciju, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē; vai

c) kompetentā iestāde uzskata, ka inspekcijas veikšana radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa, tā apkalpes vai ostas, vai jūras vides drošībai, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē.

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

9. pants

Paziņojums par kuģu ienākšanu

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

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

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

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

10. pants

Kuģu riska profils

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

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

a) Vispārējie rādītāji

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

b) Iepriekšējās darbības rādītāji

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

⁽¹⁾ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

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

a) karoga valsts kritērijiem;

b) sabiedrības darbības kritērijiem,

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

11. pants

Inspekciju biežums

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

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

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

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

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

12. pants

Kuģu atlase inspekcijas veikšanai

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

Lai inspicētu kuģus, kompetentā iestāde:

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

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

13. pants

Sākotnējas un detalizētākas inspekcijas

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

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

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

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

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

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

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

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

"Pamatotu iemeslu" piemēri minēti V pielikumā.

14. pants

Paplašinātas inspekcijas

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

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

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

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

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

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

15. pants

Drošības un drošuma pamatnostādnes un procedūras

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

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

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

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

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

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

16. pants

Ienākšanas aizlieguma pasākumi attiecībā uz noteiktiem kuģiem

1. Dalībvalsts nodrošina to, ka jebkuram kuģim:

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

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

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

⁽¹⁾ OV L 129, 29.4.2004., 6. lpp.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17. pants

Inspekcijas ziņojumi kuģu kapteiņiem

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

18. pants

Sūdzības

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

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

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

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

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

19. pants

Trūkumu novēšana un aizturēšana

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

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

⁽¹⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 11. lpp.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20. pants

Apstrīdēšanas tiesības

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

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

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

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

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

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

21. pants

Uzraudzība pēc inspekcijām un aizturēšanas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

22. pants

Inspektoru kvalifikācija

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ OV L 196, 7.8.1996., 8. lpp.

23. pants

Ziņojumi no ločiem un ostu iestādēm

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

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

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

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

— informāciju par kuģošanu (pēdējo ienākšanas ostu, galamērķa ostu),

— informāciju par uz kuģa konstatētajām acīmredzamām nepilnībām.

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

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

24. pants

Inspekciju datubāze

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

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

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

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

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

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

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

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

25. pants

Informācijas apmaiņa un sadarbība

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

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

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

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

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

— informāciju par acīmredzamām nepilnībām atbilstīgi 23. pantam.

26. pants

Informācijas publicēšana

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

27. pants

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

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

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

28. pants

Izmaksu atlīdzināšana

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

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

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

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

29. pants

Dati, kas jāsniedz, lai uzraudzītu direktīvas īstenošanu

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

30. pants

Dalībvalstu atbilstības un darbības uzraudzība

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

31. pants

Komitejas procedūra

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

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

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

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

32. pants

Grozīšanas procedūra

Komisija:

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

⁽¹⁾ OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.

⁽²⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

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

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

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

33. pants

Īstenošanas noteikumi

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

34. pants

Sodi

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

35. pants

Pārskatīšana

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

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

36. pants

Īstenošana un paziņošana

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

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

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

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

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

37. pants

Atcelšana

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

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

38. pants

Stāšanās spēkā

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

39. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
P. NEČAS

I PIELIKUMS

KOPIENAS OSTAS VALSTS KONTROLES SISTĒMAS ELEMENTI

(kā minēts 5. pantā)

Kopienas ostas valsts kontroles sistēmā iekļauj šādus elementus.

I. Kuģa riska profils

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

1. Vispārējie rādītāji

a) Kuģa tips

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

b) Kuģa vecums

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

c) Karoga valsts darbība

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

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

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

d) Atzītas organizācijas

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

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

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

e) Sabiedrības darbība

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

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

2. Iepriekšējās darbības rādītāji

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

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

— augsts risks,

— standarta risks,

— mazs risks.

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

II. Kuģu inspekcijas

1. Periodiskas inspekcijas

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

Dalībvalstis veic periodisku inspekciju:

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

2. Papildu inspekcijas

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

2A. Īpaši svarīgi apstākļi

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

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

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

2B. Neparedzēti apstākļi

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

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

3. Atlases shēma

3A. Pirmās prioritātes kuģus inspicē šādi:

- a) paplašināta inspekcija jāveic:
 - jebkuram kuģim ar augstu riska profilu, kurš nav inspicēts pēdējos sešos mēnešos,
 - jebkuram pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģim vai balknerim ar standarta riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 12 mēnešos;
- b) sākotnējās vai detalizētākas inspekcijas attiecīgā gadījumā jāveic:
 - jebkuram kuģim ar standarta riska profilu, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkneris, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 12 mēnešos;

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

II PIELIKUMS

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

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

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

ZRK ir kuģi, kas atbilst visiem zema riska rādītājiem.

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

III PIELIKUMS

PAZIŅOJUMS

(kā minēts 9. panta 1. punktā)

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

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

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

IV PIELIKUMS

SERTIFIKĀTU UN DOKUMENTU SARAKSTS

(kā minēts 13. panta 1. punktā)

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

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

⁽¹⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 128 lpp.

⁽²⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 24 lpp.

V PIELIKUMS

PIEMĒRI "PAMATOTIEM IEMESLIEM"

(kā minēts 13. panta 3. punktā)

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

⁽¹⁾ OV L 323, 3.12.2008., 33. lpp.

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

VI PIELIKUMS

KUĢU KONTROLES PROCEDŪRAS

(kā minēts 15. panta 1. punktā)

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

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

VII PIELIKUMS

PAPLAŠINĀTA KUĢA INSPEKCIJA

(kā minēts 14. pantā)

Detalizētāka inspekcija īpaši attiecas uz šādu riska zonu vispārējo stāvokli:

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

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

VIII PIELIKUMS

NOTEIKUMI PAR IENĀKŠANAS AIZLIEGUMU OSTĀS UN ENKURVIETĀS, KAS ATRODAS KOPIENĀ

(kā minēts 16. pantā)

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

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

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

IX PIELIKUMS

INSPEKCIJAS ZIŅOJUMS

(kā minēts 17. pantā)

Inspekcijas ziņojumā jābūt vismaz šādām ziņām.

I. Vispārīgā informācija

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

II. Informācija saistībā ar inspekciju

1. Sertifikāti, kas izdoti, piemērojot attiecīgās konvencijas, iestāde vai organizācija, kas izdevusi attiecīgos sertifikātus, tostarp izdošanas datums un derīguma termiņš.
2. Kuģa daļas un elementi, ko inspiceja (detalizētākas vai paplašinātas inspekcijas gadījumā).
3. Osta un datums, kad veikts iepriekšējais starpposma vai ikgadējais, vai atjaunošanas apsekojums, un tās organizācijas nosaukums, kas veikusi apsekojumu.
4. Inspekcijas tips (inspekcija, detalizētāka inspekcija, paplašināta inspekcija).
5. Trūkumu veids.
6. Veicamie pasākumi.

III. Papildu informācija aizturēšanas gadījumā

1. Aizturēšanas rīkojuma datums.
 2. Aizturēšanas rīkojuma atcelšanas datums.
 3. Trūkumu, kas pamato aizturēšanas rīkojumu, raksturs (vajadzības gadījumā atsaucies uz konvencijām).
 4. Vajadzības gadījumā norāde, vai atzīta organizācija vai cita privāta struktūra, kas veikusi apsekošanu, ir atbildīga saistībā ar trūkumiem, kas katrs atsevišķi vai visi kopā devuši iemeslu aizturēšanai.
 5. Veiktie pasākumi.
-

X PIELIKUMS

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

IEVADS

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

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

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

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

1. Galvenie kritēriji

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

Laiks

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

Kritērijs

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

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

2. Galveno kritēriju piemērošana

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

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

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

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

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

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

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

3.1. Vispārēji norādījumi

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

3.2. Jomas, ko regulē SOLAS 74

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

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

3.3. Jomas, ko regulē IBC kodekss

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

3.4. Jomas, ko regulē IGC kodekss

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

3.5. Jomas, ko regulē LL 66

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

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

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

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

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

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

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

—

XI PIELIKUMS

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

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

XII PIELIKUMS

INSPEKCIJU DATUBĀZES FUNKCIJAS

(kā minēts 24. panta 1. punktā)

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

—

XIII PIELIKUMS

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

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

XIV PIELIKUMS

DATI, KO SNIEDZ SAKARĀ AR ĪSTENOŠANAS UZRAUDZĪBU

(kā minēts 29. pantā)

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

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

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

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

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

2. Dalībvalstīm:

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

kā arī

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

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

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

XV PIELIKUMS

A DAĻA

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

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

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

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

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

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

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

B DAĻA

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

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

XVI PIELIKUMS

Atbilstmju tabula
(kā minēts 37. pantā)

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

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

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

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

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/17/EK

(2009. gada 23. aprīlis),

ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

transporta veidu satiksmes vadības pakalpojumiem, jo īpaši ar upju informācijas pakalpojumiem.

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

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

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾, ņemot vērā Samierināšanās komitejas 2009. gada 3. februārī apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

(1) Pieņemot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK ⁽⁴⁾, Eiropas Savienība nodrošinājās ar papildu līdzekļiem, kas vajadzīgi, lai novērstu cilvēka dzīvību apdraudošas situācijas jūrā un lai aizsargātu jūras vidi.

(2) Tā kā šī direktīva attiecas uz grozījumiem Direktīvā 2002/59/EK, vairumu tajā noteikto saistību neattiecinās uz dalībvalstīm, kam nav jūras krastu un jūras ostu. Attiecīgi Austrijai, Čehijai, Ungārijai, Luksemburgai vai Slovākijai piemēros vienīgi saistības, kas attiecas uz kuģiem, kuri kuģo ar minēto dalībvalstu karogu, neskarot dalībvalstu pienākumu sadarboties, lai nodrošinātu jūras satiksmes vadības pakalpojumu nepārtrauktību ar citu

(3) Saskaņā ar šo direktīvu dalībvalstīm, kas ir piekrastes valstis, vajadzētu būt spējīgām apmainīties ar informāciju, ko tās ieguvušas, veicot kuģu satiksmes uzraudzību to kompetencē esošajās zonās. Kopienas jūras datu apmaiņas sistēma *SafeSeaNet* (turpmāk "*SafeSeaNet*"), kuru Komisija izstrādājusi sadarbībā ar dalībvalstīm, ir, no vienas puses, datu apmaiņas tīkls un, no otras puses, tās pamatinformācijas standartizācija, kas ir pieejama par kuģiem un to kravu (iepriekšējs paziņojums un ziņojumi). Tādējādi ar šīs sistēmas palīdzību iespējams tūlīt no pirmavota iegūt un nodot atbilstīgajām iestādēm precīzu un aktuālu informāciju par kuģiem Eiropas ūdeņos, šo kuģu pārvietošanos un bīstamām vai piesārņojošām kravām, kā arī par negadījumiem jūrā.

(4) Attiecīgi, lai garantētu iespēju šādi savāktu informāciju izmantot operatīviem mērķiem, ir svarīgi integrēt *SafeSeaNet* valstu pārvaldes iestāžu izveidoto infrastruktūru, kas vajadzīga šajā direktīvā paredzēto datu vākšanai un apmaiņai.

(5) No tās informācijas, kura paziņota un kuras apmaiņa notikusi atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK, īpaši svarīgas ir precīzas ziņas par bīstamām vai piesārņojošām kravām, ko pārvadā pa jūru. Šajā sakarā un ņemot vērā nesenos negadījumus jūrā, būtu jānodrošina, ka iestādēm krastā ir vieglāka piekļuve datiem par ogleņražiem, kurus pārvadā pa jūru, jo tas ir būtiski, lai varētu izvēlēties vispiemērotāko uzraudzības metodi, un ka ārkārtas situācijā minētajām iestādēm ir tieša saziņa ar tiem operatori, kuriem ir visplašākās zināšanas par transportējamām kravām.

(6) 1974. gada 1. novembra Starptautiskajā konvencijā par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras minētās sistēmas, ar kurām var automātiski identificēt kuģus (AIS – automātiskās identifikācijas sistēma), ļauj ne vien uzlabot šo kuģu uzraudzības iespējas, bet galvenais – palielināt kuģošanas drošību situācijās, kad kuģi atrodas tuvu cits citam. Tādēļ šīs sistēmas ir iekļautas Direktīvas 2002/59/EK pamatdaļā. ņemot vērā daudzās sadursmes, kurās iesaistītos zvejas kuģus acīmredzami nepamanīja no tirdzniecības kuģiem vai kurās zvejas kuģu apkalpes nepamanīja tuvumā esošos tirdzniecības kuģus, ir ļoti

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Atzinums (OV C 74 E, 20.3.2008., 533. lpp.), Padomes 2008. gada 6. jūnija Kopējā nostāja (OV C 184 E, 22.7.2008., 1. lpp.), Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Padomes 2009. gada 26. februāra Lēmums un Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta Normatīvā rezolūcija (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

