

26.3.2024

A9-0419/41

Grozījums Nr. 41

Karima Delli

Transporta un tūrisma komitejas vārdā

Ziņojums

Vera Tax

Direktīvas 2009/16/EK par ostas valsts kontroli grozīšana
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

A9-0419/2023

Direktīvas priekšlikums

–

EIROPAS PARLAMENTA GROZĪJUMI*

Komisijas priekšlikumā

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
DIREKTĪVA (ES) 2024/...**

(... gada ...),

ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

* Grozījumi: jaunais vai grozītais teksts ir norādīts treknā slīprakstā; svītrojumi ir apzīmēti ar simbolu ■.

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju **█** ,
saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru²,

² Eiropas Parlamenta ... nostāja [(OV ...)/(Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta)]
un Padomes ... lēmums.

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK³ paredz noteikumus ostas valsts kontroles inspekciju sistēmai, kuras ietvaros inspekcijai pakļaujami kuģi, kas ienāk Savienības ostās, tiek inspicēti, lai pārbaudītu, vai kuģa apkalpes kompetence un kuģa un tā aprīkojuma stāvoklis atbilst starptautisko konvenciju prasībām par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, par jūras vides aizsardzību **un par dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem, kas kuģo ar jebkuras valsts karogu.**
- (2) Direktīva 2009/16/EK tika balstīta uz iepriekš pastāvējušo brīvprātīgo **nolīgumu**, kas tika izveidots ar Parīzes Saprašanās memorandu par ostas valsts kontroli, kurš parakstīts 1982. gada 26. janvārī (Parīzes SM), un tādiem jēdzieniem kā dalīts inspekciju slogs, uz risku balstīta kuģu atlase inspekciju veikšanai, saskaņotas inspekcijas un inspekcijas rezultātu kopīgošana.
- (3) Kopš Direktīvas 2009/16/EK stāšanās spēkā ir notikušas izmaiņas starptautiskajā normatīvajā vidē, jo īpaši Parīzes SM un Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO), un tehnoloģiju attīstība. Šīs izmaiņas, kā arī Direktīvas 2009/16/EK īstenošanas gaitā gūtā pieredze būtu jāņem vērā.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

- (4) Kopš 2011. gada ir stājušās spēkā un dalībvalstis ir ratificējušas vairākas starptautiskas konvencijas. Tās ir Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu, kas tika pieņemta 2004. gada 13. februārī (*BWM* konvencija), un Nairobi Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu, kas tika pieņemta 2007. gada 18. maijā (Nairobi konvencija). Tādēļ tās būtu jāiekļauj **█** to konvenciju sarakstā, uz kurām attiecas Direktīva 2009/16/EK, lai tās varētu īstenot kā *daļu no* ostas valsts kontroles sistēmas.
- (5) Lai nodrošinātu *mūsdienīgu* un saskaņotu ostas valsts kontroles sistēmu, ir nepieciešams ātrāks veids, kā atjaunināt ostas valsts kontroles īstenoto starptautisko konvenciju sarakstu, bez nepieciešamības *grozīt* visu Direktīvu 2009/16/EK. Tādēļ, tiklīdz kāda starptautiska konvencija ir stājusies spēkā, proti, kad tā ir sasniegusi to ratifikācijas līmeni, par kādu ir panākta vienošanās, un pēc tam, kad Parīzes SM dalībnieces to ir pieņēmušas kā attiecīgu instrumentu, Komisijai būtu jāatjaunina Direktīvā 2009/16/EK minētais konvenciju saraksts.
- (6) Honkongas Starptautiskā konvencija par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi, kas tika pieņemta 2009. gada 15. maijā, stāsies spēkā no 2025. gada 26. jūnija. Direktīvā 2009/16/EK būtu jāparedz tās izpildes panākšana.

- (7) *Starptautiskie nolīgumi un konvencijas zvejniecības jomā, piemēram, 2012. gada Keiptaunas nolīgums par 1993. gada Torremolinosas protokola, kas attiecas uz 1977. gada Torremolinosas Starptautisko konvenciju par zvejas kuģu drošību, noteikumu īstenošanu (Keiptaunas nolīgums), Starptautiskās Darba organizācijas (SDO) 2007. gada Konvencija Nr. 188 par darbu zvejniecībā un 1995. gada Starptautiskā konvencija par zvejas kuģu personāla sagatavošanas un diplomēšanas, kā arī sardzes pildīšanas standartiem (STCW-F) var uzlabot zvejas kuģu drošumu un zvejnieku darba un dzīves apstākļus uz kuģa un radīt vienlīdzīgākus starptautiskās konkurences apstākļus minētajā nozarē.*
- (8) Mazā izmēra dēļ lielākā daļa Savienības zvejas kuģu darbojas teritoriālajos ūdeņos un nav pakļauti inspicēšanai ārvalstu ostās. Tas nozīmē, ka kopumā tikai lielāki zvejas kuģi, kuru garums ir 24 metri *un vairāk – garumu ņemot vērā tā, kā tas ir definēts gada Keiptaunas nolīgumā* –, kas arī ir tie zvejas kuģi, uz kuriem starptautiskās konvencijas attiecas visvairāk, iespējams, ieradīsies starptautiskajos ūdeņos un ienāks ostās, kas *nav* ostas tajā valstī, kurā tie ir reģistrēti, un tādējādi tiks pakļauti *ostas valsts kontrolei*. Tā kā lielākā daļa starptautisko konvenciju, kas attiecas uz lielākiem zvejas kuģiem, atšķiras no tām, *kuru* izpilde pašlaik tiek nodrošināta ar ostas valsts kontroli, un lai nepieļautu nevēlamu *plašāku* ietekmi uz pašreizējo ostas valsts kontroles sistēmu, tiek ierosināts izveidot paralēlu ostas valsts kontroles sistēmu attiecībā uz zvejas kuģiem. ■

- (9) Tomēr pastāvošo zvejas modeļu dēļ šie lielākie zvejas kuģi neapmeklēs visas dalībvalstis. Tādēļ tām dalībvalstīm, kuras vēlas veikt šīs inspekcijas, tiek ierosināta brīvprātīga sistēma, kas ir **paralēla un** nošķirta no pašreizējā ostas valsts kontroles režīma, lai nodrošinātu elastību un veidu, kādā ostas valsts kontroles satvarā tiek izstrādāti standarti. Līdz ar to dalībvalstis, Parīzes SM dalībnieces un Komisija var organiski izstrādāt šo ostas valsts kontroles sistēmu zvejas kuģiem, kuru garums ir 24 metri **un vairāk, tos pašreizējā Parīzes SM nolīgumā neiekļaujot, lai stiprinātu sadarbību ostas valsts kontroles jomā starp visām Savienības ostām, kas uzņem šādus kuģus, un uzlabotu drošumu zvejniecības nozarē, tostarp zvejnieku veselību un drošību uz kuģa. Šajā nolūkā būtu jāizstrādā atsevišķs modulis esošajai inspekciju datubāzei. Šī brīvprātīgā sistēma varētu palīdzēt dalībvalstīm saistībā ar Keiptaunas nolīguma ratifikācijas procedūru sagatavoties tam, ka tas stājas spēkā, kā tās pilnvarotas ar Padomes Lēmumu 2014/195/ES⁴, lai izveidotu augstākos iespējamos lielāku zvejas kuģu drošības standartus.**

⁴ Padomes Lēmums (2014. gada 17. februāris), ar ko dalībvalstis tiek pilnvarotas parakstīt vai ratificēt 2012. gada Keiptaunas nolīgumu par 1993. gada Torremolinosas protokola, kas attiecas uz 1977. gada Torremolinosas Starptautisko konvenciju par zvejas kuģu drošību, noteikumu īstenošanu vai pievienoties tam (OV L 106, 9.4.2014., 4. lpp.).

- (10) Taisnīgā sadalījuma mehānisms nodrošina inspekciju sloga sadalījumu starp Parīzes SM dalībniecēm. Katrai šādai dalībniecei ir iedalīts noteikts skaits inspekciju, kas ir inspekciju veikšanas saistības jeb “taisnīgi sadalīta daļa”, kas jāveic katru gadu. Pakļaujamību inspekcijai galvenokārt nosaka, ņemot vērā laiku ■ , kas pagājis kopš pēdējās inspekcijas, **un saistībā ar kuģa riska profilu (KRP), kas nosaka intervālus starp inspekcijām un to tvērumu**. II prioritātes kuģus var inspicēt, savukārt I prioritātes kuģi ir **jāinspicē**.
- (11) Dalībvalstīm ir atļauts **neveikt** noteiktu skaitu “prioritāro” inspekciju un joprojām izpildīt savas inspekciju veikšanas saistības. Tomēr dažām dalībvalstīm kuģu skaits, kas faktiski ienāk ostās konkrētajā gadā, var būt lielāks vai mazāks par piešķirtajām inspekciju veikšanas saistībām. Tika konstatēts, ka alternatīvā metode, kā izpildīt taisnīgā sadalījuma pienākumu attiecībā uz šīm (pārslogotajām vai nepietiekami noslogotajām) dalībvalstīm, ir neelastīga, tādēļ attiecīgie noteikumi ir jāpieskaņo pārskatītajiem Parīzes SM noteikumiem.

