Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2024/3099

2024 12 16

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2024/3099

2024 m. lapkričio 27 d.

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([2]),

kadangi:

(1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/16/EB ([3]) nustatytos uosto valstybės kontrolės inspektavimo sistemos taisyklės, pagal kurias į Sąjungos uostus įplaukiantys reikalavimus atitinkantys laivai inspektuojami siekiant patikrinti, ar laivo įgulos kompetencija ir laivo bei jo įrangos būklė atitinka tarptautinių konvencijų dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, dėl jūrų aplinkos apsaugos ir dėl gyvenimo bei darbo sąlygų su visų šalių vėliavomis plaukiojančiuose laivuose reikalavimus;

(2) Direktyva 2009/16/EB grindžiama 1982 m. sausio 26 d. pasirašyto Paryžiaus susitarimo memorandumo dėl uosto valstybės kontrolės (toliau – Paryžiaus SM) jau esamu savanorišku susitarimu ir inspektavimo naštos pasidalijimo, rizika grindžiamos inspektuotinų laivų atrankos, suderintų inspektavimų ir dalijimosi inspektavimo rezultatais koncepcijomis;

(3) po to, kai įsigaliojo Direktyva 2009/16/EB, tarptautinė reglamentavimo aplinka pasikeitė, visų pirma pasikeitė Paryžiaus SM ir Tarptautinė jūrų organizacija (IMO), ir įvyko technologinių pokyčių. Į tuos pokyčius ir patirtį, įgytą įgyvendinant Direktyvą 2009/16/EB, reikėtų atsižvelgti;

(4) nuo 2011 m. valstybės narės ratifikavo nemažai tarptautinių konvencijų, kurios įsigaliojo. Tos konvencijos yra: 2004 m. vasario 13 d. priimta Tarptautinė konvencija dėl laivuose naudojamų balastinių vandenų ir nuosėdų tvarkymo ir kontrolės (toliau – BWM konvencija) ir 2007 m. gegužės 18 d. priimta Nairobio tarptautinė konvencija dėl laivų nuolaužų pašalinimo (toliau – Nairobio konvencija). Todėl tos tarptautinės konvencijos turėtų būti įtrauktos į konvencijų, kurioms taikoma Direktyva 2009/16/EB, sąrašą, kad būtų galima užtikrinti jų vykdymą taikant uosto valstybės kontrolės sistemą;

(5) kad būtų galima užtikrinti atnaujintą ir suderintą uosto valstybės kontrolės sistemą, būtina greičiau atnaujinti tarptautinių konvencijų, kurių vykdymas užtikrinamas atliekant uosto valstybės kontrolę, sąrašą nekeičiant visos Direktyvos 2009/16/EB. Todėl, kai bus pasiektas sutartas tarptautinės konvencijos ratifikavimo lygis, taigi jai įsigaliojus, ir Paryžiaus SM pasirašiusioms valstybėms ją priėmus kaip atitinkamą dokumentą, Komisija turėtų atnaujinti Direktyvoje 2009/16/EB nurodytų konvencijų sąrašą;

([1]) OL C , C/2023/876, 2023 12 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) 2024 m. balandžio 10 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2024 m. lapkričio 18 d. Tarybos sprendimas.
([3]) 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

(6) 2009 m. gegužės 15 d. priimta Honkongo tarptautinė konvencija dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo (toliau – Honkongo konvencija) įsigalios 2025 m. birželio 26 d. Direktyvoje 2009/16/EB turėtų būti numatytas tos konvencijos vykdymo užtikrinimas;

(7) tarptautiniai susitarimai ir konvencijos žuvininkystės srityje, pavyzdžiui, 2012 m. Keiptauno susitarimas dėl 1993 m. Toremolinoso protokolo dėl 1977 m. Tarptautinės Toremolinoso konvencijos dėl žvejybos laivų saugos nuostatų įgyvendinimo (toliau – Keiptauno susitarimas), Tarptautinės darbo organizacijos 2007 m. konvencija Nr. 188 dėl darbo žvejybos sektoriuje ir 1995 m. Tarptautinė konvencija dėl žvejybos laivų personalo rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW-F), gali padidinti žvejybos laivų saugą ir pagerinti žvejų darbo bei gyvenimo sąlygas laivuose ir sukurti vienodesnes tarptautines sąlygas tame sektoriuje;

(8) dauguma žvejybos laivų Sąjungoje dėl savo mažo dydžio vykdo veiklą teritoriniuose vandenyse ir dažniausiai nėra inspektuojami užsienio uostuose. Tai reiškia, kad apskritai tikėtina, kad tik didesni – 24 metrų ir ilgesni žvejybos laivai, ilgį skaičiuojant, kaip apibrėžta Keiptauno susitarime, kurie taip pat yra žvejybos laivai ir kuriems dažniausiai taikomos tarptautinės konvencijos, plaukios tarptautiniuose vandenyse ir įplauks į kitus nei tos valstybės, kurioje jie registruoti, uostus, todėl jiems bus taikoma uosto valstybės kontrolė. Kadangi dauguma didesniems žvejybos laivams taikomų tarptautinių konvencijų skiriasi nuo konvencijų, kurių vykdymas šiuo metu užtikrinamas atliekant uosto valstybės kontrolę, ir siekiant išvengti nepageidaujamo šalutinio poveikio dabartinei uosto valstybės kontrolės sistemai, turėtų būti įsteigta lygiagreti ir atskira žvejybos laivams skirta uosto valstybės kontrolės sistema;

(9) tačiau dėl žvejybos modelių tokie didesni žvejybos laivai lankosi ne visose valstybėse narėse. Todėl toms valstybėms narėms, kurios pageidauja atlikti tokius inspektavimus, turėtų būti sukurta savanoriška sistema, kuri būtų lygiagreti ir atskira nuo dabartinio uosto valstybės kontrolės režimo, kad būtų užtikrintas lankstesnis uosto valstybės kontrolės standartų rengimas. Todėl, Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės ir Komisija tokią uosto valstybės kontrolės sistemą, skirtą 24 metrų ir ilgesniems žvejybos laivams, gali plėtoti organiškai, neįtraukdamos jų į dabartinį Paryžiaus SM, kad būtų stiprinamas tokius laivus priimančių Sąjungos uostų bendradarbiavimas uosto valstybės kontrolės srityje ir padidinta žvejybos pramonės sauga, įskaitant laivuose esančių žvejų sveikatą ir saugą. Tuo tikslu turėtų būti parengtas atskiras esamos inspektavimo duomenų bazės modulis. Tokia savanoriška sistema galėtų būti naudinga valstybėms narėms Keiptauno susitarimo ratifikavimo procedūros kontekste ir padėti joms pasirengti jo įsigaliojimui, kaip leidžiama Tarybos sprendimu 2014/195/ES ([4]), kad būtų nustatyti aukščiausi įmanomi didesnių žvejybos laivų saugos standartai;

(10) pagal sąžiningo pasidalijimo principo mechanizmą inspektavimo našta paskirstoma Paryžiaus SM pasirašiusioms valstybėms. Kiekvienai pasirašiusiai valstybei skiriamas tam tikras inspektavimų skaičius. Tas skaičius yra jos įsipareigojimas atlikti inspektavimus arba sąžininga kasmet atliktinų inspektavimų dalis. Laivo tinkamumą atlikti inspektavimą pirmiausia lemia tai, kiek laiko praėjo nuo paskutinio inspektavimo, kartu atsižvelgiant į laivo rizikos lygį, pagal kurį nustatomi intervalai tarp inspektavimų, taip pat inspektavimų apimtis. II pirmenybės laivai gali būti inspektuojami, o I pirmenybės laivai turi būti inspektuojami.;