- vēlams minēto pasākumu attiecināt arī uz zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 15 metrus. Saistībā ar Eiropas Zivsaimniecības fondu var sniegt finansiālu palīdzību zvejas kuģu aprīkošanai ar drošības iekārtām, piemēram AIS. Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ir atzinusi, ka kuģu pārraidīto AIS datu publicēšana komerc nolūkos internetā vai citur varētu apdraudēt kuģu un ostu iekārtu drošību un aizsardzību, un ir mudinājusi dalībvalstu valdības atbilstoši valsts tiesību aktiem novērst iespēju, ka personas, kurām ir pieejami AIS dati, atklāj tos citām personām publicēšanai internetā vai citur. Turklāt būtu jānodrošina saskaņā ar šo direktīvu dalībvalstīm nosūtītās informācijas konfidencialitāte un dalībvalstīm šī informācija būtu jāizmanto saskaņā ar šo direktīvu.
- (7) Būtu jāsaprot, ka pienākums uzstādīt AIS nozīmē arī pienākumu nepārtraukti uzturēt AIS darbību, izņemot gadījumus, kad starptautiskie noteikumi vai standarti paredz navigācijas informācijas aizsardzību.
- (8) Ikvienai dalībvalstij, kas to pieprasa, ir tiesības no citas dalībvalsts saņemt informāciju par kuģi un bīstamu vai piesārņojošu kravu, ko šis kuģis pārvadā. Šai informācijai būtu jābūt pieejamai *SafeSeaNet*, un to vajadzētu pieprasīt vienīgi kuģošanas drošības vai jūras satiksmes drošības, vai jūras vides aizsardzības vārdā. Tādēļ ir nepieciešams, lai Komisija izpēta, kā risināt jebkādas tikla un informācijas drošības problēmas.
- (9) Direktīvā 2002/59/EK paredzēts, ka dalībvalstis pieņem īpašus pasākumus attiecībā uz kuģiem, kuri savas darbības vai stāvokļa dēļ var kļūt par riska faktoru. Tādēļ šķiet lietderīgi šādu kuģu sarakstā iekļaut arī tos kuģus, kam ir nepietiekams apdrošināšanas segums vai finanšu garantijas vai ko loči vai ostas pārvaldes iestādes ir raksturojušas kā tādas, kuriem piemīt acīmredzami trūkumi, kas var traucēt drošu kuģošanu vai apdraudēt vidi.
- (10) Atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK par apdraudējumu, ko rada ārkārtīgi slikti laika apstākļi, šķiet, ka ir jāņem vērā iespējama apdraudējums, ko kuģošanai var radīt ledus veidošanās. Tādēļ, ja dalībvalsts norīkota kompetenta iestāde, pamatojoties uz kvalificēta meteoroloģiskās informācijas dienesta sniegtu ledus apstākļu prognozi, uzskata, ka attiecīgie kuģošanas apstākļi ir bīstami cilvēka dzīvībai vai rada ievērojamu piesārņojuma apdraudējumu, šai iestādei būtu jāinformē to kuģu kapteiņi, kas atrodas minētās iestādes kompetencē esošā zonā vai gatavojas iebraukt kādā no šīs zonas ostām vai izbraukt no šādas ostas. Attiecīgajai iestādei būtu jāspēj veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu cilvēku dzīvības saglabāšanu jūrā un vides aizsardzību. Dalībvalstīm būtu jābūt arī iespējai pārliecināties, vai nepieciešamie dokumenti uz kuģa apliecina, ka šis kuģis atbilst izturības un jaudas prasībām, kādas attiecīgajā reģionā noteiktas kuģošanai aizsaulšos ūdeņos.
- (11) Direktīvā 2002/59/EK ir noteikts, ka dalībvalstis izstrādā plānus, lai vajadzības gadījumā to ostās vai citās aizsargātās vietās vislabākajos pieejamajos apstākļos varētu uzņemt kuģus, kas atrodas briesmu situācijā, lai ierobežotu jūrā notikušu negadījumu sekas. Tomēr, ņemot vērā Pamatnostādnes par patvēruma vietām kuģiem, kam vajadzīga palīdzība, kas pievienotas Starptautiskās Jūrniecības organizācijas 2003. gada 13. decembra Rezolūcijai A.949(23) (turpmāk "SJO Rezolūcija A.949(23)"), kas vēlāk iekļautas Direktīvā 2002/59/EK un kas attiecas drīzāk uz gadījumiem, kad kuģiem vajadzīga palīdzība, nevis uz kuģiem, kas atrodas briesmu situācijā, minētā direktīva būtu attiecīgi jāgroza. Šī direktīva neietekmē noteikumus, kuri saistībā ar glābšanas operācijām paredzēti Starptautiskajā konvencijā par meklēšanu un glābšanu uz jūras, ja draud briesmas cilvēku dzīvībai.
- (12) Lai izveidotu noteikumu attiecībā uz kuģiem, kuriem nepieciešama palīdzība, kā minēts SJO Rezolūcijā A.949(23), būtu jāizraugās viena vai vairākas kompetentās iestādes, lai pieņemtu lēmumus par kuģošanas drošības, cilvēku dzīvības un vides apdraudējuma risku samazināšanu.
- (13) Ņemot vērā SJO Rezolūciju A.949(23) un turpinot Komisijas, Eiropas Jūras drošības aģentūras (turpmāk "Aģentūra") un dalībvalstu kopīgo darbu, ir jānosaka pamatprasības, kurām vajadzētu būt ievērotām plānos tādu kuģu uzņemšanai, kam vajadzīga palīdzība, lai tādējādi nodrošinātu saskaņotu un efektīvu šā pasākuma īstenošanu un precizētu dalībvalstu saistību jomu.
- (14) SJO Rezolūcijai A.949(23) jābūt pamatā jebkādiem dalībvalstu sagatavotiem plāniem, lai efektīvi reaģētu uz apdraudējumiem, ko rada kuģi, kuriem vajadzīga palīdzība. Tomēr, izvērtējot risku saistībā ar šādiem apdraudējumiem, dalībvalstis, ievērojot to īpašos apstākļus, var ņemt vērā citus aspektus, piemēram, jūras ūdens izmantošanu dzeramā ūdens ražošanai, kā arī elektrības ražošanai.

- (15) Jūrnieki ir atzīti par īpašu darbinieku kategoriju, un, ņemot vērā jūrniecības nozares globālo raksturu un dažādās jurisdikcijas, ar kurām viņi var saskarties, viņiem nepieciešama īpaša aizsardzība, jo īpaši attiecībā uz kontaktiem ar valstu iestādēm. Uzlabotas jūrniecības drošības interesēs jūrniekiem būtu jāvar paļauties uz to, ka jūras negadījuma gadījumā pret tiem nodrošinās taisnīgu attieksmi. Vienmēr būtu jāaizsargā viņu cilvēktiesības un cilvēka cieņa un drošības izmeklēšanai jānotiek taisnīgi un ātri. Šajā sakarā dalībvalstīm, ņemot vērā to nacionālos tiesību aktus, papildus būtu jāņem vērā attiecīgie SJO vadlīniju noteikumi par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījumā.
- (16) Ja kādam kuģim vajadzīga palīdzība, var pieņemt lēmumu par šā kuģa novietošanu patvēruma vietā. Tas ir īpaši svarīgi, ja jūrā rodas briesmu situācija, kuras rezultātā varētu notikt kuģa bojāeja vai rasties apdraudējums videi vai kuģošanas drošībai. Šādā gadījumā jābūt iespējai vērsties pie iestādes katrā dalībvalstī – atkarībā no dalībvalsts struktūras –, kurai ir nepieciešamā pieredze un pilnvaras, lai pieņemtu neatkarīgus lēmumus, kas attiecas uz kuģa novietošanu patvēruma vietā. Ir arī būtiski, lai lēmums tiktu pieņemts pēc iepriekšējā situācijas novērtējuma, pamatojoties uz informāciju, kas iekļauta attiecīgajā plānā kuģu novietošanai patvēruma vietā, veikšanas. Vēlams, lai kompetentās iestādes savus pienākumus pildītu pastāvīgi.
- (17) Plānos tādu kuģu uzņemšanai, kuriem vajadzīga palīdzība, būtu precīzi jāapraksta lēmumu pieņemšanas secība attiecībā uz trauksmes izsludināšanu un attiecīgo situāciju risināšanu. Būtu precīzi jāapraksta atbilstīgās iestādes un to uzdevumi, kā arī iesaistīto pušu sazināšanās līdzekļi. Piemērojamām procedūrām būtu jānodrošina, ka atbilstīgu lēmumu var pieņemt ātri, pamatojoties uz speciālām kuģniecības zināšanām un attiecīgu informāciju, kas pieejama kompetentajai iestādei.
- (18) Ostām, kuras uzņem kuģi, jābūt iespējai saņemt drīzu kompensāciju par izmaksām un jebkuru nodarīto kaitējumu saistībā ar šo operāciju. Tāpēc ir svarīgi, lai tiktu piemērotas attiecīgās starptautiskās konvencijas. Dalībvalstīm būtu jācenšas izveidot tiesību normu sistēmu, saskaņā ar kuru tās ārkārtējos apstākļos un saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem varētu kompensēt ostai vai citai struktūrai izdevumus un ekonomiskos zaudējumus, kuri radušies no kuģa uzņemšanas patvēruma vietā. Turklāt Komisijai būtu jānovērtē dalībvalstīs pastāvošie mehānismi, lai ostai vai struktūrai kompensētu iespējamus ekonomiskos zaudējumus, un, ņemot vērā šo izvērtējumu, būtu jānāk klajā ar dažādu politisko rīcību priekšlikumiem un to izvērtējumu.
- (19) Izstrādājot minētos plānus, dalībvalstīm būtu jāapkopo informācija par krastā esošajām iespējamām patvēruma vietām, lai gadījumā, ja jūrā notiek negadījums vai starpgadījums, kompetentā iestāde varētu skaidri un ātri noteikt piemērotākās vietas tādu kuģu uzņemšanai, kuriem vajadzīga palīdzība. Šādā atbilstīgā informācijā būtu jāiekļauj ziņas par izvērtējamo vietu konkrētām iezīmēm un par iekārtām un ierīcēm, kas ir pieejamas, lai atvieglotu tādu kuģu uzņemšanu, kuriem vajadzīga palīdzība, vai novērstu negadījuma vai piesārņojuma sekas.
- (20) Ir svarīgi, lai tiktu atbilstīgi publicēts to kompetento iestāžu saraksts, kas ir pilnvarotas pieņemt lēmumus par kuģu uzņemšanu vai neuzņemšanu patvēruma vietā, un to kompetento iestāžu saraksts, kas atbild par trauksmes signālu saņemšanu un par reaģēšanu uz šiem signāliem. Tāpat var būt lietderīgi atbilstīgo informāciju darīt pieejamu arī pusēm, kas ir iesaistītas palīdzības sniegšanā jūrā, tostarp palīdzības un vilkšanas pakalpojumu sniedzējiem uzņēmumiem, un to kaimiņos esošo dalībvalstu iestādēm, kuras varētu skart jūrā notikušu negadījumu ietekme.
- (21) Finanšu apdrošināšanas neesamība neatbrīvo dalībvalsti no saistībām veikt iepriekšēju novērtējumu un lemt par kuģa uzņemšanu to patvēruma vietā. Lai gan kompetentā iestāde drīkst pārliecināties par to, vai kuģis ir apdrošināts un vai tam ir kādas citas efektīvas finanšu garantijas, kas ļaus pienācīgi kompensēt radušās izmaksas un nodarīto kaitējumu saistībā ar kuģa uzņemšanu patvēruma vietā, šādas informācijas pieprasīšana nedrīkst aizkavēt glābšanas operāciju.
- (22) Kuģu satiksmes uzraudzības un maršrutēšanas pasākumu īpašā funkcija ir ļaut dalībvalstīm iegūt patiesas ziņas par kuģiem, kas izmanto to jurisdikcijā esošos ūdeņus, un tādā veidā spēt efektīvāk rīkoties, lai vajadzības gadījumā novērstu iespējamus apdraudējumus. Dalīšanās ar informāciju palīdz uzlabot savāktu ziņu kvalitāti un atvieglo informācijas apstrādi.
- (23) Atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK dalībvalstis un Komisija ir daudz sasniegušas elektroniskās datu apmaiņas procedūru saskaņošanas jomā, jo īpaši attiecībā uz bīstamu vai piesārņojošu kravu pārvadājumiem. *SafeSeaNet*, kuras izstrāde sāka 2002. gadā, tagad būtu jāpadara par atsaucies sistēmu Kopienas mērogā. *SafeSeaNet* mērķim būtu jābūt nozares un dalībvalstu administratīvo nastu un izmaksu samazināšanai. *SafeSeaNet* mērķim būtu arī jābūt, ja nepieciešams, starptautisko ziņošanas un paziņošanas noteikumu vienveidīgas īstenošanas atvieglōšanai.

- (24) Jauno tehnoloģiju attīstība, jo īpaši tādu ar kosmosu saistītu izmantojumu attīstība kā uz radioboļām izvietotas kuģu uzraudzības sistēmas, attēlu veidošanas sistēmas vai Globālās navigācijas satelītu sistēma (GNSS), ļauj izvērst satiksmes uzraudzību tālāk atklātā jūrā un tādējādi nodrošināt plašāku pārklājuma zonu Eiropas ūdeņos, ietverot kuģu tāl darbības identifikācijas un uzraudzības sistēmas (LRIT). Lai garantētu minēto rīku pilnīgu integrāciju kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmā, kas izveidota ar Direktīvu 2002/59/EK, būs jānodrošina pilnīga sadarbība Kopienas mērogā.
- (25) Lai ietaupītu līdzekļus un bez vajadzības nebūtu jāaprīko arī tie kuģi, kuri veic pārvadājumus AIS monitoringa fiksēto staciju pārklājuma zonā, dalībvalstīm un Komisijai būtu jāsadarbības, lai noteiktu prasības attiecībā uz iekārtu, kas pārraida LRIT informāciju, uzstādīšanu un būtu jāiesniedz SJO jebkādi piemēroti pasākumi.
- (26) Kuģu pārraidīto AIS un LRIT datu publicēšanai nevajadzētu radīt draudus drošībai vai vides aizsardzībai
- (27) Lai garantētu optimālu un Kopienas mērogā saskaņotu tās informācijas izmantošanu, kas attiecībā uz kuģošanas drošību savāktā atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK, Komisijai būtu jāspēj vajadzības gadījumā nodrošināt šo datu apstrādi, izmantošanu un izplatīšanu dalībvalstu norīkotām iestādēm.
- (28) Šajā sakarā Equasis sistēmas izveide pierādīja to, cik svarīgi ir veicināt "drošas jūras" kultūru, jo sevišķi jūras transporta operatoru vidū. Komisijai būtu jāspēj veicināt jebkādas ar kuģošanas drošību saistītas informācijas izplatīšanu, jo īpaši izmantojot šo sistēmu.
- (29) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS) ⁽¹⁾, ir centralizēti to komiteju uzdevumi, kas izveidotas saskaņā ar attiecīgajiem Kopienas tiesību aktiem par kuģošanas drošību, kuģu radītā piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļu aizsardzību uz kuģiem. Esošā komiteja tādēļ būtu jāaizstāj ar COSS.
- (30) Būtu jāņem vērā arī grozījumi minētajos starptautiskajos instrumentos.
- (31) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽²⁾.
- (32) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt Direktīvu 2002/59/EK, lai piemērotu turpmākus grozījumus ar to saistītās starptautiskās konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus minētās direktīvas elementus, *inter alia*, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (33) Atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1406/2002 (2002. gada 27. jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu ⁽³⁾ Aģentūra sniedz vajadzīgo atbalstu Komisijai un dalībvalstīm, palīdzot tām īstenot Direktīvu 2002/59/EK.
- (34) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽⁴⁾ dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kur pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas.
- (35) Tādēļ atbilstīgi būtu jāgroza Direktīva 2002/59/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi

Direktīvu 2002/59/EK groza šādi.

1. Direktīvas 2. panta 2. punktu groza šādi:

a) ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

"Ja nav noteikts citādi, šī direktīva neattiecas uz:"

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽³⁾ OV L 208, 5.8.2002., 1 lpp.

⁽⁴⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

b) c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) bunkeru uz kuģiem, kuru tonnāža nepārsniedz 1 000 un kuģu tilpnes un iekārtas izmantošanai uz kuģiem.”

2. Direktīvas 3. pantu groza šādi:

a) panta a) punktu groza šādi:

i) ievadfrāzi aizstāj ar šādu ievadfrāzi:

“Attiecīgie starptautiskie dokumenti” ir šādi dokumenti to jaunākajā redakcijā;

ii) pievieno šādus ievilkumus:

— “SJO Rezolūcija A.917(22)” ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Rezolūcija 917(22) “Pamatnostādnes AIS lietošanai uz borta”, kas grozīta ar SJO Rezolūciju A.956(23),

— “SJO Rezolūcija A.949(23)” ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Rezolūcija 949(23) “Pamatnostādnes par patvēruma vietām kuģiem, kam vajadzīga palīdzība”,

— “SJO Rezolūcija A.950(23)” ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Rezolūcija 950(23) “Jūras palīdzības dienesti (MAS)”,

— “SJO Rezolūcija par taisnīgu attieksmi pret jūrasbraucējiem” nozīmē Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Juridiskās komitejas 2006. gada 27. aprīļa Rezolūciju LEG.3(91) par vadlīniju par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījumā pieņemšanu, ko apstiprinājusi SDO valde tās 296. sesijā 2006. gada 12.–16. jūnijā;”

b) panta k) punktu aizstāj ar šādu punktu:

“k) “kompetentās iestādes” ir iestādes un organizācijas, ko dalībvalstis norīkojušas, lai tās pildītu uzdevumus, kurus tām uzliek saskaņā ar šo direktīvu;”

c) pievieno šādus punktus:

“s) “SafeSeaNet” ir Kopienas jūras datu apmaiņas sistēma, ko Komisija izstrādājusi sadarbībā ar dalībvalstīm, lai nodrošinātu Kopienas tiesību aktu īstenošanu;

t) “regulāra satiksme” ir kuģu reisu kopums, kas nodrošina satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām ostām vai nu saskaņā ar publicētu grafiku, vai ar tik regulāriem un biežiem reisiem, kas veido pazīstamus, sistemātiskus reisu kopumus;

u) “zvejas kuģis” ir kuģis, kas aprīkots ūdeņu dzīvo resursu komerciālai izmantošanai;

v) “kuģis, kuram vajadzīga palīdzība”, neietekmējot SAR konvencijas noteikumus par cilvēku glābšanu, ir kuģis situācijā, kad pastāv kuģa bojāejas draudi vai tas rada apdraudējumu videi vai navigācijai;

w) “LRIT” ir sistēma kuģu identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos saskaņā ar V nodaļas 19-1. noteikumu SOLAS konvencijā.”