- (12) Dalībvalstīm arī ir atļauts noteiktos apstākļos atlikt kuģu inspekcijas, ar noteikumu, ka kuģis tiek inspicēts nākamajā ostā, kurā tas ienāk, vai arī 15 dienu laikā, un šī iespēja tiek izmainīta, lai to varētu izmantot visas dalībvalstis. Dažām kuģu kategorijām, kuras rada lielāku risku un tādēļ var tikt pakļautas paplašinātai inspekcijai, ir jāpaziņo paredzamais ienākšanas laiks ostā 72 stundas pirms ienākšanas. Tomēr gadu gaitā tika secināts, ka šis pienākums ir pārāk apgrūtināošs operatoriem un nesniedz nekādu pievienoto vērtību, jo valstu iestādēm jau ir vajadzīgā informācija, kas ir vieglāk pieejama *THETIS* datubāzē. Pamatojoties uz to, Parīzes SM atcēla šo pienākumu iepriekš paziņot par kuģa ienākšanu, **un** tādēļ Direktīva 2009/16/EK būtu attiecīgi jāpieskaņo.
- (13) ***Parastos apstākļos inspekcijas II prioritātes kuģiem nav obligātas, lai gan II prioritātes kuģus var inspicēt. Tomēr dalībvalstīm, kuras savās ostās neuzņems pietiekami daudz kuģu, kurus var pakļaut inspekcijām, lai tās varētu izpildīt savas gadskārtējās saistības, šie II prioritātes kuģi ir jāinspicē, lai tās sasniegtu savu gadskārtējo inspekciju veikšanas saistību izpildi. Tā kā minētajām valstīm šīs inspekcijas faktiski kļūst obligātas, II prioritātes kuģu inspekcijās var būt vajadzīga lielāka elastība, jo īpaši šīm valstīm. Tāpēc iepriekš minētajām valstīm tiek darīta pieejama atlikšana un pamatošana.***

- (14) Pēdējo desmit gadu laikā un neraugoties uz to, ka ir palielinājies to kuģu skaits, kas ienāk ■ Savienības ostās, cita starpā veicot preču tuvsatiksmes pārvadājumus pa jūru starp galvenajām dalībvalstu ostām un ostām, kas ģeogrāfiski atrodas Eiropā vai valstīs ārpus Eiropas Vidusjūras un Melnās jūras reģionā, ■ Savienības ostās ienākošo kuģu drošuma profils ir ■ uzlabojies. Ostas valsts kontroles inspekcijas arvien biežāk tiek izmantotas, lai īstenotu vides tiesību aktus, piemēram, attiecībā uz sēra emisijām vai kuģu drošu un videi nekaitīgu nodošanu metāllūžņos. **Šajā sakarā Savienībai saskaņā ar tās saistībām jūras vides aizsardzības jomā** arī turpmāk būtu jāuzņemas vadošā loma nozarē ■ , kas tiek regulēta gan Eiropas, gan starptautiskā līmenī ■ . Tomēr kuģa riska profilam, kas tika izstrādāts pirms 2009. gada, bija citas prioritātes, un tas nav pilnībā pielāgots, lai inspicēšanas centienus koncentrētu uz tiem kuģiem, kuru vidiskais sniegums ir sliktākais. ■
- (15) Pamatojoties uz to, kuģa riska profils būtu jāatjaunina, lai ņemtu vērā vides jautājumus, lielāku nozīmi piešķirot vidiskajam sniegunam ■ .
- (16) **Pēc tam, kad SJO ir pabeigusi savu oglekļietilpīguma rādītāja (CII) pārskatīšanu,** Komisijai būtu **novērtē, vai tas ir piemērots** vidiskais **rādītājs**, ko izmanto kuģa riska profila noteikšanai saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, **un attiecīgā gadījumā jāapsver tiesību akta priekšlikums.**

- (17) *Parīzes SM 2019. gadā pieņēma jaunu metodoloģiju, ar ko izveido augsta, vidēja un zema darbības līmeņa sarakstus kā alternatīvu karoga valstu baltajam, pelēkajam un melnajam sarakstam. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš īstenošanas regulai, kas minēta 10. pantā par kuģu riska profilu, ar ko nosaka karoga valstu iedalījumu kategorijās. Minētā metodoloģija būtu jāīsteno Direktīvā 2009/16/EK, lai nodrošinātu tās taisnīgumu, jo īpaši attiecībā uz attieksmi pret karoga valstīm, kurām ir mazas flotes.*
- (18) *Tā kā ostas valsts kontroles amatpersonām ir vajadzīgs laiks, lai inspekcijas sagatavotu un veiktu, ir svarīgi nodrošināt, lai būtu pieejams pietiekami daudz laika. Tas ir īpaši svarīgi paplašinātu inspekciju gadījumā un arī regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu inspekcijām tad, ja var ņemt vērā kuģa ekspluatāciju.*
- (19) *Paplašinātu inspekciju darbības jomas dēļ tās būtu jāveic vismaz diviem ostas valsts kontroles inspektoriem. Ja tas nav iespējams objektīvu iemeslu dēļ, piemēram, ostas specifikas dēļ (ierobežots darbinieku skaits, pieklūstamības problēmas), tāpēc, ka paziņojums par ienākšanu sniegts pārāk vēlu, vai tāpēc, ka paplašināta inspekcija kļūst nepieciešama neparedzētu vai īpaši svarīgu apstākļu dēļ, šie iemesli būtu pienācīgi jāreģistrē.*

- (20) Digitalizācija ir būtisks tehnoloģiskā progresa aspekts datu vākšanas un paziņošanas jomā, lai palīdzētu samazināt izmaksas un padarītu cilvēkresursu izmantošanu efektīvu. To kuģu skaits, kuriem pašlaik ir elektroniskie sertifikāti, palielinās, un *ir* paredzams, ka tas vēl pieaugs. Tādēļ būtu jāuzlabo ostas valsts kontroles efektivitāte, *plašāk* izmantojot elektroniskos sertifikātus, lai varētu veikt lielākā mērā *uz kuģiem orientētas un* labāk sagatavotas inspekcijas. ■
- (21) Ostas valsts kontrole ir kļuvusi sarežģītāka, jo tiek pievienotas arvien jaunas inspekcijas prasības – vai nu ar Savienības tiesību aktiem, vai tās pievieno SJO, *tādējādi apliecinot ciešās savstarpējās saiknes starp veselības, drošuma, drošības un sociālajiem apsvērumiem*. Tādēļ ir jānodrošina ostas valsts kontroles amatpersonu kvalifikācijas paaugstināšana un pārkvalifikācija un nepārtraukti jāpilnveido viņu apmācība. *Tas ļaus* ostas valstu kompetentajām iestādēm *pārbaudīt atbilstību piemērojamajām starptautiskajām konvencijām par kuģošanas drošumu un drošību, jūras vides aizsardzību un dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem, kas ienāk to ostās. Veicot šādus uzraudzības pasākumus, ostai nebūtu jāiejaucas karoga valsts kompetencēs, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2013/54/ES*⁵. ■

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/54/ES (2013. gada 20. novembris) par daži karoga valsts atbildības aspektiem attiecībā uz atbilstību 2006. gada Konvencijai par darbu jūrniecībā un tās izpildi (OV L 329, 10.12.2013., 1. lpp.).

- (22) Dalībvalstu karoga valstu administrācijām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/21/EK ⁶ ir nepieciešama kvalitātes vadības sistēma, lai palīdzētu dalībvalstīm vēl vairāk uzlabot to kā karoga valstu darbību un nodrošināt vienlīdzīgus darbības apstākļus starp administrācijām. Līdzīgai prasībai attiecībā uz ostas valsts kontroles darbībām būtu jāļauj dalībvalstīm apliecināt, ka to organizācija, politika, procesi, resursi un dokumentācija ir piemēroti mērķu sasniegšanai **■**. ***Lai nodrošinātu, ka dalībvalstīm ir pietiekami laika īstenot minēto prasību, šādas kvalitātes vadības sistēmas sertifikācija būtu jāpieskaņo parastajam revīzijas intervālam sistēmai, kas jau pastāv saskaņā ar Direktīvu 2009/21/EK.***

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/21/EK (2009. gada 23. aprīlis) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu (OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.).

- (23) Lai Direktīvu 2009/16/EK varētu piemērot *mūsdienīgi* un dalībvalstis varētu izpildīt savus starptautiskajās tiesībās paredzētos pienākumus atbilstīgi minētās direktīvas prasībām, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai *attiecībā uz* konvenciju atjaunināšanu Direktīvas 2009/16/EK darbības jomā un ar Parīzes *SM* pieņemto procedūru un pamatnostādņu saraksta grozīšanu saistībā ar ostas valsts kontroli. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁷. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaikus ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

⁷ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp., ELI:
http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj

(24) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Direktīvas 2009/16/EK noteikumu īstenošanai attiecībā uz tās darbības jomā esošo konvenciju sarakstu, VII pielikuma par kuģu paplašinātām inspekcijām piemērošanas ■ nosacījumiem, vienoto drošuma un drošības pamatnostādņu un procedūru kopumu, kā arī prasībām attiecībā uz elektroniskajiem sertifikātiem, Komisijai būtu piešķiramas attiecīgas īstenošanas pilnvaras. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁸.

■

(25) Ņemot vērā Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) veikto dalībvalstu apmeklējumu pilno uzraudzības ciklu, kurā uzrauga Direktīvas 2009/16/EK īstenošanu, Komisijai būtu jāizvērtē minētās direktīvas īstenošana ne vēlāk kā ... [*piecus* gadus pēc šīs grozījumu direktīvas *transponēšanas* dienas] un jāziņo par to Eiropas Parlamentam un Padomei. Dalībvalstīm būtu jāsadarbojas ar Komisiju visas minētajam izvērtējumam vajadzīgās informācijas vākšanā. *Nākamajai izvērtēšanai būtu jānotiek piecus gadus pēc pirmās izvērtēšanas.*

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (26) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus jūras transporta starptautiskā rakstura dēļ nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un ka dalībvalstu kopīgo darbību tīkla efekta dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (27) *Ja inspekcija netiek veikta ārkārtēju un neparedzētu apstākļu dēļ, kuri padara inspekcijas veikšanu neiespējamu, piemēram, dabas katastrofu, pandēmiju vai sabiedrības veselības ārkārtas situāciju vai teroristu uzbrukumu dēļ, tā nebūtu jāuzskata par neveiktu inspekciju. Minētie apstākļi būtu pienācīgi jāpamato un par tiem būtu jāziņo Komisijai.*

28) *Lai dalībvalstīm, kurām nav pieejas jūrai, neradītu nesamērīgu administratīvu slogu, šādām dalībvalstīm ar de minimis noteikumu būtu jāļauj atkāpties no Direktīvas 2009/16/EK noteikumiem, kas nozīmē, ka minētajām dalībvalstīm, kamēr tās atbilst konkrētiem kritērijiem, nebūtu pienākuma transponēt Direktīvu 2009/16/EK.*

(29) Tādēļ Direktīva 2009/16/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/16/EK

Direktīvu 2009/16/EK groza šādi:

1) direktīvas 2. panta pirmo daļu groza šādi:

a) *daļas 1) punktu groza šādi:*

i) punkta c) un d) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“c) 1973. gada Starptautiskā konvencija par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu un tai 1978. gadā pievienotais protokols (Marpol 73/78);

d) 1978. gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW);”;

ii) **■** pievieno šādus apakšpunktus:

“l) Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu (BWM konvencija);

m) Nairobi Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu (Nairobi konvencija);

*n) 2009. gada Honkongas Starptautiskā konvencija par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi (Honkongas konvencija **■**).”;*

- b) daļas 3) punktu svīturo;
- c) *daļas 8) punktu aizstāj ar šādu:*

“8. “inspektors” ir valsts sektora darbinieks vai cita persona, kuru kādas dalībvalsts kompetentā iestāde attiecīgi pilnvarojusi veikt inspekcijas, īstenojot ostas valsts kontroli, un kura ir atbildīga minētajai kompetentajai iestādei;”

d) *iekļauj šādu punktu:*

“8.a “inspekcija” ir kuģa stāvokļa, tā aprīkojuma un tā apkalpes pārbaude, kuras pamatā ir piemērojamās konvencijas un kuru veic inspektors. Inspekcija nav apsekojums normatīvo sertifikātu izdošanai, apstiprināšanai vai atjaunošanai, un kapteinim iesniegtais inspekcijas ziņojums nav sertifikāts;”;

e) *daļas 11), 12) un 13) punktu aizstāj ar šādiem:*

“11) “sākotnējā inspekcija” ir inspektora veikta inspekcija uz kuģa, tostarp vismaz 13. panta 1. punktā prasītās pārbaudes;

12) “detalizētāka inspekcija” ir inspekcija, kura ietver sākotnējās inspekcijas darbības jomu un kuras laikā 13. panta 3. punktā minētajos apstākļos kuģi, tā aprīkojumu un apkalpi vai nu kopumā, vai vajadzības gadījumā selektīvi inspicē paplašināti, cita starpā inspicējot kuģa konstrukciju, aprīkojumu, apkalpi, dzīves un darba apstākļus un to, kā uz kuģa ievēro dienesta procedūras;

13) “paplašināta inspekcija” ir inspekcija, kura ietver sākotnējās inspekcijas darbības jomu un kura attiecas vismaz uz VII pielikumā uzskaitītajām darbībām. Paplašinātas inspekcijas ietvaros var veikt arī detalizētāku inspekciju, ja vien saskaņā ar 13. panta 3. punktu tam ir pamatots iemesls;”;

f) *daļas 19) punktu aizstāj ar šādu:*

“19) “normatīvais sertifikāts” ir sertifikāts, ko saskaņā ar piemērojamajām konvencijām izdevusi karoga valsts vai kas ir izdots tās vārdā;”;

2) direktīvas 3. pantu groza šādi:

a) *panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:*

“3. Inspicējot kuģi, kurš kuģo ar tādas valsts karogu, kas nav kādas konvencijas puse, dalībvalstis nodrošina to, ka minētajam kuģim un tā apkalpei nepiemēro labvēlīgākus noteikumus kā kuģim, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura ir minētās konvencijas puse. Uz šādu kuģi attiecas detalizētāka inspekcija saskaņā ar Parīzes SM izveidotajām procedūrām. Tomēr uz kuģi, kurš kuģo ar tādas valsts karogu, kas nav CLC 92, 2001. gada Bunkuru konvencijas un Nairobi konvencijas puse, automātiski neattiecina detalizētāku inspekciju, ja kuģim ir prasītais sertifikāts no valsts, kas ir minēto konvenciju puse, un inspektors, kas veic inspekciju, uzskata, ka detalizētāka inspekcija nav vajadzīga. Šo lēmumu un tā pamatojumu reģistrē inspekciju datubāzē.”

4. Šī direktīva neattiecas uz zvejas kuģiem, kuru **garums ir mazāks par 24 metriem**, karakuģiem, peldošām palīgierīcēm, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem un izpriecu kuģiem, kas nav iesaistīti komercdarbībā. **Šajā direktīvā zvejas kuģa garumu definē saskaņā ar Keiptaunas nolīgumu.**”;

b) iekļauj šādu ■ punktu:

“4.a ■ Dalībvalstis var veikt ostas valsts kontroles inspekcijas zvejas kuģiem, kuru garums ir ■ 24 metri **un vairāk**. Komisija **sadarbībā ar Parīzes SM var pieņemt pamatnostādnes**, ar ko nosaka šāda **paralēla un nošķirta** īpaša ostas valsts kontroles režīma kārtību **minētajiem** zvejas kuģiem.■
.”;

3) direktīvas 5. pantā iekļauj šādu punktu ■ :

“2.a Aprēķinot gadskārtējo inspekciju veikšanas *saistību* izpildi dalībvalstīm, kuras ir Parīzes SM puses, ņem vērā to dalībvalstu veiktās ■ kuģu inspekcijas, kas *savas gadskārtējo inspekciju veikšanas saistības ir pārsniegušas par 20 %.*”;

4) direktīvas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Atbilstības kārtība inspekciju veikšanas saistībām

Dalībvalsts, kas nav veikusi 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā prasītās inspekcijas, *tomēr* ir izpildījusi saistības saskaņā ar minēto noteikumu, ja šādas neveiktas inspekcijas nepārsniedz 10 % no kopējā I prioritātes kuģu skaita, kas ienāk tās ostās un enkurvietās, neatkarīgi no šo kuģu riska profila.

Neskarot pirmajā **daļā** minēto neveikto inspekciju procentuālo īpatsvaru, dalībvalstis par prioritāti nosaka veikt tādu kuģu inspekcijas, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Savienības ostās ienāk reti.

Neskarot pirmajā **daļā** minēto neveikto inspekciju procentuālo īpatsvaru, attiecībā uz I prioritātes kuģiem, kas ienāk enkurvietās, dalībvalstis par prioritāti nosaka veikt inspekcijas augsta riska profila kuģiem, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Savienības ostās ienāk reti.”;

5) ***direktīvas 7. panta virsrakstu un 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:***

“7. pants

Kārtība līdzsvarotam inspekciju sadalījumam Savienībā

- 1. Uzskata, ka dalībvalsts, kurā ienākušo I prioritātes kuģu kopskaits pārsniedz 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā noteikto inspekciju veikšanas saistību daļu, ir izpildījusi šādas saistības, ja šīs dalībvalsts veikto inspekciju skaits atbilst vismaz šādai inspekciju veikšanas saistību daļai un ja šīs dalībvalsts neveiktās inspekcijas nepārsniedz 40 % no tādu I prioritātes kuģu kopskaita, kas ienāk tās ostās un enkurvietās.***

2. Uzskata, ka dalībvalsts, kurā ienākušo I un II prioritātes kuģu kopskaits ir mazāks par 150 % no 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētās inspekciju veikšanas daļas, **tomēr** ir izpildījusi savas gadskārtējo inspekciju veikšanas saistības ■ , ja minētā dalībvalsts ir veikusi inspekcijas divām trešdaļām I un II prioritātes kuģu no to I un II prioritātes kuģu kopskaita, kas ienākuši tās ostās un enkurvietās.”;

6) direktīvas 8. pantu groza šādi:

a) panta 1., **2. un 3.** punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Dalībvalsts var nolemt atlikt I vai II prioritātes kuģa inspekciju jebkurā no šādiem gadījumiem:

a) ja inspekciju var veikt **jebkurā turpmākā** reizē, kad kuģis ienāk tajā pašā dalībvalstī, ar noteikumu, ka kuģis starplaikā neienāk nevienā citā ostā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā, **izņemot jebkuru kuģa karoga valsts ostu**, un ja inspekciju neatliek ilgāk kā uz 15 dienām **no faktiskā atiešanas laika**;

- b) ja inspekciju var veikt citā ienākšanas ostā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā 15 dienu laikā *no faktiskā atiešanas laika*, ar noteikumu, ka valsts, kurā atrodas šāda ienākšanas osta, ir iepriekš piekritusi veikt inspekciju; *vai*
- c) *kuģa inspekciju, cita starpā arī regulārā satiksmē ekspluatētu Ro-Ro pasažieru kuģu vai ātrgaitas pasažieru kuģu inspekciju, var veikt tajā pašā ienākšanas ostā 15 dienu laikā no faktiskā atiešanas laika.*

Minētās atliktās inspekcijas neņem vērā, novērtējot dalībvalsts atbilstību 6. un 7. pantā minētajām inspekciju veikšanas saistībām, ja tās kā tādas ir reģistrētas inspekciju datubāzē.

2. Ja inspekcija I vai II prioritātes kuģim nav veikta ekspluatācijas apstākļu dēļ, to neuzskata par neveiktu inspekciju, ar noteikumu, ka inspekcijas neveikšanas iemesls tiek reģistrēts inspekciju datubāzē un ir iestājušies jebkuri no šādiem izņēmuma apstākļiem:
- a) kompetentā iestāde uzskata, ka inspekcijas veikšana radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa, tā apkalpes vai ostas drošībai vai jūras videi;
 - b) kuģa ienākšana notiek vienīgi nakts laikā, ■ kā definēts 2. panta *pirmās daļas 10. punktā*. Šādā gadījumā dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģus, kas regulāri ienāk ostā nakts laikā, atbilstīgi inspicē; *vai*
 - c) *kuģa ienākšanas ilgums ir pārāk īss, lai inspekciju varētu veikt apmierinoši.*

3. *Ja kuģa inspekciju neveic enkurvietā, to neuzskata par neveiktu inspekciju, ja:*
- a) *kuģi saskaņā ar I pielikumu inspicē citā ostā vai enkurvietā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā 15 dienu laikā; vai*
 - b) *kuģa ienākšana ostā notiek vienīgi nakts laikā vai ja ienākšanas ilgums ir pārāk īss, lai inspekciju varētu veikt apmierinoši, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē; vai*
 - c) *kompetentā iestāde uzskata, ka inspekcijas veikšana radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa, tā apkalpes vai ostas drošībai vai jūras videi, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē.”;*

b) *pantam pievieno šādu punktu:*

“4. Ja inspekcija netiek veikta ārkārtēju un neparedzētu apstākļu dēļ, to neuzskata par neveiktu inspekciju, un inspekcijas neveikšanas iemeslu reģistrē inspekciju datubāzē. Minētos apstākļus pienācīgi pamato un par tiem ziņo Komisijai.”;

I

- 7) direktīvas 9. pantu svītros;
- 8) direktīvas *10. panta 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem:*