(11) valstybėms narėms turėtų būti leidžiama neatlikti tam tikrų prioritetinių inspektavimų, nedarant poveikio jų įsipareigojimo atlikti inspektavimus įvykdymui. Kai kuriose valstybėse narėse per konkrečius metus prioritetinių laivų, kurie faktiškai įplaukia į uostus, skaičius gali viršyti nustatytą įsipareigojimą atlikti inspektavimus arba būti už jį mažesnis. Nustatyta, kad alternatyvi tų valstybių narių (kurioms tenka pernelyg didelė našta arba kurioms tenkanti našta yra nedidelė) sąžiningo pasidalijimo mechanizmo laikymosi priemonė yra nelanksti, ir todėl atitinkamas nuostatas būtina suderinti su Paryžiaus SM nuostatomis;

(12) valstybėms narėms taip pat leidžiama tam tikromis aplinkybėmis atidėti laivų inspektavimus, jei laivas bus inspektuojamas kitame įplaukimo uoste arba per 15 dienų. Ta galimybė turėtų būti pritaikyta taip, kad ja galėtų pasinaudoti visos valstybės narės. Tam tikrų kategorijų laivai, kurie laikomi keliančiais didesnę riziką ir kuriems dėl to gali būti taikomas išplėstinis inspektavimas, turi prieš 72 valandas iki atplaukimo pranešti apie numatomą atplaukimo į uostą laiką. Tačiau po keleto metų buvo padaryta išvada, kad ta pareiga pernelyg apsunkina operatorius ir nesukuria jokios pridėtinės vertės, nes nacionalinės institucijos informaciją apie numatomą atplaukimo į uostą laiką gali lengviau rasti THETIS duomenų bazėje. Tuo remiantis Paryžiaus SM išankstinio pranešimo apie atvykimą pareiga buvo panaikinta, todėl Direktyva 2009/16/EB turėtų būti atitinkamai pritaikyta;

([4]) 2014 m. vasario 17 d. Tarybos sprendimas 2014/195/ES, kuriuo valstybėms narėms leidžiama pasirašyti ir ratifikuoti 2012 m. Keiptauno susitarimą dėl 1977 m. Tarptautinės Toremolinoso konvencijos dėl žvejybos laivų saugos 1993 m. Toremolinoso protokolo nuostatų įgyvendinimo arba prie šio Susitarimo prisijungti (OL L 106, 2014 4 9, p. 4).

(13) įprastomis aplinkybėmis II pirmenybės laivų inspektavimas yra ne privalomas, o savanoriškas. Vis dėlto valstybės marės, į kurias neįplaukia pakankamai inspektuotinų laivų, tam, kad įvykdytų savo metinį įsipareigojimą, turi inspektuoti II pirmenybės laivus siekdamos įvykdyti savo metinį įsipareigojimą atlikti inspektavimus. Kadangi tie inspektavimai toms valstybėms tampa de facto privalomi, gali prireikti daugiau lankstumo inspektuojant II pirmenybės laivus, ypač tokioms valstybėms narėms. Todėl tokioms valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė tuos inspektavimus atidėti su sąlyga, kad jos tokį atidėjimą pagrindžia;

(14) jei inspektavimas neatliekamas dėl išimtinių ir nenumatytų aplinkybių, dėl kurių atlikti inspektavimą nėra įmanoma, pavyzdžiui, dėl gaivalinės nelaimės, pandemijos, ekstremaliosios visuomenės sveikatos situacijos ar teroristinio išpuolio, jis neturėtų būti laikomas neatliktu inspektavimu. Tos aplinkybės turėtų būti tinkamai pagrįstos ir apie jas turėtų būti pranešta Komisijai;

(15) per pastarąjį dešimtmetį, nepaisant padidėjusio laivų, įplaukiančių į Sąjungos uostus, skaičiaus, įskaitant trumpųjų nuotolių laivybą gabenant prekes tarp pagrindinių valstybių narių uostų ir uostų, esančių Europos geografinėje teritorijoje arba ne Europos šalyse Vidžemio ir Juodojoje jūrose, laivų, įplaukiančių į Sąjungos uostus, sauga pagerėjo. Vis dažniau atliekami uosto valstybės kontrolės inspektavimai siekiant užtikrinti aplinkos apsaugos teisės aktų, pavyzdžiui, susijusių su išmetamu sieros kiekiu arba saugiu ir aplinkai tinkamu laivų perdirbimu, vykdymą. Tuo atžvilgiu Sąjunga, laikydamasi savo įsipareigojimų, susijusių su jūros aplinkos apsauga, turėtų toliau pirmauti sektoriuje, kuris reglamentuojamas tiek Europos, tiek tarptautiniu lygmenimis. Tačiau laivo rizikos lygio, parengto iki 2009 m., prioritetai buvo kitokie ir jis nėra visiškai pritaikytas, kad inspektavimo pastangas būtų galima sutelkti į mažiausiai aplinką tausojančius laivus. Todėl laivo rizikos lygis turėtų būti atnaujintas, kad būtų atsižvelgta į aplinkosaugos klausimus, daugiau dėmesio skiriant laivų aplinkosauginiam veiksmingumui;

(16) IMO užbaigus savo taršos anglies dioksidu intensyvumo rodiklio (CII) peržiūrą, Komisija turėtų įvertinti to CII, kaip aplinkos parametro, naudojamo nustatant laivo rizikos lygį pagal Direktyvą 2009/16/EB, tinkamumą ir apsvarstyti, ar, prireikus, pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto;

(17) naują metodika buvo priimta 2019 m. remiantis Paryžiaus SM, kuria, kaip alternatyva vėliavos valstybių baltajam, pilkajam ir juodajam sąrašams, buvo nustatyti aukšto, vidutinio ir žemo veiklos rezultatų lygio sąrašai. Priimant atitinkamus įgyvendinimo aktus ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas tai metodikai, pagal kurią nustatomas vėliavos valstybių skirstymas į kategorijas. Tos metodikos įgyvendinimas pagal šią direktyvą turėtų užtikrinti teisingumą, visų pirma atsižvelgiant į tai, kaip vertinamos mažus laivynus turinčios vėliavos valstybės;

(18) kadangi uosto valstybės kontrolės pareigūnams reikia laiko pasirengti ir atlikti inspektavimus, svarbu užtikrinti, kad tam būtų skirta pakankamai laiko. Tai ypač svarbu išplėstinių inspektavimų atveju ir vykdant reguliarias paslaugas teikiančių *ro-ro* keleivinių laivų inspektavimus, kai galima atsižvelgti į laivo eksploatavimą;

(19) atsižvelgiant į išplėstinių inspektavimų apimtį, juos turėtų atlikti bent du uosto valstybės kontrolės inspektoriai. Kai tai neįmanoma dėl objektyvių priežasčių, pavyzdžiui, dėl uosto ypatumų (riboto darbuotojų skaičiaus, prieinamumo problemų), dėl to, kad pranešimas apie atplaukimą buvo pateiktas likus per mažai laiko, arba dėl to, kad išplėstinis inspektavimas tapo būtinas dėl nenumatytų ar viršesnių veiksnių, priežastys turėtų būti deramai užregistruotos;

(20) skaitmenizacija yra vienas iš esminių technologinės pažangos aspektų duomenų rinkimo ir komunikacijos srityje, siekiant padėti sumažinti išlaidas ir efektyviai naudoti žmogiškuosius išteklius. Laivų, šiuo metu turinčių elektroninius liudijimus, daugėja ir numatoma, kad jų skaičius didės. Todėl uosto valstybės kontrolės veiksmingumas turėtų būti padidintas, intensyviau naudojantis elektroniniais liudijimais, kad būtų galima atlikti į laivus labiau orientuotus ir geriau parengtus inspektavimus;