3. Iekļauj šādus pantus:

“6.a pants

Automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS) izmantošana uz zvejas kuģiem

Visiem zvejas kuģiem, kuru kopējais garums pārsniedz 15 metrus un kuri kuģo ar dalībvalstu karogu un ir reģistrēti Kopienā vai kuri peld dalībvalsts iekšējos ūdeņos vai teritoriālajā jūrā, vai kuri lomu izkrauj dalībvalsts ostā, atbilstīgi II pielikuma I daļas 3. punktā norādītajiem termiņiem jābūt aprīkoti ar AIS (A klase), kas atbilst SJO izstrādātajiem darbības standartiem.

Zvejas kuģi, kas aprīkoti ar AIS, to nepārtraukti tur ieslēgtu. Ārkārtējos apstākļos AIS drīkst izslēgt, ja kapteinis uzskata, ka tas vajadzīgs kuģa drošības vai drošuma interesēs.

6.b pants

Sistēmu izmantošana kuģu identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos (LRIT)

1. Kuģi, uz kuriem attiecas SOLAS konvencijas V nodaļas 19-1. noteikums un SJO pieņemtie darbības standarti un funkcionālās prasības, ieejot dalībvalsts ostā, ir aprīkoti ar LRIT iekārtām, kas atbilst minētajam noteikumam.

Dalībvalstis un Komisija sadarbojas, lai noteiktu prasības LRIT informāciju pārraidīšanai iekārtu uzstādīšanai tiem kuģiem, kuri veic pārvadājumus dalībvalstīs izvietoto AIS bāzes staciju pārklājuma zonā, un informē SJO par visiem atbilstošajiem pasākumiem.

2. Komisijas sadarbojas ar dalībvalstīm lai izveidotu LRIT Eiropas datu centru, kurā apkopos informāciju par kuģu identifikāciju un uzraudzību lielos attālumos.”

nosūtīt citas dalībvalsts valstu un vietējām kompetentajām iestādēm informāciju par kuģi un bīstamām vai piesārņojošām kravām uz tā.”

4. Direktīvas 12. pantu aizstāj ar šādu pantu:

6. 15. pantu aizstāj ar šādu:

“12. pants

Informēšanas prasības attiecībā uz bīstamu kravu pārvadāšanu

1. Kuģi neatkarīgi no to lieluma nedrīkst piedāvāt pārvadāt vai iekraut kuģī bīstamas vai piesārņojošas kravas dalībvalsts ostā, ja vien kapteinim vai operatoram, pirms prece ir iekrauta kuģī, nav iesniegta deklarācija ar šādu informāciju:

a) I pielikuma 2. punktā uzskaitītā informācija;

b) attiecībā uz MARPOL Konvencijas I pielikumā minētajām vielām – drošības rādītāju saraksts, kurā norādītas produktu fiziskās un ķīmiskās īpašības (attiecīgos gadījumos), tostarp attiecīgā gadījumā viskozitāte, ko izsaka cSt 50 °C, un blīvums 15 °C, kā arī citi rādītāji, kuri ir iekļauti drošības rādītāju sarakstā saskaņā ar SJO rezolūciju MSC.150(77);

c) nosūtītāja vai citas personas vai organizācijas neatliekamās palīdzības tālrunu numuri, pa kuriem sniedz informāciju par produktu fiziskajām un ķīmiskajām īpašībām un par pasākumiem, kas jāveic ārkārtas gadījumos.

2. Kuģiem, kuri ierodas no ostas ārpus Kopienas un kuri dodas uz dalībvalsts ostu vai noenkurojas dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos, un uz kuriem ir bīstamas vai piesārņojošas vielas, ir jābūt kravas nosūtītāja deklarācijai ar informāciju, kas prasīta šā panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktā.

3. Kravas nosūtītāja pienākums un atbildība ir iesniegt kapteinim vai operatoram šādu deklarāciju un nodrošināt, ka pārvadāšanai paredzētā krava patiešām ir tā krava, kas deklarēta, ievērojot šā panta 1. punktu.”

5. 14. panta otrās daļas c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) pēc pieprasījuma, izmantojot *Safe SeaNet*, un ja nepieciešams kuģošanas drošībai vai jūras satiksmes drošībai, vai vides aizsardzībai, dalībvalstīm bez kavēšanās jāvar

“15. pants

Izņēmumi

1. Dalībvalstis var atbrīvot no 4. un 13. pantā noteiktiem pienākumiem pārvadātājus, kas veic regulārus reusus starp ostām to teritorijā, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) sabiedrība, kas veic iepriekš minētos pārvadājumus, izveido un atjaunina attiecīgo kuģu sarakstu un iesniedz šo sarakstu atbilstošajai kompetentajai iestādei;

b) pēc kompetentās iestādes pieprasījuma nodod tās rīcībā attiecīgi I pielikuma 1. punktā vai 3. punktā norādīto informāciju par katru veikto pārvadājumu. Sabiedrībai ir jāizveido iekšēja sistēma, kas 24 stundas dienā nodrošina šīs informācijas elektronisku pārraidi kompetentajai iestādei tūlīt pēc pieprasījuma saņemšanas, kā tas noteikts attiecīgi 4. panta 1. punktā vai 13. panta 4. punktā;

c) atbilstīgi attiecīgi 4. pantam vai 13. pantam galamērķa ostai ziņo par visām novirzēm no paredzētā ienākšanas laika galamērķa ostā vai kompetentajā iestādē, ja šīs novirzes ir trīs stundas vai vairāk;

d) izņēmumus piešķir tikai dažiem kuģiem, kas veic noteiktus reusus.

Pirmās daļas mērķiem reiss ir uzskatāms par regulāru, ja to paredz nodrošināt vismaz vienu mēnesi.

Atbrīvojumu no 4. pantā un 13. pantā minētajiem pienākumiem attiecina tikai uz pārvadājumiem, kuru paredzamais ilgums nepārsniedz divpadsmit stundas.

2. Ja regulāru starptautisku reisu nodrošina starp divām vai vairākām valstīm, no kurām vismaz viena ir dalībvalsts, ikviena ieinteresētā dalībvalsts var pieprasīt pārējām dalībvalstīm piešķirt atbrīvojumu šim reisam. Visas ieinteresētās dalībvalstis, tostarp piekrastes valstis, savstarpēji sadarbojas, piešķirot attiecīgajam reisam atbrīvojumu saskaņā ar 1. punktā minētajiem nosacījumiem.

3. Dalībvalstis periodiski pārlicinās, ka tiek ievēroti 1. un 2. punktā paredzētie nosacījumi. Ja vismaz viens no nosacījumiem vairs netiek ievērots, dalībvalstis nekavējoties atsauc attiecīgajam uzņēmumam piešķirto atbrīvojumu.

4. Dalībvalstis nosūta Komisijai to sabiedrību un kuģu sarakstu, kam nepiemēro šo pantu, un paziņo par katru saraksta atjauninājumu.”

7. Direktīvas 16. panta 1. punktam pievieno šādus apakšpunktus:

“d) kuģi, kuri nav paziņojuši vai kuriem nav apdrošināšanas sertifikāta vai finanšu garantiju atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem vai starptautiskiem noteikumiem;

e) kuģi, par kuriem loči vai ostas iestādes ir ziņojušas, ka tiem ir būtiski trūkumi, kas varētu apdraudēt kuģu drošu navigāciju vai radīt apdraudējumu videi.”

8. Iekļauj šādu pantu:

“18.a pants

Pasākumi apdraudējuma gadījumā ledus apstākļu dēļ

1. Ja kompetentās iestādes uzskata, ka ledus apstākļu dēļ ir nopietni apdraudēta cilvēku dzīvība jūrā vai šo valstu kuģošanas rajonu vai piekrastes zonu aizsardzība, vai arī citu valstu kuģošanas rajonu vai piekrastes zonu aizsardzība:

a) tās informē to kuģu kapteiņus, kas atrodas šo iestāžu kompetencē esošajās zonās vai kas gatavojas iebraukt to ostās vai izbraukt no tām, par ledus apstākļiem, ieteicamajiem maršrutiem un ledlaužu pakalpojumiem to kompetencē esošajās zonās;

b) neskarot pienākumu palīdzēt kuģiem, kam vajadzīga palīdzība, un citas saistības atbilstīgi attiecīgiem starptautiskiem noteikumiem, tās var prasīt, lai kuģi, kuri atrodas attiecīgajā zonā un gatavojas iebraukt ostā vai terminālī vai izbraukt no tā, vai atstāt enkurvietu, atbilstu izturības un jaudas prasībām, kas ir samērīgas ar ledus apstākļiem attiecīgajā zonā.

2. Pasākumus, kas veikti, ievērojot 1. punktu, ledus apstākļus raksturojošo datu ziņā pamato ar ledus un laika apstākļu prognozēm, ko sniedzis dalībvalsts atzīts kvalificēts meteoroloģiskās informācijas dienests.”

9. Direktīvas 19. pantu groza šādi:

a) 2. punktam pievieno šādu daļu:

“Šajā nolūkā viņi pēc attiecīgās valsts kompetento iestāžu pieprasījuma nosūta tām 12. pantā minēto informāciju.”;

b) pievieno šādu punktu:

“4. Atbilstoši valsts tiesību aktiem, dalībvalstīm savos teritoriālajos ūdeņos ir jāievēro SJO vadlīniju par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem negadījumā uz jūras attiecīgie noteikumi.”

10. Direktīvas 20. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“20. pants

Kompetentā iestāde tādu kuģu uzņemšanai, kam vajadzīga palīdzība

1. Dalībvalstis izraugās vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kurām ir nepieciešamās kompetences un pilnvaras, lai operācijas laikā pieņemtu patstāvīgus lēmumus attiecībā uz kuģu, kuriem nepieciešama palīdzība, uzņemšanu patvēruma vietā.

2. 1. punktā minētā iestāde vai iestādes, ja nepieciešams, un jo īpaši kuģošanas drošības un vides aizsardzības apdraudējuma gadījumā, var pieņemt jebkurus no IV pielikumā minētajiem pasākumiem, kuru uzskaitījums nav izsmēļošs.

3. 1. punktā minētā iestāde vai iestādes rīko regulāras sanāksmes, lai dalītos ar pieredzi un uzlabotu saskaņā ar šo pantu pieņemtos pasākumus. Tās var satikties jebkurā laikā, ņemot vērā īpašus apstākļus.”

11. Iekļauj šādus pantus:

“20.a pants

Plāni tādu kuģu uzņemšanai, kam vajadzīga palīdzība

1. Dalībvalstis izstrādā plānus patvēruma sniegšanai kuģiem, kuriem nepieciešama palīdzība un kas atrodas to jurisdikcijā, tostarp attiecīgajā gadījumā kuģiem, kas rada draudus cilvēku dzīvībai un videi. 20. panta 1. punktā minētā iestāde vai iestādes piedalās šādu plānu izstrādē un īstenošanā.

2. Šā panta 1. punktā minētos plānus sagatavo pēc apspriešanās ar iesaistītajām pusēm, pamatojoties uz SJO Rezolūcijām A.949(23) un A.950(23), un tajos ietver vismaz šādu informāciju:

- a) iestāde vai iestādes, kas atbild par trauksmes signālu saņemšanu un par reaģēšanu uz tiem;
- b) informācija par kompetento iestādi, kas atbild par stāvokļa novērtēšanu un lēmuma pieņemšanu par tāda kuģa, kam vajadzīga palīdzība, uzņemšanu izvēlētajā patvēruma vietā vai noraidīšanu;
- c) tādu informāciju par dalībvalstu piekrastes līniju un visiem elementiem, kas palīdz ātri veikt iepriekšēju novērtēšanu un pieņemt lēmumu par kuģa patvēruma vietu, tostarp vides, ekonomisko un sociālo faktoru un dabas apstākļu aprakstu;
- d) novērtējuma procedūras attiecībā uz tāda kuģa, kam vajadzīga palīdzība, uzņemšanu patvēruma vietā vai noraidīšanu;
- e) līdzekļi un iekārtas, kas ir piemērotas palīdzības sniegšanai, glābšanas darbiem un piesārņojuma novēršanai;
- f) starptautiskas koordinācijas un lēmumu pieņemšanas procedūras;
- g) finanšu garantiju un atbildības procedūras attiecībā uz kuģiem, kas uzņemti patvēruma vietā.

3. Dalībvalstis publicē 20. panta 1. punktā minēto kompetento iestāžu nosaukumus un adreses, kā arī to

kompetento iestāžu nosaukumus, kas norīkotas trauksmes signālu saņemšanai un reaģēšanai uz tiem.

Dalībvalstīs pēc lūguma sniedz attiecīgo informāciju par plāniem kaimiņos esošām dalībvalstīm.

Īstenojot kuģu uzņemšanas plānos paredzētās procedūras, kas paredzētas kuģiem, kam vajadzīga palīdzība, dalībvalstis nodrošina, ka visu atbilstīgo informāciju dara pieejamu šajās darbībās iesaistītajām pusēm.

Ja dalībvalstis to lūdz, uz personām, kas saņem informāciju atbilstīgi šā punkta otrajai un trešajai daļai, attiecina konfidencialitātes saistības.

4. Dalībvalstis līdz 2010. gada 30. novembrim paziņo Komisijai par pasākumiem, kas veikti saistībā ar šā panta piemērošanu.

20.b pants

Lēmums par uzņemšanu patvēruma vietā

20. panta 1. punktā minētā iestāde vai iestādes pirms iepriekšēja situācijas novērtējuma veikšanas saskaņā ar 20.a pantā minēto plānu, lemj par kuģa uzņemšanu patvēruma vietā. Iestāde vai iestādes nodrošina, ka kuģiem atļauts ienākt patvēruma vietā, ja tās uzskata, ka šāda patvēruma piešķiršana ir labākā iespējamā darbība, lai nodrošinātu cilvēku dzīvību un vides aizsardzību.

20.c pants

Finansiāls nodrošinājums un kompensācija

1. Apdrošināšanas vai finanšu garantijas neesamība Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu jūrniecības prasību gadījumā (*) 6. panta nozīmē neatbrīvo dalībvalstis no pienākuma veikt situācijas iepriekšēju novērtējumu un pieņemt lēmumu, kā minēts 20.b pantā, un tas nav pietiekams iemesls, lai dalībvalsts atteiktu uzņemt kuģi patvēruma vietā.

2. Neņemot vērā 1. punktu, dalībvalsts pirms kuģa uzņemšanas patvēruma vietā var pieprasīt kuģa operatoram, aģentam vai kapteinim uzrādīt apdrošināšanas polisi Direktīvas 2009/20/EK 6. panta nozīmē, ar ko sedz šāda kuģa operatora, aģenta vai kapteiņa atbildību par kuģa izraisīto kaitējumu. Apliecinājuma pieprasīšana nedrīkst aizkavēt briesmu situācijā nonākuša kuģa uzņemšanu patvēruma vietā.

20.d pants

Komisijas novērtējums

Komisijai būtu jānovērtē dalībvalstīs pastāvošie mehānismi, lai ostai vai struktūrai kompensētu iespējamus ekonomiskos zaudējumus, kas radušies 20. panta 1. punktā minētā lēmuma rezultātā. Ņemot vērā šo izvērtējumu, tai būtu jānāk klajā ar dažādu politisko rīcību priekšlikumiem un to izvērtējumu. Komisija līdz 2011. gada 31. decembrim ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šā izvērtējuma rezultātiem.

