2024/3099

16.12.2024.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2024/3099

(2024. gada 27. novembris),

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,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ([2]),

tā kā:

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK ([3]) paredz noteikumus ostas valsts kontroles inspekciju sistēmai, kuras ietvaros inspekcijai pakļaujami kuģi, kas piestāj 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 ir 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.

(4) Kopš 2011. gada dalībvalstis ir ratificējušas un ir stājušās spēkā vairākas starptautiskas konvencijas. Minētās konvencijas 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"). Minētās starptautiskās konvencijas tādēļ 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 attiecībā uz kādu starptautisku konvenciju ir sasniegts tāds ratifikācijas līmenis, par kādu ir panākta vienošanās, līdz ar ko tā stājas spēkā, un pēc tam, kad valstis, kuras parakstījušas Parīzes SM, to ir pieņēmušas kā attiecīgu instrumentu, Komisijai Direktīvā 2009/16/EK minētais konvenciju saraksts būtu jāatjaunina.

([1]) OV C, C/2023/876, 8.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Eiropas Parlamenta 2024. gada 10. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2024. gada 18. novembra lēmums.
([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.).

(6) Honkongas Starptautiskā konvencija par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi, kas tika pieņemta 2009. gada 15. maijā ("Honkongas konvencija"), stāsies spēkā 2025. gada 26. jūnijā. Direktīvā 2009/16/EK būtu jāparedz minētās konvencijas izpilde.

(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 tiem ārvalstu ostās inspekcijas visdrīzāk netiks veiktas. Tas nozīmē, ka kopumā tikai lielāki zvejas kuģi, kuru garums ir 24 metri un vairāk – garumu ņemot vērā tā, kā tas ir definēts Keiptaunas nolīgumā, – un kuri arī ir tie zvejas kuģi, uz ko starptautiskās konvencijas attiecas visbiežāk, iespējams, ieradīsies starptautiskajos ūdeņos un piestās 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, būtu jāizveido paralēla un nošķirta ostas valsts kontroles sistēma attiecībā uz zvejas kuģiem.

(9) Tomēr pastāvošo zvejas modeļu dēļ šādi lielākie zvejas kuģi neapmeklē visas dalībvalstis. Tādēļ tām dalībvalstīm, kuras vēlas veikt šādas inspekcijas, būtu jāizveido brīvprātīga sistēma, kas ir paralēla un nošķirta no pašreizējā ostas valsts kontroles režīma, lai nodrošinātu elastību tādā veidā, ka standarti tiktu izstrādāti ostas valsts kontroles satvarā. Līdz ar to dalībvalstis, valstis, kuras parakstījušas Parīzes SM, un Komisija var organiski izstrādāt šādu ostas valsts kontroles sistēmu zvejas kuģiem, kuru garums ir 24 metri un vairāk, tos pašreizējā Parīzes SM 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. Minētajā nolūkā būtu jāizstrādā atsevišķs modulis esošajai inspekciju datubāzei. Šāda brīvprātīgā sistēma varētu palīdzēt dalībvalstīm saistībā ar Keiptaunas nolīguma ratifikācijas procedūru un sagatavoties tam, ka tas stājas spēkā, kā tās pilnvarotas ar Padomes Lēmumu 2014/195/ES ([4]), lai izveidotu augstākos iespējamos lielāku zvejas kuģu drošības standartus.

(10) Taisnīgās daļas mehānisms paredz inspekciju sloga sadalījumu starp valstīm, kuras parakstījušas Parīzes SM. Katrai no parakstītājām valstīm ir iedalīts noteikts skaits inspekciju. Minētais skaits atspoguļo tās inspekciju veikšanas saistības jeb ik gadu veicamo inspekciju "taisnīgo daļu". Kuģa pakļaujamību inspekcijai galvenokārt nosaka, ņemot vērā laiku, kas pagājis kopš pēdējās inspekcijas, saistībā ar kuģa riska profilu, kas nosaka intervālus starp inspekcijām, kā arī inspekciju tvērumu. II prioritātes kuģus var inspicēt, bet I prioritātes kuģi ir noteikti jāinspicē.

(11) Būtu jāatļauj dalībvalstīm neveikt noteiktu skaitu "prioritāro" inspekciju, neietekmējot savu inspekciju veikšanas saistību izpildi. Dažām dalībvalstīm to prioritāro kuģu skaits, kas faktiski piestāj to ostās konkrētajā gadā, var būt lielāks vai mazāks par iedalītajām inspekciju veikšanas saistībām. Tika konstatēts, ka alternatīvā metode, kā izpildīt taisnīgās daļas mehānismu attiecībā uz minētajām (pārslogotajām vai nepietiekami noslogotajām) dalībvalstīm, ir neelastīga, un tādēļ attiecīgie noteikumi ir jāpieskaņo Parīzes SM noteikumiem.