(21) uosto valstybės kontrolė tampa vis sudėtingesnė, nes Sąjungos teisės aktais arba IMO nustatomi nauji inspektavimo reikalavimai, kuriais patvirtinama, kad sveikatos, saugos, saugumo ir socialiniai aspektai yra glaudžiai susiję. Todėl reikia užtikrinti uosto valstybės kontrolės pareigūnų kvalifikacijos kėlimą ir perkvalifikavimą bei nuolat tobulinti jų mokymą. Tai uosto valstybių kompetentingoms institucijoms leis patikrinti, ar į jų uostus įplaukiančiuose laivuose

laikomasi taikytinų tarptautinių konvencijų dėl laivybos saugos ir saugumo, jūros aplinkos apsaugos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose. Vykdydama tokią stebėsenos veiklą, uosto valstybė neturi kištis į vėliavos valstybės kompetenciją, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2013/54/ES ([5]);

(22) valstybių narių vėliavos valstybių administracijos pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/21/EB ([6]) turi būti įdiegusios kokybės valdymo sistemą, kad padėtų valstybėms narėms toliau gerinti jų, kaip vėliavos valstybių, veiklos rezultatus ir užtikrinti vienodas sąlygas administracijoms. Panašus reikalavimas, taikomas uosto valstybės kontrolės administracijoms, turėtų suteikti galimybę valstybėms narėms patvirtinti, kad tų administracijų struktūra, taip pat jų politika, procesai, ištekliai ir dokumentai yra tinkami šios direktyvos tikslams pasiekti. Siekiant užtikrinti, kad valstybės narės turėtų pakankamai laiko tam reikalavimui įgyvendinti, tokios kokybės valdymo sistemos sertifikavimas turėtų būti suderintas su įprastu sistemos audito intervalu, kuris jau taikomas pagal Direktyvą 2009/21/EB;

(23) siekiant sudaryti sąlygas užtikrinti, kad Direktyvos 2009/16/EB taikymas būtų atnaujintas, kad valstybės narės galėtų vykdyti savo įsipareigojimus pagal tarptautinę teisę laikydamosi tos direktyvos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus, kiek tai susiję su konvencijų, patenkančių į Direktyvos 2009/16/EB taikymo sritį, sąrašo atnaujinimu ir remiantis Paryžiaus SM patvirtinto su uosto valstybės kontrole susijusių procedūrų ir gairių sąrašo daliniu keitimu. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ([7]) nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu, kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(24) siekiant užtikrinti vienodas Direktyvos 2009/16/EB nuostatų dėl konvencijų, patenkančių į jos taikymo sritį, sąrašo, VII priedo dėl išplėstinio inspektavimo taikymo sąlygų, vienodų saugos ir saugumo gairių bei procedūrų rinkinio, taip pat dėl elektroninių liudijimų reikalavimų, įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ([8]);

(25) atsižvelgiant į visą Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) apsilankymų valstybėse narėse siekiant stebėti, kaip įgyvendinama Direktyva 2009/16/EB, stebėsenos ciklą, Komisija turėtų pirmą kartą įvertinti tos direktyvos įgyvendinimą ne vėliau kaip per 5 metus po šios iš dalies keičiančios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę dienos ir apie tai pateikti ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti su Komisija, kad ji galėtų surinkti visą tam vertinimui reikalingą informaciją. Vėlesni vertinimai turėtų būti atliekami kas 5 metus;

(26) kadangi šios direktyvos tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti dėl tarptautinio jūrų transporto pobūdžio, o dėl kartu veikiančių valstybių narių tinklo poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(27) siekiant neužkrauti neproporcingos administracinės naštos valstybėms narėms, neturinčioms prieigos prie jūros, pagal *de minimis* taisyklę tokioms valstybėms narėms, kol jos atitinka tam tikrus kriterijus, turėtų būti leista nukrypti nuo pareigos perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti;

(28) todėl Direktyva 2009/16/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

([5]) 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/54/ES dėl tam tikrų vėliavos valstybės įsipareigojimų užtikrinti, kad būtų laikomasi 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje ir kad ji būtų vykdoma (OL L 329, 2013 12 10, p. 1).

([6]) 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi (OL L 131, 2009 5 28, p. 132).

([7]) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

([8]) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2009/16/EB daliniai pakeitimai

Direktyva 2009/16/EB iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnio pirma pastraipa iš dalies keičiama taip:

a) 1 punktas iš dalies keičiamas taip:

i) d punktas pakeičiamas taip:

„d) 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW konvencija);“;

ii) papildoma šiais punktais:

„l) 2004 m. Tarptautinė konvencija dėl laivuose naudojamų balastinių vandenų ir nuosėdų tvarkymo ir kontrolės (toliau – BWM konvencija);

m) 2007 m. Nairobio tarptautinė konvencija dėl laivų nuolaužų pašalinimo (toliau – Nairobio konvencija);

n) 2009 m. Honkongo tarptautinė konvencija dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo (toliau – Honkongo konvencija).“;

b) 3 punktas išbraukiamas;

c) įterpiamas šis punktas:

„8a) Inspektavimas – inspektoriaus atliekamas laivo būklės, jo įrangos ir įgulos patikrinimas, remiantis taikytinomis konvencijomis. Inspektavimas nėra apžiūra, skirta teisės aktų nustatytiems liudijimams išduoti, patvirtinti ar atnaujinti, o atitinkama laivo kapitonui pateikta inspektavimo ataskaita nėra liudijimas.“;

d) 11, 12 ir 13 punktai pakeičiami taip:

„11) Pirminis inspektavimas – inspektoriaus atliekamas inspektavimas laive, įskaitant bent pagal 13 straipsnio 1 dalį reikalaujamus patikrinimus.

12) Išsamus inspektavimas – inspektavimas, kuris apima pirminio inspektavimo elementus ir kurio metu 13 straipsnio 3 dalyje nurodytomis aplinkybėmis laivas, jo įranga ir įgula kaip visuma arba atitinkamai jų atskiros dalys yra atidžiai tikrinami, ir šis tikrinimas apima laivo konstrukciją, įrangą, įgulos sukomplektavimą, gyvenimo ir darbo sąlygas ir laive atliekamų darbų tvarkos laikymąsi.

13) Išplėstinis inspektavimas – inspektavimas, kuris apima bent VII priede išvardytus punktus ir pirminio inspektavimo elementus. Išplėstinis inspektavimas gali apimti išsamų inspektavimą, kai tam yra akivaizdus pagrindas pagal 13 straipsnio 3 dalį.“;

e) 20 punktas pakeičiamas taip:

„20) Teisės aktų nustatytas liudijimas – vėliavos valstybės arba jos vardu pagal taikytinas konvencijas išduotas liudijimas.“;

2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„3. Valstybės narės, inspektuodamos laivą, plaukiojantį su konvencijos šalimi nesančios valstybės vėliava, užtikrina, kad tam laivui ir jo įgulai taikoma tvarka nebūtų palankesnė už tvarką, taikomą su tos konvencijos šalimi esančios valstybės vėliava plaukiojančiam laivui. Tokiam laivui taikomas išsamus inspektavimas laikantis Paryžiaus SM nustatytų procedūrų. Tačiau laivui, plaukiojančiam su valstybės, kuri nėra CLC 92, 2001 m. Laivų bunkerių

konvencijos arba Nairobio konvencijos šalis, vėliava, nėra automatiškai taikomas išsamus inspektavimas, jeigu tas laivas turi valstybės, kuri yra tų konvencijų šalis, išduotą atitinkamą liudijimą, o inspektavimą atliekantis inspektorius nusprendžia, kad išsamus inspektavimas nėra būtinas. Todėl tas sprendimas ir jo priežastys užregistruojami inspektavimo duomenų bazėje.