(*) OV L 131, 28.5.2009., 128. lpp.”

12. Iekļauj šādu pantu:

“22.a pants

SafeSeaNet

1. Lai nodrošinātu šajā direktīvā minētās informācijas apstrādi, dalībvalstis izveido valsts vai vietēja mēroga sistēmas jūras datu pārvaldībai.

2. Sistēmas, kas izveidotas, piemērojot šā panta 1. punktu, ir tādas, lai savāktu informāciju varētu izmantot darbā, un jo īpaši atbilst 14. pantā paredzētajiem nosacījumiem.

3. Lai garantētu šajā direktīvā minētās informācijas efektīvu apmaiņu, dalībvalstis nodrošina to, ka valsts vai vietēja mēroga sistēmas, kas izveidotas, lai vāktu, apstrādātu un saglabātu minēto informāciju, ir savietojamas *SafeSeaNet*. Komisija nodrošina, ka *SafeSeaNet* darbojas 24 stundas diennaktī. *SafeSeaNet* apraksts un pamatprincipi noteikti III pielikumā.

4. Neskarot 3. punktu, sadarbojoties iekšējo Kopienas nolīgumu ietvaros vai arī saskaņā ar Kopienas pārrobežu starpreģionāliem vai starptautiskiem projektiem, dalībvalstis nodrošina, ka to izstrādātās informācijas sistēmas vai tīkli atbilst šīs direktīvas prasībām un ir savietojami un saslēgti ar Eiropas jūrniecības informācijas un vadības sistēmu *SafeSeaNet*.”

13. Direktīvas 23. pantu groza šādi:

a) panta c) punktu aizstāj ar šādu punktu:

“c) paplašinātu Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas aptveramību un/vai veiktu tās atjaunināšanu nolūkā uzlabot kuģu identifikāciju un uzraudzību, ņemot vērā informācijas un sakaru tehnoloģiju attīstību. Šajā nolūkā dalībvalstis un Komisija sadarbojas, lai vajadzības gadījumā ieviestu obligātas ziņošanas sistēmas, obligātus kuģu satiksmes dienestus un atbilstīgas kuģu kustības sistēmas ar mērķi iesniegt tās apstiprināšanai SJO. Turklāt attiecīgajās reģionālajās vai starptautiskajās struktūrās tās sadarbojas, lai izveidotu tāl darbības identifikācijas un uzraudzības sistēmas;”;

b) pievieno šādu punktu:

“e) nodrošinātu to valsts sistēmu savstarpēju savietojamību un izmantojamību, kuras izmanto I pielikumā minētās informācijas pārvaldībai, un pilnveidotu un atjauninātu *SafeSeaNet*.”

14. Iekļauj šādu pantu:

“23.a pants

Kuģošanas drošības informācijas apstrāde un pārvaldība

1. Vajadzības gadījumā Komisija nodrošina tās informācijas, kas savākta atbilstīgi šai direktīvai, apstrādi, izmantošanu un izplatīšanu dalībvalstu izraudzītām iestādēm.

2. Vajadzības gadījumā Komisija iesaistās to sistēmu izstrādē un darbības nodrošināšanā, ko izmanto kuģošanas drošības datu vākšanai un izplatīšanai, jo īpaši ar sistēmas *Equasis* vai citas līdzvērtīgas publiskas sistēmas palīdzību.”

15. Direktīvas 24. pantu aizstāj ar šādu:

“24. pants

Informācijas konfidencialitāte

1. Dalībvalstis saskaņā ar Kopienas vai valsts tiesību aktiem pieņem nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu saskaņā ar šo direktīvu tām nosūtītās informācijas konfidencialitāti, un šo informāciju lieto tikai saskaņā ar šo direktīvu.

2. Komisija veic tīkla un informācijas iespējamo drošības problēmu analīzi un ierosina piemērotus III pielikuma grozījumus, lai uzlabotu tīkla drošību.”

16. Direktīvas 27. un 28. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“27. pants

Grozījumi

1. Norādes uz Kopienas un SJO instrumentiem, 3. pantā minētās definīcijas un pielikumus var grozīt, lai panāktu to atbilstību Kopienas vai starptautisko tiesību aktiem, kas pieņemti, grozīti vai stājušies spēkā, ciktāl šādi grozījumi nepaplašina šīs direktīvas darbības jomu.

Šie pasākumi, kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, jāpieņem saskaņā ar 28. panta 2. punktā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

2. I, III un IV pielikumu var grozīt atbilstoši saistībā ar šo direktīvu iegūtajai pieredzei, ciktāl šādi grozījumi nepaplašina šīs direktīvas darbības jomu.

Šie pasākumi, kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, jāpieņem saskaņā ar 28. panta 2. punktā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

28. pants

Komitejas procedūra

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

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

(*) OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.”

17. I pielikuma 4. punkta X ievilkumu aizvieto ar šādu:

“— X. Dažādi:

— bunkura degvielas aptuvenais daudzums un tās rādītāji par kuģiem, kuru tonnāža ir lielāka par 1 000,

— navigācijas statuss.”

18. II pielikuma I daļai pievieno šādu punktu:

“3. Zvejas kuģi

Zvejas kuģiem, kuru kopējais garums pārsniedz 15 metrus, piemēro prasību par aprīkojumu, kā paredzēts 6.a pantā, saskaņā ar turpmāk minēto grafiku:

— zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir vismaz 24 metri, bet nepārsniedz 45 metrus: ne vēlāk kā 2012. gada 31. maijā,

— zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir vismaz 18 metri, bet nepārsniedz 24 metrus: ne vēlāk kā 2013. gada 31. maijā,

— zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir vismaz 15 metri, bet nepārsniedz 18 metrus: ne vēlāk kā 2014. gada 31. maijā.

Jauniem zvejas kuģiem, kuru kopējais garums pārsniedz 15 metrus, piemēro 6.a pantā paredzēto prasību par aprīkojumu no 2010. gada 30. novembra.”

19. III pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas pielikumā esošo tekstu.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2010. gada 30. novembrim izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmu Komisijai minēto noteikumu tekstu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

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

3. pants

Stāšanās spēkā

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

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
Priekšsēdētājs
P. NEČAS

—

PIELIKUMS

"III PIELIKUMS

ELEKTRONISKIE ZIŅOJUMI UN SAFESEANET

1. **Vispārējā koncepcija un uzbūve**

Kopienas kuģošanas informācijas un apmaiņas sistēma *SafeSeaNet* ļauj apkopot, uzglabāt, saņemt un apmainīties vai informāciju par kuģošanas drošību, ostu un jūras satiksmes drošību, jūras vidi un jūras satiksmes un jūras transporta efektivitāti.

SafeSeaNet ir specializēts tīkls, kas izveidots, lai veicinātu elektroniska formāta datu apmaiņu starp dalībvalstu vai organizāciju jūrniecības iestādēm. To veido katrā dalībvalstī izvietotās *SafeSeaNet* sistēmas un *SafeSeaNet* centrālā datubāze, kas darbojas kā mezgla punkts.

SafeSeaNet tīkls apvieno visas valstu *SafeSeaNet* sistēmas, un tajā ietilpst arī centrālā datubāze.

2. **SafeSeaNet vadība, darbība, attīstība un uzturēšana**2.1. *Pienākumi*2.1.1. Valstu *SafeSeaNet* sistēmas

Dalībvalstis izveido un uztur valsts *SafeSeaNet* sistēmu, kas lietotājiem ļauj apmainīties ar jūrniecības informāciju, un par šīs sistēmas darbību atbild valsts kompetentā iestāde.

Valsts kompetentā iestāde ir atbildīga par valsts sistēmas vadību, tostarp datu lietotāju un datu sniedzēju darbības saskaņošanu valsts līmenī, kā arī nodrošina UN LOCODES nozīmēšanu un nepieciešamās informācijas tehnoloģijas valsts infrastruktūras izstrādi un uzturēšanu, kā noteikts 2.3. punktā minētajā saskarnes un funkcionalitātes kontrolldokumentā.

Valsts *SafeSeaNet* sistēma ļauj savienot visus lietotājus, ko autorizējusi valsts kompetentā iestāde, un ir pieejama identificētajiem kuģniecības nozares dalībniekiem (kuģu īpašniekiem, aģentiem, kapteiņiem, kravu nosūtītājiem un citiem), ja viņi saņēmuši attiecīgu valsts kompetentās iestādes atļauju, jo īpaši lai atvieglotu elektronisku ziņojumu iesniegšanu saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.

2.1.2. *SafeSeaNet* centrālā sistēma

Komisija ir atbildīga par *SafeSeaNet* centrālās sistēmas vadību un attīstību politiskajā līmenī, kā arī – sadarbojoties ar dalībvalstīm – par *SafeSeaNet* sistēmas pārraudzību, savukārt Aģentūra saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾, sadarbojoties ar dalībvalstīm un Komisiju, ir atbildīga par tehnisko īstenošanu.

SafeSeaNet centrālā sistēma kā kontaktpunkts savieno visas valstu *SafeSeaNet* sistēmas un izveido nepieciešamo informācijas un komunikāciju tehnoloģiju infrastruktūru un procedūras, kā noteikts 2.3. punktā minētajā saskarnes un funkcionalitātes kontrolldokumentā.

2.2. *Vadības principi*

Komisija izveido augsta līmeņa vadības grupu, kura pieņem savu reglamentu un kurā iekļauj dalībvalstu un Komisijas pārstāvjus, un kuras uzdevumi ir:

- sagatavot priekšlikumus *SafeSeaNet* efektivitātes un drošības uzlabošanai,
- sagatavot attiecīgas vadlīnijas *SafeSeaNet* attīstībai,
- palīdzēt Komisijai sistēmas darbības pārraudzībā,
- apstiprināt 2.3. punktā minēto saskarnes un funkcionalitātes kontrolldokumentu un tā turpmākos grozījumus.

⁽¹⁾ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

2.3. *Saskarnes un funkcionalitātes kontroldokuments un SafeSeaNet tehniskā dokumentācija*

Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm izstrādā un uztur Saskarnes un funkcionalitātes kontroldokumentu (*IFCD*).

IFCD detalizēti nosaka *SafeSeaNet* darbības prasības un valstu un centrālo elementu piemērojamās procedūras, lai panāktu saskaņotību ar Kopienas tiesību aktiem.

IFCD ir noteiktas prasības attiecībā uz:

- lietotāju piekļuves tiesībām, vadlīnijām datu kvalitātes pārvaldības jomā,
- drošības noteikumiem datu pārraidei un apmaiņai un
- informācijas arhivēšanu nacionālajā un centrālajā līmenī.

IFCD noteikta kārtība informācijas uzglabāšanai un pieejamībai par tiem bīstamo vai piesārņojošo kravu regulāriem pārvadājumiem, attiecībā uz kuriem 15. pantā noteikts izņēmums.

Eiropas Jūras drošības aģentūra sadarbībā ar dalībvalstīm izstrādā un uztur *SafeSeaNet* tehnisko dokumentāciju, piemēram, datu apmaiņas formāta standartus, lietotāju rokasgrāmatas un tīkla drošības specifikācijas.

3. **Datu apmaiņa ar SafeSeaNet starpniecību**

Sistēmā izmanto rūpnieciskos standartus, un to var savietot ar valsts un privātām sistēmām, kuras izmanto, lai sagatavotu, sniegtu vai saņemtu informāciju *SafeSeaNet* tīklā.

Komisija un dalībvalstis sadarbojas, lai novērtētu veiktspēju un funkciju attīstību tā, lai, ciktāl iespējams, datu sniedzējiem, tostarp kapteiņiem, aģentiem, operatoriem, kravas nosūtītājiem un attiecīgajām iestādēm informāciju vajadzētu sniegt tikai vienu reizi. Dalībvalstis nodrošina, ka iesniegtās ziņas ir pieejamas visās attiecīgajās informēšanas, apziņošanas un kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmās.

SafeSeaNet sistēmā izplata elektroniskos ziņojumus, ar kuriem apmainās saskaņā ar šīs direktīvas un attiecīgo Kopienas tiesību aktu prasībām. Tāpēc dalībvalstis izstrādā un uztur nepieciešamās saskarnes elektronisku datu izplatīšanai *SafeSeaNet* sistēmā.

Ja starptautiski pieņemti noteikumi ļauj maršrutēt informāciju par trešo valstu kuģiem no sistēmas identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos (*LRIT*), tad izmanto *SafeSeaNet*, lai dalībvalstīm izplatītu saskaņā ar šīs direktīvas 6.b pantu saņemto *LRIT* informāciju.

4. **Drošība un piekļuves tiesības**

SafeSeaNet centrālā sistēma un valstu sistēmas atbilst gan šīs direktīvas prasībām attiecībā uz informācijas konfidencialitāti, gan arī *IFCD* noteiktajiem drošības principiem un specifikācijām, jo īpaši attiecībā uz piekļuves tiesībām.

Dalībvalstis identificē visus lietotājus un katram no tiem nosaka piekļuves tiesību līmeni un apjomu atbilstoši *IFCD* prasībām.”

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/18/EK

(2009. gada 23. aprīlis),

ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

jumu recidīvus, kuru rezultātā iet bojā cilvēki un kuģi un tiek piesārņota jūras vide.

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

(3) Eiropas Parlaments 2004. gada 21. aprīļa Rezolūcijā par drošības uzlabošanu uz jūras ⁽⁴⁾ mudina Komisiju iesniegt priekšlikumu direktīvai par kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanu.

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

(4) Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencijas (turpmāk "UNCLOS") 2. pantā ir noteiktas krasta valstu tiesības izmeklēt cēloni jebkādam negadījumam uz jūras, kas noticis šīs valsts teritoriālajos ūdeņos un varētu radīt draudus dzīvībai vai videi, prasīt krasta valsts meklēšanas un glābšanas dienestu iesaistīšanos vai citādi ietekmēt krasta valsti.

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

(5) UNCLOS 94. pantā noteikts, ka karoga valstīm jāierosina izmeklēšana, kas sakarā ar konkrētiem atklātā jūrā notikušiem negadījumiem vai starpgadījumiem jāveic vai nu piemēroti kvalificētai personai vai personām, vai šai personai vai personām klātesot.

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

(6) 1974. gada 1. novembra Starptautiskās konvencijas par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (turpmāk "SOLAS 74") noteikumā I/21, 1966. gada 5. aprīļa Starptautiskajā konvencijā par kravas ūdenslīniju un 1973. gada 2. novembra Starptautiskajā konvencijā par piesārņošanas novēršanu no kuģiem ir noteikts karoga valsts pienākums veikt negadījumu izmeklēšanu un iesniegt Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai (SJO) attiecīgos secinājumus.

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru, ņemot vērā Samierināšanas komitejas 2009. gada 3. februārī apstiprināto kopīgo dokumentu ⁽³⁾,

(7) SJO obligāto instrumentu īstenošanas kodeksā, kas pievienots SJO Asamblejas 2007. gada 29. novembra Rezolūcijai A.996(25), atgādināts par karoga valsts pienākumu nodrošināt, ka drošības izmeklēšanu uz jūras veic piemēroti kvalificēti izmeklētāji, kas ir kompetenti ar jūras negadījumiem un starpgadījumiem saistītās lietās. Minētajā kodeksā turklāt prasīts karoga valstīm būt gatavām šajā nolūkā nodrošināt kvalificētus izmeklētājus neatkarīgi no negadījuma vai starpgadījuma vietas.

tā kā:

(1) Eiropas jūras transportā būtu jāuztur augsts vispārējais drošības līmenis un būtu jādara viss, lai samazinātu jūras negadījumu un starpgadījumu skaitu.

