

# EUROPOS PARLAMENTAS

2004



2009

---

*Suvestinis teisės aktų leidybos dokumentas*

25.4.2007

EP-PE\_TC1-COD(2005)0238

**\*\*\*I**

## **EUROPOS PARLAMENTO POZICIJA**

priimta per pirmąjį svarstymą 2007 m. balandžio 25 d. siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/.../EB dėl uosto valstybės atliekamos kontrolės (nauja redakcija) (EP-PE\_TC1-COD(2005)0238)

PE 387.108

**LT**

**LT**

## EUROPOS PARLAMENTO POZICIJA

priimta per pirmąjį svarstymą 2007 m. balandžio 25 d.

siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/.../EB dėl uosto valstybės atliekamos kontrolės (nauja redakcija)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>1</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>2</sup>,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos<sup>3</sup>,

kadangi:

- (1) 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/21/EB dėl uosto valstybės atliekamos laivybos kontrolės<sup>4</sup> buvo keletą kartų iš esmės keičiama. Kadangi ji turi būti iš dalies keičiama dar kartą, siekiant aiškumo reikėtų ją išdėstyti nauja redakcija.

---

<sup>1</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

<sup>2</sup> OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

<sup>3</sup> 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento pozicija.

<sup>4</sup> OL L 157, 1995 7 7, p. 1. Direktyva su paskutiniaisiais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/84/EB (OL L 324, 2002 11 29, p. 53).

- (2) Bendrija labai susirūpinusi dėl laivininkystės avarijų ir jūrų bei valstybių narių pakrančių taršos.
- (3) Bendrija taip pat susirūpinusi dėl gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose.
- (4) Saugumą, taršos prevenciją ir gyvenimo bei darbo sąlygas laivuose galima veiksmingai pagerinti *smarkiai* sumažinus reikalavimų neatitinkančių laivų skaičių Bendrijos **vandenyse, jiems** griežtai taikant tarptautines konvencijas, kodeksus ir rezoliucijas.
- (5) ***Taigi Europos Bendrija pageidauja greitai ratifikuoti Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) 2006 m. Darbo jūroje konvenciją, kurios 5.2.1 dalyje kalbama apie uosto valstybės įpareigojimus.***
- (6) Paprastai vėliavos valstybė turėtų kontroliuoti, ar laivai laikosi tarptautinių saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų reikalavimų. *Vis dėlto įgyvendinant* tarptautinius standartus ir užtikrinant jų vykdymą tam tikras vėliavos valstybių skaičius darė rimtų nusižengimų; o dėl to uosto valstybė nuo šiol taip pat turėtų kontroliuoti, ar laikomasi tarptautinių saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų reikalavimų, ***pripažįstant, kad uosto valstybės vykdomi patikrinimai nėra ekspertizė ir kad patikrinimų įrašai neatstoja laivybos pažymėjimų, taip pat dėl uosto valstybės vykdomos kontrolės vėliavos valstybės neturėtų būti atleistos nuo atsakomybės.***
- (7) Valstybėms narėms suderintais metodais veiksmingai taikant minėtus tarptautinius standartus jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse plaukiojantiems ir jų uostais besinaudojantiems laivams būtų išvengta konkurencijos sąlygų iškraipymo.

- (8) Laivybos pramonė yra neapsaugota nuo teroro aktų. Reikėtų veiksmingai įgyvendinti transporto saugumo priemones, o valstybės narės turėtų aktyviai kontroliuoti, kaip laikomasi saugumo taisyklių, atlikdamos saugumo patikrinimus.
- (9) Turėtų būti pasinaudota 1982 m. sausio 26 d. Paryžiuje pasirašyto Paryžiaus susitarimo memorandumu dėl uosto valstybės kontrolės sukaupta taikymo patirtimi (*Paryžiaus susitarimo memorandumas*).
- (10) Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA), įsteigta 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentu (EB) 1406/2002<sup>1</sup>, turėtų teikti reikiamą paramą, siekdama užtikrinti suderintą ir veiksmingą uosto valstybės atliekamos kontrolės sistemos įgyvendinimą. EMSA turėtų ypač prisidėti kuriant suderintą Bendrijos uosto valstybės kontrolės inspektorių kvalifikacijos ir mokymo *systemą*.
- (11) **Veiksmingu** uosto valstybės kontrolės režimu turėtų būti siekiama užtikrinti, kad visi į Europos Sąjungos teritorijoje esantį uostą atplaukiantys laivai būtų reguliariai **tikrinami**. **Tikrinimo** metu daugiausia dėmesio reikėtų skirti standartų neatitinkantiems laivams; kokybės reikalavimus atitinkantiems laivams, t. y. tiems, kurių patikrinimo rezultatų įrašai yra patenkinami arba kurie plaukioja su valstybės, atitinkančios Tarptautinės jūrų organizacijos (*TJO*) valstybių narių audito schemos reikalavimus, vėliava, turėtų būti atlyginta juos rečiau tikrinant. Šios tikrinimo naujovės turėtų būti įtrauktos į Bendrijos uosto valstybės atliekamos kontrolės režimą, kai tik bus apibrėžti įvairūs jo aspektai, remiantis tikrinimo pastangų pasidalijimo schema, pagal kurią kiekviena valstybė narė sąžiningai prisideda siekdama Bendrijos tikslo įgyvendinti išsamią kontrolės sistemą. **Be to, valstybės narės turėtų įdarbinti ir išlaikyti reikiamą skaičių darbuotojų, įskaitant kvalifikuotus inspektorius, atsizvelgdamos į laivų eismo apimtį ir pobūdį kiekviename uoste.**

---

<sup>1</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1891/2006 (OL L 394, 2006 12 30, p. 1).

- (12) *Pagal šią direktyvą nustatytas tikrinimo režimas turėtų būti suderintas su darbais, vykdomais vadovaujantis Paryžiaus susitarimo memorandumu. Kadangi prieš taikant Paryžiaus susitarimo memorandumo rezultatus ES dėl jų turi būti susitarta Bendrijos lygiu, Bendrija, siekdama pradėti taikyti vienodą tikrinimo sistemą, turėtų glaudžiai koordinuoti Bendrijos teisinį reguliavimą ir Paryžiaus susitarimo memorandumo įgyvendinimą.*
- (13) Uosto valstybės patikrinimų taisyklės ir tvarka, įskaitant laivų sulaikymo kriterijus, turėtų būti derinamos siekiant užtikrinti nuolatinį jų veiksmingumą visuose uostuose, kas taip pat labai sumažintų pasirinktiną naudojimąsi tam tikrais paskirties uostais, kai norima išvengti tinkamos kontrolės.
- (14) Pasiekę nustatytą amžiaus ribą, tam tikrų kategorijų laivai kelia didelį avarijų ar taršos pavojų, todėl jie turėtų būti išsamiai tikrinami; reikėtų nustatyti išsamias tokio patikrinimo taisykles.
- (15) *Pagal šioje direktyvoje nustatytą patikrinimų režimą laikotarpio trukmė tarp periodinių laivų patikrinimų priklauso nuo laivų rizikos laipsnio, kuris apibūdinamas remiantis atitinkamais bendrais ir istoriniais parametrais. Didelės rizikos laivams šis laikotarpis neturėtų būti ilgesnis nei šeši mėnesiai.*
- (16) Kai kurie laivai dėl jų blogos būklės, vėliavos ar istorijos kelia grėsmę jūrų saugumui ir jūros aplinkai. Todėl tiems laivams turėtų būti uždrausta įplaukti į Bendrijos uostus *ir inkaravimo vietas*, nebent įrodoma, kad laivas gali būti saugiai eksploatuojamas Bendrijos vandenyse. Reikėtų priimti gaires, nustatančias uždraudimo ir jo panaikinimo tvarką. Siekiant užtikrinti skaidrumą, reikia viešai skelbti sąrašą tų laivų, kuriems uždrausta įplaukti į Bendrijos *uostus ir inkaravimo vietas*.

- (17) Siekiant sumažinti tam tikroms administracijoms ir bendrovėms dėl pakartotinių patikrinimų padidėjusį darbo krūvį, pagal 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvą 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą<sup>1</sup> atliktas ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų patikrinimas, kuris tenkina priimančiąją valstybę, turėtų būti pripažįstamas kaip išsamus patikrinimas pagal uosto valstybės atliekamos kontrolės sistemą.
- (18) Atitinkamų konvencijų nuostatų nesilaikymas turi būti ištaisytas. Tuo atveju, jeigu nustatyti laikymosi pažeidimai kelia aiškų pavojų saugumui, sveikatai arba aplinkai, laivai, kuriems reikia taikyti ištaisomuosius veiksmus, turi būti sulaikyti tol, kol ištaisomi trūkumai.
- (19) Siekiant užkirsti kelią nepagrįstiems sprendimams, leidžiantiems be reikalo sulaikyti laivą arba jį gaišinti, turėtų būti suteikta teisė apeliacine tvarka apskųsti kompetentingų institucijų priimtus sprendimus sulaikyti laivą.
- (20) Tarp valdžios institucijų ir inspektorių, atliekančių uosto valstybės kontrolę, ir patikrinimo uostų ar tikrinamų laivų neturėtų būti jokio interesų konflikto ar susijusių interesų. Inspektoriai turėtų būti pakankamai kvalifikuoti ir baigę tinkamus mokymus, kad galėtų palaikyti ir tobulinti savo įgūdžius atlikti patikrinimus. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti kurdamos ir skatindamos naudoti suderintą Bendrijos inspektorių kvalifikacijos ir mokymo sistemą.
- (21) Locmanai ir uosto administracija *turėtų* turėti galimybę suteikti naudingos informacijos apie laivuose *pastebėtus neatitikimus*.

---

<sup>1</sup> OL L 138, 1999 6 1, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/84/EB (OL L 324, 2002 11 29, p. 53).

- (22) ***Patvirtintą teisėtą interesą turinčių asmenų*** skundai dėl gyvenimo ir darbo laivuose sąlygų turėtų būti tiriami. ***Pirmenybė turėtų būti teikiama skundų nagrinėjimui pačiame laive.*** Skundą pateikęs asmuo turėtų būti informuojamas apie tai, kokių veiksmų buvo imtasi dėl to skundo.
- (23) Valstybių narių kompetentingos institucijos ir kitos institucijos bei organizacijos turi bendradarbiauti siekdamos užtikrinti veiksmingą paskesnių priemonių taikymą laivams, turintiems trūkumų, kuriems leista toliau plaukti, ir siekdamos keistis informacija apie uostuose esančius laivus.
- (24) Kadangi patikrinimų duomenų bazė yra esminė uosto valstybės atliekamos kontrolės dalis, valstybės narės *turėtų* užtikrinti, kad ji būtų atnaujinama atsižvelgiant į Bendrijos reikalavimus.
- (25) Informacijos apie tarptautinių saugumo, sveikatos ir jūrų aplinkos apsaugos standartų reikalavimų neatitinkančius laivus ir jų operatorius ar bendroves paskelbimas gali būti veiksminga atgrasymo priemonė krovinių siuntėjams, verčianti atsisakyti tokių laivų paslaugų, ir paskata laivų savininkams imtis ištaisomųjų veiksmų.
- (26) Visas laivų, kurių patikrinimas duoda pagrindą juos sulaikyti, patikrinimo išlaidas ir su draudimo įplaukti panaikinimu susijusias išlaidas turėtų padengti savininkas arba operatorius.
- (27) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtose pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką<sup>1</sup>. *Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, jos turi būti patvirtintos taikant Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.*

---

<sup>1</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23. *Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).*

- (28) *Visų pirma, siekiant neuždėti neproporcingai didelės administracinės naštos valstybėms narėms, neturinčioms jūros uostų, pagal de minimis taisyklę joms turėtų būti suteikta galimybė nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų. Priemonės, įgyvendinančios šią taisyklę turėtų būti priimanamos pagal reguliavimo procedūrą su tikrinimu.*
- (29) Kadangi siūlomo veiksmo tikslų, tai yra sumažinti galimybę nustatytų reikalavimų neatitinkantiems laivams plaukioti Bendrijos vandenyse patobulinus Bendrijos jūrų laivų patikrinimo sistemą ir parengti priemones, numatančias prevencinius veiksmus jūrų taršos srityje, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl priemonių masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Bendrijos lygmeniu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti.
- (30) Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę turėtų apsiriboti tomis nuostatomis, kurios yra iš esmės pakeistos palyginti su ansktesne direktyva. Pareiga perkelti nepakeistas nuostatas nustatyta ankstesnėje direktyvoje.
- (31) Ši direktyva neturėtų pažeisti valstybių narių įsipareigojimų, susijusių su direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminais, nurodytais XV priedo B dalyje.



**(32) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl teisės aktų leidybos tobulinimo<sup>1</sup> 34 punktą valstybės narės, savo ir Bendrijos interesų naudai, skatinamos parengti lenteles, kuriose būtų matyti direktyvų ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių tarpusavio atitikties, ir viešai jas paskelbti,**

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis  
Tikslas

Šios direktyvos tikslas – padėti iš esmės sumažinti galimybę nustatytų reikalavimų neatitinkantiems laivams plaukioti valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse:

- a) su visų šalių vėliavomis plaukiojantiems laivams griežtinti reikalavimus laikytis tarptautinių ir atitinkamų Bendrijos teisės aktų, susijusių su jūrų saugumu, saugia laivyba, jūrų aplinkos apsauga ir gyvenimo bei darbo sąlygomis,
- b) nustatyti uosto valstybės bendrus laivų kontrolės kriterijus ir derinti patikrinimo ir sulaikymo tvarką;
- c) ***užtikrinti, kad visų į uostą ar inkaravimo vietą Bendrijoje atplaukiančių laivų tikrinimo dažnumas priklausytų nuo jų rizikos laipsnio ir kad didesnės rizikos laivai būtų visapusiškiau ir dažniau tikrinami;***
- d) ***įtraukti su uosto valstybės kontrolei taikomu Bendrijos režimu susijusius elementus, siekiant nustatyti bendrus uosto valstybės laivų kontrolės kriterijus ir suderinti patikrinimo ir sulaikymo tvarką.***

---

<sup>1</sup> ***OL C 321, 2003 12 31, p. 1.***

## 2 straipsnis Sąvokų apibrėžimai

Šioje direktyvoje:

1. „*Konvencijos*“ – tai toliau išvardytos konvencijos kartu su jų protokolais ir pakeitimais bei susijusiais privalomais kodeksais jų naujausia redakcija:
  - a) 1966 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo (LL 66);
  - b) 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74);
  - c) 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos bei jos 1978 m. protokolas (Marpol 73/78);
  - d) 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB 78);
  - e) 1972 m. Konvencija dėl tarptautinių taisyklių laivų susidūrimams jūroje išvengti (Colreg 72);
  - f) 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo (ITC 69);
  - g) 1976 m. Konvencija dėl prekybinės laivybos minimalių normų (TDO Nr. 147);
  - h) 1992 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą (CLC 92).

2. „Paryžiaus susitarimo memorandumas“ – tai 1982 m. sausio 26 d. Paryžiuje pasirašytas susitarimo memorandumas dėl uosto valstybės kontrolės, jo naujausia redakcija.
3. „Savanoriško TJO valstybių narių audito plano sistema ir procedūros“ – tai TJO rezoliucija A.974(24).
4. „Paryžiaus susitarimo memorandumo regionas“ – geografinė zona, kurioje Paryžiaus susitarimo memorandumo valstybės šalys atlieka patikrinimus, vadovaudamosi minėtu memorandumu.
5. „Laivas“ – tai bet koks jūrų laivas, plaukiojantis ne su uosto valstybės vėliava, kuriam taikoma viena ar daugiau konvencijų.
6. „Jūros įrenginys“ – tai valstybės narės kontinentiniame šelfe arba virš jo eksploatuojama stacionari arba plūduriuojanti platforma.
7. „Uostas“ – tai žemės ir vandens teritorija, sudaryta iš infrastruktūros ir įrangos, kuri iš esmės sudaro sąlygas priimti laivus, juos pakrauti ir iškrauti, sandėliuoti prekes, priimti ir pristatyti šias prekes, taip pat įlaipinti ir išlaipinti keleivius.
8. „Inkaravimo vieta“ – tai vieta uoste ar kitoje uosto jurisdikcijoje esančioje teritorijoje, tinkamoje laivams nuleisti inkarą.
9. „Inspektorius“ – tai valstybės sektoriaus darbuotojas arba kitas asmuo, valstybės narės kompetentingos institucijos deramai įgaliotas atlikti uosto valstybės patikrinimus ir atsakingas tai kompetentingai institucijai.

10. „*Kompetentinga institucija*“ – tai laivybos institucija, atsakinga už uosto valstybės atliekamą kontrolę pagal šią direktyvą.
11. „*Saugios laivybos kompetentinga institucija*“ – tai laivybos apsaugos kompetentinga institucija, apibrėžta 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 725/2004 *dėl laivų ir uostų įrenginių apsaugos stiprinimo*<sup>1</sup> 2 straipsnio 7 dalyje.
12. „*Pradinis patikrinimas*“ – tai inspektoriaus apsilankymas laive, *kai siekiama patikrinti, ar laikomasi atitinkamų konvencijų ir taisyklių*, atliekant bent **12 straipsnio 2 dalyje** nurodytus patikrinimus.
13. „*Išplėstinis patikrinimas*“ – tai patikrinimas, kai **12 straipsnio 3 dalyje** nurodytomis aplinkybėmis laivas, jo įranga ar įgula kaip visuma arba, jeigu reikia, kaip atskiros dalys yra atidžiai apžiūrimi, ir šis patikrinimas apima laivo konstrukciją, įrangą, įgulos sukomplektavimą, gyvenimo ir darbo sąlygas laive bei laivo eksploatavimo tvarkos laikymąsi.
14. „*Išsamus patikrinimas*“ – tai patikrinimas, kurio metu tikrinami bent *VIII priede* išvardyti objektai. Išsamus patikrinimas gali apimti išplėstinį patikrinimą, kai tam yra akivaizdus pagrindas pagal **13 straipsnį**.
15. „*Skundas*“ – tai informacija ar ataskaita, *išskyrus 22 straipsnyje numatytas locmanų ar uosto valdžios institucijų rengiamas pastebėtų trūkumų ar neatitikties reikalavimams laive ataskaitas*, pateikta bet kokio *fizinio ar juridinio* asmens, *teisėtai suinteresuotų* laivo saugumu, įskaitant įgulos saugumą ar pavojų sveikatai, darbo ir gyvenimo laive sąlygas ir taršos prevenciją.

---

<sup>1</sup> OL L 129, 2004 4 29, p. 6.