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

a) *Vispārējie rādītāji*

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

b) *Iepriekšējās darbības rādītāji*

Iepriekšējās darbības rādītājus nosaka pēc trūkumu un aizturēšanu skaita konkrētā periodā saskaņā ar I pielikuma I.2. daļu un II pielikumu.

c) c) Vidiskie rādītāji

Vidiskos rādītājus nosaka, pamatojoties uz ar *Marpol 73/78*, *AFS 2001*, *BWM* konvenciju, *CLC 92*, 2001. gada Bunkuru konvenciju, Nairobi ***konvenciju un*** Honkongas konvenciju ■ saistīto trūkumu skaitu saskaņā ar I pielikuma I.3. daļu un II pielikumu.■

3. ***Īstenošanas pilnvaras piešķir Komisijai, kura ievieš metodoloģiju vispārējo riska rādītāju novērtēšanai, jo īpaši attiecībā uz karoga valsts kritērijiem un sabiedrības darbības kritērijiem, kurus Parīzes SM pieņēma 2019. gadā, nosakot augsta, vidēja un zema darbības līmeņa sarakstus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 31. panta 2. punktā.***”;

9) *direktīvas 13. pantu groza šādi:*

a) *panta 1. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:*

“c) ir apmierināts ar kuģa vispārējo stāvokli, tostarp higiēnas apstākļiem uz kuģa, tostarp mašīntelpās un dzīvojamās telpās.”;

b) *panta 2. punktu svīturo;*

10) **█** *direktīvas 14. pantu groza šādi:*

a) *panta 1. punktu aizstāj ar šādu:*

“1. Šādas kuģu kategorijas var tikt pakļautas paplašinātai inspekcijai saskaņā ar I pielikuma II daļas 3.A un 3.B punktu:

- augsta riska profila kuģi,*
- pasažieru kuģi, naftas tankkuģi, gāzes, kaitīgu šķidru vielu (NLS) vai ķīmiskie tankkuģi vai balkerī, kas vecāki par 12 gadiem,*

- *augsta riska profila kuģi vai pasažieru kuģi, naftas tankkuģi, gāzes, NLS vai ķīmiskie tankkuģi vai balkerī, kas vecāki par 12 gadiem, kad rodas īpaši svarīgi vai neparedzēti apstākļi,*
- *kuģi, kam jāveic inspekcija pēc tam, kad saskaņā ar 16. pantu un 21. panta 4. punktu ir izdots ienākšanas aizlieguma rīkojums.”;*

b) panta 3. punktu svīturo;

c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Paplašinātu inspekciju, *ciktāl tas iespējams*, veic ne *mazāk* kā divas ostas valsts kontroles amatpersonas. *Ja tas nav iespējams, iemeslus pienācīgi reģistrē inspekciju datubāzē.* Paplašinātas inspekcijas darbības joma, tostarp tajā ietveramās riska zonas, ir noteikta VII pielikumā. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus pasākumus, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus VII pielikuma piemērošanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 31. panta 2. punktā.”; ■

11) **█** direktīvas 14.a pantu *groza šādi*:

a) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Direktīvas 11. panta a) punktu un 14. pantu nepiemēro Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic regulāru satiksmi un kam saskaņā ar šo pantu ir veikta inspekcija.”;

b) iekļauj šādu punktu:

“4.a Kuģa operators vai kapteinis nodrošina, ka kuģa darbības grafikā ir paredzēts pietiekams laiks, lai būtu iespējams veikt XVII pielikuma 1.1. punktā un 2.a punktā paredzētās inspekcijas.”;

12) direktīvas 16. pantu groza šādi:

a) panta 1.–4. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Dalībvalsts aizliedz ienākt tās ostās un enkurvietās kuģim, kas:

- a) kuģo ar tādas valsts karogu, kura iekļauta zema darbības līmeņa sarakstā, kas pieņemts saskaņā ar Parīzes SM, pamatojoties uz inspekciju datubāzē reģistrēto informāciju, ko ik gadu publicē Komisija, un kas iepriekšējos 36 mēnešos vairāk nekā divas reizes ticis aizturēts kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai kādas tādas valsts ostā vai enkurvietā, kura parakstījusi Parīzes SM; vai
- b) kuģo ar tādas valsts karogu, kura iekļauta augsta vai vidēja darbības līmeņa sarakstā, kas pieņemts saskaņā ar Parīzes SM, pamatojoties uz inspekciju datubāzē reģistrēto informāciju, ko ik gadu publicē Komisija, un kas iepriekšējos 24 mēnešos vairāk nekā divas reizes ticis aizturēts kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai kādas tādas valsts ostā vai enkurvietā, kura parakstījusi Parīzes SM.

█

Šā punkta pirmo daļu nepiemēro 21. panta 6. punktā minētajās situācijās.

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

- 2. Ienākšanas aizlieguma rīkojumu atceļ tikai pēc tam, kad no rīkojuma izdošanas dienas ir pagājis trīs mēnešu laikposms un kad ir panākta atbilstība VIII pielikuma 3.–6. punktā uzskaitītajiem nosacījumiem.***

3. Pēc jebkuras turpmākas aizturēšanas ***kādas dalībvalsts*** ostā vai enkurvietā ***vai kādas tādas valsts ostā vai enkurvietā, kura parakstījusi Parīzes SM***, kuģim nosaka ienākšanas aizliegumu jebkurā ostā un enkurvietā Savienībā. Šo trešo ienākšanas aizliegumu var atcelt pēc tam, kad ir pagājis 24 mēnešu laikposms kopš rīkojuma izdošanas, un vienīgi gadījumā, ja:
- a) ***kuģis kuģo ar tādas valsts karogu, kura nav ne 1. punktā minētajā zema darbības līmeņa sarakstā, ne vidēja darbība līmeņa sarakstā;***
 - b) kuģa normatīvos un klasifikācijas sertifikātus ir izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009*;

- c) saskaņā ar I pielikuma I.1. daļu kuģi pārvalda sabiedrība, kuras darbības līmenis ir augsts; un
- d) ir panākta atbilstība VIII pielikuma 3.–6. punktā uzskaitītajiem nosacījumiem.

Ikvienam kuģim, kas neatbilst šajā punktā noteiktajiem kritērijiem, pēc tam, kad ir pagājis 24 mēnešu laikposms kopš rīkojuma izdošanas, nosaka pastāvīgu ienākšanas aizliegumu jebkurā ostā un enkurvietā Savienībā.

4. Ja pēc trešā ienākšanas aizlieguma Savienības ostā vai enkurvietā tiek aizturēts kuģis, kas kuģo ar tādas valsts karogu, ***kura ir*** vidēja vai zema darbības līmeņa sarakstā, ko ik gadu publicē Parīzes SM ziņojumā, šim kuģim pastāvīgi tiek liegta ienākšana jebkurā Savienības ostā un enkurvietā.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (OV L 131, 28.5.2009., 11. lpp.).”;

- b) iekļauj šādus ***punktus***:

“4.a ■ Kuģim, kas kuģo ar tādas valsts karogu, ***kura ir*** augsta darbības līmeņa sarakstā, ***un kas*** ir aizturēts ***Savienības*** ostā vai enkurvietā laikā, kad ***tas pēc trešā vai jebkura turpmāka ienākšanas aizlieguma pirmo reizi inspicēts Savienībā:***

- a) ***uz 24 mēnešu laikposmu aizliedz ienākt jebkurā Savienības ostā vai enkurvietā, ja kuģa normatīvos un klasifikācijas sertifikātus izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 391/2009;***

b) pastāvīgi aizliedz ienākt jebkurā Savienības ostā un enkurvietā, ja kuģa normatīvos un klasifikācijas sertifikātus nav izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 391/2009.

4.b Ja piemēro ienākšanas aizlieguma pasākumu saskaņā ar 21. panta 4. punktu, vairākkārtējas aizturēšanas gadījumā ienākšanas aizlieguma laikposmi tiks pagarināti par 12 mēnešiem.”;

I

13) direktīvas 17. panta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Pabeidzot inspekciju, inspektors sagatavo ziņojumu saskaņā ar IX pielikumu. Inspekcijas ziņojuma kopiju izsniedz kuģa kapteinim.”;

14) *direktīvas 20. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:*

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

15) **█** *direktīvas 21. pantu groza šādi:*

a) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ienākšanu jebkurā Savienības ostā vai enkurvietā liedz 1. punktā minētajiem kuģiem, kas dodas jūrā, un 19. panta 2. punktā minētajiem aizturētajiem kuģiem, kas dodas jūrā:

a) neievērojot nosacījumus, ko paredz tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atrodas inspekcijas osta; vai

- b) kas neievēro piemērojamās konvenciju prasības, neienākot norādītajā remonta rūpnīcā.

Ienākšanas aizlieguma rīkojums stājas spēkā no tā izdošanas dienas.