(2) Ātri paveikta jūras negadījumu tehniskā izmeklēšana uzlabo drošību uz jūras, palīdzot novērst tādu negadī-

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Atzinums (OV C 74 E, 30.3.2008., 546. lpp.), Padomes 2008. gada 6. jūnija Kopējā nostāja (OV C 184 E, 22.7.2008., 23. lpp.), Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Padomes 2009. gada 26. februāra Lēmums un Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta Normatīvā rezolūcija (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ OV C 104 E, 30.4.2004., 730. lpp.

- (8) Būtu jāņem vērā SJO Asamblejas 1997. gada 27. novembra Rezolūcijai A.849(20) pievienotais Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss (turpmāk "SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss"), kurā noteikts, ka drošības izmeklēšanā attiecībā jūras negadījumiem un starpgadījumiem jāsteno kopēja pieeja un ka valstīm jāsadarbojas, nosakot faktorus, kas ir par iemeslu jūras negadījumiem un starpgadījumiem. Turklāt būtu jāņem vērā SJO Asamblejas 1997. gada 27. novembra Rezolūcija A.861(20) un SJO Kuģošanas drošības komitejas 2004. gada 17. maija Rezolūcija MSC.163(78), kurās definētas "reisa datu reģistrācijas iekārtas".
- (9) Jūrnieki ir atzīti par īpašu darbinieku kategoriju, un, ņemot vērā jūrniecības nozares globālo raksturu un dažādās jurisdikcijas, ar kurām viņi var saskarties, viņiem nepieciešama īpaša aizsardzība, jo īpaši attiecībā uz kontaktiem ar valstu iestādēm. Saistībā ar paaugstinātu jūras drošību, jūrniekiem būtu jāspēj paļauties uz taisnīgu attieksmi jūras negadījumā. Viņu cilvēktiesības un cieņa būtu jāaizsargā visu laiku, un visas drošības izmeklēšanas būtu jāveic taisnīgi un ātri. Šajā sakarā dalībvalstīm, ņemot vērā savus tiesību aktus, papildus būtu jāņem vērā attiecīgie noteikumi SJO Pamatnostādnēs par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma situācijā.
- (10) Lai izvairītos no diskriminējošu vai represīvu pasākumu uzsākšanas pret lieciniekiem saistībā ar viņu dalību drošības izmeklēšanā, dalībvalstīm saskaņā ar savām tiesību sistēmām pēc negadījumiem būtu jāaizsargā liecinieku sniegtās liecības un jānovērš to izmantošana nolūkiem, kas nav drošības izmeklēšana.
- (11) Padomes Direktīvā 1999/35/EK (1999. gada 29. aprīlis) par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai⁽¹⁾ dalībvalstīm prasīts atbilstīgi savām attiecīgajām tiesību sistēmām definēt tiesisko statusu, kas tām vai jebkurai citai pamatoti ieinteresētai dalībvalstij ļauj piedalīties, sekmēt vai – gadījumā, kas paredzēts SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksā, – veikt jebkura tāda negadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanu, kurš saistīts ar ro-ro prāmi vai ātrgaitas pasažieru kuģi.
- (12) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu⁽²⁾, dalīb-
- valstīm prasīts ievērot SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa noteikumus un nodrošināt, lai negadījumu izmeklēšanas secinājumus publicētu iespējami drīz pēc pabeigtās izmeklēšanas.
- (13) Tādu negadījumu un starpgadījumu drošības izmeklēšanas, kuros iesaistīti jūras kuģi vai citi ostās vai citās ierobežotās kuģošanas jūras zonās esoši kuģi, ir ārkārtīgi svarīgi veikt objektīvi, lai efektīvi noteiktu šādu negadījumu vai starpgadījumu apstākļus un cēloņus. Tādēļ šādas izmeklēšanas būtu jāveic neatkarīgiem izmeklētājiem, ko kontrolē neatkarīga struktūra vai vienība, kam piešķirtas vajadzīgās pilnvaras, lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta.
- (14) Dalībvalstīm saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem attiecībā uz to iestāžu pilnvarām, kas atbildīgas par tiesu izmeklēšanu, un sadarbībā ar šīm iestādēm attiecīgos gadījumos būtu jānodrošina, ka par tehnisko izmeklēšanu atbildīgās personas var veikt savus uzdevumus iespējami labākajos apstākļos.
- (15) Šī direktīva nedrīkstētu skart Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti⁽³⁾.
- (16) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai to tiesību sistēmas tām un jebkurai citai pamatoti ieinteresētai dalībvalstij ļautu piedalīties izmeklēšanā vai sekmēt vai veikt šādu izmeklēšanu, pamatojoties uz SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa noteikumiem.
- (17) Principā uz katru jūras negadījumu vai starpgadījumu būtu jāattiecas tikai vienai izmeklēšanai, ko veic dalībvalsts vai vadītāja dalībvalsts, piedaloties citām būtiski ieinteresētām valstīm. Pienācīgi pamatotos izņēmuma gadījumos, kad sakarā ar attiecīgā kuģa karogu, negadījuma vietu vai cietušo valstspiederību ir iesaistītas divas vai vairākas dalībvalstis, varētu veikt paralēlas izmeklēšanas.
- (18) Savstarpēji vienojoties, dalībvalsts var deleģēt jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšanu (turpmāk "drošības izmeklēšana") vai ar šādu izmeklēšanu saistītu īpašu uzdevumu vadību citai dalībvalstij.

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

(2) OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

(3) OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

- (19) Dalībvalstīm vajadzētu darīt visu iespējamo, lai netiktu prasīta samaksa par vajadzīgās palīdzības sniegšanu izmeklēšanā, kurā iesaistītas divas vai vairākas dalībvalstis. Ja palīdzību lūdz dalībvalsts, kas nav iesaistīta drošības izmeklēšanā, dalībvalstis vienojas par radušos izmaksu atlīdzību.
- (20) Saskaņā ar SOLAS 74 noteikumu V/20 pasažieru kuģiem un kuģiem, kas nav pasažieru kuģi, ar bruto tilpību 3 000 tonnu un vairāk, kuri uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk, jābūt aprīkoti ar reisa datu reģistrācijas iekārtām, lai palīdzētu veikt negadījumu izmeklēšanu. Tā kā minētajām iekārtām ir būtiska nozīme, izstrādājot kuģu satiksmes negadījumu novēršanas politiku, būtu jāprasa, lai šādas iekārtas vienmēr būtu uz kuģiem, kas veic valsts mēroga vai starptautiskus reisus un piestāj Kopienas ostās.
- (21) Datus, ko reģistrē reisa datu reģistrācijas iekārta un citas elektroniskas iekārtas, var izmantot gan pēc negadījuma vai starpgadījuma, lai izmeklētu tā cēloņus, gan preventīvi, lai uzkrātu pieredzi par apstākļiem, kas varētu kļūt par šādu notikumu cēloni. Dalībvalstīm būtu jānodrošina tas, ka šādus datus, ja tie ir pieejami, pienācīgi izmanto abiem minētajiem mērķiem.
- (22) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ ir noteikts, ka Eiropas Kuģošanas drošības aģentūrai (turpmāk "Aģentūra") jāsadarbojas ar dalībvalstīm, lai izstrādātu tehniskus risinājumus un sniegtu tehnisku palīdzību jautājumos, kas saistīti ar Kopienas tiesību aktu īstenošanu. Negadījumu izmeklēšanā Aģentūras konkrētais uzdevums ir veicināt sadarbību starp dalībvalstīm un Komisiju vienotas metodoloģijas izstrādē kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanai saskaņā ar starptautiski atzītiem principiem, ievērojot dalībvalstu tiesību sistēmu atšķirības.
- (23) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1406/2002 Aģentūrai ir jāveicina sadarbība, sniedzot atbalstu dalībvalstīm izmeklēšanas darbību veikšanā, kā arī izmeklēšanas ziņojumu analīzes veikšanā.
- (24) Izstrādājot kopēju metodoloģiju jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanai vai grozot to, būtu jāņem vērā visi negadījumu izmeklēšanas secinājumi.
- (25) Dalībvalstīm un Kopienai būtu pienācīgi jāievēro drošības ieteikumi, kas izstrādāti pēc drošības izmeklēšanas.
- (26) Tā kā tehniskās drošības izmeklēšanas mērķis ir novērst jūras negadījumus un starpgadījumus, secinājumos un drošības ieteikumos nekādā gadījumā nebūtu jānosaka atbildība vai vainas pakāpe.
- (27) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi – proti, uzlabot kuģošanas drošību Kopienā un tādējādi mazināt turpmāku jūras negadījumu risku – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka veicamo pasākumu apjoma vai iedarbības dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (28) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību (?).
- (29) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt šo direktīvu, lai piemērotu turpmākus grozījumus ar to saistītās starptautiskās konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās, kā arī lai pieņemtu vai grozītu jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kopējo metodoloģiju. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (30) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽²⁾ dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kur pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

1. Šīs direktīvas mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un novērst kuģu izraisītu piesārņojumu, tādējādi samazinot turpmāku jūras negadījumu risku:

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽³⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

⁽¹⁾ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

a) veicinot to, ka veic jūras negadījumu un starpgadījumu ātru drošības izmeklēšanu un pienācīgu analīzi, lai noteiktu to cēloņus; un

b) laikus iesniedzot precīzus drošības izmeklēšanas ziņojumus un piedāvājot korektīvus pasākumus.

2. Saskaņā ar šo direktīvu veiktā izmeklēšana nav saistīta nedz ar atbildības, nedz vainas pakāpes noteikšanu. Tomēr dalībvalstis nodrošina, ka izmeklēšanas struktūra vai vienība (turpmāk "izmeklēšanas struktūra") neatturas ziņot par visiem negadījuma vai starpgadījuma cēloņiem, ja šie fakti varētu norādīt uz vainu vai atbildību.

2. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz jūras negadījumiem un starpgadījumiem:

- a) kuros iesaistīti kuģi, kas kuģo ar dalībvalsts karogu; vai
- b) kas notiek dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos, kā noteikts UNCLOS; vai
- c) kuros dalībvalstīm ir citas pamatotas intereses.

2. Šī direktīva neattiecas uz jūras negadījumiem un starpgadījumiem, kuros iesaistīti vienīgi:

- a) karakuģi, karaspēka daļu transporta kuģi un citi kuģi, kuri pieder dalībvalstīm un kurus ekspluatē dalībvalstis, un kurus izmanto vienīgi valdības dienesti nekomerciāliem nolūkiem;
- b) kuģi bez mehāniskas piedziņas, primitīvas būves koka kuģi, izpriecu jahtas un izpriecu braucieni kuģi, kas nav iesaistīti tirdzniecībā, ja tajos nav un nebūs apkalpes un ja tie nepārvadā un nepārvadās vairāk kā 12 pasažierus komerciālos nolūkos;
- c) iekšzemes ūdensceļu kuģi, kas kuģo pa iekšzemes ūdensceļiem;
- d) zvejas kuģi, kuru garums ir mazāks par 15 metriem;
- e) stacionāras iekārtas urbšanas darbiem jūrā.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

1) "SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss" ir SJO Asamblejas 1997. gada 27. novembra Rezo-

lūcijai A.849(20) pievienotais Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss jaunākajā redakcijā;

2) turpmāk norādītos terminus saprot atbilstoši SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksā ietvertajām definīcijām:

- a) "jūras negadījums";
- b) "ļoti smags negadījums";
- c) "jūras starpgadījums";
- d) "jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšana";
- e) "izmeklēšanas vadītāja valsts";
- f) "pamatoti ieinteresēta valsts";

3) terminu "smags negadījums" saprot atbilstoši atjauninātajai definīcijai, kas ietverta SJO Jūras drošības komitejas un Jūras vides aizsardzības komitejas 2008. gada 18. decembra Cirkulārā MSC-MEPC.3/Circ.3;

4) "SJO Pamatnostādnes par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma situācijā" ir pamatnostādnes, kas ietvertas SJO Juridiskās komitejas 2006. gada 27. aprīļa Rezolūcijā LEG.3(91) un ko Starptautiskās Darba organizācijas Pārvaldes iestāde apstiprinājusi tās 296. sesijā 2006. gada 12.–16. jūnijā;

5) terminus "ro-ro prāmis" un "ātrgaitas pasažieru kuģis" saprot atbilstoši Direktīvas 1999/35/EK 2. pantā ietvertajām definīcijām;

6) terminu "reisa datu reģistrācijas iekārta" (turpmāk "VDR") saprot atbilstoši SJO Asamblejas Rezolūcijā A.861(20) un SJO Kuģošanas drošības komitejas Rezolūcijā MSC.163(78) ietvertajai definīcijai;

7) "drošības ieteikums" ir jebkurš priekšlikums, tostarp reģistrācijas un kontroles nolūkā, ko ierosina:

- a) tās valsts, kura veic vai vada drošības izmeklēšanu, izmeklēšanas iestāde, pamatojoties uz izmeklēšanā iegūto informāciju; vai attiecīgi

b) Komisija, kas rīkojas, pamatojoties uz teorētisku datu analīzi un veikto drošības izmeklēšanu rezultātiem.

4. pants

Drošības izmeklēšanas statuss

1. Dalībvalstis saskaņā ar savām tiesību sistēmām nosaka drošības izmeklēšanas juridisko statusu tā, lai šādu izmeklēšanu varētu veikt pēc iespējas efektīvāk un ātrāk.

Dalībvalstis saskaņā ar saviem tiesību aktiem un, attiecīgos gadījumos, sadarbojoties ar iestādēm, kas atbild par tiesu iestāžu veiktu izmeklēšanu, nodrošina, ka drošības izmeklēšana:

- a) ir neatkarīga no kriminālizmeklēšanas vai citas izmeklēšanas, ko veic paralēli, lai noteiktu atbildību vai vainas pakāpi; un
- b) netiek nepamatoti aizliegta, pārtraukta vai kavēta šādas kriminālizmeklēšanas vai citas izmeklēšanas dēļ.

2. Saskaņā ar 10. pantā minēto pastāvīgās sadarbības struktūru dalībvalstu regulējums ietver noteikumus, kas nodrošina iespēju:

- a) sadarboties un sniegt savstarpēju palīdzību drošības izmeklēšanā, ko vada citas dalībvalstis, vai deleģēt uzdevumu vadīt šādu izmeklēšanu citai dalībvalstij saskaņā ar 7. pantu; un
- b) koordinēt attiecīgo izmeklēšanas struktūru darbību, ciktāl tas vajadzīgs, lai sasniegtu šīs direktīvas mērķi.

5. pants

Pienākums veikt izmeklēšanu

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka 8. pantā minētā izmeklēšanas struktūra veic drošības izmeklēšanu, ja ir noticis ļoti smags jūras negadījums:

- a) kurā iesaistīts kuģis, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu, neatkarīgi no negadījuma vietas; vai
- b) kurš noticis šīs dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos, kā noteikts UNCLOS, neatkarīgi no tā, ar kādu karogu kuģo negadījumā iesaistītais kuģis vai kuģi; vai
- c) par kuru šai dalībvalstij ir pamatota interese neatkarīgi no negadījuma vietas un karoga, ar kādu kuģo iesaistītais kuģis vai kuģi.

2. Turklāt smagu negadījumu situācijā izmeklēšanas struktūra veic iepriekšēju izvērtējumu, lai pieņemtu lēmumu par to, vai ir jāveic drošības izmeklēšana. Ja izmeklēšanas struktūra pieņem lēmumu neveikt drošības izmeklēšanu, šā lēmuma iemeslus dokumentē un paziņo saskaņā ar 17. panta 3. punktu.

Jebkuru citu jūras negadījumu vai starpgadījumu situācijā izmeklēšanas struktūra pieņem lēmumu par to, vai veikt drošības izmeklēšanu.