16. „*Sulaikymas*“ – tai oficialus draudimas laivui išplaukti į jūrą dėl to, kad buvo nustatyti trūkumai, dėl kiekvieno iš kurių arba kartu dėl visų laivas nėra tinkamas plaukioti.
17. „*Draudimo įplaukti įsakymas*“ – tai laivo kapitonui, už laivą atsakingai bendrovei **ir vėliavos valstybei** skirtas **sprendimas**, kuriuo pranešama, kad laivui nebus leista įplaukti į **visus** Bendrijos uostus **ir inkaravimo vietas**.
18. „*Eksploatavimo nutraukimas*“ – tai oficialus draudimas toliau eksploatuoti laivą dėl to, kad buvo nustatyti trūkumai, dėl kiekvieno iš kurių arba kartu dėl visų tolesnis laivo eksploatavimas kelia pavojų.
19. „*Bendrovė*“ – tai bendrovė, kuri yra laivo savininkė, arba kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas arba laivo be įgulos frachtuotojas, kurie prisiima laivo savininko atsakomybę eksploatuoti šį laivą ir kurie, prisiimdami tokią atsakomybę, sutinka prisiimti visus Tarptautiniame saugos valdymo (ISM) kodekse nustatytus įsipareigojimus ir atsakomybę.
20. „*Pripažinta organizacija*“ – tai klasifikacinė bendrovė ar kita privati organizacija, vėliavos valstybės administracijos vardu atliekanti teisės aktais nustatytas užduotis.
21. „*Teisės aktų* nustatytas *liudijimas*“ – tai vėliavos valstybės arba jos vardu pagal tarptautines konvencijas išduotas liudijimas.
22. „*Klasės liudijimas*“ – tai **kompetentingos institucijos** išduotas dokumentas, **patvirtinantis atitiktį SOLAS 74 konvencijos II.1 skyriaus A.1 dalies 3.1 taisyklei**.
23. „*Patikrinimų duomenų bazė*“ – *informacinė* sistema, skirta uosto valstybės **kontrolės režimo įgyvendinimui Bendrijoje, atsižvelgiant į patikrinimus, atliktus Paryžiaus susitarimo memorandumo regione**.

3 straipsnis  
Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma kiekvienam laivui, atplaukiančiam į valstybės narės uostą ar inkaravimo vietą, ir jo *įgulai*:

*Prancūzija gali nuspręsti, kad Sutarties 299 straipsnio 2 dalyje nurodytų užjūrio departamentų uostai nepriklauso uostams, kuriems taikoma ši dalis.*

*Valstybės narės atliekamas laivo patikrinimas jos teritoriniuose vandenyse, tačiau už uosto ribų, laikomas patikrinimu pagal šią direktyvą.*

Jokia šio straipsnio nuostata neturi įtakos valstybės narės teisei įsikišti pagal atitinkamas tarptautines konvencijas.

*Jūrų uostų neturinčios valstybės narės, esant tam tikroms sąlygoms, gali nukrypti nuo esamos direktyvos taikymo. Vadovaudamasi 30 straipsnio 2 dalyje nurodyta reguliavimo procedūra su tikrinimu, Komisija imasi priemonių, kuriomis galėtų įgyvendinti tokį nukrypimo mechanizmą.*

2. Laivams, kurių bruto talpa mažesnė kaip 500, valstybės narės taiko atitinkamos konvencijos taikytinus reikalavimus, o toje srityje, kurioje konvencijos nuostatos netaikomos, imasi tokių būtinų veiksmų, kurie užtikrintų, kad atitinkami laivai nekeltų akivaizdžios grėsmės saugumui, sveikatai arba aplinkai. Taikydamos šios dalies nuostatas valstybės narės vadovaujasi Paryžiaus susitarimo memorandumo 1 priedu.

3. Valstybės narės, tikrindamos laivą, plaukiojantį su konvencijos nepasirašiusios valstybės vėliava, užtikrina, kad tokiam laivui ir jo įgulai būtų taikoma tvarka, kuri nėra palankesnė nei tvarka, taikoma laivui, plaukiojančiam su konvenciją pasirašiusios valstybės vėliava.

4. Ši direktyva netaikoma žvejybos, karo, pagalbiniais laivams, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, valstybiniais laivams, nenaudojamiems komerciniais tikslais, ir pramoginėms jachtoms, nenaudojamoms verslui.

#### 4 straipsnis

#### ***Patikrinimų įgaliojimai***

1. Valstybė narė imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų teisiška įgaliota užsienio laivuose atlikti šioje direktyvoje numatytus patikrinimus pagal tarptautinę teisę.

2. Valstybės narės laivams patikrinti išlaiko *atitinkamas* kompetentingas institucijas ir imasi visų atitinkamų priemonių užtikrinti, kad **šios institucijos** atliktų savo pareigas, kaip nustatyta šioje direktyvoje. Jos visų pirma įdarbina ir išlaiko reikiamą *skaičių darbuotojų*, įskaitant kvalifikuotus inspektorius, atsižvelgdamos į laivų eismo apimtį ir pobūdį kiekviename uoste.

Valstybės narės imasi tinkamų priemonių užtikrinti, kad inspektoriai galėtų atlikti **pradinius ir** išsamius patikrinimus **pagal 12 ir 13 straipsnius** ir **I priedo II dalį**.

#### 5 straipsnis

#### ***Bendrijos patikrinimų režimas***

1. Valstybės narės **atlieka patikrinimus pagal 12 straipsnyje ir I priedo nuostatose numatytą atrankos schemą**.

2. *Kiekviena valstybė narė kasmet atlieka individualius laivų patikrinimus, kurie sudaro tam tikrą Bendrijoje ir Paryžiaus susitarimo memorandumo zonoje kasmet atliekamų patikrinimų dalį. Ši dalis nustatoma lyginant laivų, atplaukiančių į atitinkamos valstybės narės uostus ar inkaravimo vietas, skaičių su bendru skaičiumi laivų, atplaukiančių į Bendrijos valstybių narių ir Paryžiaus susitarimo memorandumo valstybių šalių uostus ar inkaravimo vietas.*

**6 straipsnis**  
**Bendrijos patikrinimų režimo laikymasis**

*Kiekviena valstybė narė, laikydamasi 5 straipsnio nuostatų:*

- a) *tikrina visus I laipsnio pirmenybės laivus, įplaukiančius į jos uostus ir inkaravimo vietas, kaip nurodyta 11 straipsnio a punkte, ir*
- b) *pagal 11 straipsnio a ir b punktus kasmet patikrina tiek I laipsnio pirmenybės ir II laipsnio pirmenybės laivų, kad tai bent jau atitiktų kasmetinius valstybių patikrinimo įsipareigojimus.*

**7 straipsnis**  
**Aplinkybės, kuriomis tam tikri laivai netikrinami**

1. *Valstybė narė gali nuspręsti atidėti I laipsnio pirmenybės laivo patikrinimą šiomis aplinkybėmis:*

- i) *jei patikrinimas gali būti atliktas laivui įplaukus į kitą tos pačios valstybės narės uostą ar inkaravimo vietą, jei per atidėtą laiką laivas neįplaukia į joki kitą uostą ar inkaravimo vietą Bendrijoje ar Paryžiaus susitarimo memorandumo regione ir jei patikrinimas atidedamas ne ilgiau nei 15 dienų, arba*



- ii) *jei patikrinimas gali būti atliktas kitame uoste Bendrijoje ar Paryžiaus susitarimo memorandumo regione per 15 dienų, su sąlyga, kad valstybė narė, kurioje yra šis uostas, sutiko atlikti patikrinimą.*

*Jeigu patikrinimas atidėtas, bet neatliktas pagal i ir ii punktų reikalavimus ir neįtrauktas į patikrinimų duomenų bazę, laikoma, kad patikrinimą atidėjusi valstybė narė neatliko patikrinimo.*

*2. Nurodytomis išimtinėmis aplinkybėmis, t. y. jei kompetentingos institucijos nusprendė, kad patikrinimas galėtų kelti pavojų inspektoriams, laivo, jo įgulos ar uosto, ar jūros aplinkos saugumui, dėl eksploatacinių prižasčių neįvykdytas I laipsnio pirmenybės laivų patikrinimas nelaikomas neatliktu, jei patikrinimo neatlikimo priežastis įregistruota patikrinimų duomenų bazėje.*

*3. Neįvykdytas inkaravimo vietoje stovinčio laivo patikrinimas nelaikomas neatliktu patikrinimu, jei, taikant ii punktą, neatlikto patikrinimo priežastis įregistruota patikrinimų duomenų bazėje ir jei:*

- i) *per 15 dienų laivas tikrinamas kitame uoste Bendrijoje ar Paryžiaus susitarimo memorandumo regione pagal I priedą, arba*
- ii) *kompetentinga institucija nusprendė, kad patikrinimas galėtų sukelti pavojų inspektoriams, laivo, jo įgulos ar uosto, ar jūros aplinkos saugumui.*

*4. Komisija gali priimti šio straipsnio įgyvendinimo priemones laikydamosi 30 straipsnio 2 dalyje nurodytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.*

## 8 straipsnis

### Išankstiniai pranešimai apie laivų atvykimą

1. Į valstybės narės uostą ar inkaravimo vietą **plaukiančio** laivo, **kuriam gali reikėti atlikti išsamų patikrinimą pagal 13 straipsnį**, operatorius, atstovas ar kapitonas apie atvykimą praneša **vadovaudamasis III priedo nuostatomis**.
2. **Atsakinga uosto institucija, gavusi 1 dalyje ir 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/59/EB, įdiegiančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą<sup>1</sup> 4 straipsnyje nurodytą pranešimą, perduoda šią informaciją kompetentingai institucijai.**
3. **Šiame straipsnyje numatytai informacijai perduoti naudojamos elektroninio ryšio priemonės. Kitos priemonės naudojamos tik tuomet, kai nėra elektroninio ryšio priemonių.**
4. **Valstybių narių parengta tvarka ir formatai III priedui įgyvendinti turi atitikti Direktyvą 2002/59/EB.**

## 9 straipsnis

### Laivo rizikos laipsnis

1. **Kiekvienam laivui, atplaukiančiam į valstybės narės uostą ar inkaravimo vietą, priskiriamas tam tikras rizikos laipsnis, pagal kurį nustatoma tikrinimo pirmumo eilė, pertraukų tarp patikrinimų trukmė ir patikrinimų išsamumas. Laivo rizikos laipsnio įrašas saugomas patikrinimų duomenų bazėje.**

---

<sup>1</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

**2. Laivo rizikos laipsnis nustatomas atsižvelgiant į bendrųjų ir istorinių parametru derinį:**

**a) Bendrieji parametrai**

**Kaip numatyta I priedo I dalies 1 punkte ir II priede, bendrieji parametrai siejami su laivo tipu, amžiumi, vėliava, pripažintomis organizacijomis ir bendrovės veikla.**

**b) Laivo istorijos parametrai**

**Kaip numatyta I priedo I dalies 2 punkte ir II priede, laivo istorijos parametrai siejami su duomenimis apie laivuose nustatytus trūkumus ir laivų sulaikymus per tam tikrą laikotarpį.**

**3. Remdamasi 30 straipsnio 2 dalyje nurodyta reguliavimo procedūra su tikrinimu, Komisija nustato šio straipsnio taikymo sąlygas, nuroydama:**

- kiekvienam rizikos parametru priskirtą vertę,**
- kiekvieną rizikos laipsnį atitinkančių rizikos parametru derinį,**
- I priedo I dalies 1 punkto c papunkčio iii papapunktyje išvardytų vėliavos valstybės nustatytų kriterijų, susijusių su naudojamų prietaisų atitiktimi, taikymo sąlygas.**

**10 straipsnis**  
**Patikrinimų dažnumas**

**1. Į Bendrijos uostus ar inkaravimo vietas atplaukiantys laivai tikrinami periodiškai arba papildomai nurodyta tvarka:**

- a) *laivai tikrinami periodiškai iš anksto pagal laivo rizikos laipsnį nustatytais laikotarpiais vadovaujantis I priedo II dalies 1 skirsniu. Laikotarpis tarp periodinių didelės rizikos laivų patikrinimų neturi būti ilgesnis nei 6 mėnesiai. Laikotarpis tarp periodinių kitos rizikos laivų patikrinimų pailgėja rizikai sumažėjus pagal I priedo II dalies 1 skirsnį;*
- b) *neatsižvelgiant į tai, kiek laiko praėjo nuo paskutinio periodinio patikrinimo, papildomas laivų tikrinimas atliekamas šia tvarka:*
  - i) *kompetentinga institucija užtikrina, kad būtų patikrinti laivai, kuriems taikomi I priedo II dalies 2.1 skirsnyje išvardyti neigiamą poveikį darantys faktoriai,*
  - ii) *gali būti patikrinti laivai, kuriems taikomi I priedo II dalies 2.2 skirsnyje išvardyti nenumatyti faktoriai. Sprendimą dėl papildomo patikrinimo priima kompetentinga institucija.*

**2. Kiekvieno laivo periodinio ar papildomo patikrinimo metu iš anksto nustatoma kas turi būti tikrinama. Tai priklauso nuo laivo tipo, patikrinimo rūšies ir ankstesnės uosto valstybės kontrolės patikrinimų rezultatų.**

**Patikrinimų duomenų bazėje nurodomi elementai, į kuriuos reikia atsižvelgti nustatant riziką keliančius dalykus, kuriuos reikia kiekvieną kartą patikrinti.**

3. Vadovaudamasi 30 straipsnio 2 dalyje nurodyta reguliavimo procedūra su tikrinimu ir atsižvelgdama į procedūras, vykdomas pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą, Komisija priima šio straipsnio įgyvendinimo taisykles ir ypač nurodo tikrintinų dalykų sąrašą atsižvelgiant į laivo tipą.

*11 straipsnis  
Laivų atranka tikrinimui*

*Kompetentinga institucija užtikrina, kad laivai pasirenkami tikrinti pagal I priedo I dalyje aprašytą laivo rizikos laipsnį ir pagal II priedo I dalies 2 skirsnyje nurodytas svarbias ar nenumatytas aplinkybes.*

*Kompetentinga institucija, ketindama tikrinti laivus:*

- a) pasirenka laivus, vadinamus "I pirmenybės laivais", kuriuos tikrinti privaloma pagal I priedo II dalies 3.1 skirsnyje nurodytą atrankos tvarką,*
- b) gali pasirinkti laivus, vadinamus "II pirmenybės laivais", kurie gali būti tikrinami pagal I priedo II dalies 3.2 skirsnio nuostatas.*

*12 straipsnis  
Patikrinimų rūšys*

1. *Valstybės narės užtikrina, kad pagal 11 straipsnį atrinktų tikrinti laivų pradinis, išplėstinis ar išsamus patikrinimas atliekamas šia tvarka:*

## 2. *Pradinis patikrinimas*

- a) kompetentinga institucija užtikrina, kad *kiekvieno pradinio patikrinimo metu* inspektorius *patikrintų bent jau* IV priede išvardytus liudijimus ir dokumentus, kurie pagal Bendrijos teisę, *taikytiną jūrų saugai, ir pagal* tarptautines *konvencijas* turi būti *laive*.
- b) *kai* laivui buvo leista išplaukti iš uosto su sąlyga, kad aptikti trūkumai bus ištaisyti kitame uoste, patikrinimo kitame uoste metu tikrinama tik tai, ar šie trūkumai buvo ištaisyti.

Tačiau inspektorius, vadovaudamasis savo, kaip specialisto vertinimu, gali nuspręsti atlikti išsamesnį patikrinimą, kuris apimtų papildomus *tikrinimus*.

## 3. *Išplėstinis patikrinimas*

*Išplėstinis patikrinimas, įskaitant ir išplėstinį laivo įrangos eksploatavimo taisyklių laikymosi patikrinimą, atliekamas, kai, atlikus 2 dalies b punkte* nurodytą patikrinimą, yra akivaizdus pagrindas manyti, kad laivo būklė, jo įranga arba įgula iš esmės neatitinka tam tikrą *konvencijos reikalavimų*.

„*Akivaizdus* pagrindas“ egzistuoja tuomet, kai inspektorius randa įrodymų, kurie jo, kaip specialisto, vertinimu, yra pakankami, kad jis galėtų atlikti išplėstinį laivo, jo įrangos arba laivo įgulos patikrinimą.

„Akivaizdaus pagrindo“ pavyzdžiai pateikti V priede ir VII priedo C *skirsnėje*.

*13 straipsnis  
Išsamus patikrinimas*

*1. Kaip numatyta I priedo II dalies 3.1 skirsnio a ir b punktuose, išsamiai gali būti tikrinami šių kategorijų laivai:*

- didelės rizikos laivai,*
- keleiviniai laivai, naftos, dujų ir cheminių medžiagų tanklaiviai ir biriųjų krovinių laivai, pagaminti daugiau kaip prieš 12 metų.*
- didelės rizikos laivai arba keleiviniai laivai, naftos, dujų ir cheminių medžiagų tanklaiviai ir biriųjų krovinių laivai, pagaminti daugiau kaip prieš 12 metų, tam tikrais svarbiais ar nenumatytais atvejais,*
- laivai, kurie turi būti pakartotinai tikrinami po to, kai pagal 20 straipsnį jiems buvo uždrausta įplaukti.*

*2. Gavusi laivo, kuris gali būti tikrinamas išsamiai, pranešimą, kompetentinga valdžios institucija nedelsdama praneša laivui, ar bus atliekamas jo išsamus patikrinimas, ar nebus.*

*14 straipsnis  
Gairės ir procedūros pagal Bendrijos teisės aktus, reglamentuojančius jūrų saugą*

*1. Taikant šią direktyvą, turėtų būti deramai atsižvelgiama į VI priede nurodytas atitinkamas laivų kontrolės procedūras ir gaires.*

*Valstybės narės užtikrina, kad kompetentingos šalies institucijos būtų tinkamai informuojamos apie atitinkamas procedūras ir gaires, kurios turėtų būti įgyvendinamos laikantis Bendrijos teisės aktų, ir tikrina, ar jos tinkamai įgyvendinamos.*

2. *Kai tikrinama laivo sauga, valstybės narės VII priede numatytas procedūras taiko visiems Reglamento (EB) Nr. 725/2004 3 straipsnio 1 ir 2 dalyje minimiems laivams, įplaukiantiems į jų uostus ne su patikrinimo uosto valstybės vėliava.*

*Tais atvejais, kai Reglamento (EB) Nr. 725/2004 nuostatos išplečiamos įtraukiant jo 3 straipsnio 3 dalyje minimus laivus, šias procedūras jos taiko ir laivams, minimiems 3 straipsnio 3 dalyje.*

3. *13 straipsnio nuostatos dėl išsamių patikrinimų taikomos vadinamiesiems ro-ro keltams ir greitaeigiams keleiviniams laivams, kaip nurodyta direktyvos 1999/35/EB 2 straipsnio a ir b punktuose.*

*Jei laivas buvo apžiūrėtas remiantis direktyvos 1999/35/EB 6 ir 8 straipsnių nuostatomis, tokia speciali apžiūra laikoma išplėstiniu arba išsamiu patikrinimu ir ji atitinkamai įregistruojama patikrinimų duomenų bazėje.*

*Nepažeidžiant direktyvos 1999/35/EB 10 straipsnio, pagal kurį uždraudžiama eksploatuoti ro-ro keltą ar greitaeigį keleivinį laivą, kai reikia, taikomos šios direktyvos nuostatos, susijusios su neatitikimų laive šalinimu, laivų sulaikymu.*

#### *15 straipsnis*

*Kai kuriems laivams taikomos draudimo įplaukti priemonės*

1. Valstybė narė užtikrina, kad bet kuriam laivui, atitinkančiam **šios dalies** kriterijus, nebus leista įplaukti į jos uostus ir inkaravimo vietas, išskyrus 20 straipsnio 6 dalyje paminėtus atvejus, **jeigu šis laivas:**

- *plaukia su vėliava valstybės, kuri, remiantis patikrinimų duomenų bazėje turima informacija, įtraukta į juodąjį ar pilkąjį sąrašus, kurie sudaryti remiantis Paryžiaus susitarimo memorandumu ir kasmet skelbiami Komisijos, arba*



- *per pastaruosius 36 mėnesius buvo daugiau kaip du kartus sulaikytas valstybės narės ar Paryžiaus susitarimo memorandumą pasirašiusios valstybės uoste arba jį buvo uždrausta eksploatuoti pagal Direktyvą 1999/35/EB.*

*Taikant šią dalį atsižvelgiama į tai, kad Paryžiaus susitarimo memorandume apibrėžtas sąrašas įsigalioja kiekvienų metų liepos 1 d.*

*Draudimas įplaukti į uostą panaikinamas tiktai praėjus trimis mėnesiams po šios priemonės skyrimo dienos, jeigu įvykdomos IX priedo 4-10 dalyse išvardytos sąlygos.*

*Jeigu laivui uždraudžiama įplaukti antrą kartą, draudimo laikotarpis padidinamas iki dvylikos mėnesių. Bet koks paskesnis laivo sulaikymas viename iš Bendrijos uostų tampa pagrindu visam laikui uždrausti šiam laikui įplaukti į bet kokią Bendrijos teritorijoje esantį uostą ar inkaravimo vietą.*

2. Taikydamos *šio straipsnio* nuostatas, valstybės narės laikosi IX priedo B punkte nustatytos procedūros.

#### *16 straipsnis*

Patikrinimo ataskaita, skirta laivo kapitonui

Baigęs patikrinimą, išplėstinį patikrinimą ar išsamų patikrinimą, inspektorius parengia ataskaitą pagal X priedo reikalavimus. Patikrinimo ataskaitos kopija pateikiama laivo kapitonui.