(12) Dalībvalstīm arī ir atļauts noteiktos apstākļos atlikt kuģu inspekcijas ar noteikumu, ka kuģis tiek inspicēts nākamajā ostā, kurā tas piestāj, vai arī 15 dienu laikā. Minēto iespēju būtu jāpielāgo tā, lai visām dalībvalstīm būtu iespēja to izmantot. 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 minētais pienākums ir pārāk apgrūtinošs operatoriem un nesniedz nekādu pievienoto vērtību, jo informācija par paredzamo ienākšanas laiku valstu iestādēm jau ir vieglāk pieejama *THETIS* datubāzē. Pamatojoties uz to, Parīzes SM atcēla pienākumu iepriekš paziņot par kuģa ienākšanu, un tādēļ Direktīva 2009/16/EK būtu attiecīgi jāpieskaņo.

([4]) Padomes Lēmums 2014/195/ES (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.).

(13) Parastos apstākļos inspekcijas II prioritātes kuģiem ir nevis obligātas, bet gan fakultatīvas. Tomēr dalībvalstīm, kuras savās ostās neuzņems pietiekami daudz kuģu, kurus var pakļaut inspekcijai, lai tās varētu izpildīt savas gadskārtējās saistības, ir jāinspicē II prioritātes kuģi, lai tās sasniegtu savu gadskārtējo inspekciju veikšanas saistību izpildi. Tā kā minētajām dalībvalstīm minētās inspekcijas faktiski kļūst obligātas, II prioritātes kuģu inspekcijās var būt vajadzīga lielāka elastība, jo īpaši šādām dalībvalstīm. Tāpēc šādām dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai minētās inspekcijas atlikt ar noteikumu, ka tās pamato šādu atlikšanu.

(14) Ja inspekcija netiek veikta tādu ārkārtēju un neparedzētu apstākļu dēļ, kuri padara inspekcijas veikšanu neiespējamu, piemēram, dabas katastrofas, pandēmijas, sabiedrības veselības ārkārtas situācijas vai teroristu uzbrukuma dēļ, tā nebūtu jāuzskata par neveiktu inspekciju. Minētie apstākļi būtu pienācīgi jāpamato un par tiem būtu jāziņo Komisijai.

(15) Pēdējo desmit gadu laikā un neraugoties uz to, ka ir palielinājies to kuģu skaits, kas piestāj Savienības ostās, tostarp 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 piestājošo 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 pārstrādi. Minētajā 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. Tādēļ kuģa riska profils būtu jāatjaunina, lai ņemtu vērā vides jautājumus, lielāku nozīmi piešķirot kuģu vidiskajam sniegumam.

(16) Pēc tam, kad SJO ir pabeigusi oglekļietilpīguma rādītāja (*CII*) pārskatīšanu, Komisijai būtu jānovērtē, vai minētais *CII* ir piemērots vidiskais rādītājs, ko izmanto kuģa riska profila noteikšanai saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, un attiecīgā gadījumā būtu jāapsver, vai iesniegt leģislatīvā akta priekšlikumu.

(17) 2019. gadā saskaņā ar Parīzes SM tika pieņemta jauna metodoloģija, ar ko izveido augsta, vidēja un zema darbības līmeņa sarakstus kā alternatīvu karoga valstu baltajam, pelēkajam un melnajam sarakstam. Attiecīgo īstenošanas aktu pieņemšanā īpaša uzmanība būtu jāpievērš minētajai metodoloģijai, ar ko nosaka karoga valstu iedalījumu kategorijās. Minētās metodoloģijas īstenošanai saskaņā ar šo direktīvu, būtu jānodrošina taisnīgums, 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. Minētais ir īpaši svarīgi paplašinātu inspekciju gadījumā un 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, piekļūstamības 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 saskaņā 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 piestāj to ostās. Veicot

šādus uzraudzības pasākumus, ostas valstij nav jāiejaucas karoga valsts kompetencēs, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2013/54/ES ([5]).

(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 administrācijām būtu jāļauj dalībvalstīm apliecināt, ka minēto administrāciju organizācija, kā arī to politika, procesi, resursi un dokumentācija ir piemēroti šīs direktīvas mērķu sasniegšanai. Lai nodrošinātu, ka dalībvalstīm ir pietiekami laika īstenot minēto prasību, minētās kvalitātes vadības sistēmas sertifikācija būtu jāpieskaņo parastajam revīzijas intervālam sistēmai, kas jau pastāv saskaņā ar Direktīvu 2009/21/EK.

(23) Lai Direktīvas 2009/16/EK piemērošanu padarītu aktuālu tā, ka dalībvalstis var izpildīt savus starptautiskajās tiesībās paredzētos pienākumus saskaņā ar minēto direktīvu, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai attiecībā uz konvenciju saraksta atjaunināšanu Direktīvas 2009/16/EK darbības jomā un saskaņā 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.

(24) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Direktīvas 2009/16/EK noteikumu īstenošanai attiecībā uz tās darbības jomā esošo konvenciju sarakstu, VII pielikuma par 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 minētās direktīvas īstenošana pirmo reizi būtu jāizvērtē ne vēlāk kā piecus gadus pēc šīs grozošās direktīvas transponēšanas dienas un jāziņo par to Eiropas Parlamentam un Padomei. Dalībvalstīm būtu jāsadarbojas ar Komisiju visas minētajam izvērtējumam vajadzīgās informācijas vākšanā. Turpmākajām izvērtēšanām būtu jānotiek ar piecu gadu intervālu.