Pieņemot šā punkta pirmajā un otrajā daļā minētos lēmumus, izmeklēšanas struktūra ņem vērā negadījuma vai starpgadījuma smagumu, iesaistītā kuģa un/vai kravas veidu, un to, vai drošības izmeklēšanas konstatējumi var palīdzēt novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus.

3. Jomu, uz kuru attiecas drošības izmeklēšana, un praktiskos pasākumus šīs izmeklēšanas veikšanai nosaka izmeklēšanas vadītājas valsts izmeklēšanas struktūra sadarbībā ar attiecīgajām citu pamatoti ieinteresēto valstu struktūrām tā, lai pēc šīs struktūras ieskatiem visvairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa sasniegšanu, un ar nolūku novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus.

4. Veicot drošības izmeklēšanas, izmeklēšanas struktūra ievēro jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kopējo metodoloģiju, kas izstrādāta saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1406/2002 2. panta e) punktu. Izmeklētāji var novirzīties no metodoloģijas īpašos gadījumos, ja tas var tikt attaisnots kā nepieciešams saskaņā ar viņu profesionālo spriedumu un ja tas ir vajadzīgs izmeklēšanas mērķu sasniegšanai. Komisija šīs direktīvas īstenošanas nolūkā pieņem vai groza minēto metodoloģiju, ņemot vērā attiecīgos drošības izmeklēšanu secinājumus.

Šo pasākumu, kurš paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, papildinot to, pieņem saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

5. Drošības izmeklēšanu uzsāk tik drīz pēc jūras negadījuma vai starpgadījuma, cik vien tas ir praktiski iespējams, bet noteikti ne vēlāk kā divus mēnešus pēc attiecīgā negadījuma vai starpgadījuma.

6. pants

Ziņošanas pienākums

Dalībvalsts savā tiesību sistēmā prasa, lai atbildīgās iestādes un/vai iesaistītās puses nekavējoties dara zināmus šīs dalībvalsts izmeklēšanas struktūrai visus negadījumus un starpgadījumus, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma.

7. pants

Drošības izmeklēšanas vadība un piedalīšanās drošības izmeklēšanā

1. Principā uz katru jūras negadījumu vai starpgadījumu attiecas tikai viena izmeklēšana, ko veic dalībvalsts vai vadītāja dalībvalsts, piedaloties citām būtiski ieinteresētām valstīm.

Tādēļ drošības izmeklēšanā, kurā iesaistītas divas vai vairākas dalībvalstis, attiecīgās dalībvalstis sadarbojas, lai ātri vienotos par to, kura no tām ir izmeklēšanas vadītāja dalībvalsts. Tās dara visu iespējamo, lai vienotos par izmeklēšanas procedūram. Šīs vienošanās robežās citām pamatoti ieinteresētajām valstīm ir tādas pašas tiesības un piekļuve lieciniekiem un pierādījumiem kā drošības izmeklēšanas vadītājai dalībvalstij. Šīm valstīm ir arī tiesības uz to, ka izmeklēšanas vadītāja dalībvalsts ņem vērā to viedokli.

Paralēlas drošības izmeklēšanas veikšana par vienu un to pašu negadījumu vai starpgadījumu ir pieļaujama vienīgi izņēmuma gadījumos. Šādā gadījumā dalībvalstis paziņo Komisijai šādu paralēlu izmeklēšanu veikšanas iemeslus. Dalībvalstis, kas veic paralēlas izmeklēšanas, savstarpēji sadarbojas. Jo īpaši iesaistītās izmeklēšanas struktūras apmainās ar visu piemēroto informāciju, kas iegūta viņu attiecīgo izmeklēšanu gaitā, jo īpaši lai pēc iespējas izdarītu vienotus secinājumus.

Dalībvalstis atturas no jebkādiem pasākumiem, kas varētu nepamatoti nepieļaut, apturēt vai kavēt drošības izmeklēšanu, uz kuru attiecas šīs direktīvas darbības joma.

2. Neskarot 1. punktu, katra dalībvalsts paliek atbildīga par drošības izmeklēšanu un koordināciju ar pārējām pamatoti ieinteresētajām dalībvalstīm līdz brīdim, kad tās savstarpēji vienojas par to, kurai jābūt izmeklēšanas vadītājai valstij.

3. Neskarot šīs direktīvas un starptautisko tiesību aktu noteikumus, savstarpēji vienojoties, viena dalībvalsts var atsevišķā gadījumā deleģēt drošības izmeklēšanas vai ar to saistītu īpašu uzdevumu vadību citai dalībvalstij.

4. Ja jūras negadījumā vai starpgadījumā ir iesaistīts ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis, drošības izmeklēšanas procedūru sāk dalībvalsts, kuras teritoriālajā jūrā vai iekšējos ūdeņos, kā noteikts UNCLOS, ir noticis negadījums vai starpgadījums, vai – ja tas noticis citos ūdeņos – dalībvalsts, kuru attiecīgais prāmis vai kuģis apmeklējis pēdējo. Minētā valsts ir atbildīga par drošības izmeklēšanu un koordināciju ar pārējām pamatoti ieinteresētajām dalībvalstīm, līdz tās savstarpēji vienojas par to, kurai jābūt izmeklēšanas vadītājai valstij.

8. pants

Izmeklēšanas struktūras

1. Dalībvalstis nodrošina, ka par drošības izmeklēšanu atbild objektīva pastāvīga izmeklēšanas struktūra, kurai ir vajadzīgās pilnvaras, un piemēroti kvalificēti izmeklētāji, kas ir kompetenti jūras negadījumu un starpgadījumu jautājumos.

Lai drošības izmeklēšanu veiktu objektīvi, izmeklēšanas struktūra organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā minētajam uzdevumam.

Dalībvalstis, kurām nav pieejas jūrai un kurām nav ne savu kuģu, ne arī kuģu, kas kuģotu ar šo valstu karogu, noteiks neatkarīgu kontaktiestādi sadarbībai izmeklēšanā saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

2. Izmeklēšanas struktūra nodrošina to, ka izmeklētājiem ir zināšanas un praktiskā darba pieredze jomās, kas ir saistītas ar viņu parastajiem izmeklētāja pienākumiem. Turklāt izmeklēšanas struktūra vajadzības gadījumā nodrošina piemērotas ekspertīzes tūlītēju pieejamību.

3. Izmeklēšanas struktūrai uzticētās darbības var ietvert arī datu vākšanu un analīzi saistībā ar kuģošanas drošību, jo īpaši preventīvos nolūkos, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību vai neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem vai standartizācijas jautājumiem.

4. Dalībvalstis atbilstīgi savām tiesību sistēmām nodrošina, ka to izmeklēšanas struktūras izmeklētāji vai izmeklētāji no citas izmeklēšanas struktūras, kurai deleģēts drošības izmeklēšanas uzdevums, attiecīgos gadījumos sadarbībā ar iestādēm, kas atbildīgas par tiesu izmeklēšanu, ir nodrošināti ar visu piemēroto informāciju drošības izmeklēšanas veikšanai un tādējādi ir pilnvaroti:

- a) brīvi piekļūt jebkurai teritorijai vai negadījuma vietai, kā arī jebkuram kuģim, vrakam vai struktūrai, tostarp kravai, iekārtām vai atliekām;
- b) nodrošināt pierādījumu tūlītēju uzskaiti un vraku, atlieku vai citu sastāvdaļu vai vielu kontrolētu meklēšanu un novākšanu pārbaudei vai analīzei;
- c) pieprasīt b) apakšpunktā minēto priekšmetu pārbaudi vai analīzi un izmantot brīvu piekļuvi šādu pārbaudžu vai analīžu rezultātiem;

- d) brīvi piekļūt jebkādai svarīgai informācijai un ierakstītiem datiem, tostarp no VDR iegūtiem datiem, kas ir saistīti ar kuģi, reisu, kravu, apkalpi un jebkuru citu personu, objektu, stāvokli vai apstākli, kā arī kopēt un izmantot šādu informāciju un datus;
- e) brīvi piekļūt upuru ķermeņu izmeklēšanas rezultātiem vai no upuru ķermeņiem ņemto paraugu analīžu rezultātiem;
- f) pieprasīt un brīvi piekļūt kuģa ekspluatācijā iesaistīto cilvēku vai citu iesaistīto cilvēku izmeklēšanas rezultātiem vai no šiem cilvēkiem ņemto paraugu analīžu rezultātiem;
- g) iztaujāt lieciniekus bez tādu cilvēku klātbūtnes, kuru intereses varētu uzskatīt par tādām, kas kavē drošības izmeklēšanu;
- h) saņemt apsekojumu protokolus un saistīto informāciju, kas ir karoga valsts, kuģu īpašnieku, klasifikācijas sabiedrības vai jebkuras citas iesaistītās puses rīcībā, ja šīs puses vai to pārstāvji veic uzņēmējdarbību attiecīgajā dalībvalstī;
- i) pieprasīt attiecīgās valsts attiecīgo iestāžu palīdzību, tostarp karoga valsts un ostas valsts inspektoru, krasta apsardzes darbinieku, kuģu satiksmes dienesta operatoru, meklēšanas un glābšanas dienestu, loču vai cita ostas personāla vai jūrnieku palīdzību.

5. Izmeklēšanas struktūrai ir iespēja nekavējoties reaģēt uz jebkurā laikā saņemtu paziņojumu par negadījumu un saņemt pietiekamus resursus savu funkciju neatkarīgai izpildei. Tās izmeklētājiem piešķir statusu, kas tiem dod vajadzīgās neatkarības garantijas.

6. To uzdevumu pildīšanu, kas izmeklēšanas struktūrai uzticēti saskaņā ar šo direktīvu, tā var apvienot ar tādu notikumu izmeklēšanu, kas nav jūras negadījumi, ja šāda izmeklēšana neapdraud izmeklēšanas struktūras neatkarību.

9. pants

Konfidencialitāte

Neskarot Direktīvu 95/46/EK, dalībvalstis atbilstīgi savām tiesību sistēmām nodrošina, ka turpmāk norādītās ziņas neļauj izmantot citiem nolūkiem kā drošības izmeklēšana, ja vien kompetentā iestāde šajā valstī nenosaka, ka izpaušanai ir prevalējoši sabiedrisko interešu iemesli:

- a) visas liecinieku sniegtās liecības un citi apgalvojumi, viedokļi un piezīmes, kas izdarītas vai saņemtas izmeklēšanas struktūras veiktās drošības izmeklēšanas gaitā;

- b) dokumenti, kas atklāj to personu identitāti, kas liecinājuši drošības izmeklēšanā;

- c) informācija attiecībā uz negadījumā vai starpgadījumā iesaistītajām personām, kura ir īpaši jutīga un privāta, tostarp informācija par viņu veselību.

10. pants

Pastāvīgas sadarbības sistēma

1. Dalībvalstis ciešā sadarbībā ar Komisiju izveido pastāvīgas sadarbības sistēmu, kas ļauj attiecīgajām struktūrām savstarpēji sadarboties tādā pakāpē, kāda vajadzīga šīs direktīvas mērķa sasniegšanai.

2. Pastāvīgās sadarbības sistēmas reglamentu un attiecīgus organizatoriskos pasākumus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

3. Pastāvīgajā sadarbības sistēmā dalībvalstu izmeklēšanas struktūras jo īpaši vienojas par labākajām sadarbības formām, lai:

- a) ļautu izmeklēšanas struktūrām kopīgi izmantot sistēmas, struktūras un iekārtas, kā arī citus ar drošības izmeklēšanu saistītus objektus vraku un kuģa iekārtu tehniskajai izmeklēšanai, tostarp informācijas iegūšanu no VDR un citām elektroniskām ierīcēm un šīs informācijas novērtēšanu;

- b) sniegtu viena otrai tehnisko vai ekspertu palīdzību, kas vajadzīga konkrētu uzdevumu veikšanai;

- c) iegūtu un kopīgi izmantotu informāciju, kas ir svarīga, lai analizētu datus par negadījumiem un sniegtu piemērotus drošības ieteikumus Kopienas līmenī;

- d) izstrādātu kopīgus principus drošības ieteikumu ievērošanas kontrolei un izmeklēšanas metožu pielāgošanai zinātnes un tehnikas attīstībai;

- e) pienācīgi pārvaldītu 16. pantā minētos agrīnos brīdinājumus;

- f) izstrādātu konfidencialitātes noteikumus – ievērojot valstu noteikumus – attiecībā uz liecinieku sniegto liecību kopīgu izmantošanu un datu, kā arī citu 9. pantā minēto ziņu apstrādi, tostarp attiecībās ar trešām valstīm;

- g) pēc vajadzības organizētu attiecīgu apmācību atsevišķiem izmeklētājiem;

- h) veicinātu sadarbību ar trešo valstu izmeklēšanas struktūrām un starptautiskajām jūras negadījumu izmeklēšanas organizācijām jomās, uz kurām attiecas šī direktīva;
- i) izmeklēšanas struktūrām, kas veic drošības izmeklēšanu, sniegtu visu attiecīgo informāciju.
- c) novērstu traucējumus attiecībā uz citām iekārtām, kuras pamatoti var uzskatīt par saistītām ar negadījuma drošības izmeklēšanu;
- d) ātri savāktu un saglabātu visus pierādījumus drošības izmeklēšanas vajadzībām.

11. pants

Izmaksas

1. Izmeklēšanā, kurā iesaistītas divas vai vairākas dalībvalstis, ar izmeklēšanu saistītās darbības ir bezmaksas.
2. Ja palīdzību lūdz no dalībvalsts, kas nav iesaistīta drošības izmeklēšanā, dalībvalstis vienojas par radušos izmaksu atlīdzību.

12. pants

Sadarbība ar pamatoti ieinteresētām trešām valstīm

1. Dalībvalstis drošības izmeklēšanā pēc iespējas lielākajā mērā sadarbojas ar citām pamatoti ieinteresētajām trešām valstīm.
2. Pamatoti ieinteresētajām trešām valstīm jebkurā izmeklēšanas posmā ar savstarpēju vienošanos atļauj iesaistīties drošības izmeklēšanā, ko dalībvalsts vada saskaņā ar šo direktīvu.
3. Dalībvalsts līdzdarbība drošības izmeklēšanā, kuru veic pamatoti ieinteresēta trešā valsts, neskar šajā direktīvā noteiktās prasības attiecībā uz drošības izmeklēšanas veikšanu un ziņošanu. Ja pamatoti ieinteresēta trešā valsts vada drošības izmeklēšanu, kurā iesaistīta viena vai vairākas dalībvalstis, dalībvalstis var pieņemt lēmumu neveikt paralēlu drošības izmeklēšanu ar noteikumu, ka trešās valsts veikta drošības izmeklēšana notiek saskaņā ar SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksu.

13. pants

Pierādījumu saglabāšana

Dalībvalstis pieņem attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu to, ka puses, uz kurām attiecas negadījumi un starpgadījumi, šīs direktīvas darbības jomā dara visu iespējamo, lai:

- a) saglabātu visu informāciju no kartēm, kuģa žurnāliem, elektroniskos ierakstus un magnētiskās un videolentes, tostarp VDR un citu elektronisko iekārtu reģistrēto informāciju, kas saistīta ar negadījuma brīdi un laikposmu pirms un pēc negadījuma;
- b) novērstu to, ka šāda informācija tiek pārrakstīta vai citādi mainīta;

14. pants

Ziņojumi par negadījumiem

1. Saskaņā ar šo direktīvu veiktas drošības izmeklēšanas rezultātu publicē ziņojumā, kuru sagatavo pēc kompetentās izmeklēšanas struktūras norādījumiem un saskaņā ar I pielikuma attiecīgajām nodaļām.

Izmeklēšanas struktūras var pieņemt lēmumu, ka par drošības izmeklēšanu, kura neattiecas uz ļoti smagu vai – attiecīgā gadījumā – smagu jūras negadījumu un kuras atzinumi nevar palīdzēt novērst negadījumus un starpgadījumus nākotnē, publicē vienkāršotu ziņojumu.