4. Ši direktyva netaikoma žvejybos laivams, kurių ilgis yra mažesnis nei 24 metrai, karo laivams, karinio laivyno pagalbiniams laivams, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, valstybiniams laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais, ir pramoginėms jachtoms, nenaudojamoms prekybai. Šios direktyvos tikslais žvejybos laivo ilgis nustatomas pagal 2012 m. Keiptauno susitarimą dėl 1993 m. Toremolinoso protokolo dėl 1977 m. Tarptautinės Toremolinoso konvencijos dėl žvejybos laivų saugos nuostatų įgyvendinimo.“;

b) įterpiama ši dalis:

„4a. Valstybės narės gali atlikti žvejybos laivų, kurių ilgis siekia arba viršija 24 metrus, uosto valstybės kontrolės inspektavimus. Komisija, bendradarbiaudama su Paryžiaus SM pasirašiusiomis valstybėmis, gali priimti gaires, kuriomis nustatoma tokio lygiagretaus ir atskiro konkretaus uosto valstybės kontrolės režimo, taikomo tiems žvejybos laivams, išsami tvarka.“;

3) 5 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„2a. Apskaičiuojant Paryžiaus SM šalių metinius įsipareigojimus atlikti inspektavimus, neatsižvelgiama į valstybės narės atliktus laivų inspektavimus, viršijančius tos valstybės narės metinį įsipareigojimą atlikti inspektavimus 20 % ar daugiau.“;

4) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„*6 straipsnis*

Išsami įsipareigojimo atlikti inspektavimus vykdymo tvarka

1. Valstybė narė, neatlikusi pagal 5 straipsnio 2 dalies a punktą reikalaujamų inspektavimų, vis dėlto laikoma įvykdžiusia tą reikalavimą, jei tokie neatlikti inspektavimai neviršija 10 % visų į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančių I pirmenybės laivų, neatsižvelgiant į jų rizikos lygį.

2. Nepaisant 1 dalyje nurodytos neatliktų inspektavimų procentinės dalies, valstybės narės teikia pirmenybę tų laivų, kurie, pagal inspektavimo duomenų bazėje pateiktą informaciją, į Sąjungos uostus įplaukia nedažnai, inspektavimui.

3. Nepaisant 1 dalyje nurodytos neatliktų inspektavimų procentinės dalies, į inkaravimo vietas įplaukiančių I pirmenybės laivų atveju valstybės narės teikia pirmenybę aukšto rizikos lygio laivų, kurie, pagal inspektavimo duomenų bazėje pateiktą informaciją, į Sąjungos uostus įplaukia nedažnai, inspektavimui.“;

5) 7 straipsnio pavadinimas ir 1 bei 2 dalys pakeičiami taip:

„*7 straipsnis*

Išsami subalansuoto įsipareigojimo atlikti inspektavimus Sąjungoje tvarka

1. Valstybė narė, kurioje bendras I pirmenybės laivų įplaukimų skaičius viršija jos inspektavimų dalį, nurodytą 5 straipsnio 2 dalies b punkte, laikoma įvykdžiusia savo metinį įsipareigojimą atlikti inspektavimus, jei tos valstybės narės atliktų inspektavimų skaičius atitinka bent jos inspektavimų dalį, nurodytą 5 straipsnio 2 dalies b punkte, ir tos valstybės narės neinspektuotų I pirmenybės laivų dalis neviršija 40 % visų į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančių I pirmenybės laivų.

2. Valstybė narė, kurioje bendras I pirmenybės ir II pirmenybės laivų įplaukimų skaičius yra mažesnis nei 150 % 5 straipsnio 2 dalies b punkte nurodytos inspektavimų dalies, vis dėlto laikoma įvykdžiusia savo metinį įsipareigojimą atlikti inspektavimus, jei ta valstybė narė atlieka dviejų trečdalių visų į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančių I pirmenybės ir II pirmenybės laivų inspektavimus.“;

6) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1, 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„1. Valstybė narė gali nuspręsti atidėti I pirmenybės arba II pirmenybės laivo inspektavimą esant bet kuriai iš šių aplinkybių:

a) jei inspektavimas galėtų būti atliktas bet kuriame paskesniame laivo įplaukimo uoste toje pačioje valstybėje narėje per 15 dienų nuo faktinio išplaukimo laiko, jei tas laivas pakeliui neįplaukia į jokį kitą Sąjungos ar Paryžiaus SM regiono uostą, išskyrus bet kurį laivo vėliavos valstybės uostą;

b) jei inspektavimas per 15 dienų nuo faktinio išplaukimo laiko galėtų būti atliktas kitame laivo įplaukimo uoste Sąjungoje ar Paryžiaus SM regione, su sąlyga, kad ta valstybė, kurioje yra toks įplaukimo uostas, iš anksto sutiko atlikti tą inspektavimą, arba

c) jei laivo, įskaitant reguliariąsias paslaugas teikiančius *ro-ro* keleivinius laivus arba greitaeigius keleivinius laivus, inspektavimas galėtų būti atliktas tame pačiame įplaukimo uoste per 15 dienų nuo faktinio išplaukimo laiko.

Jei valstybė narė pagal pirmą pastraipą nusprendžia atidėti inspektavimą, tas atidėtas inspektavimas neįtraukiamas vertinant, ar ta valstybė narė įvykdė savo 6 ir 7 straipsniuose nurodytą metinį įsipareigojimą atlikti inspektavimus, jei atidėtas inspektavimas yra taip užregistruotas inspektavimo duomenų bazėje.

2. Dėl veiklos priežasčių neatliktas I pirmenybės arba II pirmenybės laivų inspektavimas nelaikomas neatliktu inspektavimu, jei inspektavimo duomenų bazėje užregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis ir esant bet kuriai iš šių išskirtinių aplinkybių:

a) kompetentinga institucija mano, kad inspektavimas keltų pavojų inspektorių, laivo ar jo įgulos saugai arba uostui ar jūros aplinkai;

b) laivas į uostą įplaukia tik nakties metu arba

c) laivo įplaukimo trukmė yra per trumpa, kad būtų galima tinkamai atlikti inspektavimą.

Jei yra susiklosčiusios b punkte nurodytos aplinkybės, valstybės narės imasi priemonių, būtinų užtikrinti, kad reguliariai nakties metu į uostus įplaukiantys laivai būtų tinkamai inspektuojami.

3. Jei laivo inspektavimas neatliekamas inkaravimo vietoje, tai nelaikoma neatliktu inspektavimu, kai:

a) laivas pagal I priedą per 15 dienų nuo faktinio išvykimo yra inspektuojamas kitame Sąjungos arba Paryžiaus SM regione esančiame uoste ar inkaravimo vietoje;

b) laivas įplaukia į uostą tik nakties metu arba įplaukimo trukmė yra per trumpa, kad būtų galima tinkamai atlikti inspektavimą, ir inspektavimo duomenų bazėje užregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis, arba

c) kompetentinga institucija mano, kad inspektavimas keltų pavojų inspektorių, laivo ar jo įgulos saugai arba uostui ar jūros aplinkai, ir inspektavimo duomenų bazėje užregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis.“;

b) papildoma šia dalimi:

„4. Jei inspektavimas neatliekamas dėl išimtinių ir nenumatytų aplinkybių, jis nelaikomas neatliktu inspektavimu, o inspektavimo duomenų bazėje užregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis. Tos aplinkybės turi būti tinkamai pagrindžiamos ir apie jas pranešama Komisijai.“;

7) 9 straipsnis išbraukiamas;

8) 10 straipsnio 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„2. Laivo rizikos lygis nustatomas pagal šių bazinių, istorinių ir aplinkos rizikos parametrų derinį:

a) Baziniai parametrai

Baziniai parametrai yra nustatomi remiantis laivo tipu, amžiumi, vėliava, susijusiomis pripažintosiomis organizacijomis ir bendrovės veiklos rezultatais pagal I priedo I dalies 1 punktą ir II priedą.

b) Istoriniai parametrai

Istoriniai parametrai yra nustatomi remiantis trūkumų ir sulaikymų skaičiumi per konkretų laikotarpį pagal I priedo I dalies 2 punktą ir II priedą.

c) Aplinkos parametrai

Aplinkos parametrai yra nustatomi remiantis trūkumų, susijusių su MARPOL 73/78, 2001 m. AFS konvencija, BWM konvencija, CLC 92, 2001 m. Laivų bunkerių konvencija, Nairobio konvencija ir Honkongo konvencija, skaičiumi pagal I priedo I dalies 3 punktą ir II priedą.