(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) Lai dalībvalstīm, kurām nav pieejas jūrai, neradītu nesamērīgu administratīvu slogu, šādām dalībvalstīm ar *de minimis* noteikumu būtu jāļauj atkāpties no pienākuma šo direktīvu transponēt un piemērot, kamēr tās atbilst konkrētiem kritērijiem.

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

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

([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.).

([7]) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

([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.).

IR PIEŅĒMUŠI 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 d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

ii) pievieno šādus apakšpunktus:

"l) 2004. gada Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu ("*BWM* konvencija");

m) 2007. gada 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 svītro;

c) 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 no tā izrietošais, kuģa kapteinim iesniegtais inspekcijas ziņojums nav sertifikāts;";

d) 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, kas ietver sākotnējās inspekcijas elementus, kuras laikā 13. panta 3. punktā minētajos apstākļos kuģi un tā aprīkojumu, un apkalpi vai nu kopumā, vai vajadzības gadījumā selektīvi inspicē paplašināti, inspicējot kuģa konstrukciju, aprīkojumu, apkalpi, dzīves un darba apstākļus un to, kā uz kuģa ievēro dienesta procedūras;

13) "paplašināta inspekcija" ir inspekcija, kas ietver vismaz VII pielikumā uzskaitītās darbības un sākotnējās inspekcijas elementus. Paplašinātas inspekcijas ietvaros var veikt arī detalizētāku inspekciju, ja vien saskaņā ar 13. panta 3. punktu tam ir pamatots iemesls;";

e) daļas 20) punktu aizstāj ar šādu:

"20) "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* puse, 2001. gada Bunkuru

konvencijas vai Nairobi konvencijas puse, detalizētāku inspekciju automātiski neattiecina, ja minētajam kuģim ir attiecīgais sertifikāts, kuru izdevusi valsts, kas ir minēto konvenciju puse, un inspektors, kas veic inspekciju, nolemj, ka detalizētāka inspekcija nav vajadzīga. Minēto 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 nosaka saskaņā ar 2012. gada Keiptaunas nolīgumu par 1993. gada Torremolinosas protokola, kas attiecas uz 1977. gada Torremolinosas Starptautisko konvenciju par zvejas kuģu drošību, noteikumu īstenošanu.";

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 valstīm, kuras parakstījušas Parīzes SM, var pieņemt pamatnostādnes, ar ko nosaka sīki izstrādātu kārtību šādam paralēlam un nošķirtam īpašam ostas valsts kontroles režīmam minētajiem zvejas kuģiem.";

3) direktīvas 5. pantā iekļauj šādu punktu:

"2.a Aprēķinot Parīzes SM pušu gadskārtējo inspekciju veikšanas saistības, neņem vērā dalībvalsts veiktās kuģu inspekcijas, kuras par 20 % vai vairāk pārsniedz minētās dalībvalsts gadskārtējo inspekciju veikšanas saistības.";

4) direktīvas 6. pantu aizstāj ar šādu:

"*6. pants*

Sīki izstrādāta kārtība, kādā nodrošina inspekciju veikšanas saistību izpildi

1. Uzskata, ka dalībvalsts, kas nav veikusi 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā prasītās inspekcijas, tomēr ir izpildījusi minēto prasību, ja šādas neveiktas inspekcijas nepārsniedz 10 % no kopējā to I prioritātes kuģu skaita, kas piestāj tās ostās un enkurvietās, neatkarīgi no šo kuģu riska profila.

2. Neatkarīgi no 1. punktā minētās neveikto inspekciju procentuālās daļas, dalībvalstis par prioritāti nosaka veikt tādu kuģu inspekcijas, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Savienības ostās piestāj reti.

3. Neatkarīgi no 1. punktā minētās neveikto inspekciju procentuālās daļas, attiecībā uz I prioritātes kuģiem, kas piestāj 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*

Sīki izstrādāta kārtība, kādā nodrošina līdzsvarotu inspekciju veikšanas saistību sadalījumu Savienībā

1. Uzskata, ka dalībvalsts, kurā piestājošo I prioritātes kuģu kopskaits pārsniedz 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā noteikto inspekciju veikšanas saistību daļu, ir izpildījusi savas gadskārtējās inspekciju veikšanas saistības, ja minētās dalībvalsts veikto inspekciju skaits atbilst vismaz tās inspekciju veikšanas saistību daļai, kā minēts 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā, un ja minētās dalībvalsts neveiktās inspekcijas nepārsniedz 40 % no tādu I prioritātes kuģu kopskaita, kas piestāj tās ostās un enkurvietās.