Ienākšanas aizlieguma rīkojumu atceļ pēc tam, kad ir pagājis 12 mēnešu laikposms un kad ir panākta atbilstība VIII pielikuma 3.–6. punktā uzskaitītajiem nosacījumiem.”;

I

- b) *panta 5. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:*

“Šā panta 4. punkta pirmās daļas b) apakšpunktā minētajos apstākļos tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atrodas remonta rūpnīca, informē tās dalībvalsts iestādi, kura kuģi aizturēja, par to, vai kuģis ir vai nav ienācis. Ja tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā kuģim tika atklāti trūkumi, kļūst zināms, ka kuģis remonta rūpnīcā nav ienācis, tā nekavējoties brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes. Šā panta 4. punkta pirmās daļas b) apakšpunktā minētajos apstākļos un gadījumā, ja remonta rūpnīca neatrodas dalībvalstī, – ja tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā kuģim tika atklāti trūkumi, kļūst zināms, ka kuģis remonta rūpnīcā nav ienācis, tā nekavējoties brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes.”;

c) *panta 6. punktu aizstāj ar šādu:*

“6. Atkāpjoties no 4. punkta, kādas konkrētas ostas valsts iestāde var kuģim ļaut ienākt konkrētajā ostā vai enkurvietā nepārvaramas varas (force majeure) apstākļos vai sevišķi svarīgu drošības apsvērumu dēļ, vai lai novērstu vai mazinātu piesārņojuma draudus, vai labotu trūkumus saskaņā ar 1. punktu, ar noteikumu, ka atbilstoši šīs dalībvalsts kompetentās iestādes ieskatiem kuģa īpašnieks, operators vai kapteinis ir veicis piemērotus pasākumus drošai kuģa ienākšanai ostā vai enkurvietā.”;

16) direktīvas 22. panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

“7. Sadarbībā ar dalībvalstīm **un Parīzes SM un pamatojoties uz speciālajām zināšanām un pieredzi, kas gūta dalībvalstu līmenī Savienībā un saistībā ar Parīzes SM, Komisija** izstrādā profesionālās apmācības programmu, lai **sniegtu atbalstu dalībvalstīm** ostas valsts kontroles **inspektoru** apmācībā **un viņu kompetenču novērtēšanā, lai papildinātu Parīzes SM apmācības politiku nolūkā saskaņot ostas valsts kontroles praksi.**”

Sadarbībā ar dalībvalstīm **un Parīzes SM** Komisija pastāvīgi apzina un iesniedz jaunas apmācības vajadzības **kā pienesumu**, lai grozītu inspektoru apmācības programmas mācību plānus, mācību programmas un saturu, jo īpaši attiecībā uz jauniem **izaicinājumiem kuģošanas drošībai, kas saistīti ar** vides, sociālajiem, **darba jautājumiem, jaunajām tehnoloģijām un saistībā ar papildu pienākumiem, kas izriet no attiecīgajiem instrumentiem.**”

17) direktīvas 23. panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

- “1. Dalībvalstis veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka to loči, kas ir iesaistīti kuģu pietauvošanā vai attauvošanā vai kas strādā uz kuģiem, kuri dodas uz kādu dalībvalsts ostu vai šķērso dalībvalsts ūdeņus, tūlīt informē ostas valsts vai krasta valsts kompetento iestādi par acīmredzamām nepilnībām, kas novērotas, pildot parastos pienākumus, un kas var ietekmēt **drošību, tostarp drošu kuģa navigāciju** vai jūrnieku drošību uz kuģa, vai kas var radīt kaitējuma draudus jūras videi.
2. Ja, pildot parastos pienākumus, ostas iestādes vai struktūras atklāj, ka kādam no kuģiem to pārziņā esošā ostā ir acīmredzamas nepilnības, kas var mazināt **drošību, tostarp drošu kuģa navigāciju** vai jūrnieku drošību uz kuģa, vai **kas var radīt** kaitējuma draudus jūras videi, tad šāda iestāde vai struktūra tūlīt par to informē attiecīgās ostas valsts kompetento iestādi.”;

18) direktīvas 24. panta 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem:

“2. Dalībvalstis veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka informācija par jebkura to ostās un enkurvietās ienākoša kuģa faktisko ienākšanas laiku un faktisko atiešanas laiku kopā ar attiecīgās ostas identifikatoru trīs stundu laikā *pēc ienākšanas un, attiecīgi, atiešanas laika* tiek nosūtīta uz inspekciju datubāzi, izmantojot Savienības jūras datu apmaiņas sistēmu *SafeSeaNet*, kas minēta Direktīvas 2002/59/EK 3. panta s) punktā. Tiklīdz tās, izmantojot *SafeSeaNet*, ir nosūtījušas šo informāciju uz inspekciju datubāzi, dalībvalstīm vairs nav jānosūta dati atbilstīgi šīs direktīvas XIV pielikuma 1.2. punktam un 2. punkta a) un b) apakšpunktam.

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

Dalībvalstis 72 stundu laikā nodrošina, ka informāciju, kas ir nosūtīta uz inspekciju datubāzi, apstiprina, lai to varētu publicēt. ***Ja iespējams***, inspekcijas ziņojumu pirms tā nosūtīšanas uz datubāzi apstiprina ostas valsts kontroles inspektors ***vai cits kompetentās iestādes attiecīgi pilnvarots darbinieks***, kas nepiedalījās inspekcijas komandas darbā.”;

19) direktīvā iekļauj šādu [] pantu:

“24.a pants

Elektroniskie sertifikāti

Komisija ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka funkcionālās un tehniskās specifikācijas [] elektronisko *normatīvo* sertifikātu validācijas rīkam [] . Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 31. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”; []

[]

20) direktīvas 25. pantu aizstāj ar šādu:

“25. pants

Informācijas apmaiņa un sadarbība

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

- a) informāciju par kuģiem, kuri nav paziņojuši nekādu informāciju saskaņā ar šīs direktīvas, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/59/EK un Direktīvas (ES) 2019/883 * prasībām, kā arī, ja nepieciešams, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 725/2004 prasībām;

- b) informāciju par kuģiem, kas izbraukuši jūrā, neizpildījuši Direktīvas (ES) 2019/883 7. pantu;
- c) informāciju par kuģiem, kam aizliegts ienākt ostā vai kas izraidīti no ostas drošības apsvērumu dēļ;
- d) informāciju par acīmredzamām nepilnībām atbilstīgi 23. pantam.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/883 (2019. gada 17. aprīlis) par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai (OV L 151, 7.6.2019., 116. lpp.).”;

21) direktīvas 30. pantu aizstāj ar šādu:

“30. pants

Dalībvalstu atbilstības un darbības uzraudzība

Lai nodrošinātu šīs direktīvas efektīvu īstenošanu un uzraudzītu vispārējo Savienības ostas valsts kontroles režīma darbību saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1406/2002 2. panta pirmās daļas b) punkta i) apakšpunktu, Komisija apkopo vajadzīgo informāciju un veic apmeklējumus dalībvalstīs.

Katra dalībvalsts izstrādā, īsteno ■ un uztur kvalitātes vadības sistēmu savas administrācijas ar ostas valsts pienākumiem saistīto darbību operacionālajām daļām, ***kas ir tiešā saistībā ar inspekcijām. Šādu*** kvalitātes vadības sistēmu sertificē saskaņā ar piemērojamiem starptautiskajiem kvalitātes standartiem ... ***[piecu gadu laikā pēc transponēšanas datuma, kas minēts šīs grozījumu direktīvas 2. pantā].***”;

22) ■ direktīvas 30.a pantu aizstāj ar šādu:

“30.a pants

Deleģētie akti

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 30.b pantu, lai grozītu 2. panta 1. punktu attiecībā uz tajā iekļauto konvenciju sarakstu, tiklīdz Parīzes SM pieņem šādas konvencijas kā attiecīgu instrumentu, un lai grozītu VI pielikumu nolūkā pievienot un/vai atjaunināt Parīzes SM pieņemto procedūru, ***pamatnostādņu, norādījumu un apkārtrakstu*** sarakstu saistībā ar ostas valsts kontroli, kas iekļauts minētajā pielikumā.”;

I

23) *direktīvā iekļauj šādu pantu:*

“31.a. pants

Konvenciju grozījumi

Šīs direktīvas 2. panta 1. punktā uzskaitīto konvenciju grozījumus piemēro, neskarot Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantā noteikto atbilstības pārbaudes procedūru.”;

24) direktīvas 33. pantu aizstāj ar šādu:

“33. pants

Īstenošanas noteikumi

Nosakot **10. panta 3. punktā**, 14. panta 4. punktā, 15. panta 3. punktā, 18.a panta 7. punktā, 23. panta 5. punktā, **24.a panta 1. punktā** un 27. pantā minētos īstenošanas noteikumus saskaņā ar 31. panta 2. punktā minētajām procedūrām, Komisija īpaši rūpējas par to, **lai nodrošinātu**, ka minētajos noteikumos tiktu ņemtas vērā speciālās zināšanas un pieredze, kas gūta inspekciju sistēmā Savienībā, un izmantotas Parīzes SM speciālās zināšanas.”;

25) direktīvas 35. pantu aizstāj ar šādu:

“35. pants

Īstenošanas pārskatīšana

Komisija līdz ... [pieci gadi no šīs grozījumu direktīvas **transponēšanas** datuma] iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu un ievērošanu. Pamatojoties uz minēto ziņojumu, Komisija lemj, vai ir nepieciešams iesniegt tiesību akta priekšlikumu par šīs direktīvas grozīšanu vai priekšlikumu papildu tiesību aktiem šajā jomā. ***Nākamā izvērtēšana notiek piecus gadus pēc pirmās izvērtēšanas.***

Pēc tam, kad SJO ir pabeigusi savu oglekļietilpīguma rādītāja (CII) pārskatīšanu, Komisija novērtē, vai tas ir piemērots vidiskais rādītājs, ko izmanto kuģa riska profila noteikšanai saskaņā ar šo direktīvu, un attiecīgā gadījumā apsver tiesību akta priekšlikumu.”;

- 26) direktīvas I pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas I pielikumu;
- 27) direktīvas II pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas II pielikuma tekstu;
- 28) direktīvas III pielikumu svīturo;
- 29) direktīvas IV pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas III pielikuma tekstu;
- 30) direktīvas V pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas IV pielikuma tekstu;
- 31) direktīvas VIII pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas V pielikuma tekstu;
- 32) ***direktīvas XII pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas VI pielikuma tekstu.***

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis līdz ... [**30 mēneši** pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

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

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

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

3. pants

Stāšanās spēkā

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

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

[Vieta], ...

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

I PIELIKUMS

“I. Kuģa riska profils

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

1. Vispārējie rādītāji

a) Kuģa tips

Pasažieru kuģus, naftas un ķīmiskos tankkuģus, gāzvedējus, *NLS tankkuģus* un balkerus uzskata par tādiem, kas rada augstāku risku.

b) Kuģa vecums

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

- c) Karoga valsts darbība
- i) Kuģus, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģiem Savienības un Parīzes SM teritorijā ir augsts aizturēšanas īpatsvars, uzskata par tādiem, kas rada augstāku risku.
 - ii) Kuģus, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģiem Savienības un Parīzes SM teritorijā ir zems aizturēšanas īpatsvars, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.
 - iii) Kuģus, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura ir ratificējusi visus 2. panta 1. punktā uzskaitītos obligātos SJO *un SDO* instrumentus, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku. █

█

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

- ii) Kuģus, kam sertifikātus izdevušas atzītas organizācijas, kuru darbības līmenis saistībā ar kuģu aizturēšanas īpatsvaru Savienībā un Parīzes SM teritorijā ir augsts, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.
 - iii) Kuģus, kam sertifikātus izdevušas organizācijas, kuras atzītas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 391/2009 noteikumiem, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.
- e) Sabiedrības darbība
- i) Tādu sabiedrību kuģus, kuru darbības līmenis ir zems vai ļoti zems, vadoties pēc to kuģu trūkumu un aizturēšanas īpatsvara Savienībā un Parīzes SM teritorijā, uzskata par tādiem, kas rada augstāku risku.
 - ii) Tādu sabiedrību kuģus, kuru darbības līmenis ir augsts, vadoties pēc to kuģu trūkumu un aizturēšanas īpatsvara Savienībā un Parīzes SM teritorijā, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.