3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma metodika, skirta baziniams rizikos parametrams įvertinti, visų pirma parametrams, susijusiems su vėliavos valstybės kriterijais ir bendrovės veiklos rezultatų vertinimo kriterijais, priimtais remiantis 2019 m. Paryžiaus SM, nustatydama aukšto, vidutinio ir žemo veiklos rezultatų lygio sąrašus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

9) 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) būtų įsitikinęs, kad bendroji laivo, įskaitant mašinų skyrių ir gyvenamąsias patalpas, būklė, įskaitant higienos sąlygas laive, yra tinkama.“;

b) 2 dalis išbraukiama;

10) 14 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Išplėstinį inspektavimą remiantis I priedo II dalies 3A ir 3B punktais galima atlikti šių kategorijų laivuose:

a) aukšto rizikos lygio laivuose;

b) senesniuose kaip 12 metų keleiviniuose laivuose, balkeriuose, naftos tanklaiviuose, dujų tanklaiviuose, skystų kenksmingų medžiagų tanklaiviuose ar cheminių medžiagų tanklaiviuose;

c) senesniuose kaip 12 metų aukšto rizikos lygio laivuose arba keleiviniuose laivuose, balkeriuose, naftos tanklaiviuose, dujų tanklaiviuose, skystų kenksmingų medžiagų tanklaiviuose ar cheminių medžiagų tanklaiviuose viršesnių ar netikėtų veiksnių atvejais;

d) laivuose, kuriuose atliekamas inspektavimas po draudimo įplaukti nurodymo, išduoto remiantis 16 straipsniu ir 21 straipsnio 4 dalimi.“;

b) 3 dalis išbraukiama;

c) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Išsamų inspektavimą, kiek tai įmanoma, atlieka ne mažiau kaip du uosto valstybės kontrolės inspektoriai. Jei tai neįmanoma, priežastys tinkamai užregistruojamos inspektavimo duomenų bazėje. Išplėstinio inspektavimo apimtis, įskaitant tikrintinas rizikos sritis, išdėstyta VII priede. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma išsami vienodų VII priedo taikymo sąlygų užtikrinimo tvarka. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

11) 14a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. 11 straipsnio a punktas ir 14 straipsnis netaikomi *ro-ro* keleiviniams laivams ir greitaeigiams keleiviniams laivams, kuriais teikiamos reguliariosios paslaugos ir kurie inspektuojami pagal šį straipsnį.“;

b) įterpiama ši dalis:

„4a. Laivo operatorius ar kapitonas užtikrina, kad darbo tvarkaraštyje būtų numatyta pakankamai laiko XVII priedo 1.1 punkte ir 2 punkto a papunktyje numatytiems inspektavimams atlikti.“;

12) 16 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1–4 dalys pakeičiamos taip:

„1. Valstybė narė neleidžia į savo uostus ir inkaravimo vietas įplaukti laivams, kurie:

a) plaukioja su valstybės, kuri yra įtraukta į žemo veiklos rezultatų lygio sąrašą, patvirtintą pagal Paryžiaus SM remiantis inspektavimo duomenų bazėje užregistruota informacija, kurį kasmet viešai skelbia Komisija, vėliava ir kurie per ankstesnius 36 mėnesius valstybės narės arba Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje buvo sulaikyti daugiau kaip du kartus, arba

b) plaukioja su valstybės, kuri yra įtraukta į aukšto arba vidutinio veiklos rezultatų lygio sąrašą, patvirtintą pagal Paryžiaus SM remiantis inspektavimo duomenų bazėje užregistruota informacija, kurį kasmet viešai skelbia Komisija, vėliava ir kurie per ankstesnius 24 mėnesius valstybės narės arba Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje buvo sulaikyti daugiau kaip du kartus.

Šios dalies pirma pastraipa netaikoma 21 straipsnio 6 dalyje nurodytose situacijose.

Draudimas įplaukti taikomas iškart kai laivas išplaukia iš uosto arba inkaravimo vietos, kur jis buvo sulaikytas trečią kartą ir kur buvo išduotas draudimo įplaukti nurodymas.

2. Draudimo įplaukti nurodymas atšaukiamas tik praėjus trims mėnesiams nuo to nurodymo išdavimo dienos ir kai įvykdomos VIII priedo 3–6 punktuose išvardytos sąlygos.

Jei laivui taikomas antras draudimo įplaukti nurodymas, tas draudimo įplaukti nurodymas atšaukiamas tik praėjus 12 mėnesių laikotarpiui.

3. Jei laivas bent kartą po to sulaikomas valstybės narės arba Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje, jam neleidžiama įplaukti į visus Sąjungos uostus arba inkaravimo vietas. Toks trečias draudimo įplaukti nurodymas gali būti atšauktas praėjus 24 mėnesiams nuo to nurodymo išdavimo dienos ir tik jei:

a) laivas plaukioja su valstybės, kurios laivų sulaikymų skaičius nepatenka nei į žemo veiklos rezultatų lygio, nei į vidutinio veiklos rezultatų lygio sąrašą, vėliava;

b) teisės aktų nustatyti ir laivo klasifikacijos liudijimai yra išduoti organizacijos ar organizacijų, kurios yra pripažintos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009 (*);

c) laivą valdo bendrovė, kurios veiklos rezultatai yra geri, kaip nustatyta I priedo I dalies 1 punkte, ir

d) įvykdytos VIII priedo 3–6 punktuose išvardytos sąlygos.

Praėjus 24 mėnesiams nuo draudimo įplaukti nurodymo išdavimo, kiekvienam laivui, neatitinkančiam pirmoje pastraipoje išvardytų kriterijų, visam laikui uždraudžiama įplaukti į visus Sąjungoje esančius uostus arba inkaravimo vietas.

4. Bet koks vėlesnis laivo, plaukiojančio su valstybės, kuri yra įtraukta į vidutinio arba žemo veiklos rezultatų lygio sąrašą, vėliava, sulaikymas Sąjungoje esančiame uoste arba inkaravimo vietoje po trečio draudimo įplaukti nurodymo lemia tai, kad laivui visam laikui uždraudžiama įplaukti į visus Sąjungoje esančius uostus arba inkaravimo vietas.