2. Uzskata, ka dalībvalsts, kurā piestājošo 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 gadskārtējās 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 piestājuši 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 varētu veikt jebkurā turpmākā reizē, kad kuģis piestāj tajā pašā dalībvalstī 15 dienu laikā no faktiskā atiešanas laika, ar noteikumu, ka kuģis starplaikā nepiestāj nevienā citā ostā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā, izņemot jebkuru kuģa karoga valsts ostu;

b) ja inspekciju varētu veikt citā piestāšanas ostā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā 15 dienu laikā no faktiskā atiešanas laika, ar noteikumu, ka valsts, kurā atrodas šāda piestāšanas osta, ir iepriekš piekritusi veikt minēto inspekciju; vai

c) ja kuģa inspekciju, tostarp regulārā satiksmē ekspluatētu Ro-Ro pasažieru kuģu vai ātrgaitas pasažieru kuģu inspekciju, varētu veikt tajā pašā piestāšanas ostā 15 dienu laikā no faktiskā atiešanas laika.

Gadījumā, kad dalībvalsts nolemj inspekciju atlikt, ievērojot pirmo daļu, minētā atliktā inspekcija minētās dalībvalsts 6. un 7. pantā minēto gadskārtējo inspekciju veikšanas saistību izpildē netiek ieskaitīta, ja atliktā inspekcija kā atlikta tiek reģistrēta 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 inspekcija radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa vai tā apkalpes drošībai vai ostai, vai jūras videi;

b) kuģa piestāšana ostā notiek vienīgi nakts laikā; vai

c) kuģa piestāšanas ilgums ir pārāk īss, lai inspekciju varētu veikt apmierinoši.

Ja ir piemērojami b) apakšpunktā minētie apstākļi, dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģus, kas regulāri piestāj ostā nakts laikā, atbilstīgi inspicē.

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

a) kuģi saskaņā ar I pielikumu inspicē citā ostā vai enkurvietā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā 15 dienu laikā no faktiskā atiešanas laika;

b) kuģa piestāšana ostā notiek vienīgi nakts laikā vai ja piestāšanas ilgums ir pārāk īss, lai inspekciju varētu veikt apmierinoši, un inspekcijas neveikšanas iemesls tiek reģistrēts inspekciju datubāzē; vai

c) kompetentā iestāde uzskata, ka inspekcija radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa vai tā apkalpes drošībai vai ostai, vai jūras videi, un inspekcijas neveikšanas iemesls tiek reģistrēts inspekciju datubāzē.";

b) 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.";

7) direktīvas 9. pantu svītro;

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) 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. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka metodoloģiju vispārējo riska rādītāju novērtēšanai, jo īpaši attiecībā uz karoga valsts kritērijiem un sabiedrības darbības kritērijiem, kurus saskaņā ar 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 svītro;

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:

a) augsta riska profila kuģi;

b) pasažieru kuģi, balkeri, naftas tankkuģi, gāzvedēji tankkuģi, kaitīgu šķidru vielu (*NLS*) tankkuģi vai ķīmisku vielu tankkuģi, kas vecāki par 12 gadiem;

c) augsta riska profila kuģi vai pasažieru kuģi, balkeri, naftas tankkuģi, gāzvedēji tankkuģi, *NLS* tankkuģi vai ķīmisku vielu tankkuģi, kas vecāki par 12 gadiem, kad rodas īpaši svarīgi vai neparedzēti apstākļi;

d) kuģi, kas pakļauti inspekcijai pēc tam, kad saskaņā ar 16. pantu un 21. panta 4. punktu ir izdots ienākšanas aizlieguma rīkojums.";

b) panta 3. punktu svītro;

c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Paplašinātu inspekciju, ciktāl tas iespējams, veic ne mazāk kā divi ostas valsts kontroles inspektori. Ja tas nav iespējams, iemeslus pienācīgi reģistrē inspekciju datubāzē. Paplašinātas inspekcijas darbības joma, tostarp tajā ietveramās riska zonas, ir noteikta VII pielikumā. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka sīki izstrādātu kārtību, kādā nodrošināt 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. punkta a) apakšpunktā paredzētās inspekcijas.";

12) direktīvas 16. pantu groza šādi:

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

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

a) kuģo ar tādas valsts karogu, kura ir 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 ir 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 aprakstītajās 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 minētā rīkojuma izdošanas dienas ir pagājuši trīs mēneši un kad ir panākta atbilstība VIII pielikuma 3. līdz 6. punktā uzskaitītajiem nosacījumiem.

Ja kuģim izdots otrais ienākšanas aizlieguma rīkojums, tad minēto ienākšanas aizlieguma rīkojumu atceļ vienīgi pēc 12 mēnešiem.

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 vai enkurvietā Savienībā. Šādu trešo ienākšanas aizliegumu var atcelt pēc tam, kad no minētā rīkojuma izdošanas dienas ir pagājuši 24 mēneši, un vienīgi gadījumā, ja:

a) kuģis kuģo ar tādas valsts karogu, kura nav ne zema, 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. līdz 6. punktā uzskaitītajiem nosacījumiem.