2. Iepriekšējās darbības rādītāji

- i) Kuģus, kas aizturēti vairāk nekā vienreiz, uzskata par tādiem, kas rada augstāku risku.
- ii) Kuģus, kam inspekcijā(-s) II pielikumā minētajā periodā konstatēts mazāk trūkumu nekā II pielikumā minētais skaits, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.
- iii) Kuģus, kas II pielikumā minētajā periodā nav aizturēti, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.

Riska rādītājus kombinē, izmantojot salīdzinošus rādītājus, kas ataino katra rādītāja relatīvo ietekmi uz kuģa kopējo risku, lai noteiktu šādus kuģa riska profilus:

- augsts risks,

- standarta risks,
- zems risks.

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

3. Vidiskie rādītāji

■

Kuģus, kam inspekcijā(-s) II pielikumā minētajā periodā konstatēts **vairāk** ar Marpol 73/78, AFS 2001, BWM konvenciju, CLC 92, Bunkuru konvenciju, Nairobi **konvenciju un** Honkongas konvenciju saistīto trūkumu nekā II pielikumā minētais skaits, uzskata par tādiem, kas rada **augstāku** risku. ■

II. Kuģu inspekcijas

1. Periodiskas inspekcijas

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

Daļībvalstis veic periodisku inspekciju:

- jebkuram augsta riska profila kuģim, kam pēdējo sešu mēnešu laikā kādā ostā vai enkurvietā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta inspekcija. Augsta riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no piektā mēneša kopš pēdējās inspekcijas,***

- *jebkuram standarta riska profila kuģim, kam pēdējo 12 mēnešu laikā kādā ostā vai enkurvietā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta inspekcija. Standarta riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no desmitā mēneša kopš pēdējās inspekcijas,*
- *jebkuram zema riska profila kuģim, kam pēdējo 36 mēnešu laikā kādā ostā vai enkurvietā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta inspekcija. Zema riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no divdesmit ceturtā mēneša kopš pēdējās inspekcijas.*

2. Papildu inspekcijas

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

2.A Īpaši svarīgi apstākļi

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

- Kuģi, kas drošības apsvērumu dēļ uz laiku atskaitīti no savas klases vai izslēgti no tās kopš pēdējās inspekcijas Savienībā vai Parīzes SM teritorijā.***
- Kuģi, par kuriem kāda cita dalībvalsts sniegusi ziņojumu vai paziņojumu.***
- Kuģi, kuri nav atrodami inspekciju datubāzē.***
- Kuģi, kuri:***
 - ceļā uz ostu bijuši iesaistīti sadursmē, uzskrējuši uz sēkļa vai strandējuši,***
 - ir apsūdzēti par to, ka pārkāpuši noteikumus attiecībā uz atbrīvošanos no kaitīgām vielām vai notekūdeņiem,***

- *izdarījuši nekontrolētus vai nedrošus manevrus, kuru laikā nav ievēroti SJO pieņemtie kuģu satiksmes noteikumi vai drošas kuģošanas prakse un procedūras,*
- *ir iepriekš aizliegti kuģi (nākamā inspekcija pēc ienākšanas aizlieguma rīkojuma atcelšanas), vai*
- *ir bijuši iesaistīti nopietnā negadījumā, jo īpaši tādā kā liels ugunsgrēks uz kuģa, dzinēja avārija un nāvējošas avārijas.*

2B. Neparedzēti apstākļi

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

- *Kuģi, kam sertifikātus izdevusi kādreizējā atzītā organizācija, kuras atzīšana atsaukta kopš pēdējās inspekcijas Savienībā vai Parīzes SM teritorijā.*

- *Kuģi, par kuriem loči vai ostas iestādes vai struktūras atbilstīgi šīs direktīvas 23. pantam ziņojušas, ka tiem ir acīmredzamas nepilnības, kas varētu navigāciju padarīt nedrošu vai apdraudēt jūras vidi. Šie ziņojumi var ietvert kuģu satiksmes dienestu sniegto informāciju par kuģu navigāciju.*
- *Kuģi, kas nav izpildījuši attiecīgās paziņošanas prasības, kas minētas Direktīvā (ES) 2019/883.*
- *Kuģi, par kuriem saņemts ziņojums vai sūdzība, tostarp krastā iesniegta sūdzība, no kuģa kapteiņa, kāda apkalpes locekļa vai jebkuras citas personas vai organizācijas, kurai ir likumīgas intereses attiecībā uz kuģa drošu ekspluatāciju, dzīves un darba apstākļiem uz kuģa vai piesārņojuma novēršanu, ja vien attiecīgā dalībvalsts šādu paziņojumu vai sūdzību neuzskata par acīmredzami nepamatotu.*

- *Kuģi, par kuriem ziņots, ka tiem ir nenovērstas ISM trūkums (trīs mēnešus pēc trūkuma konstatēšanas).*
- *Kuģi, kuri iepriekšējo reizi aizturēti vairāk nekā pirms trim mēnešiem.*
- *Kuģi, par kuriem saņemts ziņojums, ka tiem ir problēmas saistībā ar to kravu, jo īpaši kaitīgu un bīstamu kravu.*
- *Kuģi, kas izdarījuši kādas citas darbības, kuras apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi.*
- *Kuģi, par kuriem no drošiem avotiem kļuvis zināms, ka to riska rādītāji atšķiras no reģistrētajiem, un tādējādi to riska līmenis ir paaugstināts.*
- *Kuģi, attiecībā uz kuriem ir panākta vienošanās par rīcības plānu trūkumu novēršanai, kā minēts 19. panta 2.a punktā, bet minētā plāna īstenošanu nav pārbaudījis inspektors.*

3. *Atlases shēma*

3.A *Pirmās prioritātes kuģus inspicē šādi:*

a) *paplašinātu inspekciju veic:*

- *jebkuram augsta riska profila kuģim, kas nav inspicēts pēdējos sešos mēnešos,*
- *jebkuram standarta riska profila pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes, NLS vai ķīmisku vielu tankkuģim vai balkerim, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 12 mēnešos;*

b) *sākotnēju vai detalizētāku inspekciju attiecīgā gadījumā veic:*

- *jebkuram standarta riska profila kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes, NLS vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 12 mēnešos;*

c) *īpaši svarīga apstākļa gadījumā:*

- *detalizētāku vai paplašinātu inspekciju atbilstīgi inspektora profesionālam vērtējumam veic uz jebkura augsta riska profila kuģa un jebkura pasažieru kuģa, naftas tankkuģa, gāzes, NLS vai ķīmisku vielu tankkuģa vai balkera, kas ir vecāks par 12 gadiem,*
- *detalizētāku inspekciju veic uz jebkura cita kuģa, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes, NLS vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris, kas ir vecāks par 12 gadiem,*
- *paplašinātu inspekciju veic jebkuram kuģim pirmajā inspekcijā pēc tam, kad atcelts ienākšanas aizlieguma rīkojums.*

3.B *Ja kompetentā iestāde izlemj inspicēt II prioritātes kuģi, piemēro šo:*

a) *paplašinātu inspekciju veic:*

- jebkuram augsta riska profila kuģim, kas nav inspicēts pēdējos piecos mēnešos,*
- jebkuram standarta riska profila pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes, NLS vai ķīmisku vielu tankkuģim vai balkerim, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 10 mēnešos, vai*
- jebkuram zema riska profila pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes, NLS vai ķīmisku vielu tankkuģim vai balkerim, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 24 mēnešos;*

- b) *sākotnēju vai detalizētāku inspekciju attiecīgā gadījumā veic:*
- *jebkuram standarta riska profila kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes, NLS vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 10 mēnešos, vai*
 - *jebkuram zema riska profila kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes, NLS vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 24 mēnešos;*
- c) *neparedzētu apstākļu gadījumā:*
- *detalizētāku vai paplašinātu inspekciju atbilstīgi inspektora profesionālajam vērtējumam veic uz jebkura augsta riska profila kuģa vai jebkura pasažieru kuģa, naftas tankkuģa, gāzes, NLS vai ķīmisku vielu tankkuģa vai balkera, kas ir vecāks par 12 gadiem,*
 - *detalizētāku inspekciju veic uz jebkura kuģa, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes, NLS vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris, kas ir vecāks par 12 gadiem.”.*

II PIELIKUMS

KUĢA RISKĀ PROFILS

(kā minēts 10. panta 2. punktā)

		Profils					
		Augsta riska kuģis (ARK)		Standarta riska kuģis (SRK)	Zema riska kuģis (ZRK)		
Vispārējie rādītāji		Kritēriji	Salīdzinošo rādītāju punkti	Kritēriji	Kritēriji		
1.	Kuģa veids	Ķīmisku vielu tankkuģis Gāzvedējs Naftas tankkuģis Balkeris Pasažieru kuģis NLS	1	Nav nedz augsta, nedz zema riska kuģis	Visu veidu		
2	Kuģa vecums	Visu veidu > 12 g.	1		Visu vecumu		
3.a		Zems darbības līmenis	2		Augsts darbības līmenis		
3.b	Karogs	Visi 2. pantā uzskaitītie SJO/ SDO instrumenti ir ratificēti	-		-	Jā	
█							
4.a	Atzīta organizācija	Darbības līmenis	A		-	-	Augsts
			V		-	-	-
			Z	Zems	1	-	
			Ļ,Z	Ļoti zems		-	
4.b	ES atzīta		-	-	Jā		

5	Sabiedrība	Darbības līmenis	A	-	-	Augsts	
			V	-	-		-
			Z	Zems	2		-
			ĻZ	Ļoti zems			-
Iepriekšējās darbības rādītāji							
6	Iepriekšējos 36 mēnešos katrā inspekcijā reģistrēto trūkumu skaits	Trūkumi	> 6 vienā inspekcijā	-		≤ 5 katrā atsevišķajā inspekcijā (un vismaz vienā inspekcijā, kas veikta iepriekšējos 36 mēnešos)	
7	Aizturēšanas gadījumu skaits iepriekšējos 36 mēnešos	Aizturēšanas gadījumi	≥ 2 aizturēšanas gadījumi	1		Nav aizturēts	
Vidiskie rādītāji							
█							
9	Ar <i>Marpol 73/78</i> , <i>AFS 2001</i> , <i>BWM</i> konvenciju, <i>CLC 92</i> , Bunkuru konvenciju, Nairobi konvenciju un Honkongas konvenciju saistīto trūkumu skaits, kas reģistrēts katrā inspekcijā iepriekšējos 36 mēnešos	Trūkumi	> 2 vienā inspekcijā	1			

ARK ir kuģi, kas atbilst pieciem vai vairāk salīdzinošo rādītāju punktiem. ZRK ir kuģi, kas atbilst visiem zema riska rādītājiem.