(*) 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009 5 28, p. 11).“;

b) įterpiamos šios dalys:

„4a. Laivui, plaukiojančiam su valstybės, kuri yra įtraukta į aukšto veiklos rezultatų lygio sąrašą, vėliava, kuriam tris ar daugiau kartų buvo uždrausta įplaukti ir kuris yra sulaikytas Sąjungos uoste arba inkaravimo vietoje jo pirmo inspektavimo Sąjungoje po to trečio ar paskesnio draudimo įplaukti metu:

a) atsisakoma 24 mėnesių laikotarpį leisti įplaukti į visus Sąjungos uostus arba inkaravimo vietas, jei teisės aktų nustatyti ir laivo klasifikacijos liudijimai yra išduoti organizacijos ar organizacijų, kurios yra pripažintos pagal Reglamentą (EB) Nr. 391/2009;

b) visam laikui uždraudžiama įplaukti į visus Sąjungos uostus arba inkaravimo vietas, jei teisės aktų nustatyti ir laivo klasifikacijos liudijimai nėra išduoti organizacijos ar organizacijų, kurios yra pripažintos pagal Reglamentą (EB) Nr. 391/2009.

4b. Tai atvejais, kai taikoma draudimo įplaukti priemonė pagal 21 straipsnio 4 dalį, draudimo įplaukti laikotarpiai, susiję su daugkartiniais sulaikymais, pratęsiami 12 mėnesių.“;

13) 17 straipsnio pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Baigęs inspektavimą, inspektorius parengia inspektavimo ataskaitą pagal IX priedą. Laivo kapitonui pateikiama inspektavimo ataskaitos kopija.“;

14) 19 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„4. Jeigu inspektavimo metu nustatoma, kad laive nėra veikiančio reiso duomenų registravimo įtaiso, o tokio registravimo įtaiso naudojimas yra privalomas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB (*), kompetentinga institucija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas.

(*) 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB (OL L 208, 2002 8 5, p. 10).“;

15) 20 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Laivo savininkas ar operatorius arba laivo savininko ar operatoriaus atstovas valstybėje narėje turi teisę apeliacine tvarka apskųsti kompetentingos institucijos nurodymą sulaikyti laivą ar draudimo įplaukti nurodymą. Apeliacinio skundo pateikimas nesustabdo laivo sulaikymo ar draudimo įplaukti.“;

16) 21 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Valstybės narės imasi priemonių užtikrinti, kad būtų uždrausta įplaukti į visus Sąjungoje esančius uostus arba inkaravimo vietas šio straipsnio 1 dalyje nurodytiems laivams ir 19 straipsnio 2 dalyje nurodytiems sulaikytiems laivams:

a) kurie plaukia į jūrą neįvykdę bet kurios valstybės narės kompetentingų institucijų inspektavimo uoste nustatytų sąlygų, arba

b) kuriems leista plauti į jūrą su sąlyga, kad jie laikosi taikytinų konvencijų reikalavimų – vėliau plaukti į pagal šio straipsnio 1 dalį nurodytą laivų remonto įmonę, tačiau to nedaro.

Draudimo įplaukti nurodymas taikomas nuo jo išdavimo dienos. Draudimo įplaukti nurodymas atšaukiamas tik praėjus 12 mėnesių nuo to nurodymo išdavimo dienos ir kai įvykdomos VIII priedo 3–6 punktuose išvardytos sąlygos.“;

b) 5 ir 6 dalys pakeičiamos taip:

„5. 4 dalies pirmos pastraipos a punkte nurodytomis aplinkybėmis valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas turi trūkumų, kompetentinga institucija nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

4 dalies pirmos pastraipos b punkte nurodytomis aplinkybėmis valstybės narės, kurioje yra laivų remonto įmonė, kompetentinga institucija informuoja valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas turi trūkumų, instituciją, ar laivas atvyko. Kai valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas turi trūkumų, kompetentinga institucija sužino, jog laivas neatplaukė į tą laivų remonto įmonę, ji nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Jei 4 dalies pirmos pastraipos b punkte nurodytomis aplinkybėmis ir jei pagal 1 dalį nurodyta laivų remonto įmonė nėra valstybėje narėje ir valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas turi trūkumų, kompetentinga institucija sužino, jog laivas neatplaukė į laivų remonto įmonę, ji nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Prieš drausdama laivui įplaukti į uostą valstybė narė gali prašyti konsultacijų su atitinkamos laivo vėliavos valstybės administracija.

6. Nukrypstant nuo 4 dalies, tos uosto valstybės atitinkama institucija dėl susiklosčiusių force majeure aplinkybių arba dėl viršesnių saugumo motyvų, siekdama sumažinti arba minimizuoti taršos riziką arba tam, kad pagal 1 dalį būtų pašalinti trūkumai, gali leisti toje dalyje nurodytam laivui įplaukti į konkretų uostą arba inkaravimo vietą, su sąlyga, kad laivo savininkas, operatorius arba kapitonas yra įgyvendinęs tinkamas priemones, kuriomis užtikrinamas saugus atitinkamo laivo įplaukimas į tą uostą arba inkaravimo vietą, ir tos priemonės yra priimtinos tos valstybės narės kompetentingai institucijai.“;

17) 22 straipsnio 7 dalis pakeičiama taip:

„7. Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir Paryžiaus SM pasirašiusiomis valstybėms ir remdamasi ekspertinėmis žiniomis ir patirtimi, įgytomis Sąjungoje valstybių narių lygmeniu ir pagal Paryžiaus SM, Komisija parengia profesinio mokymo programą, kuria būtų remiamas valstybių narių vykdomas uosto valstybės kontrolės inspektorių mokymas ir kompetencijos vertinimas, siekiant papildyti Paryžiaus SM numatytą mokymo politiką, kad būtų suderinta uosto valstybės kontrolės praktika.

Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir Paryžiaus SM pasirašiusiomis valstybėms, Komisija nuolat nustato naujus mokymo poreikius ir į juos reaguoja, teikdama nuomones dėl inspektorių mokymo planų, mokymo programų ir mokymo programos turinio keitimo, ypač atsižvelgiant į naujus saugios laivybos iššūkius, susijusius su aplinkosauginiais, socialiniais ir darbo srities klausimais ir naujomis technologijomis, taip pat teikdama nuomones dėl papildomų pareigų, atsirandančių dėl atitinkamų dokumentų.“;

18) 23 straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių užtikrinti, kad jų locmanai, dalyvaujantys laivų prisišvartavimo ar atsišvartavimo manevruose arba dirbantys į valstybės narės uostą ar tranzitu per jos teritorinius vandenis plaukiančiuose laivuose, nedelsdami informuotų atitinkamai uosto valstybės arba pakrantės valstybės kompetentingą instituciją, jei atlikdami savo įprastas pareigas jie nustato akivaizdžius defektus, kurie gali kelti grėsmę saugai, įskaitant saugų laivo plaukiojimą ar laive esančių jūrininkų saugą, arba gali kelti žalos jūros aplinkai grėsmę.

2. Jeigu uosto administracijos ar įstaigos, atlikdamos savo įprastas pareigas, nustato, kad jų uoste esantis laivas turi akivaizdžių defektų, kurie gali kelti grėsmę saugai, įskaitant saugų laivo plaukiojimą ar laive esančių jūrininkų saugą, arba gali kelti žalos jūros aplinkai grėsmę, tos administracijos ar įstaigos nedelsdamos informuoja uosto valstybės kompetentingą instituciją.“;

19) 24 straipsnio 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„2. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių užtikrinti, kad informacija apie faktinį visų laivų, įplaukiančių į jų uostus arba inkaravimo vietas, atplaukimo ir išplaukimo laiką kartu su atitinkamo uosto arba inkaravimo vietos identifikatoriumi per tris valandas atitinkamai nuo atplaukimo ir išplaukimo laiko būtų perduota į inspektavimo duomenų bazę per Sąjungos keitimosi jūrų laivybos informacija sistemą *SafeSeaNet*, nurodytą Direktyvos 2002/59/EB 3 straipsnio s punkte. Kai tik valstybės narės perduoda tokią informaciją į inspektavimo duomenų bazę per *SafeSeaNet*, jos atleidžiamos nuo pareigos pateikti duomenis pagal šios direktyvos XIV priedo 1.2 punktą ir 2 punkto a bei b papunkčius.