Ikvienam kuģim, kas neatbilst pirmajā daļā uzskaitītajiem kritērijiem, pēc tam, kad no ienākšanas aizlieguma rīkojuma izdošanas dienas ir pagājuši 24 mēneši, nosaka pastāvīgu ienākšanas aizliegumu jebkurā ostā vai 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, šim kuģim pastāvīgi tiek liegta ienākšana jebkurā ostā vai enkurvietā Savienībā.

(*) 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 kam trīs vai vairāk reižu ir aizliegts ienākt ostā, un kas ir aizturēts Savienības ostā vai enkurvietā laikā, kad tas kopš minētā trešā vai jebkura turpmāka ienākšanas aizlieguma pirmo reizi inspicēts Savienībā:

a) uz 24 mēnešiem 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 vai enkurvietā, ja kuģa normatīvos un klasifikācijas sertifikātus nav izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 391/2009.

4.b Gadījumos, kad piemēro ienākšanas aizlieguma pasākumu saskaņā ar 21. panta 4. punktu, vairākkārtējas aizturēšanas gadījumā ienākšanas aizlieguma laikposmus pagarina par 12 mēnešiem.";

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

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

14) direktīvas 19. panta 4. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"4. Ja inspekcijā atklāj, ka kuģim nav darbības kārtībā esošas reisa datu reģistrācijas iekārtas (VDR), un šādas iekārtas izmantošana ir obligāta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK (*), kompetentā iestāde nodrošina, ka kuģi aiztur.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).";

15) direktīvas 20. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Kuģa īpašniekam vai operatoram, vai kuģa īpašnieka vai operatora pārstāvim attiecīgajā dalībvalstī ir tiesības apstrīdēt jebkuru kompetentās iestādes noteiktu aizturēšanu vai ienākšanas aizliegumu. Lēmuma apstrīdēšana aizturēšanu vai ienākšanas aizliegumu neaptur.";

16) 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 šā panta 1. punktā minētajiem kuģiem un aizturētajiem kuģiem, kā minēts 19. panta 2. punktā:

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

b) kam ļauts doties jūrā ar nosacījumu, ka tie izpilda piemērojamās konvenciju prasības, pēc tam piestājot remonta rūpnīcā, kura norādīta, ievērojot šā panta 1. punktu, bet kas to neizdara.

Ienākšanas aizlieguma rīkojums stājas spēkā no tā izdošanas dienas. Ienākšanas aizlieguma rīkojumu atceļ tikai pēc tam, kad no minētā rīkojuma izdošanas dienas ir pagājuši 12 mēneši un kad ir panākta atbilstība VIII pielikuma 3. līdz 6. punktā uzskaitītajiem nosacījumiem.";

b) panta 5. un 6. punktu aizstāj ar šādiem:

"5. Šā panta 4. punkta pirmās daļas a) apakšpunktā minētajos apstākļos tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā kuģim tika atklāti trūkumi, tūlīt brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes.

Šā panta 4. punkta pirmās daļas b) apakšpunktā minētajos apstākļos tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atrodas remonta rūpnīca, informē tās dalībvalsts iestādi, kurā kuģim tika atklāti trūkumi, par to, vai kuģis ir ienācis. Ja tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā kuģim tika atklāti trūkumi, kļūst zināms, ka kuģis minētajā remonta rūpnīcā nav piestājis, tā nekavējoties brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes.

Šā panta 4. punkta pirmās daļas b) apakšpunktā minētajos apstākļos,ja remonta rūpnīca, kas norādīta, ievērojot 1. punktu, neatrodas dalībvalstī, un tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā kuģim tika atklāti trūkumi, kļūst zināms, ka kuģis minētajā remonta rūpnīcā nav piestājis, tā nekavējoties brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes.

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

6. Atkāpjoties no 4. punkta, kādas konkrētas ostas valsts iestāde var ļaut minētajā punktā norādītam kuģim ienākt konkrētajā ostā vai enkurvietā nepārvaramas varas apstākļos vai sevišķi svarīgu drošības apsvērumu dēļ, lai novērstu vai līdz minimumam samazinātu piesārņojuma draudus vai labotu trūkumus saskaņā ar 1. punktu, ar noteikumu, ka kuģa īpašnieks, operators vai kapteinis atbilstoši minētās dalībvalsts kompetentās iestādes ieskatiem ir veicis piemērotus pasākumus attiecīgā kuģa drošai ienākšanai minētajā ostā vai enkurvietā.";

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

"7. Sadarbībā ar dalībvalstīm un valstīm, kuras parakstījušas Parīzes SM, un pamatojoties uz speciālajām zināšanām un pieredzi, kas gūta dalībvalstu līmenī Savienībā un saistībā ar Parīzes SM, Komisija izstrādā profesionālās apmācības programmu atbalsta sniegšanai 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 valstīm, kuras parakstījušas Parīzes SM, Komisija pastāvīgi apzina jaunas apmācības vajadzības un uz tām reaģē, nodrošinot 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 un darba jautājumiem un jaunajām tehnoloģijām, kā arī nodrošinot pienesumu saistībā ar papildu pienākumiem, kas izriet no attiecīgajiem instrumentiem.";

18) 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 ostas valsts kompetento iestādi.";

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

"2. Dalībvalstis veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka informācija par jebkura to ostās vai enkurvietās ienākoša kuģa faktisko ienākšanas laiku un faktisko atiešanas laiku kopā ar attiecīgās ostas vai enkurvietas identifikatoru trīs stundu laikā pēc piestāšanas 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 saskaņā ar šīs direktīvas XIV pielikuma 1.2. punktu un 2. punkta a) un b) apakšpunktu.