#### *17 straipsnis*

Skundai

*Kompetentinga institucija turi atlikti visų skundų dėl sąlygų laive, numatytų 2 straipsnio 15 dalyje, kuriuos pateikė asmenys, turintys teisėtą patvirtintą interesą, pirminį tyrimą.*

***Remiantis pirminiu tyrimu turi būti galima kuo greičiau nuspręsti, ar skundas yra priimtinas, ar jis akivaizdžiai nepagrįstas, ar juo piktnaudžiaujama.***

Kai kompetentinga institucija mano, kad skundas yra akivaizdžiai nepagrįstas, ji informuoja skundo pateikėją apie tokį sprendimą ir jo priežastis.

*Skundą* pateikusio asmens tapatybę atitinkamo laivo kapitoniui arba savininkui *nėra atskleidžiama*. Inspektorius užtikrina pokalbių su įgulos nariais konfidencialumą.

Valstybės narės praneša vėliavos valstybės administracijai apie skundus, kurie nėra akivaizdžiai nepagrįsti, ir apie veiksmus, kurių buvo imtasi, taip pat prireikus pateikia pranešimo kopiją *TDO*.

### *18 straipsnis*

#### *Trūkumų pašalinimas ir sulaikymas*

1. Kompetentinga institucija *įsitikina*, kad bet kokie trūkumai, patvirtinti arba užfiksuoti atliekant patikrinimą, yra arba bus pašalinti pagal konvencijų reikalavimus.
2. Uosto valstybės, kurioje tikrinamas laivas, kompetentinga institucija dėl saugumui, sveikatai arba aplinkai pavojų keliančių aiškių trūkumų užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas arba jo eksploatacija, kurios metu buvo atskleisti trūkumai, būtų nutraukta. Įsakymas sulaikyti laivą arba nutraukti jo eksploataciją galioja tol, kol nepašalinamas pavojus arba kol pirmiau minėta institucija nenustato, kad laivas, laikydamasis tam tikrų būtinų sąlygų, gali išplaukti į jūrą arba kad nesukeliant grėsmės keleiviams arba įgulos saugumui ir sveikatai ar kitiems laivams, tą laivą vėl galima pradėti eksploatuoti arba nustato, kad nėra pernelyg didelės grėsmės padaryti žalą jūros aplinkai.

3. *Nepažeidžiant pagal Reglamentą (EB) Nr. 725/2004 saugos sumetimais* nustatytų apribojimų, kompetentingos institucijos sulaikymo įsakyme gali būti:

- a) nurodymas laivui likti tam tikroje vietoje arba plaukti į tam tikrą inkaravimo ar stovėjimo nuleidus inkarą vietą; ir
- b) nurodytos aplinkybės, kurioms esant laivo kapitonas gali plukdyti laivą iš nurodytos vietos dėl saugumo ar taršos prevencijos priežasčių.

4. Naudodamasis savo kaip specialisto teise priimti sprendimą sulaikyti laivą ar ne, inspektorius vadovaujasi XI priede nurodytais kriterijais.

Jei patikrinimo metu nustatoma, kad laive nėra veikiančios reiso duomenų registravimo sistemos tais atvejais, kai ji yra būtina pagal *Direktyvą 2002/59/EB* kompetentinga institucija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas.

Jei sulaikymą pateisinančių trūkumų negalima pašalinti sulaikymo uoste, kompetentinga institucija gali leisti laivui plaukti į artimiausią nuo sulaikymo uosto remonto įmonę, kur tą trūkumą galima pašalinti, arba ji gali pareikalauti pašalinti trūkumus ne vėliau kaip per 30 dienų, remiantis pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą parengtomis gairėmis. Tokiu atveju taikomos *20 straipsnyje* nustatytos procedūros.

5. Ypatingomis aplinkybėmis, kai bendroji laivo būklė aiškiai neatitinka nustatytų reikalavimų, kompetentinga institucija tokio laivo patikrinimą gali laikinai sustabdyti, kol atsakingos šalys imsis būtinų veiksmų užtikrinti, kad laivas atitiktų atitinkamus konvencijų reikalavimus.

6. Tuo atveju, kai nusprendžiama sulaikyti laivą, kompetentinga institucija nedelsdama raštu, nusiųsdama kartu patikrinimo ataskaitą, informuoja vėliavos valstybės administraciją arba konsulą ar, jeigu jo nėra, artimiausią valstybės diplomatinį atstovą apie visas aplinkybes, kurios verčia imtis būtinų intervencinių veiksmų. Be to, taip pat *informuojami paskirti ekspertai* arba *pagal tarptautines konvencijas* laivo liudijimus ar *teisės aktuose nustatytus liudijimus* išduodančios pripažintos organizacijos.

7. Šios direktyvos nuostatos neprieštarauja papildomiems konvencijų reikalavimams, susijusiems su pranešimo ir ataskaitos pateikimo tvarka uosto valstybės kontrolės atveju.

8. Pagal šios direktyvos nuostatas vykdant uosto valstybės kontrolę, imamasi visų įmanomų veiksmų, kad laivas nebūtų nepagrįstai sulaikomas ar gaišinamas. Kai laivas nepagrįstai sulaikomas ar gaišinamas, jo savininkui arba operatoriui už bet kokius patirtus nuostolius arba padarytą žalą suteikiama teisė gauti kompensaciją. Įrodymus dėl kiekvieno tariamai nepagrįsto sulaikymo arba nepagrįsto gaišinimo pateikia laivo savininkas arba operatorius.

**9. Kompetentinga institucija kuo greičiau informuoja uosto administraciją apie duotą įsakymą sulaikyti.**

10. Siekdama išvengti grūsties uoste, kompetentinga institucija gali leisti sulaikytam laivui plaukti į kitą uosto dalį, jei tai yra saugu. Tačiau į grūsties uoste riziką neatsižvelgiama priimant sprendimus dėl laivo sulaikymo ar paleidimo.

Uosto vadovybė bendradarbiauja su kompetentinga institucija, kad būtų lengviau sutalpinti sulaikytus laivus uoste.

### 19 straipsnis

#### Teisė pateikti apeliacinį skundą

1. Laivo savininkas ar operatorius arba jo atstovas valstybėje narėje turi teisę apeliacine tvarka apskųsti kompetentingos institucijos priimtą sprendimą sulaikyti laivą ar neleisti jam įplaukti. Apeliacinio skundo pateikimas nesustabdo sprendimo sulaikyti laivą ar neleisti jam įplaukti, **bet įregistruojamas patikrinimų duomenų bazėje.**
2. Laikydamosi savo nacionalinės teisės aktų valstybės narės šiuo tikslu nustato ir palaiko atitinkamą tvarką. **Jos bendradarbiauja siekdamos nustatyti darnias šio straipsnio taikymo normas ir procedūras, kad tokiu būdu būtų užtikrintas pagrįstas skundų nagrinėjimo terminas.**
3. Kompetentinga institucija 1 dalyje nurodyto laivo kapitoną deramai informuoja apie teisę pateikti apeliacinį skundą **ir jo pateikimo praktines sąlygas.**
4. Kai laivo kapitonui, operatoriui ar jo atstovui pateikus apeliacinį skundą ar prašymą sulaikymo ar draudimo įplaukti įsakymas yra atšaukiamas ar pakeičiamas:
  - a) valstybės narės užtikrina, kad patikrinimų duomenų bazė būtų nedelsiant atitinkamai atnaujinta,
  - b) valstybė narė, kurioje buvo išleistas sulaikymo ar draudimo įplaukti įsakymas, per 24 valandas nuo tokio sprendimo užtikrina, kad pagal 25 straipsnį paskelbta informacija būtų ištaisyta.

## 20 straipsnis

### Priemonės, kurių imamasi po patikrinimų ir po laivo sulaikymų

1. Kai patikrinimo uoste negalima pašalinti 18 straipsnio 2 dalyje nurodytų trūkumų, kompetentinga tos valstybės narės institucija atitinkamam laivui gali leisti plaukti *tiesiai* į laivo kapitono ir atitinkamos institucijos pasirinktą nuo sulaikymo uosto arčiausiai esančią laivų remonto įmonę, kur galima imtis tolesnių veiksmų, jeigu laikomasi vėliavos valstybės kompetentingos institucijos nustatytų sąlygų, kurioms pritaria pirmiau minėta valstybė narė. Šios sąlygos užtikrina galimybę laivui plaukti nekeliant grėsmės keleiviams arba įgulos saugumui ir sveikatai *ar* kitiems laivams arba užtikrina, kad nebus pernelyg didelės grėsmės jūros aplinkai.

2. Kai sprendimas siųsti laivą į remonto įmonę priimamas todėl, kad nesilaikoma TJO rezoliucijos A.744(18) dėl laivo dokumentų arba laivo konstrukcinių gedimų ar trūkumų, kompetentinga institucija gali pareikalauti sulaikymo uoste atlikti reikiamus storio matavimus prieš leidžiant laivui išplaukti.

3. 1 dalyje nurodytomis aplinkybėmis valstybės narės patikrinimo uosto kompetentinga institucija apie visas laivo plaukimo sąlygas informuoja valstybės, kurioje yra laivų remonto įmonė, kompetentingą instituciją, 18 straipsnio 6 dalyje paminėtas šalis ir bet kokią kitą instituciją, kuriai reikia apie tai pranešti.

Tokį pranešimą gaunanti valstybės narės kompetentinga institucija informuoja pranešimą atsiuntusią instituciją apie veiksmus, kurių imtasi.

4. Valstybės narės imasi priemonių užtikrinti, kad į jokią Bendrijos uostą *ar inkaravimo vietą* nebūtų suteikta teisė įplaukti į jūrą plaukiantiems 1 dalyje nurodytiems laivams:

- a) neatitinkantiems sąlygų, nustatytų kurios nors valstybės narės kompetentingos institucijos tikrinimo uoste; arba
- b) atsisakantiems laikytis taikomų konvencijų reikalavimų neplaukiant į nurodytą laivų remonto įmonę.

Toks draudimas galioja, kol laivo savininkas arba operatorius, patenkindamas valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas neatitinka nustatytų reikalavimų, kompetentingos institucijos reikalavimus nepateikia įrodymų, patvirtinančių, kad laivas visiškai atitinka visus taikomų konvencijų reikalavimus.

5. 4 dalies a punkte nurodytomis aplinkybėmis valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas neatitinka nustatytų reikalavimų, kompetentinga institucija nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Šio straipsnio 4 dalies b punkte nurodytomis aplinkybėmis valstybės narės, kurioje yra laivų remonto įmonė, kompetentinga institucija nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Prieš atsisakydama suteikti leidimą įplaukti į uostą valstybė narė gali prašyti pasitarti su atitinkamo laivo vėliavos valstybės administracija.

6. Nukrypdoma nuo 4 dalies nuostatų, uosto valstybės atitinkama institucija dėl susiklosčiusių *force majeure* aplinkybių arba dėl svarbesnių saugumo sumetimų, arba siekdama *pašalinti* arba *sumažinti* taršos pavojų, arba tam, kad būtų pašalinti trūkumai, gali suteikti leidimą įplaukti į konkretų uostą **ar inkaravimo vietą**, jeigu laivo savininkas, operatorius arba kapitonas pirmiau minėtos valstybės narės kompetentingos institucijos reikalavimu įgyvendino lygiavertes priemones, užtikrinančias saugų įplaukimą į uostą **ar inkaravimo vietą**.

## 21 straipsnis

### Inspektoriams keliami profesiniai reikalavimai

1. Patikrinimus atlieka tik XII priede apibrėžtus kvalifikacijos kriterijus atitinkantys inspektorai, kurie yra kompetentingos institucijos įgalioti atlikti uosto valstybės kontrolę.

2. Kai uosto valstybės kompetentinga institucija negali užtikrinti atitinkamo profesinių žinių lygio, šios kompetentingos institucijos inspektoriui gali padėti bet koks kitas asmuo, turintis atitinkamą žinių lygį.
3. Kompetentinga institucija, uosto valstybės kontrolę vykdančios inspektoriatas ir jiems padedantys asmenys negali turėti komercinių interesų nei patikrinimo uoste, nei tikrinamuose laivuose, ir šie inspektoriatas negali būti įdarbinti nevyriausybinėse organizacijose, išduodančiose teisės aktų nustatytus arba klasės liudijimus laivams arba atliekančiose būtinus tyrimus pirmiau minėtų liudijimų išdavimui, o taip pat negali dirbti tokių organizacijų vardu.
4. Kiekvienas inspektoriatas turi turėti savo kompetentingos institucijos pagal *1996 m. birželio 25 d. Komisijos direktyvą 96/40/EB nustatanti bendro pavyzdžio asmens tapatybę patvirtinanti dokumentą inspektoriatas, vykdančioms uosto valstybės kontrolę*<sup>1</sup> išduotą asmens dokumentą – tapatybės kortelę.
5. Valstybės narės užtikrina, kad prieš suteikiant inspektoriatas įgaliojimus atlikti patikrinimus ir vėliau kas penkerius metus būtų tikrinama jų kompetencija ir žinios, kaip nurodyta XII priede.
6. Valstybės narės užtikrina, kad inspektoriatas baigtų tinkamus mokymus, susijusius su **Bendrijos** uosto valstybės kontrolės režimo pasikeitimais, numatytais šioje direktyvoje ir konvencijų pakeitimuose.
7. Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, Komisija rengia ir skatina suderintą Bendrijos inspektoriatas kvalifikacijos ir mokymo sistemą.

---

<sup>1</sup> OL L 196, 1996 8 7, p. 8.



## 22 straipsnis

### Locmanų ir uosto institucijų pranešimai

1. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių užtikrinti, kad *jų locmanai, dirbantys* valstybės narės uosto laivuose ar tranzitu per jos teritoriją plaukiančiuose laivuose *gali* nedelsdami informuoti atitinkamą uosto valstybės arba pakrantės valstybės kompetentingą instituciją, kad atlikdami įprastas savo pareigas jie rado *neatitikimų ar akivaizdžių* defektų, galinčių pažeisti saugų laivų plaukiojimą arba galinčių kelti grėsmę ar daryti žalą jūros aplinkai.

2. Kai uosto institucijos, atlikdamos savo įprastas pareigas, nustato, kad jų uoste esantis laivas turi laivo saugumą galinčių pažeisti *neatitikimų ar akivaizdžių* defektų arba kad toks laivas kelia pernelyg didelę žalą jūros aplinkai grėsmę, tokia institucija nedelsdama informuoja atitinkamos uosto valstybės kompetentingą instituciją.

3. Valstybės narės *užtikrina*, kad locmanai ir uosto valdžios institucijos, *kai tik įmanoma*, elektronine forma *praneštų šią informaciją*:

- *laivo duomenis (pavadinimas, TJO identifikavimo numeris, šaukinys ir vėliava),*
- *reiso duomenis (kilmės uostas, paskirties uostas),*
- *laive rastų neatitikimų ar akivaizdžių defektų aprašymą.*

4. *Komisija, vadovaudamasi 30 straipsnio 2 dalyje nurodyta reguliavimo procedūra su tikrinimu, gali priimti šiam straipsniui įgyvendinti reikiamas taisykles, įskaitant suderintas procedūras ir elektroninį formatą, kad locmanai ar uosto valdžios institucijos parengtų pranešimus apie neatitikimus ar akivaizdžius defektus bei tolesnius valstybės narės veiksmus.*

### 23 straipsnis Bendradarbiavimas

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad uosto institucijos ir kitos susijusios institucijos ar įstaigos pateiktų kompetentingai uosto valstybės kontrolės institucijai šią turimą informaciją:

- informaciją, praneštą pagal III priedą;
- informaciją apie laivus, kurie nesilaikė pranešimo reikalavimų pagal šią direktyvą ir 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 2000/59/EB *dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams*<sup>1</sup> ir 2002/59/EB, taip pat, jei reikia, Reglamentą (EB) Nr. 725/2004;
- informaciją apie laivus, kurie išplaukė į jūrą nesilaikydami Direktyvos 2000/59/EB 7 ir 10 straipsnių;
- informaciją apie laivus, kuriems atsisakyta išduoti leidimą įplaukti į uostą ar kurie buvo išsiųsti iš uosto dėl saugos priežasčių.

2. Valstybės narės nenustoja taikyti jų kompetentingos institucijos ir visų kitų valstybių narių kompetentingų institucijų keitimosi informacija ir bendradarbiavimo nuostatų ir palaiko veiklai nustatytus ryšius tarp jų kompetentingos institucijos ir Komisijos bei patikrinimų duomenų bazės.

Valstybės narės imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad patikrinimų duomenų bazė būtų atnaujinama atsižvelgiant į reikalavimus, susijusius su šia Direktyva.

---

<sup>1</sup> OL L 332, 2000 12 28, p. 81. *Direktyva su pakeitimais, padarytais Direktyva 2002/84/EB (OL L 324, 2002 11 29, p. 53).*

Atlikdami patikrinimus, inspektoriai naudojami su laivų patikrinimu susijusia informacija, saugoma valstybinėse ir privačiose duomenų bazėse, kurias galima pasiekti per „Equasis“ informacinę sistemą.

3. Valstybės narės imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad su patikrinimais susijusi informacija būtų nedelsiant perkelta į patikrinimų duomenų bazę.

Šioje dalyje nurodyta informacija – tai X ir XIII prieduose nurodyta informacija.