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

III PIELIKUMS

“IV PIELIKUMS

SERTIFIKĀTU UN DOKUMENTU SARAKSTS

(kā minēts 13. panta 1. punktā)

A daļa Sertifikātu un dokumentu saraksts, kuri, ciktāl piemērojami, būtu jāpārbauda vismaz 2.2.3. punktā minētās inspekcijas laikā (attiecīgā gadījumā):

1. Starptautiskais tilpības sertifikāts;
2. Ziņojumi par iepriekš veiktajām ostas valsts kontroles inspekcijām;
3. Pasažieru kuģa drošības sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
4. Kravas kuģa konstrukcijas drošības sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
5. Kravas kuģa aprīkojuma drošības sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
6. Kravas kuģa radiodrošības sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);

7. Kravas kuģa drošības sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
8. Atbrīvojuma sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
9. Dokuments par kuģa drošu minimālo apkalpi (*SOLAS* 1974, V/14. noteikuma 2. punkts);
10. Starptautiskais kravas zīmes sertifikāts (1966) (*LLC* 66/88, 16. panta 1. punkts);
11. Starptautiskais kravas zīmes atbrīvojuma sertifikāts (*LLC* 66/88, 16. panta 2. punkts);
12. Starptautiskais naftas piesārņojuma novēršanas sertifikāts (*MARPOL*, I pielikums, 7.1. noteikums);
13. Starptautiskais piesārņojuma novēršanas sertifikāts attiecībā uz kaitīgu šķidru vielu kā lejamkravu (*NLS*) pārvadāšanu (*MARPOL*, II pielikums, 9.1. noteikums);
14. Starptautiskais notekūdeņu piesārņojuma novēršanas sertifikāts (*ISPPC*) (*MARPOL*, IV pielikums, 5.1. noteikums, *MEPC.1/Circ.408*);
15. Starptautiskais gaisa piesārņojuma novēršanas sertifikāts (*IAPPC*) (*MARPOL*, VI pielikums, 6.1. noteikums);

16. Starptautiskais energoefektivitātes sertifikāts (*MARPOL*, VI pielikums, 6. noteikums);
17. Starptautiskais balasta ūdeņu pārvaldības sertifikāts (*IBWMC*) (*BWMC*, 9. panta 1. punkta a) apakšpunkts un E-2. noteikums);
18. Starptautiskais pretapaugšanas sistēmas sertifikāts (*IACS* sertifikāts) (*AFS* 2001, 4. pielikums, 2. noteikums);
19. Deklarācija par *AFS* (*AFS* 2001, 4. pielikums, 5. noteikums);
20. Starptautiskais kuģa aizsardzības sertifikāts (*ISSC*) vai Starptautiskais kuģa aizsardzības pagaidu sertifikāts (*ISPS* kodeksa A/19. daļa un pielikumi);
21. Sertifikāti kapteiņiem, virsniekiem vai ierindas jūrniekiem, kas izdoti saskaņā ar *STCW* konvenciju (*STCW*, VI pants, I/2. noteikums un *STCW* kodeksa A-I/2. iedaļa);

22. Atbilstības dokumenta kopija vai pagaidu atbilstības dokumenta kopija, kas izdota saskaņā ar Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautisko kodeksu (*DoC*), *ISM* kodeksu (*SOLAS*, IX/4.2. noteikums, *ISM* kodekss, 13. un 14. punkts);
23. Drošības pārvaldības sertifikāts vai Pagaidu drošas pārvaldes sertifikāts, kas izdots saskaņā ar Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautisko kodeksu (*SMC*) (*SOLAS* 1974, IX/4.3. noteikums, *ISM* kodekss, 13. un 14. punkts);
24. Starptautiskais sertifikāts par kuģa piemērotību sašķidrinātas gāzes pārvadāšanai vai Sertifikāts par par kuģa piemērotību sašķidrinātas gāzes pārvadāšanai – attiecīgā gadījumā (*IGC* kodekss, 1.5.4. noteikums, vai *GC* kodekss, 1.6. noteikums);
25. Starptautiskais sertifikāts par kuģa piemērotību bīstamu ķīmisku vielu pārvadāšanai vai Sertifikāts par kuģa piemērotību bīstamu ķīmisku vielu pārvadāšanai – attiecīgā gadījumā (*IBC* kodekss, 1.45.4. noteikums, un *BCH* kodekss, 1.6.3. noteikums);

26. *INF* (Starptautiskais kodekss iepakotas apstarotas kodoldegvielas, plutonija un augsta līmeņa radioaktīvo atkritumu drošai pārvadāšanai ar kuģiem) piemērotības sertifikāts (*SOLAS*, VII/16. noteikums, un *INF* kodekss, 1.3. noteikums);
27. Dokuments, kas apliecina apdrošināšanu vai jebkādu citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma izraisītiem zaudējumiem (*CLC 69/92*, VII.2. pants);
28. Dokuments, kas apliecina apdrošināšanu vai jebkādu citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par bunkuru eļļas piesārņojuma izraisītiem postījumiem (*BUNKERS 2001*, 7.2. pants);
29. Dokuments, kas apliecina apdrošināšanu vai jebkādu citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz atbildību par vraku aizvākšanu (Nairobi konvencija, 12. pants);
30. Ātrgaitas kuģa drošības sertifikāts un atļauja ekspluatēt ātrgaitas kuģi (*SOLAS 1974*, X/3.2. noteikums, un *HSC* kodekss 94/00, 1.8.1. un 1.9. noteikums)
31. Dokuments par atbilstību īpašām prasībām, ko piemēro kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas (*SOLAS 1974*, II-2./19.4. noteikums);

32. Graudu pārvadāšanas atļaujas dokuments un Graudu iekraušanas rokasgrāmata (*SOLAS* 1974, VI/9. noteikums; Starptautiskais graudu beramkravu drošas pārvadāšanas kodekss, 3. iedaļa);
33. Stāvokļa novērtēšanas sistēmas (*CAS*) atbilstības paziņojums, *CAS* Galīgais ziņojums un pārskatīšanas reģistrācijas ieraksts (*Marpol 73/78*, I pielikums, 20. un 21. noteikums; rezolūcija MEPC.94(46) (grozīta ar rezolūciju MEPC.99(48), MEPC.112(50) un MEPC.131(53)), rezolūcija MEPC.155(55) un MEPC.236(65);
34. Kuģa vēstures pieraksti (*SOLAS* 1974, XI-1/5. noteikums);
35. Naftas operāciju žurnāls, I un II daļa (*Marpol 73/78*, I pielikums, 17. un 36. noteikums);
36. Kravas operāciju žurnāls (*MARPOL*, II pielikums, 15. noteikums);
37. Atkritumu reģistrācijas žurnāls, I un II daļa (*Marpol 73/78*, V pielikums, 10.3. noteikums); (*Marpol 73/78*, V pielikums, 10. noteikums)

38. Atkritumu apsaimniekošanas plāns (*Marpol 73/78*, V pielikums, 10. noteikums; MEPC.220(63) rezolūcija);
39. Reģistrācijas žurnāls un ieraksti par kuģa dīzeļdzinēju līmeņa un ieslēgšanas/izslēgšanas statusu (*Marpol 73/78*, VI pielikums, 13.5.3. noteikums);
40. Mazuta maiņas reģistrācijas žurnāls (*Marpol 73/78*, VI pielikums, 14.6. noteikums);
41. Ozona slāni noārdošo vielu uzskaites žurnāls (*Marpol 73/78*, VI pielikums, 12.6. noteikums);
42. Balasta ūdeņu uzskaites žurnāls (*BWRB*) (*BWMC*, 9. panta 1. punkta b) apakšpunkts un B-2. noteikums);
43. Stacionāras gāzes ugunsdzēsšanas sistēmas – kravas telpas, Atbrīvojuma sertifikāts un jebkurš kravu saraksts (*SOLAS 1974*, II-2./10.7.1.4. noteikums);
44. Bīstamo kravu manifesti vai novietojuma plāns (*SOLAS 1974*, VII/4. un VII/7.2. noteikums; *Marpol 73/78*, III pielikums, 54. noteikums);
45. Naftas tankkuģiem – naftas novadīšanas uzraudzības un kontroles sistēmu par pēdējo balasta reisu uzskaitē (*Marpol 73/78*, I pielikums, 31.2. noteikums);

46. Meklēšanas un glābšanas sadarbības plāns pasažieru kuģiem, kas veic pārvadājumus noteiktos maršrutos (*SOLAS* 1974, V/7.3. noteikums);
47. Pasažieru kuģiem – ekspluatācijas ierobežojumu saraksts (*SOLAS* 1974, V/30.2. noteikums);
48. Navigācijas kartes un navigācijas publikācijas (*SOLAS* 1974, V/19.2.1.4. un V/27. noteikums);
49. Atpūtas stundu uzskaitē un darba laika organizācijas tabula (*STCW* kodekss, A-VIII/1.5. un 1.7. iedaļa, SDO konvencijas Nr. 180 5.7. pants, 8.1. pants un *MLC*, 2006. gada standarts A.2.3.10. un A.2.3.12.);
50. Pierādījumi par neuzraudzītām mašīntelpām (*UMS*) (*SOLAS* 1974, II-I/46.3. noteikums);
51. Sertifikāts, kas vajadzīgs saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām;
52. Sertifikāts, kas vajadzīgs saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 392/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras;

53. Bīstamo materiālu uzskaitījuma sertifikāts vai, attiecīgā gadījumā, paziņojums par atbilstību, kas piemērojams saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1257/2013; un
54. Atbilstības dokuments, ko izdod saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK.”.