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.";

20) 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. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 31. panta 2. punktā.";

21) 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 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, par kurām ziņots saskaņā ar 23. pantu.

(*) 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.).";

22) 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 Regulu (EK) Nr. 1406/2002, Komisija apkopo vajadzīgo informāciju un veic apmeklējumus dalībvalstīs.

Katra dalībvalsts izstrādā, īsteno un uztur kvalitātes vadības sistēmu, kas aptver tās administrācijas ar ostas valsts pienākumiem saistīto darbību operacionālās daļas, kas ir tiešā saistībā ar inspekcijām. Minēto kvalitātes vadības sistēmu sertificē saskaņā ar piemērojamiem starptautiskajiem kvalitātes standartiem līdz 2032. gada 6. jūlijam.";

23) direktīvas 30.a pantu aizstāj ar šādu:

"*30.a pants*

Deleģētie akti

Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 30.b pantu, lai grozītu 2. panta 1. punktu attiecībā uz tajā iekļauto konvenciju sarakstu, tiklīdz saskaņā ar Parīzes SM šādas konvencijas tiek pieņemtas kā attiecīgs instruments, un lai

grozītu VI pielikumu nolūkā pievienot vai atjaunināt saskaņā ar Parīzes SM pieņemto procedūru, pamatnostādņu, norādījumu un apkārtrakstu sarakstu saistībā ar ostas valsts kontroli, kas iekļauts minētajā pielikumā.";

24) iekļauj šādu pantu:

"*31.a pants*

Konvenciju grozījumi

Konvenciju grozījumus piemēro, neskarot Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantā noteikto atbilstības pārbaudes procedūru.";

25) direktīvas 33. pantu aizstāj ar šādu:

"*33. pants*

Īstenošanas akti

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

26) direktīvas 35. pantu aizstāj ar šādu:

"*35. pants*

Īstenošanas pārskatīšana

Komisija līdz 2032. gada 6. jūlijam un pēc tam reizi piecos gados iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu un ievērošanu. Pamatojoties uz minēto ziņojumu, Komisija lemj, vai ir nepieciešams iesniegt leģislatīvā akta priekšlikumu par šīs direktīvas grozīšanu vai priekšlikumu papildu tiesību aktiem šajā jomā.

Pēc tam, kad SJO ir pabeigusi oglekļietilpīguma rādītāja (*CII*) pārskatīšanu, Komisija novērtē, vai minētais *CII* ir piemērots vidiskais rādītājs, ko izmanto kuģa riska profila noteikšanai saskaņā ar šo direktīvu. Pamatojoties uz minēto novērtējumu, Komisija attiecīgā gadījumā apsver, vai iesniegt leģislatīvā akta priekšlikumu.";

27) direktīvas I pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas I pielikuma tekstu;

28) direktīvas II pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas II pielikuma tekstu;

29) direktīvas III pielikumu svītro;

30) direktīvas IV pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas III pielikuma tekstu;

31) direktīvas VI pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas IV pielikuma tekstu;

32) direktīvas VIII pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas V pielikuma tekstu;

33) direktīvas XII pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas VI pielikuma tekstu.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis līdz 2027. gada 6. jūlijam pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

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

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

3. Atkāpjoties no 1. punkta, no pienākuma transponēt un īstenot šo direktīvu var atkāpties tās dalībvalstis, kurām nav jūras ostu un kuras var parādīt, ka no tādu atsevišķu kuģu kopskaita, kas pēdējo triju gadu laikā ik gadu piestājuši 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.

Strasbūrā, 2024. gada 27. novembrī

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētājs*
R. METSOLA	BÓKA J.

I PIELIKUMS

"I PIELIKUMS

SAVIENĪBAS OSTAS VALSTS KONTROLES SISTĒMAS ELEMENTI

(kā minēts 5. pantā)

Savienības ostas valsts kontroles sistēmā iekļauj šādus elementus.

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, balkerus, naftas tankkuģus, gāzvedējus tankkuģus, *NLS* tankkuģus vai ķīmisku vielu tankkuģus 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 Regulu (EK) Nr. 391/2009, 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(-ās) 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 minētos 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*, 2001. gada 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.