**4. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad kompetentinga uosto valstybės kontrolės institucija pateiktų uosto administracijai turimą svarbią informaciją.**

#### **24 straipsnis** **Patikrinimų duomenų bazė**

**1. Yra sukurta duomenų bazė, kuri yra bendra Europos Sąjungai ir Paryžiaus susitarimo memorandumo šalims. Komisija plėtoja ir tvarko patikrinimų duomenų bazę, padedama EJSA. Duomenų bazėje aprašomi laivų rizikos laipsniai, nurodomi laivai, kurie turi būti tikrinami, nustatomi patikrinimų įpareigojimai ir joje galima gauti duomenis apie laivų plaukiojimo maršrutus.**

**2. Patikrinimų duomenų bazė remiamasi ir priskiriant valstybių narių vėliavas baltajam, pilkajam ir juodajam sąrašams, vadovaujantis Komisijos nustatytu skaičiavimo metodu ir 30 straipsnio 2 dalyje nurodyta reguliavimo procedūra su tikrinimu.**

**3. Sistemos branduolį sudaro jungtiniai Paryžiaus susitarimo memorandumo ir Europos Sąjungos reikalavimai. Tačiau nagrinėjant klausimus, susijusius su ypatingais Europos Sąjungos reikalavimais, Europos Bendrija turės visus savaveiksmiškumo įgaliojimus priimti sprendimus dėl sistemos plėtros ieškant galimybių ją pritaikyti šiems reikalavimams.**

**4. Patikrinimų duomenų bazė gali būti pritaikoma ateities pokyčiams ir susijusi su kitomis Bendrijos duomenų bazėmis, susijusiomis su darbo jūroje saugumu, o prireikus – su atitinkamomis šalių informacinėmis sistemomis.**

**5. Patikrinimų duomenų bazėje prireikus pateikiami ypatingieji Paryžiaus susitarimo memorandumo reikalavimai. Gali būti galimybė joje pateikti informaciją apie patikrinimus, atliktus trečiųjų šalių, kurios yra Paryžiaus susitarimo memorandumo šalys, siekiant šios direktyvos tikslų**

**6. Patikrinimų duomenų bazėje saugoma informacija prieinama TJO narių administracijos įstaigoms, joms pavaldžioms organizacijoms ir suinteresuotosioms šalims. Informacija prieinama, jeigu laikomasi konfidencialumo reikalavimų, panašių į tuos, kurie taikomi valstybių narių inspektoriams.**

#### *25 straipsnis*

##### Informacijos paskelbimas

1. Kiekvienos valstybės narės kompetentinga institucija imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų skelbiama informacija apie patikrinimus, sulaikymus ir draudimus įplaukti pagal XIII priedą.

2. Šio straipsnio nuostatos neturi jokio poveikio atsakomybę reglamentuojantiems nacionaliniams teisės aktams.

#### *26 straipsnis*

##### Laivų operatorių ir bendrovių veiklos juodasis sąrašas

Komisija sudaro ir ***bent kartą per mėnesį viešoje interneto svetainėje paskelbia informaciją apie bendroves, kurių pastarųjų trijų ar daugiau mėnesių veiklos rezultatai pripažinti prastais arba labai prastais. Minėti veiklos rezultatai vertinami siekiant nustatyti laivų rizikos laipsnį pagal I priedo I dalies e punkte aprašytą procedūrą.***

***Komisija, vadovaudamasi 30 straipsnio 2 dalyje nurodyta reguliavimo procedūra su tikrinimu, nustato šiam straipsniui įgyvendinti reikiamas taisykles.***

*27 straipsnis*  
Išlaidų apmokėjimas

1. Jeigu **12 ir 13 straipsniuose** nurodyti patikrinimai patvirtina arba nustato konvenciją pažeidžiančius trūkumus, leidžiančius laivą sulaikyti, visas kiekvieno įprasto ataskaitinio laikotarpio patikrinimų išlaidas padengia laivo savininkas arba operatorius ar jo atstovas uosto valstybėje.
2. Visas valstybės narės kompetentingos institucijos išlaidas dėl patikrinimų, atliekamų pagal *20 straipsnio* 4 dalies ir *15 straipsnio* nuostatas, apmoka laivo savininkas arba operatorius.
3. Sulaikius laivą, visas išlaidas, susijusias su laivo sulaikymu uoste, apmoka laivo savininkas arba operatorius.
4. Laivas būna sulaikytas tol, kol neapmokamos visos išlaidos arba kol nepateikiama pakankamai garantijų, kad išlaidos bus apmokėtos.

*28 straipsnis*  
Įgyvendinimo kontrolės duomenys

Valstybės narės Komisijai **ir EMSA** pateikia *XIV priede* nurodytą informaciją *pagal tame priede nurodytą informacijos pateikimo periodiškumą*.

Valstybės narės imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad Komisija **ir EMSA** turėtų neribotas galimybes naudotis visais *23 straipsnio* 2 dalyje nurodytoje patikrinimų duomenų bazėje.

*29 straipsnis*  
Valstybių narių atitikties ir veiklos monitoringas

Siekdama užtikrinti veiksmingą šios direktyvos įgyvendinimą ir stebėti Bendrijos uosto valstybės kontrolės režimo bendrą veikimą pagal Reglamento (EB) Nr. 1406/2002 2 straipsnio b dalies i punktą, Komisija renka būtiną informaciją ir lankosi valstybėse narėse.

*30 straipsnis*  
Komitetas

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas pagal 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2099/2002<sup>1</sup> 3 straipsnio nuostatas.

2. Kai daromos nuorodos į šią dalį, *taikomos* Sprendimo 1999/468/EB **5a straipsnio 1-4 dalys ir 7 straipsnis**, atsižvelgiant į to sprendimo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nurodytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

*31 straipsnis*  
Pakeitimų tvarka

Laikantis 30 straipsnio 2 dalyje nurodytos *reguliavimo procedūros su tikrinimu*, ši direktyva gali būti iš dalies keičiama, neišplečiant jos taikymo srities, siekiant:

---

<sup>1</sup> OL L 324, 2002 11 29, p. 1. *Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 93/2007 (OL L 22, 2007 1 31, p. 12).*

- a) *suderinti priedus*, remiantis šios direktyvos įgyvendinimo metu įgyta patirtimi bei atsižvelgiant į Paryžiaus susitarimo memorandumo pokyčius;
- b) pritaikyti priedus, *išskyrus I priedą*, atsižvelgiant į įsigaliojusius Bendrijos teisės aktų saugumo jūroje ir saugios laivybos srityje, atitinkamų tarptautinių organizacijų konvencijų, protokolų, kodeksų ir rezoliucijų bei Paryžiaus susitarimo *memorandumo* pakeitimus;
- c) iš dalies pakeisti sąvokų apibrėžimus *ir atnaujinti* tarptautinių konvencijų, susijusių su šios direktyvos tikslais, sąrašą.

2 straipsnyje nurodytų tarptautinių dokumentų pakeitimai gali būti pašalinami iš šios direktyvos taikymo srities laikantis Reglamento (EB) *Nr. 2099/2002* 5 straipsnio.

### *32 straipsnis* Sankcijos

Valstybės narės nustato sankcijų sistemą už nacionalinės teisės nuostatų, priimtų pagal šią direktyvą, pažeidimus, bei imasi visų būtinų priemonių, siekdamos užtikrinti tų sankcijų taikymą. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

***Komisija užtikrina, kad taip apibrėžtos sankcijos padėtų Bendrijoje vienodai taikyti kontrolės tvarką ir išvengti jos iškraipymų skirtingose valstybėse narėse.***

### *33 straipsnis* Persvarstymas

Ne vėliau kaip 18 mėnesių po to, kai pasibaigia šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę terminas, Komisija persvarsto šios direktyvos įgyvendinimą. *Persvarstant inter alia* bus įvertintas ***5 straipsnyje nustatyto bendro Bendrijos patikrinimų įsipareigojimo įvykdymas***, kiekvienos valstybės narės uosto valstybės kontrolės inspektorių skaičius, atliktų patikrinimų skaičius ***ir 7 straipsnyje nustatyto teisingo neatliktų patikrinimų pasidalijimo sistemos veikimas.***

Apžvalgos išvadas Komisija pateiks Europos Parlamentui bei Tarybai ir apžvalgos pagrindu priims sprendimą dėl poreikio teikti pasiūlymą padaryti direktyvos ar kitų šios srities teisės aktų pakeitimų.

### *34 straipsnis* Įgyvendinimas ir pranešimas

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip per 18 mėnesių nuo **36 straipsnyje** nustatytos datos, įgyvendina [...] straipsnius ir [...] priedų [...] punktus [straipsniai ar jų sudėtinės dalys ir priedų punktai, kurių turinys pasikeitė, *palyginti* su ankstesne *direktyva*].
2. Valstybės narės, tvirtindamos šias nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą, arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Jos taip pat turi įtraukti teiginį, kad nuorodos, esančios dabartiniuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose, į direktyvą(-as), kurią(-as) panaikina ši direktyva, laikomos nuorodomis į šią direktyvą. Valstybės narės turi nuspręsti, kaip daryti tokią nuorodą ir kaip suformuluoti tą teiginį.
3. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstus.
4. Be to, Komisija nuolat informuoja Europos Parlamentą ir Tarybą apie valstybių narių pažangą įgyvendinant šią direktyvą.

### *35 straipsnis* Panaikinimas

Direktyva 95/21/EB su pakeitimais, padarytais XV priedo A dalyje išvardytomis direktyvomis, yra panaikinama nuo ...\* nepažeidžiant valstybių narių įsipareigojimų dėl XV priedo B dalyje išvardytų direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminų.

---

\* Šios direktyvos įsigaliojimo data.



Nuorodos į panaikintą direktyvą laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir skaitomos pagal XVI priede pateiktą atitikmenų lentelę.

*36 straipsnis*  
Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

[...] straipsniai ir [...] priedų [...] punktai [straipsniai ar jų sudėtinės dalys ir priedų punktai, kurių turinys pasikeitė palyginus su ankstesne direktyva taikomi nuo ...\*.

*37 straipsnis*  
Subjektai, kuriems skirta direktyva

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta ,

Europos Parlamento vardu  
Pirmininkas  
[...]

Tarybos vardu  
**Pirmininkas**  
[...]

---

\* Šios direktyvos įsigaliojimo data.

## ***I PRIEDAS***

### **BENDRIJOS UOSTO VALSTYBĖS ATLIEKAMŲ PATIKRINIMŲ REŽIMO *ELEMENTAI***

(nurodyta **5 straipsnyje**)

Bendrijos uosto valstybės atliekamų patikrinimų režimą sudaro šie elementai:

#### **I. BENDRA LAIVO RIZIKA**

Bendra laivo rizika nustatoma pagal šių parametrų derinius:

##### ***1. Bendri parametrai***

###### **a) Laivo tipas**

Manoma, kad keleiviniai laivai, naftos ir cheminių medžiagų tanklaiviai, dujų tanklaiviai ir biriųjų krovinių laivai kelia didesnę pavojų.

###### **b) Laivo amžius**

Manoma, kad ***senesnių kaip 12 metų laivų pavojaus laipsnis yra didesnis.***

###### **c) Vėliavos valstybės veikla**

i) Manoma, kad laivai, plaukiantys su valstybės, kurios sulaikymų rodikliai ES ir Paryžiaus susitarimo memorandumo regione yra aukšti, kelia didesnę pavojų.

ii) Manoma, kad laivai, plaukiantys su valstybės, kurios sulaikymų rodikliai ES ir Paryžiaus susitarimo memorandumo regione yra žemi, kelia mažesnę pavojų.

iii) Manoma, kad mažesnę pavojų kelia laivai, plaukiantys su ***vėliava*** valstybės, kurioje buvo atliktas auditas ***pagal savanoriško TJO valstybių narių audito sistemą ir procedūras***, ir jo rezultatai parodė, kad laikomasi atitinkamų reikalavimų ***atsižvelgiant į priemones, numatytas 9 straipsnio 3 dalies trečiojoje įtraukoje, arba, kol minėtosios priemonės bus priimtos, pateikiama įrodymų, kad pateiktas taisomasis veiksmų planas.***

d) Pripažinta organizacija

- i) Manoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė pripažintos organizacijos, kurių veiklos rezultatų lygis, susijęs su sulaikymo rodikliais ES ir Paryžiaus susitarimo memorandumo regione, yra žemas arba labai žemas, kelia didesnę pavojų.
- ii) Manoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė pripažintos organizacijos, kurių veiklos rezultatų lygis, susijęs su sulaikymo rodikliais ES ir Paryžiaus susitarimo memorandumo regione, yra aukštas, kelia mažesnę pavojų.
- iii) Manoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė pagal 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyvą 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų<sup>1</sup> pripažintos organizacijos, kelia mažesnę pavojų.

e) Bendrovės veikla

- i) Manoma, kad didesnę pavojų kelia laivai, priklausantys bendrovei, kurios veiklos rezultatų lygis, susijęs su laivų trūkumų ir sulaikymo rodikliais Europos Sąjungoje ir Paryžiaus susitarimo memorandumo regione, yra žemas arba labai žemas.
- ii) Manoma, kad mažesnę pavojų kelia laivai, priklausantys bendrovei, kurios veiklos rezultatų lygis, susijęs su laivų trūkumų ir sulaikymo rodikliais Europos Sąjungoje ir Paryžiaus susitarimo memorandumo regione, yra aukštas.

2. *Istoriniai parametrai*

- i) Manoma, kad daugiau nei vieną kartą sulaikyti laivai kelia didesnę pavojų.
- ii) ***Laivai, kuriuose per kiekvieną pastaruosius 36 mėnesius atliktą patikrinimą buvo pastebėti mažiau kaip penki trūkumai ir kurie per pastaruosius 36 mėnesius nebuvo sulaikyti, laikomi mažesnės rizikos laivais.***

---

<sup>1</sup> OL L 319, 1994 12 12, p. 20. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/84/EB (OL L 324, 2002 11 29, p. 53).

*iii)* Manoma, kad mažesnę pavojų kelia laivai, kurie nebuvo sulaikyti per paskutinius 36 mėnesius.

Atsižvelgiant į *1 ir 2 skirsniuose* nurodytus *bendrų ir istorinių* rizikos parametrų derinius, nustatoma *tokie laivo rizikos laipsniai*:

- didelė rizika
- standartinė rizika
- maža rizika.

Nustatant bendrą riziką, daugiau dėmesio *skiriama* šiems parametrams: *laivo tipui*, vėliavos valstybės veiklos rezultatų *lygiui*, pripažintų organizacijų ir bendrovių veiklos rezultatų *lygiui*.

## II. LAIVŲ PATIKRINIMAI

Į Bendrijos uostus atplaukiantys laivai periodiškai tikrinami reguliariais laiko tarpais ir gali būti papildomai tikrinami esant nenumatytoms aplinkybėms.

### 1. Periodiški patikrinimai

*Periodiški patikrinimai atliekami iš anksto nustatytais intervalais. Šių patikrinimų dažnumas nustatomas pagal bendrą laivo riziką.* Laikotarpis tarp periodiškų didelės rizikos laivų patikrinimų neturi būti ilgesnis, nei šeši mėnesiai. Laikotarpis tarp kitokiai rizikos grupei priklausančių laivų periodiškų patikrinimų didėja mažėjant rizikos lygiui.

Valstybės narės periodiškai tikrina:

- Visus didelės rizikos laivus, kurie per paskutinius šešis mėnesius nebuvo tikrinti Europos Sąjungoje ar Paryžiaus susitarimo memorandumo regiono uoste. Didelės rizikos grupei priskiriami laivai gali būti tikrinami nuo penkto mėnesio.

- Visus standartinės rizikos laivus, kurie per paskutinius 12 mėnesius nebuvo tikrinti Europos Sąjungoje ar Paryžiaus susitarimo memorandumo regiono uoste. Standartinės rizikos grupei priskiriami laivai gali būti tikrinami nuo dešimto mėnesio.
- Visus mažos rizikos laivus, kurie per paskutinius **30 mėnesių** nebuvo tikrinti Europos Sąjungoje ar Paryžiaus susitarimo memorandumo regiono uoste. Mažos rizikos grupei priskiriami laivai gali būti tikrinami nuo dvidešimt ketvirto mėnesio.

## 2. Papildomi patikrinimai

Esant toliau nurodytoms **svarbiausioms arba** nenumatytoms aplinkybėms, laivai gali būti tikrinami neatsižvelgiant į tai, kiek laiko praėjo nuo paskutinio periodiško patikrinimo.

### 2.1. Svarbiausi faktoriai

**Laivai, kuriems taikomos toliau išvardytos svarbiausios aplinkybės, tikrinami neatsižvelgiant į laikotarpį nuo jų paskutinio periodiško patikrinimo.**

- *Laivai, kuriems po paskutinio patikrinimo Europos Sąjungos ar Paryžiaus susitarimo memorandumo **regione** priskirta klasė dėl priežasčių, susijusių su saugumu, buvo laikinai ar visiškai **atšaukta**.*
- **Laivai**, dėl kurių gauta ataskaita ar pranešimas iš kitos valstybės narės.
- Laivai, kurie nėra įrašyti patikrinimų duomenų bazėje.
- Laivai, kurie:
  - plaukdami į uostą, susidūrė su kitu laivu ar užplaukė ant seklumos,

- buvo apkaltinti įtariamu žalingų medžiagų arba nuotekų pašalinimo nuostatų pažeidimu, arba
- manevravo chaotiškai arba nesaugiai, taip pažeisdami TJO patvirtintas laivybos kelių taisykles arba saugios laivybos praktiką bei procedūras.
- ***Laivai, nesilaikantys atitinkamų pranešimo reikalavimų, nurodytų šios direktyvos 8 straipsnyje, Direktyvoje 2000/59/EB, Direktyvoje 2002/59/EB ir prireikus Reglamente (EB) Nr 725/2004.***
- ***Laivai, kuriuose remiantis pranešimais yra neištaisytų trūkumų arba kurių trūkumai turėjo būti ištaisyti prieš išplaukiant, išskyrus laivus, kuriems leista ištaisyti trūkumus per 14 dienų nuo išplaukimo.***

## 2.2. *Nenumatytos aplinkybės*

*Esant toliau nurodytoms nenumatytoms aplinkybėms, laivai gali būti tikrinami neatsižvelgiant į tai, kiek laiko praėjo nuo paskutinio periodinio patikrinimo. Tačiau sprendimą atlikti minėtąjį papildomą patikrinimą priima inspektorius, remdamasis savo, kaip specialisto, nuomone.*

- ***Laivai:***
  - ***kurie*** buvo valdomi taip, kad kėlė grėsmę žmonėms, turtui ar aplinkai, arba
  - ***kurie*** nesilaikė ***Laivybos įplaukiant į Baltijos jūrą rekomendacijų, pateiktų TJO rezoliucijos MSC.138(76) prieduose,***

- ***Laivai, kurių liudijimus išdavė anksčiau pripažinta organizacija, kurios pripažinimas buvo atšauktas po paskutinio patikrinimo Europos Sąjungos ar Paryžiaus susitarimo memorandumo regione.***
- Laivai, apie kuriuos lozmanai arba uosto valdžios institucijos pranešė, kad juose yra ***neatitikimų*** ar jie turi ***akivaizdžių*** trūkumų, galinčių sutrukdyti saugiai plaukioti arba kelti pavojų aplinkai pagal šios ***direktyvos*** 22 straipsnį.
- ***Laivai***, apie kuriuos gauta laivo kapitono, įgulos nario arba kito saugiu laivo eksploatavimu, gyvenimo ir darbo sąlygomis laive arba taršos prevencija teisėtai suinteresuoto asmens ar organizacijos ataskaita arba skundas, išskyrus atvejus, kai atitinkama valstybė narė ataskaitą arba skundą laiko akivaizdžiai nepagrįstu.
- Laivai, nuo kurių ankstesnio sulaikymo praėjo daugiau nei trys mėnesiai.
- ***Laivai***, kurie remiantis pranešimais kelia problemų dėl krovinių, ypač nuodingų ir pavojingų.
- Laivai, kurie buvo valdomi taip, kad kėlė grėsmę žmonėms, turtui ar aplinkai.
- ***Laivai, kurių rizikos parametrai, remiantis iš patikimų šaltinių gauta informacija, skiriasi nuo įregistruotųjų parametru, taigi šių laivų keliama grėsmė padidėjusi.***