█

IV PIELIKUMS

“VI PIELIKUMS

KUĢU KONTROLES PROCEDŪRAS

(kā minēts 15. panta 1. punktā)

Parīzes SM I pielikums “Ostas valsts kontroles procedūras” un *visas* Parīzes SM spēkā esošās tehniskās instrukcijas *un apkārtraksti* to jaunākajā redakcijā:

PSCC, Tehniskās instrukcijas

- *PSCC41-2008-07*, Labas prakses kodekss
- *PSCC53-2020-08*, Definīcijas un saīsinājumi

Vispārīgais Parīzes SM

- *PSCC54-2021-03*, Inspekcijas veids

- *PSCC56/2023/06*, Aizturēšana un veiktie pasākumi
- *PSCC56/2023/04*, Veidlapu paraugi
- PSCC52-2019-05, Operatīvā kontrole
- *PSS43-2010-11*, Karoga valsts atbrīvojumi
-
- PSCC51/**2018/13**, Eksploatācijas apturēšana
- *PSCC49-2016-11*, Elektroenerģijas padeves pārtraukuma tests
- *PSCC53-2020-06*, Ienākšanas atteikums (aizliegums)
- *PSCC50-2017-12*, Balķeru / naftas tankkuģu konstrukcija
- *PSCC43-2010-06*, Ievešana sausajā dokā

- *PSCC53-2020-11*, Atļaujas došana veikt vienu reisu uz remonta rūpnīcu “nejaušu bojājumu” gadījumā

SOLAS konvencija

- *PSCC56/2023/05 ISM* kodekss
- *PSCC54-2021-02, ISPS* kodekss
- *PSCC51-2018-12, ECDIS*
- *PSCC43-2010-32, VDR* (reisa datu reģistrācijas iekārtas)
- *PSCC43-2010-09, Materiālu drošības datu lapas*
- *PSCC43-2010-21, GMDSS*
- *PSCC44-2011-16, Glābšanas laivas slodzes atbrīvošanas āķi*

- *PSCC45-2012-10*, Noturības prasības bojātā stāvoklī, kas piemērojamas tankkuģiem
- *PSCC55-2022-05*, *LRIT*
- *PSCC43-2010-28*, Biezuma mērījumi *ESP/CAS*
- *PSCC43-2010-29*, Biezuma mērījums
- *PSCC51-2018-11*, Polārais kodekss
- *PSCC55-2022-02*, *IGF* kodekss

MARPOL konvencija

- *PSCC46-2013-18*, *MARPOL*, I pielikums, *OWS*
- *PSCC43-2010-39*, *MARPOL*, II pielikums, Tīrīšana
- *PSCC47-2014-08*, *MARPOL*, III pielikums, *IMDG*

- *PSCC55-2022-07, MARPOL, IV pielikums, Notekūdeņi*
- *PSCC52-2019-07, MARPOL, V pielikums, Atkritumi*
- *PSCC56/2023/07, MARPOL, VI pielikums, Gaisa piesārņojums*
- *PSCC43-2010-38, Mazgāšanu ar jēlnaftu*
- *PSCC44-2011-20, MARPOL izmeklēšana*

Starptautiskā konvencija par kravas zīmi

- *PSCC54-2021-06, Starptautiskā konvencija par kravas zīmi*

AFS konvencija

- *PSCC47-2014-13, Pretapaugšanas sistēmas*

Bunkuru konvencija

I

- *PSCC56/2023/02 Konvencijas attiecībā uz finanšu saistībām*

Jūrnieku sertificēšana un apkalpes komplektēšana

- *PSCC56/2023/08, Jūrnieku sertificēšana un apkalpes komplektēšana (STCW, MLC un SOLAS)*

Balasta ūdeņu pārvaldības konvencija

- *PSCC51-2018-09, Balasta ūdeņu pārvaldības konvencija*

SDO konvencijas

- *PSCC52-2019-10, 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā (MLC)*
- *PSCC53-2020-14, Darba vai atpūtas laiks un piemērotība dienestam”.*

V PIELIKUMS

“VIII PIELIKUMS

NOTEIKUMI PAR IENĀKŠANAS AIZLIEGUMU OSTĀS UN ENKURVIETĀS, KAS ATRODAS SAVIENĪBĀ

(kā minēts 16. pantā *un 21. panta 4. punktā*)

- 1) Ja ir izpildīti 16. panta 1. punktā aprakstītie nosacījumi, tās ostas kompetentā iestāde, kurā kuģi aiztur trešo reizi, rakstveidā informē kuģa kapteini par to, ka tiks izdots ienākšanas aizlieguma rīkojums, ko varēs piemērot, tiklīdz kuģis atstās ostu. Ienākšanas aizlieguma rīkojumu var piemērot, tiklīdz kuģis ir atstājis ostu pēc tam, kad novērsti trūkumi, kas bija aizturēšanas iemesls.
- 2) Kompetentā iestāde nosūta ienākšanas aizlieguma rīkojuma kopiju arī karaļa valsts iestādei, attiecīgajai atzītajai organizācijai, citām dalībvalstīm, kā arī citām valstīm, kas parakstījušas Parīzes SM, Komisijai un Parīzes SM sekretariātam. Kompetentā iestāde arī atjaunina inspekciju datubāzi, nekavējoties iekļaujot tajā informāciju par ienākšanas aizliegumu.

- 3) Lai panāktu ienākšanas aizlieguma atcelšanu, īpašniekam vai operatoram ir jāiesniedz oficiāls pieprasījums tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kura izdevusi ienākšanas aizlieguma rīkojumu. Līdz ar šo pieprasījumu ir jābūt karoga valsts iestādes dokumentam, kas izdots pēc karoga valsts pilnvarota apsekotāja apmeklējuma uz kuģa un kas liecina, ka kuģis pilnībā atbilst starptautisku konvenciju spēkā esošajiem noteikumiem. Karoga valsts iestāde sniedz kompetentajai iestādei pierādījumus, ka kuģa apmeklējums ir noticis. ***Dokuments var būt oficiāls paziņojums, kas jāizdod karoga valsts administrācijai, nevis atzītai organizācijai.***
- 4) Vajadzības gadījumā līdz ar pieprasījumu atcelt ienākšanas aizlieguma rīkojumu ir jābūt arī klasificēšanas sabiedrības dokumentam, kas izdots pēc klasificēšanas sabiedrības apsekotāja apmeklējuma uz kuģa un kas liecina, ka kuģis atbilst attiecīgās sabiedrības noteiktajiem klases standartiem. Klasificēšanas sabiedrība sniedz kompetentajai iestādei pierādījumus, ka kuģa apmeklējums ir noticis.
- 5) Ienākšanas aizlieguma rīkojumu var atcelt tikai pēc tam, kad ir iestājies šīs direktīvas 16. pantā minētais termiņš, un sabiedrībai ir jāiesniedz oficiāls pieprasījums ostas valsts iestādei dalībvalstī, kura noteikusi aizliegumu, un jāiesniedz 3. un 4. punktā prasītie dokumenti.

- 6) Šāds pieprasījums, tai skaitā prasītie dokumenti, jāiesniedz aizliegumu noteikušajai valstij vismaz vienu mēnesi pirms aizlieguma perioda beigām. Ja šis termiņš netiek ievērots, ir iespējama aizkavēšanās līdz pat vienam mēnesim pēc tam, kad aizliegumu noteikusī valsts ir saņēmusi pieprasījumu.
- 7) Informācijas sistēma kuģim pievienos atzīmi “īpaši svarīgs apstāklis” un norādi, ka kuģim ir nepieciešams tāds inspekcijas veids kā “paplašināta inspekcija”, kas jāveic, *tam* nākamreiz ienākot ostā/enkurvietā attiecīgajā teritorijā.
- 8) Kompetentā iestāde rakstveidā informē par savu lēmumu arī karoga valsts iestādi, attiecīgo klasificēšanas sabiedrību, citas dalībvalstis, citas valstis, kas parakstījušas Parīzes SM, Komisiju un Parīzes SM sekretariātu. Kompetentajai iestādei ir arī jāatjaunina inspekciju datubāze, nekavējoties iekļaujot tajā informāciju par ienākšanas aizlieguma atcelšanu.
- 9) Informācija par kuģiem, kuriem aizliegts ienākt Savienības ostās, ir jādara pieejama inspekciju datubāzē un jāpublicē saskaņā ar 26. panta un XIII pielikuma noteikumiem.”.

VI PIELIKUMS

“XII PIELIKUMS

INSPEKCIJU DATUBĀZES FUNKCIJAS

(kā minēts 24. panta 1. punktā)

1) Inspekciju datubāzei ir vismaz šādas funkcijas:

- *tajā iekļauti dalībvalstu un visu Parīzes SM parakstītāju valstu inspekciju dati,*
- *tā sniedz informāciju par kuģa riska profilu un par kuģiem, kas jāinspicē,*
- *ar to var aprēķināt katras dalībvalsts obligāto inspekciju daudzumu,*
- *tā izveido karoga valstu augsta darbības līmeņa, kā arī standarta un zema darbības līmeņa sarakstus, kā minēts 16. panta 1. punktā,*
- *tā sniedz informāciju par sabiedrību darbību,*
- *ar to var apzināt vietas, kuras ir riska zonā un kuras jāpārbauda katrā inspekcijā.*

- 2) *Inspekciju datubāzi ir iespējams pielāgot nākotnes attīstībai, un tai ir saskarne ar citām Savienības jūras satiksmes drošības datubāzēm, tostarp SafeSeaNet, ar ko sniedz informāciju par reizēm, kad kuģis faktiski ir ienācis dalībvalstu ostās, kā arī, attiecīgā gadījumā, to iespējams pielāgot atbilstīgām valsts informācijas sistēmām.*
- 3) *Jānodrošina spēcīgas hipersaites starp inspekciju datubāzi un Equasis informācijas sistēmu. Dalībvalstis mudina inspektoros izmantot publiskas un privātas datubāzes, kas ir saistītas ar kuģu inspekcijām un pieejamas Equasis informācijas sistēmā.”*

Or. en