Dalībvalstis 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 šādu papildu inspekciju 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 ir bijuši iesaistīti sadursmē, uzskrējuši uz sēkļa vai strandējuši,

— ir apsūdzēti par to, ka pārkāpuši noteikumus attiecībā uz atbrīvošanos no kaitīgām vielām vai notekūdeņiem,

— ir izdarījuši nekontrolētus vai nedrošus manevrus, kuru laikā nav ievēroti SJO pieņemtie kuģu satiksmes noteikumi vai drošas kuģošanas prakse un procedūras,

— ir iepriekš bijuši aizliegti (pirmā inspekcija pēc tam, kad ir atcelts ienākšanas aizlieguma rīkojums) vai

— ir bijuši iesaistīti nopietnā negadījumā, jo īpaši tādā kā liels ugunsgrēks uz kuģa, dzinēja avārija un nāvējošas avārijas.

2.B 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. Minētie 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 nenovērsts *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, balkerim, naftas tankkuģim, gāzvedējam tankkuģim, *NLS* tankkuģim vai ķīmisku vielu tankkuģim, 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, balkeris, naftas tankkuģis, gāzvedējs tankkuģis, *NLS* tankkuģis vai ķīmisku vielu tankkuģis, 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, balkera, naftas tankkuģa, gāzvedēja tankkuģa, *NLS* tankkuģa vai ķīmisku vielu tankkuģa, kas ir vecāks par 12 gadiem,

— detalizētāku inspekciju veic uz jebkura cita kuģa, kas nav pasažieru kuģis, balkeris, naftas tankkuģis, gāzvedējs tankkuģis, *NLS* tankkuģis vai ķīmisku vielu tankkuģis, kas ir vecāks par 12 gadiem,

— paplašinātu inspekciju veic jebkuram kuģim pirmajā inspekcijā pēc tam, kad ir 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, balkerim, naftas tankkuģim, gāzvedējam tankkugim, *NLS* tankkuģim vai ķīmisku vielu tankkuģim, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 10 mēnešos, vai

— jebkuram zema riska profila pasažieru kuģim, balkerim, naftas tankkuģim, gāzvedējam tankkugim, *NLS* tankkuģim vai ķīmisku vielu tankkuģim, 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, balkeris, naftas tankkuģis, gāzvedējs tankkuģis, *NLS* tankkuģis vai ķīmisku vielu tankkuģis, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 10 mēnešos, vai

— jebkuram zema riska profila kuģim, kas nav pasažieru kuģis, balkeris, naftas tankkuģis, gāzvedējs tankkuģis, *NLS* tankkuģis vai ķīmisku vielu tankkuģis, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 24 mēnešos;

c) neparedzēta apstākļa gadījumā:

— detalizētāku vai paplašinātu inspekciju atbilstīgi inspektora profesionālam vērtējumam veic uz jebkura augsta riska profila kuģa vai jebkura pasažieru kuģa, balkera, naftas tankkuģa, gāzvedēja tankkuģa, *NLS* tankkuģa vai ķīmisku vielu tankkuģa, kas ir vecāks par 12 gadiem,

— detalizētāku inspekciju veic uz jebkura cita kuģa, kas nav pasažieru kuģis, balkeris, naftas tankkugis, gāzvedējs tankkuģis, *NLS* tankkuģis vai ķīmisku vielu tankkuģis, kas ir vecāks par 12 gadiem.”

II PIELIKUMS

"II PIELIKUMS

KUĢA RISKA 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			Pasažieru kuģis, balkeris, naftas tankkuģis, gāzvedējs tankkuģis, *NLS* tankkuģis vai ķīmisku vielu tankkuģis	1	Nav nedz augsta, nedz zema riska kuģis	Visu veidu
2	Kuģa vecums			Visu veidu > 12 g.	1		Visu vecumu
3.a	Karogs	Zems darbības līmenis			2		Augsts darbības līmenis
3.b		Visi 2. pantā uzskaitītie SJO/SDO instrumenti ir ratificēti		—	—		Jā
4.a	Atzīta organizācija	Darbības līmenis	A	—	—		Augsts
			V	—	—		—
			Z	Zems	1		—
			ĻZ	Ļoti zems			—
4.b		ES atzīta		—	—		Jā
5	Sabiedrība	Darbības līmenis	A	—	—		Augsts
			V	—	—		—
			Z	Zems	2		—
			ĻZ	Ļoti zems			—

			Profils			
			Augsta riska kuģis (ARK)		Standarta riska kuģis (SRK)	Zema riska kuģis (ZRK)
Vispārējie rādītāji			Kritēriji	Salīdzinošo rādītāju punkti	Kritēriji	Kritēriji
Iepriekšējās darbības rādītāji						
6	Iepriekšējos 36 mēnešos katrā inspekcijā reģistrēto trūkumu skaits	Trūkumi	> 6 vienā inspekcijā	1		≤ 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						
8	Ar *Marpol 73/78, AFS 2001, BWM* konvenciju, *CLC 92*, 2001. gada 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)

Sertifikātu un dokumentu saraksts, kuri, ciktāl piemērojami, būtu jāpārbauda vismaz 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 (*LL 66*, 16. panta 1. punkts).

11. Starptautiskais kravas zīmes atbrīvojuma sertifikāts (*LL 66*, 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*) (*BWM* konvencija, 9. panta 1. punkta a) apakšpunkts un E-2. noteikums).