### 3. ***Atrankos sistema***

#### 3.1. ***I laipsnio pirmenybės laivai tikrinami šia tvarka:***

a) *Išsamus patikrinimas atliekamas:*

- *didelės rizikos laivų, netikrintų per praėjusius šešis mėnesius,*
- *standartinės rizikos keleivinių laivų, naftos tankerių, dujų ar cheminių medžiagų tankerių arba biriųjų krovinių laivų, kurie senesni kaip 12 metų ir netikrinti per paskutinius 12 mėnesių, ir*
- *mažos rizikos keleivinių laivų, naftos tankerių, dujų ar cheminių medžiagų tankerių arba biriųjų krovinių laivų, kurie senesni kaip 12 metų ir netikrinti per paskutinius 36 mėnesius.*

b) *Pradinis ar išplėstinis patikrinimas atitinkamai atliekamas:*

- *laivų, kurie nėra keleiviniai laivai, naftos tankeriai, dujų ar cheminių medžiagų tankeriai arba biriųjų krovinių laivai, ir jie yra standartinio rizikos laipsnio, senesni kaip 12 metų ir netikrinti per paskutinius 12 mėnesių,*
- *laivų, kurie nėra keleiviniai laivai, naftos tankeriai, dujų ar cheminių medžiagų tankeriai arba biriųjų krovinių laivai, ir jie yra mažos rizikos, senesni kaip 12 metų ir netikrinti per paskutinius 36 mėnesius.*

c) *Nustačius svarbiausius faktorius:*

- *atliekamas išplėstinis arba išsamus patikrinimas didelės rizikos laivų ir keleivinių laivų, naftos tankerių, dujų ar cheminių medžiagų tankerių arba biriųjų krovinių laivų, kurie senesni kaip 12 metų, tuo atveju, jei taip nusprendžia inspektorius, kuris rėmėsi savo, kaip specialisto, nuomone,*



- *atliekamas išplėstinis patikrinimas senesnių kaip 12 metų laivų, kurie nėra keleiviniai laivai, naftos tankeriai, dujų ar cheminių medžiagų tankeriai arba biriųjų krovinių laivai.*

**3.2. II laipsnio pirmenybės laivai tikrinami šia tvarka:**

**a) Išsamus patikrinimas atliekamas:**

- *didelės rizikos laivų, netikrintų per praėjusius penkis mėnesius,*
- *standartinės rizikos keleivinių laivų, naftos tankerių, dujų ar cheminių medžiagų tankerių arba biriųjų krovinių laivų, kurie senesni kaip 12 metų ir netikrinti per paskutinius 10 mėnesių, ir*
- *mažos rizikos keleivinių laivų, naftos tankerių, dujų ar cheminių medžiagų tankerių arba biriųjų krovinių laivų, kurie senesni kaip 12 metų ir netikrinti per paskutinius 24 mėnesius.*

**b) Pradinis ar išplėstinis patikrinimas atitinkamai atliekamas:**

- *laivų, kurie nėra keleiviniai laivai, naftos tankeriai, dujų ar cheminių medžiagų tankeriai arba biriųjų krovinių laivai, ir jie yra standartinio rizikos laipsnio, senesni kaip 12 metų ir netikrinti per paskutinius 10 mėnesių,*
- *laivų, kurie nėra keleiviniai laivai, naftos tankeriai, dujų ar cheminių medžiagų tankeriai arba biriųjų krovinių laivai, ir jie yra mažos rizikos, senesni kaip 12 metų ir netikrinti per paskutinius 24 mėnesius.*

c) *Nustačius nenumatytus faktorius:*

- *atliekamas išplėstinis arba išsamus patikrinimas didelės rizikos laivų ir keleivinių laivų, naftos tankerių, dujų ar cheminių medžiagų tankerių arba biriųjų krovinių laivų, kurie senesni kaip 12 metų, tuo atveju, jei taip nusprendžia inspektorius, kuris rėmėsi savo, kaip specialisto, nuomone,*
- *atliekamas išplėstinis patikrinimas senesnių kaip 12 metų laivų, kurie nėra keleiviniai laivai, naftos tankeriai, dujų ar cheminių medžiagų tankeriai arba biriųjų krovinių laivai.*

## II PRIEDAS

### LAIVŲ RIZIKOS LYGIS

		Rizikos lygis				
		Didelės rizikos laivai (DRL)		Standartinės rizikos laivai (SRL)	Mažos rizikos laivai (MRL)	
Bendrieji parametrai		Kriterijai	Svoris (taškais)	Kriterijai	Kriterijai	
1	Laivo tipas	Cheminių medžiagų tanklaisis Dujų tanklaisis Naftos tanklaisis Biriųjų krovinių laivas Keleivinis laivas	2	Nei didelės, nei mažos rizikos laivas	Visų tipų	
2	Laivo amžius	Visų tipų > 12 metų	1		Bet kokio amžiaus	
3a	Vėliava	Juodasis, pilkasis ir baltasis sąrašai	Juodasis – labai didelė rizika Didelė rizika Vidutinė – didelė rizika		2	Baltasis
			Juodasis – vidutinė rizika		1	
3b		TJO auditas	-			Taip
4a.	Pripažintos organizacijos	Patikrinimo rezultatas	Didelė	-	-	Didelė
			Vidutinė	-	-	-
			Maža	Maža	1	-
			Labai maža	Labai maža		-
4b		Pripažinta ES	-	-	Taip	
5	Bendrovė	Patikrinimo rezultatas	Didelė	-	-	Didelė
			Vidutinė	-		-
			Maža	Maža	2	-
			Labai maža	Labai maža		-

<i>Istoriniai parametrai</i>					
<b>6</b>	<i>Kiekvieno per pastaruosius 36 mėnesius atlikto patikrinimo metu pastebėtų trūkumų skaičius</i>	<i>trūkumai</i>	<i>Nefiksuojami</i>	<b>-</b>	<i>≤ 5 (per pastaruosius 36 mėnesius atliktas bent vienas patikrinimas)</i>
<b>7</b>	<i>Per pastaruosius 36 mėnesius sulaikytų laivų skaičius</i>	<i>sulaikymai</i>	<i>≥ 2 sulaikymai</i>	<b>1</b>	<i>Sulaikymų nebuvo</i>

*DRL – laivai, atitinkantys kriterijus, vertinamus 5 ar daugiau taškų suma.*

*MRL – laivai, atitinkantys visus mažos rizikos parametrų kriterijus.*

*SRL – laivai, nepriskiriami nei DRL, nei MRL kategorijai.*

### III PRIEDAS

#### PRANEŠIMAS

***Informacija, pateikiama pagal 8 straipsnio 2 dalį:***

***Toliau nurodyta informacija perduodama*** uosto valdžios institucijai ar šiuo tikslu paskirtai kitai valdžios institucijai arba įstaigai likus bent trims dienoms iki numatomo atvykimo į uostą ar inkaravimo vietą arba prieš išplaukiant iš ankstesnio uosto ar inkaravimo vietos, jei numatoma kelionė truks mažiau nei tris dienas:

- a) laivo identifikavimo duomenys (pavadinimas, šaukinys, TJO identifikavimo numeris arba mobilusis jūrų laivo atpažinimo (MMSI) kodas);
- b) ***numatoma buvimo uoste trukmė ir Bendrijos uostų, į kuriuos bus įplaukiama tos pačios kelionės metu, sąrašas;***
- c) apie tanklaivių:
  - i) Konfigūraciją: viengubo korpuso, viengubo korpuso su atskirto švaraus balasto tanku, dvigubo korpuso;
  - ii) Krovinių ir balasto skyrių tankų būklę: pilni, tušti, inertizuoti;
  - iii) Krovinio tūrį ir pobūdį;
- d) veiksmus, kuriuos numatyta atlikti paskirties uoste ar inkaravimo vietoje (krovimas, iškrovimas, kiti veiksmai);
- e) suplanuotus įstatymais nustatytus patikrinimus, apžiūros ir didelės apimties techninės priežiūros ir remonto darbus, kuriuos numatyta atlikti laivui stovint paskirties uoste ar inkaravimo vietoje;
- f) paskutinio išsamaus patikrinimo Paryžiaus susitarimo memorandumo regione ***datą.***

## IV PRIEDAS

### LIUDIJIMŲ IR DOKUMENTŲ SĄRAŠAS

(kaip nurodyta 12 straipsnio 2 dalyje)

1. Tarptautinis tonažo pažymėjimas (1969 m.).
2. Keleivinio laivo saugumo liudijimas;
  - Krovininio laivo konstrukcijos saugumo liudijimas;
  - Krovininio laivo įrangos saugumo liudijimas;
  - Krovininio laivo radiotelegrafo įrangos saugos liudijimas;
  - Krovininio laivo radiotelefono saugos liudijimas;
  - Krovininio laivo radijo saugos liudijimas;
  - Išimtinis liudijimas, įskaitant, kai tai reikalinga, krovinių sąrašą;
  - Krovininio laivo saugumo liudijimas.
3. Tarptautinis laivo apsaugos liudijimas (*angl.* ISSC).
4. Laivo istorijos tęstiniai *įrašai*.
5. Tarptautinis tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijimas;
  - Tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijimas;

6. Tarptautinis tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros liudijimas;
  - Tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros liudijimas.
7. Tarptautinis teršimo nafta prevencijos liudijimas.
8. Tarptautinis teršimo prevencijos liudijimas vežti nuodingas skystas medžiagas be taros.
9. Tarptautinis krovininės vaterlinijos liudijimas (1966 m.);
  - Tarptautinis krovininės vaterlinijos išimties liudijimas.
10. Naftos registravimo knyga, I ir II dalys.
11. Krovinių registravimo knyga.
12. Minimalaus saugaus įgulos komplektavimo dokumentas.
13. Pagal JRAB konvenciją išduoti atestatai ar kiti dokumentai.
14. Sveikatos pažymėjimai, (žr. Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) konvenciją Nr. 73 dėl jūrininkų sveikatos patikrinimo).
15. Darbų laive planavimo grafikas (TDO konvencija Nr. 180 ir JRAB 95).
16. Jūrininkų darbo ir poilsio valandų apskaitos dokumentas (TDO konvencija Nr. 180).
17. Stovumo duomenys.

18. Atitikties dokumento ir saugaus valdymo liudijimo, išduotų pagal Tarptautinį saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksą (SOLAS 74, IX skyrius) kopijos.
19. Atitinkamos pripažintos organizacijos išduoti laivo korpuso stiprumo ir mašinų pažymėjimai (būtinai tik tada, jeigu pripažintos organizacijos yra priskirtas kokiam nors klasei).
20. Pavojingas prekes vežančių laivų specialių reikalavimų atitikties dokumentas.
21. Greitaeigio laivo saugumo liudijimas ir leidimas eksploatuoti greitaeigį laivą.
22. Specialus pavojingų prekių sąrašas, krovinio deklaracija arba detalus krovinių išdėstymo planas.
23. Laivo žurnalas bandymų ir mokymų, įskaitant saugumo mokymus, registravimui bei žurnalas gelbėjimo priemonių ir įrenginių patikrinimo ir eksploatacijos, taip pat gaisro gesinimo įrangos ir priemonių registravimui.
24. Specialios paskirties laivo saugumo liudijimas.
25. Kilnojamojo jūrinio gręžimo įrenginio saugumo liudijimas.
26. Naftos tanklaiviams – naftos šalinimo kontrolės ir paskutinės kelionės su balastu kontrolės sistemos registravimo įrašų.
27. Įgulos narių sąrašas, gaisro kontrolės planas, o keleiviniams laivams – laivo gelbėjimo planas.
28. Avarinių veiksmų planas laivo užteršimo nafta atveju.



29. Apžiūrų ataskaitų bylos (biriųjų krovinių laivams ir naftos tanklaiviams).
30. Ankstesnių uosto valstybės kontrolės patikrinimų ataskaitos.
31. Ro-ro keleiviniams laivams – informacija apie didžiausią A/A santykį.
32. Vežti grūdus leidžiantis dokumentas.
33. Krovinių tvirtinimo vadovas.
34. Šiukšlių tvarkymo planas ir šiukšlių registravimo knyga.
35. Sprendimų patvirtinimo sistema keleivinių laivų kapitonams.
36. Paieškos ir gelbėjimo (*PIG*) bendradarbiavimo planas nustatytais maršrutais plaukiojantiems keleiviniams laivams.
37. Eksploatacinių apribojimų sąrašas keleiviniams laivams.
38. Biriųjų krovinių laivo knygelė.
39. Pakrovimo ir iškrovimo planas biriųjų krovinių laivams.
40. Draudimo polisas arba bet kuri kita finansinė garantija, apdraudžianti civilinę atsakomybę dėl teršimo nafta padarytos žalos (1992 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą).
41. Liudijimai, kurių reikalaujama pagal *Europos Parlamento ir Tarybos* direktyvą 2006/.../EB [*dėl laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų*]<sup>+</sup>.
42. Liudijimas, kurio reikalaujama pagal *Europos Parlamento ir Tarybos* reglamentą (EB) Nr. .../2007 [*dėl keleivių vežėjų jūra ir vidaus vandens keliais atsakomybės įvykus nelaimingiems atsitikimams*]<sup>+</sup>.

---

<sup>+</sup> OL: įrašyti numerį.

## V PRIEDAS

### PAVYZDŽIAI, KAD YRA „AKIVAIZDUS PAGRINDAS“ ATLIKTI IŠPLĖSTINĮ PATIKRINIMĄ

(kaip nurodyta *12 straipsnio 3 dalyje*)

1. *I priedo II dalies 2 skirsnyje* nurodyti laivai.
2. Netinkamai pildyta naftos registravimo knyga.
3. Tikrinant liudijimus ir kitus dokumentus buvo nustatyti netikslumai.
4. Požymiai, kad įgulos nariai nesugeba įvykdyti *2001 m. balandžio 4 d.* Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/25/EB *dėl minimalaus jūrininkų parengimo*<sup>1</sup> 17 straipsnyje išdėstytų reikalavimų dėl susižinojimo laive.
5. Atestatas buvo gautas nesąžiningai arba jo turėtojas nėra tas asmuo, kuriam tas atestatas buvo išduotas.
6. Laivo kapitonas, vadovaujantis pareigūnas arba eilinis jūrininkas turi JRAB konvencijos neratifikavusios šalies išduotą atestatą.
7. Įrodymai, kad darbas su krovniais ir kiti darbai atliekami nesaugiai arba nesilaikant TJO gairių, pavyzdžiui, deguonies kiekis į krovinių tankus tiekiamose inertinėse dujose yra didesnis už didžiausią nustatytą lygį.
8. Kai tanklaivio kapitonas nepateikia naftos šalinimo kontrolės ir paskutinės kelionės su balastu kontrolės sistemos registravimo įrašų.

---

<sup>1</sup> OL L 136, 2001 5 18, p. 17. *Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2005/45/EB (OL L 255, 2005 9 30, p. 160).*

9. Nēra atnaujinto ģgulos nariu sarašo arba ģgulos nariai nežino savo pareiġu kilus gaisrui arba davus ģsakymā palikti laivā.
10. Klaidiņu nelaimēs signaļu paskelbimas, po kurio neseka tinkamas ģu nutraukimas.
11. Nēra pagal konvencijas reikalaujamu pagrindiniu ģrengimu ir ģrenginiu.
12. Itin antisanitarinēs sālġgos laive.
13. Inspektoriaus bendras ģspūdis ir pastebeġimai, liudijantys, kad egzistuoja rimti laivo korpuso ar struktūriniai būklēs pablogēġimai ar defektai, kurie gali kelti rizikā laivo struktūrai, sandarumui ar atsparumui atmosferos sālġgoms.
14. Informacija ar ģrodymai, kad laivo kapitonas nēra susipažinēs su esminēmis priemonēmis, susijusiomis su laivu saugumu ar taršos prevencija, arba, kad tokiu priemoniu nebuvo imtasi.
15. Nēra darbo laive planavimo grafiko ar ģūrininku darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumento.

## VI PRIEDAS

### LAIVŲ KONTROLĖS PROCEDŪROS

1. Saugaus įgulų komplektavimo principai (TJO rezoliucija A.890(21) su pakeitimais).
2. Tarptautinio pavojingų krovinių vežimo jūra kodekso nuostatos.
3. *TDO* leidinys „Darbo sąlygų laive tikrinimas: rekomenduojama tvarka“.
4. Paryžiaus susitarimo memorandumo I priedas „Uosto valstybės kontrolės tvarka“ ir Paryžiaus susitarimo memorandume paskelbtos atitinkamos instrukcijos ar gairės.
5. JTO rezoliucija MSC.159(78) (priimta 2004 m. gegužės 21 d.) „Laikinos gairės kontrolės ir atitikties priemonių laivybos saugumui stiprinimo“.

## VII PRIEDAS

### LAIVŲ SAUGUMO ASPEKTŲ KONTROLĖS TVARKA

#### A. Prieš lipant į laivą.

1. Šios gairės taikomos tik Reglamento (EB) 725/2004 3 straipsnio 1 *ir* 2 dalyse ir, **prireikus, 3 straipsnio** 3 dalyje paminėtiems laivams, jei jie neplaukioja su patikrinimą atliekančios uosto valstybės vėliava.
2. Inspektoriai turi žinoti uosto patalpų, kuriose laivas tikrinamas, apsaugos lygį.
3. Prieš lipant į laivą inspektorių gautos ataskaitos ar skundai, susiję su sauga, turi būti perduoti kompetentingai saugios laivybos tarnybai<sup>1</sup>, kuri priims sprendimą, ar teikti pirmenybę saugumo patikrinimui, kurį atlieka tinkamai įgaliotas saugumo pareigūnas.
4. Nors už laivo saugą atsako laivo kapitonas, jis neturi teisės uždrausti tinkamai įgaliotam inspektoriui patekti į laivą ir atlikti patikrinimą. Kapitonas gali mėginti saugumo sumetimais apriboti privalomą uosto valstybės kontrolės patikrinimą. Jei inspektorius mano, kad toks apribojimas nepagrįstas, jis turėtų pasitarti su kompetentinga saugumo tarnyba.
5. Inspektoriai turėtų būti informuoti, kad laive, kurio apsaugos lygis 3, nustatytos apsaugos priemonės gali apriboti uosto valstybės kontrolės „saugumo“ patikrinimo apimtį.

Pavyzdžiui, gali būti uždraustos nepaprastosios padėties pratybos. Tam tikromis aplinkybėmis kompetentinga saugumo tarnyba gali apriboti uosto valstybės kontrolės veiklą.

---

<sup>1</sup> Valstybės paskirta institucija, atsakinga už saugos priemonių taikymą.