3. Valstybės narės užtikrina, kad informacija, susijusi su pagal šią direktyvą vykdomais inspektavimais, būtų perduodama į inspektavimo duomenų bazę nedelsiant po to, kai parengiama inspektavimo ataskaita ir atšaukiamas sulaikymas.

Valstybės narės užtikrina, kad į inspektavimo duomenų bazę perduota informacija per 72 valandas būtų patvirtinta, kad ją būtų galima paskelbti viešai. Jei įmanoma, inspektavimo ataskaitą, prieš ją perkeliant į duomenų bazę, patvirtina uosto valstybės kontrolės inspektorius arba kitas tinkamai įgaliotas kompetentingos institucijos darbuotojas, nepriklausęs inspektavimą atlikusiai grupei.“;

20) įterpiamas šis straipsnis:

„*24a straipsnis*

Elektroniniai liudijimai

Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos teisės aktų nustatytų elektroninių liudijimų patvirtinimo priemonės funkcinės ir techninės specifikacijos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

21) 25 straipsnis pakeičiamas taip:

„*25 straipsnis*

Keitimasis informacija ir bendradarbiavimas

Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad jos uosto administracijos arba įstaigos ir kitos atitinkamos institucijos ar įstaigos pateiktų kompetentingai institucijai jų turimą šių rūšių informaciją:

a) informaciją apie laivus, kurie nepranešė jokios informacijos pagal šios direktyvos, Direktyvos 2002/59/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/883 (*), taip pat, jei tinkama, Reglamento (EB) Nr. 725/2004 reikalavimus;

b) informaciją apie laivus, kurie išplaukė į jūrą, neįvykdę Direktyvos (ES) 2019/883 7 straipsnio reikalavimų;

c) informaciją apie laivus, kuriems atsisakyta duoti leidimą įplaukti į uostą ar kurie buvo išsiųsti iš uosto dėl saugumo priežasčių;

d) informaciją apie akivaizdžius defektus, apie kuriuos pranešta pagal 23 straipsnį.

(*) 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/883 dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos (OL L 151, 2019 6 7, p. 116).“;

22) 30 straipsnis pakeičiamas taip:

„*30 straipsnis*

Valstybių narių atitikties reikalavimams ir veiklos rezultatų stebėsena

Siekdama užtikrinti veiksmingą šios direktyvos įgyvendinimą ir stebėti Sąjungos uosto valstybės kontrolės režimo bendrą veikimą pagal Reglamentą (EB) Nr. 1406/2002, Komisija renka būtiną informaciją ir lankosi valstybėse narėse.

Kiekviena valstybė narė parengia, įgyvendina ir tvarko savo administracijos, kuri tiesiogiai dalyvauja atliekant inspektavimus, kokybės valdymo sistemą, apimančią su uosto valstybės veikla susijusias operatyvines sritis. Ta kokybės valdymo sistema sertifikuojama pagal taikytinus tarptautinius kokybės standartus ne vėliau kaip 2032 m. liepos 6 d.“;

23) 30a straipsnis pakeičiamas taip:

„*30a straipsnis*

Deleguotieji aktai

Komisija pagal 30b straipsnį priima deleguotuosius aktus, kad iš dalies pakeistų 2 straipsnio 1 punktą, kiek tai susiję su jame pateiktu konvencijų sąrašu, kai tokios konvencijos bus priimtos kaip aktualūs dokumentai remiantis Paryžiaus

SM, ir iš dalies pakeistų VI priedą siekiant įtraukti arba atnaujinti tame priede pateiktą remiantis Paryžiaus SM priimtų ir priede pateiktų procedūrų, gairių, instrukcijų ir aplinkraščių, susijusių su uosto valstybės kontrole, sąrašą.“;

24) įterpiamas šis straipsnis:

„*31a straipsnis*

Konvencijų pakeitimai

Konvencijų pakeitimai taikomi nedarant poveikio Reglamento (EB) Nr. 2099/2002 5 straipsnyje nustatytai atitikties tikrinimo procedūrai.“;

25) 33 straipsnis pakeičiamas taip:

„*33 straipsnis*

Įgyvendinimo aktai

Komisija, pagal 31 straipsnio 2 dalyje nurodytas procedūras priimdama 10 straipsnio 3 dalyje, 14 straipsnio 4 dalyje, 15 straipsnio 4 dalyje, 18a straipsnio 7 dalyje, 23 straipsnio 5 dalyje, 24a straipsnio 1 dalyje ir 27 straipsnio antroje pastraipoje nurodytus įgyvendinimo aktus, ypač pasirūpina užtikrinti, kad tuose aktuose būtų atsižvelgta į ekspertines žinias ir patirtį, įgytas naudojantis Sąjungos inspektavimo sistema, ir remiamasi Paryžiaus SM ekspertinėmis žiniomis.“;

26) 35 straipsnis pakeičiamas taip:

„*35 straipsnis*

Įgyvendinimo peržiūra

Komisija ne vėliau kaip 2032 m. liepos 6 d., o vėliau – kas 5 metus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios direktyvos įgyvendinimo bei jos laikymosi ataskaitą. Remdamasi ta ataskaita Komisija nustato, ar reikia pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl šios direktyvos dalinio keitimo ar papildomų teisės aktų šioje srityje.

IMO užbaigus taršos anglies dioksidu intensyvumo rodiklio (CII) peržiūrą, Komisija įvertina to CII, kaip aplinkosaugos parametro, naudojamo nustatant laivo rizikos lygį pagal šią direktyvą, tinkamumą. Remdamasi to įvertinimo rezultatais, Komisija apsvarsto, ar, prireikus, pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.“;

27) I priedas pakeičiamas šios direktyvos I priede išdėstytu tekstu;

28) II priedas pakeičiamas šios direktyvos II priede išdėstytu tekstu;

29) III priedas išbraukiamas;

30) IV priedas pakeičiamas šios direktyvos III priede išdėstytu tekstu;

31) VI priedas pakeičiamas šios direktyvos IV priede išdėstytu tekstu;

32) VIII priedas pakeičiamas šios direktyvos V priede išdėstytu tekstu;

33) XII priedas pakeičiamas šios direktyvos VI priede išdėstytu tekstu.

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2027 m. liepos 6 d. priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3. Nukrypstant nuo 1 dalies, valstybės narės, kurios neturi jūrų uostų ir kurios gali įrodyti, kad laivų, kuriems taikoma ši direktyva, skaičius sudaro mažiau nei 5 % bendro metinio per pastaruosius trejus metus į jų upių uostus įplaukusių atskirų laivų skaičiaus, gali nukrypti nuo pareigos perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

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

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2024 m. lapkričio 27 d.

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkė	*Pirmininkas*
R. METSOLA	BÓKA J.