2. Izmeklēšanas struktūras dara visu iespējamo, lai 1. punktā minētie ziņojumi, tostarp tās secinājumi un jebkādi iespējamie ieteikumi, būtu publiski un jo īpaši jūrniecības nozarei pieejami 12 mēnešos pēc negadījuma dienas. Ja nav iespējams laikus sagatavot galīgo ziņojumu, 12 mēnešos pēc negadījuma dienas publicē starpposma ziņojumu.

3. Izmeklēšanas vadītājas dalībvalsts izmeklēšanas struktūra nosūta Komisijai galīgā, vienkāršotā vai starpposma ziņojuma kopiju. Tajā ņem vērā Komisijas galaziņojuma iespējamās tehniskās piezīmes, kuras neiespāido konstatējumu būtību un kuru mērķis ir ziņojuma kvalitātes uzlabošana, lai pēc iespējas vairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa sasniegšanu.

15. pants

Drošības ieteikumi

1. Dalībvalstis nodrošina, ka adresāti pienācīgi ņem vērā izmeklēšanas struktūru sniegtos drošības ieteikumus un ka vajadzības gadījumā veic attiecīgus turpmākus pasākumus saskaņā ar Kopienas un starptautiskajiem tiesību aktiem.
2. Vajadzības gadījumā izmeklēšanas struktūra vai Komisija sniedz drošības ieteikumus, pamatojoties uz datu teorētisku analīzi un veikto drošības izmeklēšanu vispārējiem rezultātiem.
3. Drošības ieteikums nekādos apstākļos nenosaka atbildību vai vainas pakāpi negadījumā.

16. pants

Agrīna brīdinājuma sistēma

Neskarot tās tiesības sniegt agrīnu brīdinājumu, ja dalībvalsts izmeklēšanas struktūra jebkurā drošības izmeklēšanas posmā uzskata, ka ir steidzami jārikojas Kopienas līmenī, lai novērstu jaunus negadījumus, tā tūlīt informē Komisiju par vajadzību dot agrīnu brīdinājumu.

Ja nepieciešams, Komisija izdod brīdinājuma paziņojumu attiecīgajām iestādēm visās pārējās dalībvalstīs, kuģniecības nozarei un jebkurai citai iesaistītai pusei.

17. pants

Eiropas Jūras negadījumu datubāze

1. Datus par jūras negadījumiem un starpgadījumiem glabā un analizē elektroniskā Eiropas datubāzē, kuru izveido Komisija un kura pazīstama kā Eiropas Jūras negadījumu informācijas platforma (EMCIP).

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmas pilnvarotās iestādes, kurām būs piekļuve datubāzei.

3. Dalībvalstu izmeklēšanas struktūras sniedz Komisijai ziņas par jūras negadījumiem un starpgadījumiem, izmantojot II pielikumā norādīto formātu. Tās turklāt iesniedz Komisijai drošības izmeklēšanā iegūtos datus saskaņā ar EMCIP datubāzes shēmu.

4. Komisija un dalībvalstis izveido datubāzes shēmu un kopēju metodi, kā attiecīgi piemērotā laikā paziņot datus.

18. pants

Taisnīga attieksme pret jūrniekiem

Attiecībā pret jūrniekiem, kas iesaistīti jūras negadījumā ūdeņos, kuri ir dalībvalstu jurisdikcijā, tās saskaņā ar saviem tiesību aktiem ņem vērā attiecīgos noteikumus SJO Pamatnostādnēs par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma situācijā.

19. pants

Komiteja

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

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

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

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

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

20. pants

Grozīšanas pilnvaras

Ievērojot šajā direktīvā noteiktos ierobežojumus, Komisija var atjaunināt šajā direktīvā izmantotās definīcijas un atsauces uz Kopienas tiesību aktiem un SJO instrumentiem, lai šādi panāktu saskaņotību ar Kopienas vai SJO pasākumiem, kuri ir stājušies spēkā.

Šos pasākumus, kuri paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot ar jauniem nebūtiskiem elementiem, pieņem saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Saskaņā ar to pašu procedūru Komisija var grozīt arī pielikumus.

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantu no šīs direktīvas darbības jomas var izslēgt grozījumus SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksā.

21. pants

Papildu pasākumi

Nekas no šajā direktīvā ietvertā neliedz dalībvalstij veikt tādas papildu pasākumus saistībā ar kuģošanas drošību, uz kuriem neattiecas šī direktīva, ja vien ar šādiem pasākumiem nepārkāpj šo direktīvu, nekādā veidā negatīvi neietekmē tās mērķa sasniegšanu vai neapdraud tās mērķu īstenošanu.

22. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par to attiecīgās valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic sankciju īstenošanai vajadzīgos pasākumus. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas.

23. pants

Īstenošanas ziņojums

Reizi piecos gados Komisija informē Eiropas Parlamentu un Padomi par šīs direktīvas īstenošanu un atbilstību tai un vajadzības gadījumā ierosina turpmākus pasākumus atbilstīgi ziņojumā izteiktajiem ieteikumiem.

24. pants

Grozījumi spēkā esošajos tiesību aktos

1. Svītro Direktīvas 1999/35/EK 12. pantu.
2. Svītro Direktīvas 2002/59/EK 11. pantu.

25. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2011. gada 17. jūnijam izpildītu šīs direktīvas prasības.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

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

26. pants

Stāšanās spēkā

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

27. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
P. NEČAS

I PIELIKUMS

Drošības izmeklēšanas ziņojuma saturs

Priekšvārds

Priekšvārdā izklāsta vienīgo drošības izmeklēšanas mērķi – to, ka drošības ieteikums nekādā gadījumā nerada atbildības vai vainas prezumpciju, – un to, ka ziņojums saturā un noformējuma ziņā nav uzrakstīts ar ieceri to izmantot tiesvedībā.

(Ziņojumā nedrīkstētu atsaukties uz liecinieku sniegtām liecībām, ne arī saistīt ziņojumā minētu personu ar kādu personu, kas ir liecinājusi drošības izmeklēšanā.)

1. KOPSAVILKUMS

Šajā daļā norāda jūras negadījuma vai starpgadījuma galvenos faktus: kas noticis, kad, kur un kā ir noticis; tajā arī norāda, vai tā rezultātā ir upuri, cietušie, kaitējums kuģim, kravai, trešajām personām vai videi.

2. FAKTI

Šajā daļā iekļautas vairākas atsevišķas sadaļas, kurās sniedz pietiekamu daudzumu informācijas, ko izmeklēšanas struktūra interpretē kā faktus saturošu, lai pamatotu analīzi un padarītu situāciju saprotamāku.

Minētajās sadaļās iekļauj it īpaši šādu informāciju:

2.1. Dati par kuģi:

karogs/reģistrs,

identifikācija,

galvenie raksturlielumi,

īpašnieks un rēdereja,

dati par konstrukciju,

drošas kuģošanas minimālā apkalpe,

atļautā krava.

2.2. Dati par reisu:

apmeklētās ostas,

reisa veids,

ziņas par kravu,

apkalpe.

2.3. Informācija par jūras negadījumu vai starpgadījumu:

jūras negadījuma vai starpgadījuma veids,

datums un laiks,

jūras negadījuma vai starpgadījuma koordinātas un atrašanās vieta,

iekšējā un ārējā vide,

kuģa ekspluatācijas un reisa segments,

vieta uz kuģa,

ar cilvēka faktoru saistītie dati,

sekas (cilvēkiem, kuģim, kravai, videi, citas).

2.4. Iesaistītie krasta dienesti un reakcija uz ārkārtas situāciju:

kas tika iesaistīts,

izmantotie līdzekļi,

reaģēšanas laiks,
veiktās darbības,
sasniegtie rezultāti.

3. APRAKSTS

Šajā daļā rekonstruē jūras negadījuma vai starpgadījuma norisi hronoloģiskā secībā – pirms notikuma, tā laikā un pēc notikuma – un katra faktora (t. i., personas, materiāla, vides, aprīkojuma vai ārēja spēka) nozīmi tajā. Aprakstā iekļaujamais laikposms ir atkarīgs no tiem ar negadījumu saistītajiem notikumiem, kam ir bijusi tieša ietekme uz šo jūras negadījumu vai starpgadījumu. Šajā daļā iekļauj arī visu attiecīgo informāciju par veikto drošības izmeklēšanu, tostarp pārbaužu vai testu rezultātus.

4. ANALĪZE

Šajā daļā iekļautas vairākas atsevišķas sadaļas, kurās dota katra ar negadījumu saistītā notikuma analīze un piezīmes par drošības izmeklēšanā veikto attiecīgo pārbaužu un testu rezultātiem un par visiem drošības pasākumiem, kas jau var būt veikti, lai novērstu jūras negadījumus.

Šīs sadaļas attiecas uz:

- ar negadījumu saistīto notikumu apstākļiem un vidi,
- cilvēku kļūdainu rīcību un bezdarbību, notikumiem, kas saistīti ar bīstamām vielām, ietekmi uz vidi, kļūmēm iekārtu darbībā un ārēju ietekmi,
- veicinošiem faktoriem saistībā ar cilvēka faktoru, darbībām uz kuģa, krasta vadības vai reglamentējošu ietekmi.

Analīze un piezīmes ļauj ziņojumā izdarīt loģiskus secinājumus, konstatējot visus veicinošos faktorus, tostarp tos, saistībā ar kuriem pastāv risks, ka pašreizējie aizsardzības pasākumi, kuru mērķis ir novērst ar negadījumu saistītos notikumus un/vai novērst vai mazināt to sekas, ir nepietiekami vai ka tie nepastāv.

5. SECINĀJUMI

Šajā daļā apkopo konstatētos veicinošos faktorus un neesošos vai nepietiekamos aizsardzības pasākumus (materiālos, funkcionālos, simboliskos vai procesuālos), saistībā ar kuriem būtu jāizstrādā drošības pasākumi, lai novērstu jūras negadījumus.

6. DROŠĪBAS IETEIKUMI

Vajadzības gadījumā šajā ziņojuma daļā ietver no analīzes un secinājumiem izrietošus drošības ieteikumus konkrētās jomās (tiesību akti, projektēšana, procedūras, pārbaudes, vadība, veselības aizsardzība un drošība darbā, apmācība, remontdarbi, tehniskā apkope, palīdzība no krasta un neatliekamā palīdzība).

Drošības ieteikumus adresē tiem, kuri tos var vislabāk īstenot, piemēram, kuģu īpašniekiem, rēderiem, atzītām organizācijām, kuģniecības iestādēm, kuģu satiksmes dienestiem, glābšanas dienestiem, starptautiskām jūrniecības organizācijām un Eiropas iestādēm, lai novērstu jūras negadījumus.

Šajā daļā iekļauj arī visus pagaidu ieteikumus vai drošības pasākumus, kas var būt sniegti drošības izmeklēšanas gaitā.

7. PAPILDINĀJUMI

Vajadzības gadījumā ziņojumam uz papīra un/vai elektroniskā veidā pievieno šādu informāciju, kuras uzskaitījumu var papildināt:

- fotogrāfijas, kustīgi attēli, skaņu ieraksti, kartes, shēmas,
- piemērojami standarti,
- izmantotie tehniskie termini un saīsinājumi,
- īpaši drošības pētījumi,
- cita informācija.

II PIELIKUMS

DATI, KAS JĀNORĀDA, ZIŅOJOT PAR JŪRAS NEGADĪJUMU VAI STARPGADĪJUMU

(Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformas sastāvdaļa)

Piezīme: pasvītrotie skaitļi nozīmē to, ka tad, ja jūras negadījumā vai starpgadījumā ir iesaistīts vairāk nekā viens kuģis, dati jāsniedz par katru kuģi.

01. Atbildīgā dalībvalsts/kontaktpersona
02. Izmeklēšanas dalībvalsts
03. Dalībvalsts pildītā funkcija
04. Ietekmētā krasta valsts
05. Pamatoti ieinteresēto valstu skaits
06. Pamatoti ieinteresētās valstis
07. Paziņotāja struktūra
08. Paziņošanas laiks
09. Paziņošanas datums
10. Kuģa nosaukums
11. SJO numurs/paziņošanas signāls
12. Kuģa karogs
13. Jūras negadījuma vai starpgadījuma veids
14. Kuģa tips
15. Jūras negadījuma vai starpgadījuma datums
16. Jūras negadījuma vai starpgadījuma laiks
17. Koordinātas – ģeogrāfiskais platums
18. Koordinātas – ģeogrāfiskais garums
19. Jūras negadījuma vai starpgadījuma vieta
20. Izbraukšanas osta
21. Galamērķa osta
22. Satiksmes sadales shēma
23. Reisa segments
24. Kuģa ekspluatācija
25. Vieta uz kuģa
26. Bojā gājušie:
 - apkalpe
 - pasažieri
 - citi
27. Smagi ievainotie:
 - apkalpe
 - pasažieri
 - citi

-
28. Piesārņojums
 29. Kuģim nodarītie bojājumi
 30. Kravai nodarītie bojājumi
 31. Citi bojājumi
 32. Jūras negadījuma vai starpgadījuma īss apraksts
 33. Īss apraksts par drošības izmeklēšanas neveikšanas iemesliem.
-

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/20/EK

(2009. gada 23. aprīlis)

par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

lūcībā A.898(21) aicināja valstis mudināt kuģu īpašniekus pienācīgi apdrošināties.

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

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

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Viens no galvenajiem Kopienas jūras transporta politikas elementiem ir tirdzniecības flotes kvalitātes uzlabošana, vairojot visu uzņēmēju atbildību.
- (2) Preventīvi pasākumi jau pieņemti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/35/EK (2005. gada 7. septembris) par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem ⁽⁴⁾.
- (3) Dalībvalstis 2008. gada 9. oktobrī pieņēma deklarāciju, kurā vienprātīgi atzina, ka ir ļoti svarīgi, lai visas dalībvalstis piemērotu 1996. gada Protokolu 1976. gada Konvencijai par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām.
- (4) Pienākumam apdrošināties būtu jānodrošina cietušo labāka aizsardzība. Tāpat tas palīdzētu aizliegt zemāka standarta kuģus un nodrošināt konkurenci starp uzņēmējiem. Turklāt Starptautiskā Jūrniecības organizācija Rezo-

(5) Būtu jālabo neatbilstība šīs direktīvas noteikumiem. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (pārstrādāta versija) ⁽⁵⁾ jau ir paredzēta kuģu aizturēšana gadījumā, ja uz kuģa nav vajadzīgo sertifikātu. Tomēr būtu jāparedz iespēja izraidīt kuģi no ostas, ja tam nav apdrošināšanas sertifikāta. Izraidīšanas noteikumiem būtu jāļauj situāciju risināt savlaicīgi.

(6) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus – proti, piemērotu pasākumu ieviešanu un īstenošanu jūras transporta politikas jomā – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka to mēroga un iedarbības dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

Ar šo direktīvu paredz noteikumus, kas piemērojami dažiem kuģu īpašnieku pienākumu aspektiem attiecībā uz to apdrošināšanu pret jūras prasībām.

2. pants

Darbības joma

1. Šo direktīvu piemēro kuģiem, kuru bruto tonnāža ir 300 tonnas vai lielāka.

2. Šo direktīvu nepiemēro kara kuģiem, kara palīguģiem un citiem valstij piederošiem vai valsts lietotiem kuģiem, ko izmanto nekomerciāliem sabiedriskiem mērķiem.

3. Šī direktīva neskar režīmus, kas izveidoti ar instrumentiem, kuri ir spēkā attiecīgajās dalībvalstīs un minēti šīs direktīvas pielikumā.