## B. Pradinis patikrinimas

Pradinio patikrinimo metu inspektorius:

1. eidamas link laivo, lipdamas į laivą ir vaikščiodamas laive turėtų atkreipti dėmesį į saugumo aspektus, apibrėžtus atitinkamose Paryžiaus susitarimo memorandumo gairėse, atsižvelgdamas į nustatytą uosto ir laivo apsaugos lygį. Inspektoriai nėra įpareigoti tikrinti saugumo sistemos, jie turėtų atsižvelgti tik į tuos aspektus, su kuriais susiduria įprasto darbo laive metu;
2. turėtų patikrinti, ar Tarptautinis laivo apsaugos liudijimas (ISSC) arba laikinas ISSC yra laive, galioja ir yra išduotas laivo administracijos, jos įgaliotos organizacijos arba administracijos prašymu yra išduotas kitos valstybės;
3. turėtų paklausti kapitono, kokio apsaugos lygio laikomasi laive, ir patvirtinti, kad lygis yra bent toks pat, kokį nustatė uostas;
4. tikrindamas kitus dokumentus, turėtų paprašyti pateikti įrodymus, kad saugumo mokymai vykdomi tinkamais laiko tarpais, t. y. bent kas 3 mėnesius ir taip pat pasikeitus įgulos nariams (Tarptautinio laivų ir uosto įrenginių apsaugos (ISPS) kodekso A dalies 13 skirsnis ir B dalies 13.6 ir 13.7 punktai), ir paprašyti informacijos apie bet kokias su laivu susijusias pratybas;
5. turėtų patikrinti duomenis apie bent 10 paskutinių atvykimų į uostą, įskaitant bet kokias laivo–uosto ar laivo–laivo sąveikas, kiekvienu atveju tikrinant:
  - laivo apsaugos lygį, visas specialias ar papildomas saugumo priemones, kurių buvo imtasi,
  - ar buvo taikomos tinkamos laivo saugumo priemonės vykdant veiklą „iš laivo į laivą“;
6. turėtų įvertinti, ar pagrindinis laivo personalas sugeba veiksmingai bendrauti tarpusavyje.

## C. Akivaizdus pagrindas

1. Pradinio uosto valstybės kontrolės (UVK) patikrinimo metu inspektorius gali nustatyti, kad egzistuoja akivaizdus pagrindas taikyti papildomas saugumo kontrolės priemones, jei:
  - 1.1. ISSC negalioja arba jo galiojimo terminas yra pasibaigęs;
  - 1.2. Laivo apsaugos lygis yra žemesnis, negu uosto;
  - 1.3. Nebuvo vykdomi su laivo saugumu susiję mokymai;
  - 1.4. Duomenys apie paskutines 10 laivas–uostas ar laivas–laivas sąveikų yra neišsamūs;
  - 1.5. Yra įrodymų ar pastebėjimų, kad pagrindinis laivo personalas nesugeba veiksmingai bendrauti tarpusavyje;
  - 1.6. Pastebėjimuose pateikiama įrodymų, kad egzistuoja rimtų trūkumų saugumo srityje;
  - 1.7. Gauta su saugumu susijusi informacija iš trečiųjų šalių, pavyzdžiui, ataskaita ar skundas;
  - 1.8. Laivas turi kelintą kartą iš eilės išduotą laikiną ISSC, ir profesionalia inspektoriaus nuomone vienas iš tikslų, kurių siekė laivo vadovybė ar bendrovė, prašydama išduoti tokį liudijimą, yra išvengti visiškos atitikties SOLAS 74 XI-2 skyriaus ir ISPS kodekso A dalies reikalavimams, pasibaigus pirmą kartą išduoto laikino liudijimo galiojimui. ISPS kodekso A dalyje nurodytos aplinkybės, kada galima išduoti laikiną liudijimą.
2. Jei pirmiau minėtomis aplinkybėmis nustatomas akivaizdus pagrindas, inspektorius nedelsdamas informuoja kompetentingą saugumo tarnybą (nebent inspektorius yra ir tinkamai įgaliotas saugumo pareigūnas). Tuomet kompetentinga saugumo tarnyba, atsižvelgdama į apsaugos lygį pagal SOLAS XI skyriaus 9 taisyklę, sprendžia, kokių reikia papildomų kontrolės priemonių.

3. Tinkamai įgaliotas saugumo pareigūnas gali nustatyti kitokį, nei pirmiau minėtas, akivaizdų pagrindą.

D. Papildomos kontrolės priemonės

1. Jei laive nėra galiojančio *ISSC* ar laikino *ISSC*, inspektorius sulaikys laivą ir taikys šios direktyvos XI priede pateiktą sulaikymo tvarką.

2. Sprendimą dėl visų kitų kontrolės priemonių priima kompetentinga saugumo tarnyba. Jos išvardytos SOLAS 74 XI-2 skyriuje.

3. Vadovaudamasi taikytiniais Bendrijos teisės aktų, nacionalinės teisės aktų ir susitarimų reikalavimais, kompetentinga saugumo tarnyba prieš priimdama sprendimą arba laukdama, kol tinkamai įgaliotas saugumo pareigūnas galės patekti į laivą, gali paprašyti inspektoriaus atlikti tolesnį patikrinimą.

Šis patikrinimas turėtų apsiriboti tokiais veiksmais:

- a) patikrinimu, ar laive yra saugumo planas ir laivo saugumo pareigūnas (SSO);
- b) patikrinimu, ar laivo kapitonas ir personalas, ypač saugumo pareigūnas, budintis pareigūnas ir asmuo, atsakingas už patekimo kontrolę, yra susipažinę su pagrindinėmis laivo saugumo procedūromis;
- c) patikrinimu, ar laivo saugumo pareigūnas susisiekė su uosto saugumo pareigūnu;
- d) patikrinimu, ar egzistuoja laivo saugumo sistemos priežiūros įrašai, pavyzdžiui:
  - saugumo veiklos ataskaitos ir vidinio audito duomenys,
  - duomenys, susiję su periodišku laivo saugumo įvertinimu,



- duomenys, susiję su periodiška laivo saugumo plano peržiūra,
  - informacija apie laivo saugumo plano pakeitimų įgyvendinimą,
  - duomenys apie laive esančios saugumo įrangos techninę priežiūrą, kalibravimą ir bandymą, įskaitant laivo įspėjimo apie pavojų sistemos bandymus;
- e) įrašų apie toliau pateikiamus aspektus patikrinimu:
- grėsmes saugumui,
  - saugumo pažeidimus,
  - pasikeitusius apsaugos lygius,
  - ryšius, tiesiogiai susijusius su laivo saugumu.
4. Kai vienintelis būdas patikrinti ar ištaisyti trūkumus yra peržiūrėti atitinkamus laivo saugumo plano reikalavimus, išimties tvarka suteikiama galimybė susipažinti su konkrečiomis plano dalimis, susijusiomis su trūkumais, tačiau tik gavus laivo vėliavos valstybės ar kapitono sutikimą. Šios konkrečios dalys yra išvardytos ISPS kodekso A dalyje.
5. Tam tikros plano nuostatos, susijusios su konfidencialia informacija, negali būti tikrinamos, nebent gavus vėliavos valstybės sutikimą.

Šios konkrečios dalys yra išvardytos ISPS kodekso A dalyje.

6. Jei kompetentinga saugumo tarnyba imasi papildomų kontrolės veiksmų, kuriais apribojama patikrinimo apimtis ar trukdoma baigti uosto valstybės kontrolės „saugumo“ patikrinimą, inspektorius turėtų susisiekti su kompetentinga saugumo tarnyba ir pasistengti užbaigti saugumo patikrinimą, kai laivui suteikiamas leidimas plaukti. Laikomasi principo, kad laivas neturi būti negrįstai gaišinamas. Tačiau faktas, kad buvo nustatyta saugumo pažeidimų, paprastai yra pateisinamas pagrindas inspektoriumi baigti pradinį saugumo patikrinimą arba jį toliau tęsti, jei egzistuoja akivaizdus pagrindas atlikti išplėstinį su saugumu nesusijusių aspektų patikrinimą.
7. Jei kompetentinga saugumo tarnyba nusprendžia laivą išsiųsti, inspektorius turėtų užtikrinti, kad kompetentinga saugumo tarnyba būtų tinkamai informuota apie galimas pasekmes saugumui ar aplinkai, jei laivas išplauks iš stovėjimo vietos ir (arba) į jūrą. Viena iš tokių pasekmių gali būti rizika, atsiradusi dėl krovimo darbų sustabdymo. Kompetentinga saugumo tarnyba sprendimus dėl reikalingų veiksmų turėtų priimti atsižvelgdama į riziką.
8. Jei laivas sulaikomas dėl su saugumu nesusijusių priežasčių, tačiau vėliau išsiunčiamas anksčiau, nei suteikimas leidimas plaukti po sulaikymo, sulaikymas prilyginamas draudimui įplaukti pagal *15 straipsnį*.

## VIII PRIEDAS

### IŠSAMIAUS LAIVŲ PATIKRINIMO TVARKA

(*nurodyta 13 straipsnyje*)

#### **TAM TIKRŲ LAIVŲ KATEGORIJŲ IŠSAMIAUS PATIKRINIMO *PROCEDŪROS***

Toliau išvardyti punktai, atsižvelgiant į praktines galimybes juos realizuoti arba į visus apribojimus, susijusius su žmonių, laivo ar uosto saugumu, turi būti išsamiau patikrinimo dalis. Inspektoriai turi žinoti, kad reikalavimas surengti bandymus, turinčius tiesioginės įtakos tam tikriems tuo metu laive atliekamiems darbams, pvz., darbui su krovinių, gali trukdyti jas saugiai atlikti.

#### 1. *VISI LAIVAI*

- Imituotas pagrindinės jėgainės gedimas (elektros tiekimo sistemos gedimo testas),
- avarinio apšvietimo patikrinimas,
- avarinio gaisrinio siurblio, kai prie gaisro gesinimo pagrindinio vamzdžio prijungtos dvi gaisrinės žarnos, veikimo išbandymas,
- triumo siurblių veikimo bandymas,
- vandeniui nelaidžių durų uždarymas,
- vienos šoninės gelbėjimosi valtys nuleidimas į vandenį,
- avarinio nuotolinio išjungimo bandymas, pavyzdžiui, katilų, ventiliacijos ir degalų siurblių,
- vairo pavaros, įskaitant pagalbinę vairo pavarą, išbandymas,
- radijo įrenginių avarinio energijos šaltinio patikrinimas,
- mašinų skyriaus separatoriaus patikrinimas, ir pagal galimybes, išbandymas.

## 2. DUJŲ IR CHEMINIŲ MEDŽIAGŲ TANKLAIVIAI

Be išvardytų *1 punkte*, šie punktai taip pat turi būti įtraukti į dujų ir cheminių medžiagų tanklaivių išsamų patikrinimą:

- krovinių tankų stebėjimo ir saugos priemonės (temperatūros, slėgio bei nuotėkio),
- deguonies analizės ir sprogiųjų dujų koncentracijos nustatymo prietaisai, įskaitant jų kalibravimą. Cheminių medžiagų aptikimo įrangos (dumplių) buvimas su konkretaus krovinio vežimui reikalingu atitinkamų dujų aptikimo vamzdelių skaičiumi,
- evakuacijos iš kajutės rinkiniai kiekvienam laive esančiam asmeniui, tinkamos apsaugoti kvėpavimo takus ir akis (jeigu būtina pagal produktų sąrašą, išvardintą atitinkamai Tarptautiniame tinkamumo liudijime arba Tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijime),
- patikrinama, ar vežami produktai įrašyti atitinkamai Tarptautiniame tinkamumo liudijime arba Tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros arba suskystintąsias dujas be taros liudijime),
- denyje sumontuoti stacionarūs gaisro gesinimo įrenginiai, gaisrą gesinantys putomis arba sausosiomis ar kitomis medžiagomis, kurios reikalingos atsižvelgiant į vežamą produktą.

## 3. BIRIŲJŲ KROVINIŲ LAIVAI

Be išvardytų *1 punkte*, šie punktai taip pat turi būti įtraukti į biriųjų krovinių laivų išsamų patikrinimą:

- ar nėra denyje sumontuotų mechanizmų pagrindų korozijos,
- ar nedeformuoti liukų dangčiai ir (arba) ar nėra jų korozijos,
- ar nėra skersinių pertvarų įtrūkimų ar vietinės korozijos,

- priėjimas prie krovinių triumų,
- ar laive yra toliau išvardyti dokumentai, peržiūrėti tuos dokumentus ir įsitikinti, kad vėliavos valstybė ar klasifikacinė bendrovė yra juos patvirtinusi:
  - (1) struktūros apžiūrų ataskaitos,
  - (2) būklės įvertinimo ataskaitos,
  - (3) storio matavimų ataskaitos,
  - (4) TJO rezoliucijoje A.744(18) nurodytas aprašomasis dokumentas.

#### 4. NAFTOS TANKLAIVIAI

Be išvardytųjų *1 punkte*, šie punktai taip pat turi būti įtraukti į naftos tanklaivių išsamų patikrinimą:

- denyje sumontuota stacionari putų sistema,
- visa gaisrų gesinimo įranga,
- mašinų skyriaus, siurblinės ir gyvenamųjų patalpų automatinių priešgaisrinių sklendžių patikrinimas,
- inertinių dujų slėgio ir deguonies kiekio juse patikrinimas,
- balasto tanko: per tanko liuką ar nuo tanko denio pirmiausia patikrinamas bent vienas krovinių skyriaus balasto tankas; jei inspektorius nustato, kad yra aiškus pagrindas tęsti patikrinimą, padaromas atitinkamas įrašas,

- ar laive yra toliau išvardyti dokumentai, peržiūrėti tuos dokumentus ir įsitikinti, kad vėliavos valstybė ar klasifikacinė bendrovė yra juos patvirtinusi:
  - (1) struktūros apžiūrų ataskaitos,
  - (2) būklės įvertinimo ataskaitos,
  - (3) storio matavimų ataskaitos,
  - (4) TJO rezoliucijoje A.744(18) nurodytas aprašomasis dokumentas.

#### 5. KELEIVINIAI LAIVAI, KURIEMS NETAIKOMA DIREKTYVA 1999/35/EB

Be nurodytų *1 punkte*, šie punktai taip pat gali būti išsamaus keleivinių laivų patikrinimo dalimi:

- gaisro aptikimo ir signalizacijos sistemų išbandymas,
- bandymas, ar tinkamai užsidaro priešgaisrinės durys,
- keleivių informavimo priemonių veikimo patikrinimas,
- priešgaisriniai mokymai, kurių metu bent jau turi būti parodyti visi gaisrininkų įrangos rinkiniai ir turi dalyvauti už maitinimą atsakinga įgulos dalis,
- demonstravimas, kad svarbiausi įgulos nariai yra susipažinę su įgulos veiksmų planu avarijos metu.

Jeigu manoma, kad tai reikalinga, gavus laivo kapitono arba operatoriaus sutikimą, tikrinimą galima toliau tęsti laivui plaukiant į valstybės narės uostą arba iš jo. Inspektoriai neturi kliudyti eksploatuoti laivo ir neturi sudaryti situacijų, kurios, kapitono požiūriu, gali kelti pavojų keleivių, įgulos ir laivo saugumui.

## IX PRIEDAS

### NUOSTATOS, SUSIJUSIOS SU DRAUDIMU ĮPLAUKTI Į BENDRIJOS UOSTUS

(kaip nurodyta *15 straipsnyje*)

- A. DRAUDIMO ĮPLAUKTI KRITERIJAI (kaip nurodyta *15 straipsnio 1 dalyje*)
1. Draudimas įplaukti gali būti taikomas laivui, kuris plaukioja su vėliava valstybės, kuri pagal sulaikymų rodiklius yra juodajame ar pilkajame sąraše, kaip apibrėžta Paryžiaus susitarimo memorandume, ir kuris per paskutinius 36 mėnesius Europos Sąjungos valstybės ar *Susitarimo memorandumą* pasirašiusios valstybės uoste buvo daugiau nei du kartus sulaikytas arba jį buvo uždrausta eksploatuoti pagal Tarybos direktyvą 99/35/EB;
  2. Taikant 1 dalį, Paryžiaus susitarimo memorandume apibrėžtas sąrašas įsigalioja kiekvienų metų liepos 1 d.
- B. PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU ATSIŠAKYMU IŠDUOTI LEIDIMĄ ĮPLAUKTI Į BENDRIJOS UOSTUS (nurodyta *15 straipsnio 2 dalyje*)
1. Esant A punkte nurodytoms sąlygoms, inkaravimovietos ar uosto, kuriame laivas sulaikytas trečią kartą, kompetentinga institucija turi raštu informuoti kapitoną, kad bus išleistas draudimo įplaukti įsakymas, kuris įsigalios iš karto po to, kai laivas paliks uostą ar inkaravimovietą. Draudimo įplaukti įsakymas įsigalioja iš karto, kai laivas palieka uostą ar inkaravimovietą pašalinus trūkumus, dėl kurių laivas buvo sulaikytas.
  2. Kompetentinga institucija pateikia draudimo įplaukti įsakymo kopiją vėliavos valstybės administracijai, suinteresuotai pripažintai organizacijai, kitoms valstybėms narėms ir *Susitarimo memorandumą* pasirašiusioms šalims, Komisijai, ir Paryžiaus susitarimo memorandumo sekretoriatui. Kompetentinga institucija taip pat atnaujina patikrinimų duomenų bazę ir nedelsdama įtraukia informaciją apie draudimą įplaukti.

3. Draudimo įplaukti įsakymas atšaukiamas tik praėjus trimis mėnesiams nuo jo išleidimo dienos arba kai tenkinamos 4-10 dalies sąlygos.

Jei tam pačiam laivui antrą kartą atsisakoma leisti įplaukti, laikotarpis pailgėja iki dvylikos mėnesių. Bet koks paskesnis laivo sulaikymas Bendrijos uoste lemia tai, kad laivui visam laikui uždraudžiama įplaukti į Bendrijos uostus ar inkaravimovietas.

4. Norint, kad įsakymas neleisti įplaukti būtų atšauktas, savininkas arba operatorius turi paduoti oficialų prašymą valstybės narės kompetentingai institucijai, davusiai įsakymą neleisti įplaukti. Kartu su tuo prašymu reikia pateikti vėliavos valstybės dokumentą, išduotą po tinkamai vėliavos valstybės administracijos įgalioto eksperto apsilankymo laive, nurodantį, kad laivas visiškai atitinka jam taikomas tarptautinių konvencijų nuostatas. Vėliavos valstybės administracija pateikia kompetentingai institucijai apsilankymą laive patvirtinančius įrodymus.
5. Tam tikrais atvejais kartu su prašymu atšaukti įsakymą neleisti įplaukti reikia pateikti laivo klasę patvirtinusios klasifikacinės bendrovės dokumentą, parengtą po klasifikacinės bendrovės eksperto apsilankymo laive, kuriame nurodyta, kad laivas atitinka tos bendrovės nustatytus atitinkamos klasės normatyvus. Klasifikacinė bendrovė pateikia kompetentingai institucijai apsilankymą laive patvirtinančius įrodymus.
6. Draudimo įplaukti įsakymas gali būti atšauktas praėjus pirmiau 3 dalyje nurodytam trijų mėnesių laikotarpiui ir šalių susitarimu pasirinktame uoste ar inkaravimovietoje atlikus pakartotinį patikrinimą.