18. Starptautiskais pretapaugšanas sistēmas sertifikāts (*IAFS* 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* kodekss, A/19. daļa un pielikumi).

21. Sertifikāti kapteiņiem, virsniekiem vai ierindas jūrniekiem, kas izdoti saskaņā ar *STCW* konvenciju (*STCW* konvencija, VI pants, I/2. noteikums un *STCW* kodekss, 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* 1974, 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 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* 1974, 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 92*, VII.2. pants).

28. Dokuments, kas apliecina apdrošināšanu vai jebkādu citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par bunkuru eļļas piesārņojuma izraisītiem postījumiem (2001. gada Bunkuru konvencija, 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 rezolūcijām *MEPC.99 (48)*, *MEPC.112(50)*, *MEPC.131(53)*, *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 73/78*, II pielikums, 15. noteikums).

37. Atkritumu reģistrācijas žurnāls, I un II daļa (*Marpol 73/78*, V pielikums, 10.3. 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*) (*BWM* konvencija, 9. panta 1. punkta b) apakšpunkts un B-2. noteikums).

43. Stacionāras gāzes ugunsdzēšanas sistēmas – kravas telpas, Atbrīvojuma sertifikāts un jebkurš kravu saraksts (*SOLAS* 1974, II-2./10.7.1.4. noteikums).

44. Bīstamo kravu manifests 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 uzskaite (*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 uzskaite un darba laika organizācijas tabula (*STCW* kodekss, A-VIII/1.5. un 1.7. iedaļa, *SDO* konvencija Nr. 180, 5.7. un 8.1. pants, un 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā (*MLC*), standarts A.2.3.10. un A.2.3.12.).

50. Jūras darbaspēka sertifikāts.

51. Paziņojums par jūras darbaspēka atbilstību, I un II daļa.

52. Pierādījumi par neuzraudzītām mašīntelpām (*UMS*) (*SOLAS* 1974, II-I/46.3. noteikums).

53. Sertifikāts, kas vajadzīgs saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/20/EK (*).

54. Sertifikāts, kas vajadzīgs saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 392/2009 (**).

55. Bīstamo materiālu uzskaitījuma sertifikāts vai, attiecīgā gadījumā, paziņojums par atbilstību, kas piemērojams saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1257/2013 (***).

56. Atbilstības dokuments, kas izdots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 (****).

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām (OV L 131, 28.5.2009., 128. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 392/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras (OV L 131, 28.5.2009., 24. lpp.).

(***) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1257/2013 (2013. gada 20. novembris) par kuģu pārstrādi un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1013/2006 un Direktīvu 2009/16/EK (OV L 330, 10.12.2013., 1. lpp.).

(****) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EKK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).”

IV PIELIKUMS

"VI PIELIKUMS

KUĢU KONTROLES PROCEDŪRAS

(kā minēts 15. panta 1. punktā)

Visas saskaņā ar Parīzes SM izdotās tehniskās instrukcijas un apkārtraksti to jaunākajā redakcijā:

Ostas valsts kontroles komiteja (*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*, Ekspluatācijas apturēšana

— *PSCC49-2016-11*, Elektroenerģijas padeves pārtraukuma tests

— *PSCC53-2020-06*, Ienākšanas atteikums (aizliegums)

— *PSCC50-2017-12*, Balkeru / 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

— *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

— *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 karoga valsts iestādei, attiecīgajai atzītajai organizācijai, citām dalībvalstīm, kā arī citām valstīm, kas parakstījušas Parīzes SM, Komisijai un Parīzes SM sekretariātam. Kompetentā iestāde arī atjaunina inspekciju datubāzi, nekavējoties iekļaujot tajā informāciju par ienākšanas aizliegumu.

3. Lai panāktu ienākšanas aizlieguma atcelšanu, kuģa īpašniekam vai operatoram ir jāiesniedz oficiāls pieprasījums tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kura izdevusi ienākšanas aizlieguma rīkojumu. Līdz ar šādu 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 apmeklējums uz kuģa 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 kuģis var tikt pakļauts paplašinātai inspekcijai, kas jāveic, tam nākamreiz piestājot ostā/enkurvietā attiecīgajā Parīzes SM 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 aizliegumu.

9. Informācija par kuģiem, kuriem aizliegts ienākt Savienības ostās, ir jādara pieejama inspekciju datubāzē un jāpublicē saskaņā ar 26. pantu un XIII pielikumu.".

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 citu valstu, kuras parakstījušas Parīzes SM, 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, vidēja darbības līmeņa 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 piestājis dalībvalstu ostās, kā arī attiecīgā gadījumā to ir iespējams pielāgot atbilstīgām valsts informācijas sistēmām.
3. Jānodrošina spēcīgas hipersaites starp inspekciju datubāzi un *Equasis* informācijas sistēmu. Dalībvalstis mudina inspektorus izmantot publiskas un privātas datubāzes, kas ir saistītas ar kuģu inspekcijām un pieejamas *Equasis* informācijas sistēmā."