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 29. marta Atzinums (OV C 27 E, 31.1.2008., 166. lpp.), Padomes 2008. gada 9. decembra Kopējā nostāja (OV C 330 E, 30.12.2008., 7. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ OV L 255, 30.9.2005., 11. lpp.

⁽⁵⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 57. lappusi.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- a) "kuģa īpašnieks" ir jūras kuģa reģistrēts īpašnieks vai cita persona, piemēram, berbouta kuģa fraktētājs, kas ir atbildīgs par kuģa darbību;
- b) "apdrošināšana" ir apdrošināšana ar atskaitāmo daļu vai bez tās un ietver, piemēram, tāda veida garantijas apdrošināšanu, kādu pašreiz nodrošina P&I klubu starptautiskās grupas locekļi, un citus iedarbīgus apdrošināšanas veidus (ietverot apliecinātu pašapdrošināšanu), kā arī finansiālo nodrošinājumu ar līdzīgiem seguma noteikumiem;
- c) "1996. gada konvencija" ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) pieņemtās 1976. gada Konvencijas par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām, kā tā grozīta ar 1996. gada Protokolu, konsolidēts teksts.

4. pants

Apdrošināšana pret jūras prasībām

1. Katra dalībvalsts prasa, lai ar šīs dalībvalsts karogu kuģojošo kuģu īpašnieki šādus kuģus būtu apdrošinājuši.
2. Katra dalībvalsts prasa, lai ar kādas citas valsts karogu kuģojošo kuģu īpašnieki šādus kuģus būtu apdrošinājuši, kad šādi kuģi iebrauc attiecīgās dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā. Tas neliedz dalībvalstīm saskaņā ar starptautiskajām tiesībām prasīt minētā pienākuma izpildi, ja šādi kuģi ir to teritoriālajos ūdeņos.

3. Šā panta 1. un 2. punktā minētā apdrošināšana attiecas uz jūras prasībām, uz ko attiecas ar 1996. gada konvenciju noteiktie ierobežojumi. Apdrošināšanas summa katram kuģim katrā nelaimes gadījumā ir vienāda ar attiecīgo atbildības ierobežojuma maksimālo summu, kā noteikts 1996. gada konvencijā.

5. pants

Inspekcijas, atbilstība, izraidīšana no ostām un atteikums iebraukt ostās

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka kuģa inspekcija ostā, kas ir tās jurisdikcijā saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK pārbauda, vai uz kuģa ir šīs direktīvas 6. pantā minētais sertifikāts.

2. Ja uz kuģa nav 6. pantā minētā sertifikāta, un neskarot Direktīvā 2009/16/EK paredzēto kuģa aizturēšanu drošības jautājumu dēļ, kompetentā iestāde kuģim var izdot izraidīšanas rīkojumu, par to paziņojot Komisijai, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Šāda izraidīšanas rīkojuma izdošanas rezultātā visas dalībvalstis šim kuģim atsaka iebraukšanu visās savās ostās, līdz kuģa īpašnieks ir uzrādījis 6. pantā minēto sertifikātu.

6. pants

Apdrošināšanas sertifikāti

1. Šīs direktīvas 4. pantā minētās apdrošināšanas esamību pierāda ar vienu vai vairākiem sertifikātiem, kurus izdevis apdrošinātājs un kuri atrodas uz kuģa.

2. Apdrošinātāja izsniegtajos sertifikātos iekļauj šādu informāciju:

- a) kuģa nosaukums, SJO numurs un reģistrācijas osta;
- b) īpašnieka nosaukums un galvenā uzņēmējdarbības vieta;
- c) apdrošinājuma veids un ilgums;
- d) apdrošinātāja nosaukums, galvenā mītnesvieta un, attiecīgā gadījumā, apdrošināšanas izsniegšanas vieta.

3. Ja sertifikātā netiek izmantota ne angļu, ne franču, ne spāņu valoda, dokumentā iekļauj tulkojumu kādā no šīm valodām.

7. pants

Sankcijas

Atbilstīgi 4. panta 1. punktam dalībvalstis nosaka sankciju sistēmu par to attiecīgās valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu minēto sankciju piemērošanu. Paredzētās sankcijas ir efektīvas, samērīgas un atturošas.

8. pants

Ziņojumi

Reizi trīs gados – un pirmoreiz līdz 2015. gada 1. janvārim – Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu.

9. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2012. gada 1. janvārim izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

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

10. pants

Stāšanās spēkā

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

11. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
P. NEČAS

PIELIKUMS

- 1992. gada Starptautiskā konvencija par civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma izraisītiem postījumiem.
 - 1996. gada Starptautiskā konvencija par atbildību un kaitējuma kompensāciju saistībā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru (HNS konvencija).
 - 2001. gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu (BUNKER).
 - 2007. gada Starptautiskā Nairobi konvencija par vraku aizvākšanu (Vraku aizvākšanas konvencija).
 - Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 392/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras.
-

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/21/EK

(2009. gada 23. aprīlis)

par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

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

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

(1) Vienmēr būtu jāgarantē drošība Kopienas kuģniecībai un iedzīvotājiem, kas izmanto tās pakalpojumus, kā arī jāaizsargā apkārtējā vide.

(2) Ar vairākām pieņemtām konvencijām, kas ir deponētas Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (turpmāk – “SJO”), starptautiskai kuģniecībai ir izstrādāta plaša sistēma, kā stiprināt kuģošanas drošību un aizsargāt apkārtējo vidi pret kuģu radīto piesārņojumu.

(3) Saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada Jūras tiesību konvenciju (UNCLOS) un konvencijām, kuru deponētārs ir SJO (turpmāk – “SJO konvencijas”), valstis, kuras ir minēto instrumentu puses, ir atbildīgas par

tiesību aktu izstrādāšanu un par visiem citiem pasākumiem, kas var būt vajadzīgi, lai konvencijas īstenotu pilnībā, panākot to, ka drošības un jūras vides aizsardzības ziņā kuģi ir gatavi darbam, kam tie ir paredzēti, un ka to apkalpēs ir kompetenti jūrnieki.

(4) Pienācīgi jāņem vērā Jūrniecības darba konvencija, kuru 2006. gadā pieņēma Starptautiskā Darba organizācija un kurā ir aptverti arī ar karoga valsti saistīti pienākumi.

(5) Dalībvalstis 2008. gada 9. oktobrī pieņēma deklarāciju, kurā tās vienprātīgi atzina, ka ir svarīgi piemērot SJO konvencijas par karoga valsts pienākumiem, lai uzlabotu kuģošanas drošību un veicinātu kuģu radītā piesārņojuma novēršanu.

(6) To procedūru īstenošanai, ko SJO ieteikusi ar Kuģošanas drošības komitejas 2004. gada 20. decembra 1140. cirkulāru/Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 424. cirkulāru par kuģu nodošanu starp valstīm, būtu jāstiprina SJO konvenciju un Kopienas kuģošanas drošības tiesību aktu noteikumi, kas saistīti ar karoga maiņu, un kuģošanas drošības interesēs jāuzlabo karoga valstu savstarpējo attiecību pārskatāmība.

(7) Tādas datubāzes izveidei, kurā ir būtiska informācija par kuģiem, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, un kuģiem, kas ir svītroti no kādas dalībvalsts reģistra, būtu jāuzlabo kvalitatīvas flotes darbības pārskatāmība un jāveicina karoga valsts pienākumu izpildes labāka pārraudzība, kā arī jānodrošina administrācijām vienlīdzīgi darbības apstākļi.

(8) Lai dalībvalstīm palīdzētu arī turpmāk uzlabot to, kā tās darbojas kā karoga valstis, dalībvalstu administrācijās būtu jāveic regulāras revīzijas.

(9) Administratīvo procedūru kvalitātes sertifikācijai saskaņā ar Starptautiskās Standartizācijas organizācijas (ISO) standartiem vai līdzvērtīgiem standartiem būtu jānodrošina administrācijām vēl vienlīdzīgāki apstākļi.

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 29. marta Atzinums (OV C 27 E, 31.1.2008., 140. lpp.), Padomes 2008. gada 9. decembra Kopējā nostāja (OV C 330 E, 30.12.2008., 13. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

(10) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.

(11) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus – proti, ieviest un īstenot piemērotus pasākumus jūras transporta politikas jomā – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka to mēroga un iedarbības dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Temats

1. Šīs direktīvas mērķis ir:

- a) nodrošināt, lai dalībvalstis efektīvi un konsekventi pildītu savus karoga valsts pienākumus; un
- b) uzlabot drošību un novērst piesārņojumu no kuģiem, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu.

2. Šī direktīva neskar Kopienas kuģošanas tiesību aktus, kas ir uzskaitīti 2. panta 2. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS) ⁽²⁾, un Padomes Direktīvu 1999/63/EK (1999. gada 21. jūnijs) attiecībā uz Nolīgumu par jūrnieku darba laika organizēšanu, ko noslēgusi Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (EKKĪA) un Eiropas Savienības Transporta darbinieku arodbiedrību federācija (ESTDAF) ⁽³⁾.

2. pants

Darbības joma

Šo direktīvu piemēro tās valsts administrācijai, ar kuras karogu kuģis kuģo.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽²⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 167, 2.7.1999., 33. lpp.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- a) “kuģis” ir kuģis vai jūras transportlīdzeklis, kurš kuģo ar tādas dalībvalsts karogu, uz ko attiecas SJO konvencijas, un kuram ir vajadzīga apliecība;
- b) “administrācija” ir tās dalībvalsts kompetentās iestādes, ar kuras karogu kuģis kuģo;
- c) “atzīta organizācija” ir organizācija, kas ir atzīta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (pārstrādāta versija) ⁽⁴⁾;
- d) “apliecības” ir obligātas apliecības, ko izdod saistībā ar atbilstīgām SJO konvencijām;
- e) “SJO revīzija” ir revīzija, ko veic saskaņā ar SJO Asamblejas 2005. gada 1. decembra Rezolūciju A.974(24).

4. pants

Nosacījumi, lai kuģim atļautu darboties, kad piešķirtas tiesības kuģot ar kādas dalībvalsts karogu

1. Pirms kuģim, kam ir piešķirtas tiesības kuģot ar dalībvalsts karogu, dod atļauju darboties, attiecīgā dalībvalsts veic pasākumus, ko uzskata par vajadzīgiem, lai nodrošinātu, ka attiecīgais kuģis atbilst spēkā esošajiem starptautiskajiem noteikumiem. Tā jo īpaši, izmantojot visus piemērotos līdzekļus, pārbauda datus par kuģa drošību. Vajadzības gadījumā tā sazinās ar iepriekšējās karoga valsts administrāciju, lai noteiktu, vai ir palikuši nenovērsti kādi trūkumi vai neatrisināti ar drošību saistīti jautājumi, ko minētā administrācija ir apzinājusi.

2. Kad cita karoga valsts lūdz informāciju par kuģi, kas iepriekš kuģojis ar kādas dalībvalsts karogu, attiecīgā dalībvalsts tūlīt dara zināmus lūguma iesniedzējai karoga valstij nenovērstos trūkumus un visu citu ar drošību saistīto informāciju.

⁽⁴⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 11. lappusi.

5. pants

Tādu kuģu aizturēšana, kuri kuģo ar kādas dalībvalsts karogu

Ja administrāciju informē, ka kuģis, kas kuģo ar attiecīgās dalībvalsts karogu, ir aizturēts ostas valstī, tā pārtrauc attiecīgus korekcijas pasākumus, lai kuģis atbilstu attiecīgiem noteikumiem un SJO konvencijām.

6. pants

Papildu pasākumi

Dalībvalstis nodrošina, ka saskaņā ar šo direktīvu ir un paliek brīvi pieejama vismaz šāda informācija par kuģiem, kas kuģo ar to karogu:

- a) dati par kuģi (nosaukums, SJO numurs utt.);
- b) apskašu datumu, arī papildu apskašu datumu, ja tādas veiktas, un revīziju datumu;
- c) dati, kas ļauj identificēt kuģa sertifikācijā un klasifikācijā iesaistītās atzītās organizācijas;
- d) dati, kas ļauj identificēt kompetento iestādi, kas ir inspicējusi kuģi saskaņā ar ostas valsts kontroles noteikumiem, norādot inspekciju datumus;
- e) ostas valsts kontroles inspekciju rezultāti (trūkumi ir/nav atklāti, kuģis ir/nav aizturēts);
- f) informācija par nelaimes gadījumiem jūrā;
- g) to kuģu identifikācijas dati, kuri iepriekšējos 12 mēnešos ir beiguši kuģot ar attiecīgās dalībvalsts karogu.

7. pants

Karoga valsts veiktas revīzijas

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai SJO revīzijas to administrācijās tiktu veiktas vismaz reizi septiņos gados, ja SJO sniedz apstiprinošu atbildi uz attiecīgās dalībvalsts laikus iesniegtu lūgumu, un revīziju rezultātus publicē saskaņā ar saviem attiecīgajiem tiesību aktiem par konfidencialitāti.

Šis pants zaudē spēku vēlākais 2017. gada 17. jūnijā vai agrākā dienā, ko Komisija nosaka saskaņā ar 10. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru, ja ir stājies spēkā obligātā SJO dalībvalstu revīzijas sistēma.

8. pants

Kvalitātes vadības sistēma un iekšējie izvērtējumi

1. Līdz 2012. gada 17. jūnijam katra dalībvalsts izstrādā, īsteno un uztur kvalitātes vadības sistēmu savas administrācijas vajadzībām saistībā ar karoga valsts pienākumu operatīvo daļu. Kvalitātes vadības sistēmu sertificē saskaņā ar spēkā esošiem starptautiskiem kvalitātes standartiem.

2. Dalībvalstis, kas ir iekļautas melnajā sarakstā vai kas divus gadus pēc kārtas ir iekļautas pelēkajā sarakstā, ko publicē jaunākā gada ziņojumā par to, kā ir īstenots Parīzes Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli (turpmāk – "Parīzes MOU"), pēc izvērtējuma pabeigšanas vēlākais četrus mēnešus pēc Parīzes MOU ziņojuma publicēšanas iesniedz Komisijai ziņojumu par to, kā tās darbojas kā karoga valstis.

Ziņojumā norāda un analizē galvenos prasību neievērošanas iemeslus, kuru dēļ kuģis ir aizturēts, un trūkumus, kuru dēļ ir piešķirts melns vai pelēks statuss.

9. pants

Ziņojumi

Komisija reizi piecos gados – un pirmoreiz līdz 2012. gada 17. jūnijam – iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei pārskata ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu.

Pārskata ziņojumā izvērtē, cik labi dalībvalstis darbojas kā karoga valstis.

10. pants

Komitejas procedūra

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

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

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

11. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2011. gada 17. jūnijam izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

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

12. pants

Stāšanās spēkā

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

13. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
P. NEČAS

Abonementa cenas 2009. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 000 gadā (*)
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 100 mēnesī (*)
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L un C sērija, papīra formātā + CD-ROM, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 700 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 70 mēnesī
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 400 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 40 mēnesī
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L un C sērija, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 500 gadā
<i>ES Oficiālā Vēstneša</i> pielikums (S sērija) – <i>Publiskā iepirkuma līgumu konkursi</i> , CD-ROM, 2 izdevumi nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 360 gadā (= EUR 30 mēnesī)
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , C sērija – <i>Konkursi</i>	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

(*) Atsevišķi drukātie eksemplāri:
1 līdz 32 lappuses: EUR 6
33 līdz 64 lappuses: EUR 12
vairāk nekā 64 lappuses: cena pēc pieprasījuma

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnija *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

Oficiālā Vēstneša pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu CD-ROM formātā.

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

Pārdošana un abonementi

Publikāciju biroja maksas izdevumi ir pieejami pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_lv.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavotā esošie tiesību akti.

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>