Jei šalių susitarimu pasirinktas uostas ar inkaravimovieta yra valstybėje narėje, tos valstybės kompetentinga institucija, gavusi tos kompetentingos institucijos, kuri davė įsakymą neleisti įplaukti, prašymą, gali leisti laivui plaukti į šalių susitarimu pasirinktą uostą siekiant pakartotinai atlikti patikrinimą. Tokiais atvejais, kol neatšauktas draudimo įplaukti įsakymas, uoste neatliekami jokie krovimo darbai.

7. Jei laivo sulaikymo, dėl kurio išleistas draudimo įplaukti įsakymas, priežastis buvo konstrukcijos trūkumai, tą įsakymą išleidusi kompetentinga institucija gali pareikalauti, kad pakartotinio patikrinimo metu būtų sudaryta galimybė apžiūrėti tam tikras patalpas, įskaitant krovinių patalpas ir tankus.
8. Pakartotinį patikrinimą atlieka kompetentinga valstybės narės institucija, kuri išleido draudimo įplaukti įsakymą, arba, gavus šios kompetentingos institucijos sutikimą, paskirties uosto kompetentinga institucija. Kompetentinga institucija gali pareikalauti, kad apie pakartotinį patikrinimą jai būtų pranešta prieš daugiausiai 14 dienų. Valstybei narei turi būti pateikti įrodymai, kad laivas visiškai atitinka taikytinus tarptautinių konvencijų reikalavimus.
9. Pakartotinis patikrinimas prilygsta išsamiam patikrinimui, kurio metu reikia patikrinti bent *VIII priedo* nurodytus atitinkamus punktus.
10. Visas šio išsamaus patikrinimo išlaidas apmoka savininkas arba operatorius.

11. Jei valstybę narę tenkina išsamaus patikrinimo rezultatas pagal *VIII priedo* reikalavimus, įsakymas neleisti įplaukti turi būti atšauktas, o laivo bendrovei apie tai turi būti pranešta raštu.
12. Kompetentinga institucija apie savo sprendimą taip pat turi pranešti vėliavos valstybės administracijai, suinteresuotai klasifikacinei bendrovei, kitoms valstybėms narėms, kitoms Paryžiaus susitarimo memorandumą pasirašiusioms šalims, Komisijai, ir Paryžiaus susitarimo memorandumo sekretoriatui. Kompetentinga institucija taip pat atnaujina patikrinimų duomenų bazę ir nedelsdama įtraukia informaciją apie draudimo įplaukti atšaukimą.
13. Informacija apie tuos laivus, kuriems nebuvo leista įplaukti į Bendrijos uostus, turi būti įtraukiama į patikrinimų duomenų bazę bei skelbiama pagal *25 straipsnio* ir *XIII priedo* nuostatas.

## X PRIEDAS

### Patikrinimo ataskaita

(kaip nurodyta *16 straipsnyje*)

Patikrinimo ataskaitoje turi būti bent tokios dalys:

#### I. BENDROJI INFORMACIJA

1. Ataskaitą parengusi kompetentinga institucija
2. Patikrinimo data ir vieta
3. Patikrinto laivo pavadinimas
4. Vėliava
5. Laivo tipas (nurodytas saugaus valdymo liudijime)
6. TJO numeris
7. Šaukinys
8. Tonažas (BT)
9. Visa krovininė talpa (tam tikrais atvejais)
10. Laivo pastatymo metai, pagal laivo saugumo liudijimuose nurodytą laivo pastatymo datą
11. Pripažinta organizacija ar pripažintos organizacijos, prireikus išdavusios laivui tam tikros klasės liudijimus, jei jie yra

12. Pripažinta organizacija ar pripažintos organizacijos ir (arba) kokia nors kita šalis, vėliavos valstybės vardu išdavusi tokiam laivui liudijimus pagal konvencijas
13. Laivo savininko ar operatoriaus pavadinimas ir adresas
14. Jei laivas veža skystus ar kietus krovinius be taros – už laivo pasirinkimą ir už frachto tipą atsakingo frachtuotojo pavadinimas ir adresas
15. Patikrinimo ataskaitos rengimo pabaigos data
16. Nuoroda, kad išsami informacija apie patikrintus ar sulaikytus laivus gali būti paskelbta

## II. INFORMACIJA APIE PATIKRINIMĄ

1. Liudijimai, išduoti taikant atitinkamas tarptautines konvencijas, atitinkamą liudijimą (liudijimus) išdavusi institucija ar organizacija, nurodant išdavimo ir galiojimo pabaigos datą
2. Laivo dalys ar elementai, kurių patikrinimas buvo atliktas (išplėstinis patikrinimas ar išsamus patikrinimas)
3. Paskutinės tarpinės ar metinės apžiūros uostas ir data bei apžiūrą atlikusios organizacijos pavadinimas
4. Patikrinimo rūšis (patikrinimas, išplėstinis patikrinimas, išsamus patikrinimas)
5. Trūkumų pobūdis
6. Kokių priemonių imtasi

### III. PAPILDOMA INFORMACIJA, PATEIKIAMA SULAIKYMO ATVEJU

1. Įsakymo sulaikyti laivą data
2. Įsakymo sulaikyti laivą atšaukimo data
3. Trūkumų, dėl kurių buvo duotas įsakymas sulaikyti laivą, pobūdis (tam tikrais atvejais pateikiamos nuorodos į konvencijas)
4. Nurodymas, ar atitinkamą apžiūrą atlikusi klasifikacinė bendrovė arba kita privati organizacija buvo atsakinga už trūkumus, kurie vieni ar kartu su kitais trūkumais sąlygojo sulaikymą
5. Kokių priemonių imtasi

## XI PRIEDAS

### LAIVO SULAIKYMO KRITERIJAI

(kaip nurodyta 18 straipsnio 4 dalyje)

#### ĮVADAS

Prieš nusprenddamas, ar patikrinimo metu aptikti trūkumai duoda pagrindą sulaikyti atitinkamą laivą, inspektorius turi atsižvelgti į toliau 1 ir 2 punktuose paminėtus kriterijus.

3 punkte pateikiami trūkumų pavyzdžiai, kurių nustatymas savaime yra pakankamas pagrindas sulaikyti atitinkamą laivą (žr. 18 straipsnio 4 dalį).

Kai laivo sulaikymo pagrindas yra atsitiktinė žala, patirta laivui plaukiant į uostą, sulaikymo įsakymas neskelbiamas, jeigu:

- a) buvo tinkamai atsižvelgta į SOLAS 74 I/11 taisyklės c punktą dėl pranešimo vėliavos valstybės administracijai, paskirtam ekspertui arba atitinkamą liudijimą išdavusiai pripažintai organizacijai;
- b) prieš įplaukiant į uostą, laivo kapitonas ar savininkas pateikė uosto valstybės kontrolės institucijai informaciją apie avarijos aplinkybes ir patirtą žalą bei informaciją apie reikalaujamą pranešimą vėliavos valstybės administracijai;
- c) laivas ėmėsi atitinkamų ištaisomųjų veiksmų, tenkinančių minėtą instituciją; ir
- d) gavusi pranešimą apie ištaisomųjų veiksmų užbaigimą, minėta institucija užtikrino, kad trūkumai, kurie akivaizdžiai kėlė pavojų saugumui, sveikatai arba aplinkai, yra pašalinti.

## 1. Pagrindiniai kriterijai

Priimdamas savo, kaip pareigūno, sprendimą, ar laivas turėtų būti sulaikytas, inspektorius privalo vadovautis šiais kriterijais:

Laikas:

Laivai, negalintys saugiai išplaukti į jūrą, turi būti sulaikyti pirmo patikrinimo metu neatsižvelgiant į tai, kiek laiko laivas stovės uoste.

Kriterijus:

Laivas sulaikomas, jeigu jo trūkumai yra pakankamai rimti, kad inspektorius turėtų sugrįžti ir įsitikinti, ar prieš laivui išplaukiant jie buvo pašalinti.

Būtinybė, kad inspektorius sugrįžtų į laivą – tai trūkumų rimtumo patvirtinimas. Tačiau nebūtinai šios priemonės turi būti imamosi kiekvienu atveju. Ji reiškia, kad institucija vienu ar kitu būdu, geriausiai apsilankydama dar kartą, turi patikrinti, ar prieš laivui išplaukiant buvo pašalinti trūkumai.

## 2. Pagrindinių kriterijų taikymas

Sprendamas, ar nustatyti laivo trūkumai yra pakankamai rimti, kad laivas būtų sulaikytas, inspektorius vertina, ar:

1. laive yra atitinkami, galiojantys dokumentai;
2. laivo įgula atitinka Minimalaus saugaus įgulos komplektavimo dokumento reikalavimus.

Atlikdamas patikrinimą inspektorius turi įvertinti, ar laivas ir (arba) įgula sugeba:

3. būsimos kelionės metu saugiai plaukti ir valdyti laivą;
4. būsimos kelionės metu saugiai pakrauti, iškrauti ir vežti krovinį bei stebėti jo būklę;
5. būsimos kelionės metu saugiai eksploatuoti mašinų skyrių;
6. būsimos kelionės metu užtikrinti tinkamą laivo varomąją galią ir vairavimą;
7. būsimos kelionės metu veiksmingai užgesinti gaisrą bet kokioje laivo dalyje, jeigu tai būtų reikalinga;
8. būsimos kelionės metu sparčiai ir saugiai palikti laivą bei imtis gelbėjimo veiksmų, jeigu tai būtų reikalinga;
9. būsimos kelionės metu užkirsti kelią aplinkos taršai;
10. būsimos kelionės metu užtikrinti tinkamą laivo stovumą;
11. būsimos kelionės metu užtikrinti tinkamą laivo hermetiškumą;
12. būsimos kelionės metu susiklosčius avarinei padėčiai perduoti ir priimti pranešimus;
13. būsimos kelionės metu laive užtikrinti saugias ir sanitarijos reikalavimus atitinkančias sąlygas;
14. teikti kiek įmanoma daugiau informacijos avarijos atveju.

Jeigu nesugebama įvykdyti kurio nors iš šių reikalavimų, turi būti labai atidžiai svarstoma (atsižvelgiant į nustatytus trūkumus), ar laivo nereikėtų sulaikyti. Pagrindu sulaikyti laivą gali būti ir keletas mažesnių trūkumų.



3. Siekiant padėti inspektoriui lengviau naudotis šiomis gairėmis toliau pateikiamas trūkumų, laikomų tokiais rimtais, kad jų nustatymas sudaro pagrindą sulaikyti atitinkamą laivą, sąrašas, sugrupuotas pagal atitinkamas konvencijas ir (arba) kodeksus. Šis sąrašas nėra išsamus.

#### 3.1. Bendrosios nuostatos

Laive nėra galiojančių liudijimų ir dokumentų, būtinų pagal atitinkamus dokumentus. Tačiau laivai, plaukiojantys su konvencijos (atitinkamo dokumento) nepasirašiusių arba kito atitinkamo dokumento neįgyvendinusių valstybių vėliava, neprivalo turėti konvencijoje ar kitame atitinkamame dokumente reikalaujamų liudijimų. Todėl būtinų liudijimų neturėjimas pats savaime neturėtų būti laivo sulaikymo priežastimi; tačiau taikant „ne palankesnių sąlygų“ sąlygą yra privalu, kad prieš išplaukdamas laivas iš esmės atitiktų nuostatas.

#### 3.2. Sritys pagal SOLAS 74 konvenciją

1. Neveikia arba netinkamai veikia eigos bei kiti esminiai laivo mechanizmai, taip pat elektros įrengimai.
2. Nepakankama švara mašinų skyriuje, per didelis alyvuoto vandens kiekis triumuose, vamzdžių izoliacijos, įskaitant išmetamųjų dujų vamzdžius mašinų skyriuje, užterštumas alyva, netinkamai veikiantys triumo sausinimo įrengimai.
3. Neveikia arba netinkamai veikia avarinis generatorius, apšvietimas, baterijos ir jungikliai.
4. Neveikia arba netinkamai veikia pagrindinė ir pagalbinė vairo pavara.
5. Nėra asmeninių gelbėjimosi priemonių bei gelbėjimosi plaustų bei valčių ir jų nuleidimo įrengimų, jų yra nepakankamas kiekis ar jie yra stipriai susidėvėję.

6. Nėra gaisro aptikimo sistemos, priešgaisrinių signalizacijų, gaisro gesinimo įrangos, stacionarių gaisro gesinimo įrengimų, ventiliacijos vožtuvų, automatinių priešgaisrinių sklendžių, greitai užsidarančių įtaisų, jie neatitinka reikalavimų arba yra stipriai susidėvėję, kai šių įrengimų negalima naudoti pagal paskirtį.
7. Nėra tanklaivių krovinių denio priešgaisrinės apsaugos sistemos, ji stipriai susidėvėjusi, neveikia ar netinkamai veikia.
8. Nėra žibintų, signalinių figūrų arba garso signalus perduodančių įrengimų, jie neatitinka reikalavimų arba yra stipriai susidėvėję.
9. Nėra radijo įrangos, skirtos nelaimės ir saugumo pranešimams perduoti, ji neveikia ar netinkamai veikia.
10. Nėra laivavedybos prietaisų, jie neveikia ar netinkamai veikia, atsižvelgiant į SOLAS 74 V/16.2 taisyklę.
11. Nėra patikslintų navigacinių žemėlapių ir (arba) visų kitų atitinkamų jūrinių leidinių, būtinų plaukiant numatomu maršrutu, atsižvelgiant į tai, kad vietoje žemėlapių gali būti naudojama patvirtinto tipo Elektroninių žemėlapių rodymo ir informacijos sistema (ECDIS), kurios veikimas grindžiamas oficialiais duomenimis.
12. Krovinių siurblių skyriuose nėra kibirkštis sulaikančios išmetamųjų dujų ventiliacijos.
13. Rimtas neatitikimas eksploataavimo reikalavimams, nustatytiems Paryžiaus susitarimo memorandumo 1 priedo 5.5 *skirsnyje*.
14. Įgulos narių skaičius, sudėtis arba jų atestavimas neatitinka saugaus įgulos komplektavimo dokumento reikalavimų.

15. Neįgyvendinta sustiprintos apžiūros programa pagal SOLAS 74 XI *skyriaus* 2 taisyklę.

### 3.3. Sritys pagal IBC kodeksą

1. Vežamos tinkamumo liudijime nepaminėtos medžiagos arba nėra krovinio informacijos.
2. Nėra arba sugadinti aukšto slėgio saugos įtaisai.
3. Elektros įrenginiai nėra iš esmės saugūs arba neatitinka kodekso reikalavimų.
4. Užsidegimo šaltiniai rizikingose vietose.
5. Specialių reikalavimų pažeidimai.
6. Viršytas didžiausias leistinas krovinio kiekis tanke.
7. Nepakankama šilumai jautrių produktų apsauga nuo šilumos.

### 3.4. Sritys pagal IGC kodeksą

1. Vežamos tinkamumo liudijime nepaminėtos medžiagos arba nėra krovinio informacijos.
2. Nėra gyvenamųjų arba pagalbinių patalpų uždarymo įtaisų.
3. Pertvara laidi dujoms.
4. Oro šliuzo trūkumai.

5. Nėra greitai užsidarančių vožtuvų arba jie su trūkumais.
6. Nėra apsauginių vožtuvų arba jie su trūkumais.
7. Elektros įrenginiai nėra iš esmės saugūs arba neatitinka kodekso reikalavimų.
8. Neveikia krovinių skyriaus ventiliatoriai.
9. Neveikia krovinių tankų slėgio signalizacija.
10. Dujų aptikimo ir (arba) nuodingų dujų aptikimo agregatų trūkumai.
11. Medžiagos, kurios turi būti inhibuojamos, vežamos be galiojančio inhibitoriaus liudijimo.

### 3.5. Sritys pagal Konvenciją dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo

1. Apgadinimai, korozija arba taškinė korozija deniuose ir korpuse esančiuose dideliuose apkalų plotuose bei susijusiose standinamosiose detalėse, ir tai daro įtaką laivo tinkamumui plaukioti arba jo atsparumui išlaikyti vietines apkrovas, išskyrus atvejus, kai buvo atlikti derami laikinieji remonto darbai, kad laivas galėtų plaukti į uostą, kur būtų atliekamas jo kapitalinis remontas.
2. Pripažintas nepakankamo stovumo atvejis.
3. Nėra pakankamos ir patikimos informacijos pagal nustatytą formą, leidžiančios laivo kapitoniui greitai ir paprastais būdais išdėstyti krovinius ir paskirstyti balastą laive taip, kad saugi stovumo atsarga būtų išlaikyta visais atvejais bei kintančiomis sąlygomis ir kad nebūtų sukurtas joks laivo konstrukcijai nepriimtinas įtempis.

4. Nėra uždaramųjų įtaisų, liukų uždarymo įrengimų ir vandeniui nelaidžių durų nebuvimas, jie yra stipriai susidėvėję arba turi trūkumų.
5. Laivas perkrautas.
6. Nėra grimzlės ženkle arba jo neįmanoma įskaityti.

### 3.6. Sritys pagal Marpol konvencijos I priedą

1. Nėra vandens, kuriame yra naftos, filtravimo įrangos, naftos pašalinimo stebėjimo ir kontrolės sistemos arba priemonių, signalizuojančių, kad vandenyje yra 15 mln. d. naftos, jos yra stipriai susidėvėjusios arba neveikia.
2. Likusi triumo nuotekų ir (arba) šlamo nusodinimo bako talpa yra per maža būsiamam reisui.
3. Nėra naftos registravimo knygos.
4. Sumontuotas neleistinas pašalinimo apvedamasis vamzdynas.
5. Nėra patikrinimo ataskaitos bylos arba ji neatitinka Marpol konvencijos 13 G taisyklės 3 dalies b punkto reikalavimų.

### 3.7. Sritys pagal Marpol konvencijos II priedą

1. Nėra Procedūrų ir tvarkos vadovo.
2. Kroviny nesuskirstytas kategorijomis.
3. Nėra krovinių registravimo knygos.

4. Į naftą panašios medžiagos vežamos nesilaikant reikalavimų arba neturint atitinkamai pataisyto liudijimo.
5. Sumontuotas neleistinas pašalinimo apvedamasis vamzdynas.

3.8. Sritys pagal Marpol konvencijos V priedą

1. Nėra šiukšlių tvarkymo plano.
2. Nėra šiukšlių registravimo knygos.
3. Laivo personalas nesupažindintas su šiukšlių tvarkymo plane numatytais šalinimo (išmetimo) reikalavimais.

3.9. Sritys pagal JRAB konvenciją ir *Direktyvą 2001/25/EB*

1. Jūrininkai neturi atestatų, tinkamų atestatų, galiojančių lengvatinių leidimų arba negali pateikti dokumentinių įrodymų, kad vėliavos valstybės administracijai yra pateiktas prašymas dėl patvirtinimo.
2. Įrodymai, kad atestatas buvo gautas nesąžiningai arba jo turėtojas nėra tas asmuo, kuriam tas atestatas buvo išduotas.
3. Nesilaikoma vėliavos valstybės administracijos saugaus įgulų komplektavimo reikalavimų.
4. Laivavedybos arba mašinų skyriaus budėjimų tvarka neatitinka vėliavos valstybės administracijos laivui nustatytų reikalavimų.

5. Budėjimo pamainoje nėra asmens, kuris turi kvalifikaciją valdyti įrangą, būtiną saugiai laivybai, saugiam radijo ryšiui ar taršos jūroje prevencijai.
6. Nepateikiami įrodymai dėl profesinio jūreivių tinkamumo pareigoms, susijusioms su laivo saugumu ir taršos prevencija.
7. Nėra galimybės sudaryti reiso pradžioje pirmąją budėjimo pamainą bei po jos būsimas pamainas iš pakankamai pailsėjusių bei kitais atžvilgiais budėjimui tinkamų asmenų.

### 3.10. Sritys pagal *TDO konvencijas*

1. Nepakankamas maisto kiekis, kad jo užtektų plaukiant į kitą uostą.
2. Nepakankamas geriamo vandens kiekis, kad jo užtektų plaukiant į kitą uostą.
3. Itin antisanitarinės sąlygos laive.
4. Nėra apšildymo laivo, plaukiojančio rajonuose, kuriuose gali būti labai žema temperatūra, gyvenamosiose patalpose.
5. Koridoriai (gyvenamosios patalpos) labai šiukšlinos, užgriozdintos įranga ar kroviniu arba dėl kitų priežasčių nesaugios.
6. Yra akivaizdžių įrodymų, kad budinčio ir kito personalo tarnybos metu darbingumui pirmą budėjimo pamainą ar paskesnių budėjimų metu trukdo nuovargis.

### 3.11. Sritys, kurios neduoda pagrindo sulaikyti laivą, tačiau pagal kurias, pavyzdžiui, turi būti laikinai sustabdyti krovimo darbai

Inertinių dujų sistemos, su kroviniu susijusios įrangos arba mechanizmų neveikimas arba netinkamas veikimas (netinkama priežiūra) laikoma pakankamu pagrindu nutraukti krovimo darbus.

## XII PRIEDAS

### MINIMALŪS REIKALAVIMAI INSPEKTORIAMS

(nurodyta 21 straipsnio 1 ir 5 dalyje)

1. Inspektoriai turi turėti pakankamai teorinių žinių apie laivus ir jų eksploatavimą ir praktinės patirties šioje srityje. Jie turi sugebėti kompetentingai priversti vykdyti tarptautinių konvencijų reikalavimus ir reikiamas uosto valstybės kontrolės procedūras. Šios žinios ir kompetencija priversti vykdyti tarptautinius ir Bendrijos reikalavimus turi būti įgytos pagal tinkamai dokumentais įformintas mokymo programas, įskaitant egzaminus ir pakartotinį žinių patvirtinimą 21 straipsnyje nurodytais laiko tarpais.
2. Inspektorius mažiausiai turi arba:
  - a) būti įgijęs tinkamą kvalifikaciją jūrų ar jūreivystės mokymo įstaigoje ir turi turėti tinkamos darbo jūroje patirties, kaip diplomuotas laivo pareigūnas, turintis ar turėjęs galiojantį atestatą, išduotą pagal JRAB II/2 arba III/2 taisykles; arba
  - b) būti išlaikęs laivo konstruktoriaus, inžinieriaus mechaniko arba su jūros sritimis susijusio inžinieriaus egzaminą, pripažintą kompetentingos institucijos, ir šias pareigas ėjęs bent penkerius metus; arba
  - c) turėti atitinkamą universitetinį išsilavinimą ar lygiavertį parengimą ir būti baigęs mokymus ir įgijęs kvalifikaciją laivų saugumo inspektorių mokykloje.
3. Inspektorius turi būti bent metus išdirbęs vėliavos valstybės inspektoriumi, atliekančiu apžiūras ir liudijimų išdavimą pagal konvencijų nuostatas.
4. 2 dalies a punkte nurodyti inspektoriai turi būti ne mažiau kaip penkerius metus dirbę jūroje denio arba mašinų skyriuje.



5. Inspektorius turi sugebėti bendrauti su jūrininkais žodžiu ir raštu dažniausiai jūroje vartojama kalba.
6. Pirmiau minėtų kriterijų neatitinkantys inspektoriai taip pat priimtini, jeigu šios direktyvos priėmimo dieną jie dirba valstybės narės kompetentingoje institucijoje vykdydami uosto valstybės kontrolę.
7. Kai valstybėje narėje patikrinimus atlieka uosto valstybės inspektoriai; šie inspektoriai turi turėti tinkamą kvalifikaciją, įskaitant pakankamai teorinių žinių ir praktinės patirties saugios laivybos srityje. Paprastai reikalavimai yra tokie:
  - a) gerai išmanyti saugios laivybos principus ir kaip jie taikomi vykdant tikrinamą veiklą;
  - b) turėti pakankamai praktinių žinių apie apsaugos technologijas ir metodus;
  - c) išmanyti patikrinimų principus, procedūras ir metodus;
  - d) turėti praktinių žinių apie tikrinamą **veiklą**.

**XIII PRIEDAS**  
INFORMACIJOS, SUSIJUSIOS SU LAIVŲ TIKRINIMU, SULAIKYMU IR DRAUDIMU  
ĮPLAUKTI VALSTYBIŲ NARIŲ UOSTUOSE, SKELBIMAS

*(kaip nurodyta 25 straipsnio 1 dalyje)*

1. Valstybės narės per 72 valandas po to, kai buvo baigtas patikrinimas, panaikintas sprendimas sulaikyti laivą ar išleistas draudimo įplaukti įsakymas, viešoje tinklavietėje paskelbia toliau 3.1 ir 3.2 punktuose išvardytą informaciją.
2. Komisija reguliariai tinklavietėje skelbia informaciją apie tuos laivus, kuriems pagal 15 ir 20 straipsnių nuostatas buvo neleista įplaukti į Bendrijos uostus.
3. Pagal 25 straipsnio 1 dalį skelbiamoje informacijoje turi būti:
  - a) laivo pavadinimas,
  - b) TJO numeris,
  - c) laivo tipas,
  - d) tonažas (BT),
  - e) laivo pastatymo metai, pagal laivo saugumo liudijimuose nurodytą laivo pastatymo datą,
  - f) laivo bendrovės pavadinimas ir adresas,
  - g) jei laivas veža skystus ar kietus krovinius be taros – už laivo pasirinkimą ir už frachto tipą atsakingo frachtuotojo pavadinimas ir adresas,

- h) vėliavos valstybė,
  - i) informacija apie klasės ir teisės aktais nustatytus liudijimus, išduotus pagal atitinkamų tarptautinių konvencijų nuostatas, informacija apie kiekvieną nurodytą liudijimą išdavusią valdžios instituciją ar organizaciją, taip pat išdavimo data ir galiojimo terminas,
  - j) paskutinės tarpinės ar metinės apžiūros, susijusios su pirmiau i punkte minėtais sertifikatais, uostas ir data bei apžiūrą atlikusios valdžios institucijos ar organizacijos pavadinimas,
  - k) data, sulaikymo šalis, uostas ar inkaravimovieta.
4. Pagal 19 straipsnį skelbiant informaciją apie sulaikytus laivus, turi būti nurodoma:
- a) sulaikymų skaičius per paskutinius 36 mėnesius,
  - b) sulaikymo atšaukimo data,
  - c) sulaikymo trukmė, nurodyta dienomis,
  - d) aiškiai ir tiksliai nurodytos sulaikymo priežastys,
  - e) nurodymas, jei tinka, ar apžiūrą atlikusi pripažinta organizacija buvo atsakinga už trūkumus, kurie vieni ar kartu su kitais trūkumais sąlygojo sulaikymą,
  - f) priemonės, kurių imtasi dėl laivo, kuriam leista plaukti į atitinkamą artimiausią remonto įmonę,
  - g) kai laivui draudžiama įplaukti į Bendrijos teritorijoje esantį uostą, aiškiai ir tiksliai nurodomos tokios priemonės taikymo *priežastys*.

## **XIV PRIEDAS**

### **DUOMENYS APIE ĮGYVENDINIMO PRIEŽIŪRĄ**

(kaip nurodyta 28 straipsnyje)

1. Ne vėliau kaip iki liepos 1 d. kiekviena valstybė narė turi pateikti Komisijai tokius praėjusiųjų metų duomenis:

1.1. Jos vardu veikiančių inspektorių skaičius, įgyvendinant uosto valstybės atliekamą kontrolę.

Šią informaciją Komisijai reikia pateikti naudojantis šia lentele<sup>1 2</sup>.

Uostas/zona	Visu etatu dirbančių inspektorių skaičius (A)	Ne visu etatu dirbančių inspektorių skaičius (B)	Perskaičiavimas iš B į visu etatu dirbančių inspektorių skaičių (C)	Iš viso (A+C)
Uostas X...				
Uostas Y...				
<b>IŠ VISO</b>				

<sup>1</sup> Jei inspektoriai atlieka uosto valstybės patikrinimus dirbdami ne visą darbo dieną, inspektorių skaičius turi būti perskaičiuojamas į visą dieną dirbančių inspektorių skaičių. Kai tas pats inspektorius dirba daugiau nei viename uoste ar geografinėje zonoje, atitinkamas darbo ne visą dieną laikas turi būti skaičiuojamas kiekviename uoste.

<sup>2</sup> Šią informaciją reikia pateikti nacionaliniu lygiu ir apie atitinkamos valstybės narės kiekvieną uostą atskirai. Šiame priede „uostas“ – tai atskiras uostas ar inspektoriaus ar inspektorių grupės aptarnaujama geografinė zona, kuriai tam tikrais atvejais priklauso keli uostai.

1.2. Bendras skaičius laivų, kurie įplaukė į visus atitinkamos valstybės uostus. Šis skaičius – tai užsienio laivų, kuriems taikoma ši direktyva ir kurie įplaukė į tam tikros šalies uostus, skaičius, skaičiuojant įplaukiančius laivus tik vieną kartą.

2. Valstybės narės:

a) kas tris mėnesius pateikia Komisijai į jų uostus įplaukusių arba uosto administracijai apie savo atvykimą į inkaravimovietą pranešusių pavienių laivų, išskyrus keleivinius ir krovinius reisinius keltus, judėjimo sąrašą, kuriame kiekvieno laivo judėjimo atveju nurodytas TJO numeris ir atvykimo data, taip pat uostas ar inkaravimovieta. Šis sąrašas pateikiamas lentelės forma skaičiuoklės programoje, kad pirmiau minėtą informaciją galima automatiškai peržiūrėti ir apdoroti. Sąrašą reikia pateikti per 4 mėnesius nuo to laikotarpio, apie kurį pateikiami duomenys,

ir

b) ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo šios direktyvos taikymo pradžios turi pateikti Komisijai atskirus a punkte paminėtų keleivinių reisinių keltų ir krovinių reisinių keltų sąrašus. Vėliau šis sąrašas pateikiamas kiekvieną kartą, kai tų keltų tarnybose kas nors keičiasi. Sąraše nurodomas kiekvieno laivo TJO numeris, pavadinimas ir nuplauktas maršrutas. Šis sąrašas pateikiamas lentelės forma skaičiuoklės programoje, kad pirmiau minėtą informaciją galima automatiškai peržiūrėti ir apdoroti.

*XV PRIEDAS*

A dalis

PANAIKINTA DIREKTYVA SU VĖLESNIAIS PAKEITIMAIS

(kaip nurodyta *35 straipsnyje*)

Tarybos direktyva 95/21/EB  
(OL L 157, 1995 7 7, p. 1)  
Tarybos direktyva 98/25/EB  
(OL L 133, 1998 5 7, p. 19)  
Komisijos direktyva 98/42/EB  
(OL L 184, 1998 6 27, p. 40)  
Komisijos direktyva 1999/97/EB  
(OL L 331, 1999 12 23, p. 67)  
Europos Parlamento ir Tarybos  
direktyva 2001/106/EB  
(OL L 19, 2002 1 22, p. 17)  
Europos Parlamento ir Tarybos  
direktyva 2002/84/EB  
(OL L 324, 2002 11 29, p. 53)

tik 4 straipsnis

B dalis

DIREKTYVŲ PERKĖLIMO Į NACIONALINĘ TEISĘ TERMINŲ SĄRAŠAS

(nurodyta 35 straipsnyje)

Direktyva	Direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminai
Direktyva 95/21/EB	1996 m. birželio 30 d.
Direktyva 98/25/EB	1998 m. birželio 30 d.
Direktyva 98/42/EB	1998 m. rugsėjo 30 d.
Direktyva 1999/97/EB	2000 m. gruodžio 13 d.
Direktyva 2001/106/EB	2003 m. liepos 22 d. <sup>1</sup>
Direktyva 2002/84/EB	2003 m. lapkričio 23 d.

---

<sup>1</sup> Pagal Direktyvos 2001/106/EB 3 straipsnį, ne vėliau kaip iki 2006 m. liepos 22 d. Komisija *persvarsto* šios direktyvos įgyvendinimą. Apžvalgoje *inter alia* bus įvertintas kiekvienos valstybės narės uosto valstybės kontrolės inspektorių skaičius bei atliktų patikrinimų skaičius, įskaitant privalomus išsamius patikrinimus. Apžvalgos išvadas Komisija *pateikia* Europos Parlamentui bei Tarybai ir apžvalgos pagrindu *prima* sprendimą dėl poreikio teikti pasiūlymą padaryti direktyvos ar kitų šios srities teisės aktų pakeitimų.

XVI PRIEDAS

ATITIKMENŲ LENTELĖ

Direktyva 95/21/EB	Ši direktyva
1 straipsnio įvardiniai žodžiai	1 straipsnio įvardiniai žodžiai
1 straipsnio pirma įtrauka	1 straipsnio a punktas
1 straipsnio antra įtrauka	1 straipsnio b punktas
2 straipsnio įvardiniai žodžiai	2 straipsnio įvardiniai žodžiai
2 straipsnio 1 dalies įvardiniai žodžiai	2 straipsnio 1 dalies įvardiniai žodžiai
2 straipsnio 1 dalies pirma įtrauka	2 straipsnio 1 dalies a punktas
2 straipsnio 1 dalies antra įtrauka	2 straipsnio 1 dalies b punktas
2 straipsnio 1 dalies trečia įtrauka	2 straipsnio 1 dalies c punktas
2 straipsnio 1 dalies ketvirta įtrauka	2 straipsnio 1 dalies d punktas
2 straipsnio 1 dalies penkta įtrauka	2 straipsnio 1 dalies e punktas
2 straipsnio 1 dalies šešta įtrauka	2 straipsnio 1 dalies f punktas
2 straipsnio 1 dalies septinta įtrauka	2 straipsnio 1 dalies g punktas
2 straipsnio 1 dalies aštunta įtrauka	2 straipsnio 1 dalies h punktas
2 straipsnio 2 dalis	2 straipsnio 2 dalis
-	2 straipsnio 5 dalis
2 straipsnio 3 dalis	2 straipsnio 6 dalis
2 straipsnio 4 dalis	2 straipsnio 8 dalis
-	2 straipsnio 9 dalis
2 straipsnio 5 dalis	2 straipsnio 10 dalis
-	2 straipsnio 11 dalis
-	-
2 straipsnio 6 dalis	2 straipsnio 13 dalis
2 straipsnio 7 dalis	2 straipsnio 14 dalis
2 straipsnio 8 dalis	-
-	2 straipsnio 16 dalis
2 straipsnio 9 dalis	2 straipsnio 17 dalis
-	2 straipsnio 18 dalis
2 straipsnio 10 dalis	-
-	2 straipsnio 20 dalis
-	2 straipsnio 21 dalis
-	2 straipsnio 22 dalis
3 straipsnio 1 dalis	3 straipsnio 1 dalis
-	4 straipsnio 1 dalis
4 straipsnis	4 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa
-	-
-	-
5 straipsnio 1 dalis	-
-	-
5 straipsnio 2-5 dalys	-
-	8 straipsnis
6 straipsnis	12 straipsnis



7 straipsnio 1 ir 2 dalys	-
7 straipsnio 3 dalies a punktas	-
7 straipsnio 3 dalies b punktas	-
7 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa	-
7 straipsnio 4 dalies antra pastraipa h	-
7 straipsnio 5 dalis	-
7 straipsnio 6 dalis	-
7a straipsnio 1 dalis	-
7a straipsnio 2 dalis	-
-	-
7a straipsnio 3–5 dalys	-
7b straipsnio 1 ir 2 dalys	-
7b straipsnio 3 dalis	-
8 straipsnis	16 straipsnis
-	17 straipsnis
9 straipsnio 1 ir 2 dalys	18 straipsnio 1 ir 2 dalys
-	18 straipsnio 3 dalis
9 straipsnio 3-7 dalys	18 straipsnio 4-8 dalys
-	18 straipsnio 9 dalis
9a straipsnis	-
10 straipsnio 1-3 dalys	-
-	19 straipsnio 4 dalis
11 straipsnio 1 dalis	20 straipsnio 1 dalis
-	20 straipsnio 2 dalis
11 straipsnio 2 dalis	20 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa
11 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa	-
11 straipsnio 3 dalies antra pastraipa	20 straipsnio 3 dalies antra pastraipa
11 straipsnio 4-6 dalys	20 straipsnio 4-6 dalys
12 straipsnio 1-3 dalys	21 straipsnio 1-3 dalys
12 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa	21 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa
12 straipsnio 4 dalies antra pastraipa	-
-	21 straipsnio 5-7 dalys
13 straipsnio 1 dalis	22 straipsnio 1 dalis
13 straipsnio 2 dalis	22 straipsnio 2 dalis
-	22 straipsnio 3 dalis
14 straipsnio 1 dalis	23 straipsnio 1 dalis
14 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa	23 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa
-	23 straipsnio 2 dalies antra pastraipa
14 straipsnio 2 dalies antra pastraipa	23 straipsnio 2 dalis trečia pastraipa
14 straipsnio 3 dalis	23 straipsnio 3 dalis
15 straipsnio 1 dalis	25 straipsnio 1 dalis
15 straipsnio 2-4 dalys	-
15 straipsnio 5 dalis	25 straipsnio 2 dalis
-	26 straipsnis
16 straipsnio 1 ir 2 dalys	27 straipsnio 1 ir 2 dalys
16 straipsnio 2a dalis	27 straipsnio 3 dalis
16 straipsnio 3 dalis	27 straipsnio 4 dalis

17 straipsnis	28 straipsnio 1 dalis
-	28 straipsnio 2 dalis
-	29 straipsnis
18 straipsnis	30 straipsnis
19 straipsnis	31 straipsnis
19a straipsnis	32 straipsnis
Direktyvos 2001/106/EB 3 straipsnis	33 straipsnis
20 straipsnis	34 straipsnis
-	35 straipsnis
21 straipsnis	36 straipsnis
22 straipsnis	37 straipsnis
I priedas	-
-	<i>I</i> priedas
-	<i>III</i> priedas
II priedas	<i>IV</i> priedas
III priedas	<i>V</i> priedas
IV priedas	<i>VI</i> priedas
-	<i>VII</i> priedas
V priedas	<i>VIII</i> priedas
VI priedas	<i>XI</i> priedas
VII priedas	<i>XII</i> priedas
VIII priedas	<i>XIII</i> priedas
IX priedas	<i>X</i> priedas
X priedas	<i>XIV</i> priedas
XI priedas	<i>IX</i> priedas
XII priedas	-
-	<i>XV</i> priedas
-	<i>XVI</i> priedas