I PRIEDAS

„I PRIEDAS

SĄJUNGOS UOSTO VALSTYBĖS ATLIEKAMO INSPEKTAVIMO SISTEMOS ELEMENTAI

(nurodyti 5 straipsnyje)

Bendrijos uosto valstybės inspektavimo sistemą sudaro šie elementai:

I. Laivo rizikos lygis

Laivo rizikos lygis nustatomas pagal šių bazinių, istorinių ir aplinkos parametrų derinį:

1. Baziniai parametrai

a) Laivo tipas

Laikoma, kad keleiviniai laivai, balkeriai, naftos tanklaiviai, dujų tanklaiviai, skystų kenksmingų medžiagų tanklaiviai arba cheminių medžiagų tanklaiviai kelia didesnę riziką.

b) Laivo amžius

Laikoma, kad senesni kaip 12 metų laivai kelia didesnę riziką.

c) Vėliavos valstybės veiklos rezultatai

i) Laikoma, kad laivai, plaukiojantys su valstybės, kurios sulaikymų rodikliai Sąjungoje ir Paryžiaus SM regione yra aukšti, kelia didesnę riziką.

ii) Laikoma, kad laivai, plaukiojantys su valstybės, kurios sulaikymų rodikliai Sąjungoje ir Paryžiaus SM regione yra žemi, kelia mažesnę riziką.

iii) Laikoma, kad laivai, plaukiojantys su valstybės, kuri ratifikavo visas 2 straipsnio 1 punkte išvardytas privalomas IMO ir TDO priemones, vėliava, kelia mažesnę riziką.

d) Pripažintosios organizacijos

i) Laikoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė pripažintosios organizacijos ir kurių veiklos rezultatų lygis pagal sulaikymo rodiklius Sąjungoje ir Paryžiaus SM regione yra žemas arba labai žemas, kelia didesnę riziką.

ii) Laikoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė pripažintosios organizacijos ir kurių veiklos rezultatų lygis pagal sulaikymo rodiklius Sąjungoje ir Paryžiaus SM regione yra aukštas, kelia mažesnę riziką.

iii) Laikoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė pagal Reglamentą (EB) Nr. 391/2009 pripažintos organizacijos, kelia mažesnę riziką.

e) Bendrovės veiklos rezultatai

i) Laikoma, kad laivai, priklausantys bendrovei, kurios veiklos rezultatų lygis pagal laivų trūkumus ir sulaikymo rodiklius Sąjungoje ir Paryžiaus SM regione yra žemas arba labai žemas, kelia didesnę riziką.

ii) Laikoma, kad laivai, priklausantys bendrovei, kurios veiklos rezultatų lygis pagal laivų trūkumus ir sulaikymo rodiklius Sąjungoje ir Paryžiaus SM regione yra aukštas, kelia mažesnę riziką.

2. Istoriniai parametrai

i) Laikoma, kad didesnę riziką kelia daugiau kaip vieną kartą sulaikyti laivai.

ii) Laikoma, kad laivai, kuriuose per II priede nurodytą laikotarpį atlikto inspektavimo (-ų) metu nustatytas mažesnis skaičius trūkumų nei nurodyta II priede, kelia mažesnę riziką.

iii) Laikoma, kad laivai, kurie per II priede nurodytą laikotarpį nebuvo sulaikyti, kelia mažesnę riziką.

Rizikos parametrų derinys parengiamas naudojant svorinį koeficientą, kuris atspindi santykinę kiekvieno parametro įtaką bendrai laivo rizikai, kad būtų galima nustatyti tokius laivo rizikos lygius:

— aukšta rizika,

— standartinė rizika,

— žema rizika.

Nustatant tuos rizikos lygius, daugiau dėmesio skiriama tokiems parametrams: laivo tipas, vėliavos valstybės veiklos rezultatai, pripažintosios organizacijos ir bendrovės veiklos rezultatai.

3. Aplinkos parametrai

Laikoma, kad laivai, kuriuose per II priede nurodytą laikotarpį atlikto inspektavimo (-ų) metu nustatytas didesnis skaičius trūkumų, susijusių su Marpol 73/78, 2001 m. AFS konvencija, BWM konvencija, CLC 92, 2001 m. Laivų bunkerių konvencija, Nairobio konvencija ir Honkongo konvencija, nei nurodyta II priede, kelia didesnę riziką.

II. Laivų inspektavimas

1. Periodiški inspektavimai

Periodiški inspektavimai atliekami nustatytais laiko tarpais. Inspektavimų dažnumą lemia laivo rizikos lygis. Laikotarpis tarp periodiškai atliekamų aukšto rizikos lygio laivų inspektavimų negali būti ilgesnis kaip šeši mėnesiai. Laikotarpis tarp periodiškai atliekamų kitokio rizikos lygio laivų inspektavimų didėja mažėjant rizikai.

Valstybės narės periodiškai inspektuoja:

— Visus aukšto rizikos lygio laivus, kurie per paskutinius šešis mėnesius nebuvo inspektuoti Sąjungoje ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste arba inkaravimo vietoje. Aukšto rizikos lygio laivai gali būti inspektuojami nuo penkto mėnesio.

— Visus standartinės rizikos laivus, kurie per paskutinius 12 mėnesių nebuvo inspektuoti Sąjungoje ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste arba inkaravimo vietoje. Standartinės rizikos laivai gali būti inspektuojami nuo 10 mėnesio.

— Visus žemo rizikos lygio laivus, kurie per paskutinius 36 mėnesius nebuvo inspektuoti Sąjungoje ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste arba inkaravimo vietoje. Žemo rizikos lygio laivai gali būti inspektuojami nuo 24 mėnesio.

2. Papildomi inspektavimai

Laivai, kuriems taikomi toliau nurodyti viršesni arba nenumatyti veiksniai, inspektuojami neatsižvelgiant į tai, kiek laiko praėjo nuo paskutinio periodiško inspektavimo. Tačiau tai, ar būtina dėl nenumatytų veiksnių atlikti tokį papildomą inspektavimą, sprendžia inspektorius, vadovaudamasis savo, kaip specialisto, vertinimu.

2A. Viršesni veiksniai

Laivai, kuriems taikomi šie viršesni veiksniai, inspektuojami nepriklausomai nuo laikotarpio, praėjusio nuo paskutinio periodiško inspektavimo:

— Laivai, kuriems priskirta klasė buvo laikinai ar visiškai atšaukta dėl su sauga susijusių priežasčių po paskutinio inspektavimo Sąjungoje ar Paryžiaus SM regione.

— Laivai, dėl kurių gauta kitos valstybės narės ataskaita ar pranešimas.

— Laivai, kurių tapatybės neįmanoma nustatyti inspektavimo duomenų bazėje.

— Laivai, kurie:

— plaukdami į uostą susidūrė su kitu laivu, užplaukė ant seklumos ar buvo išmesti į krantą;

— buvo kaltinami galimai pažeidę kenksmingų medžiagų arba nuotekų šalinimo nuostatas;

— manevravo chaotiškai arba nesaugiai, taip nesilaikydami IMO patvirtintų laivybos maršrutų arba saugios laivybos praktikos bei procedūrų;

— anksčiau buvo uždrausti (pirmas patikrinimas panaikinus atsisakymo įplaukti nurodymą) arba

— buvo susiję su rimtu incidentu, visų pirma dideliu gaisru laive, variklio gedimu ir avarijomis, kurių metu žuvo žmonės.

2B. Nenumatyti veiksniai

Laivai, kuriems taikomi šie nenumatyti veiksniai, inspektuojami nepriklausomai nuo laikotarpio, praėjusio nuo paskutinio periodiško inspektavimo. Sprendimą dėl tokio papildomo inspektavimo vykdymo remdamasi profesiniu vertinimu priima kompetentinga institucija.

— Laivai, kuriems liudijimus išdavė anksčiau pripažinta organizacija, kurios pripažinimas buvo atšauktas po paskutinio inspektavimo Sąjungoje ar Paryžiaus SM regione.

— Laivai, kurių atveju locmanai arba uostų administracijos ar įstaigos yra pranešę apie akivaizdžius defektus, galinčius pakenkti laivybos saugai arba kelti pavojų aplinkai pagal šios direktyvos 23 straipsnį. Į tuos pranešimus gali būti įtraukta laivų eismo tarnybos informacija apie laivų navigaciją.

— Laivai, kurie nesilaikė Direktyvoje (ES) 2019/883 nurodytų atitinkamų reikalavimų pateikti pranešimą.

— Laivai, kurių atveju yra gauta laivo kapitono, įgulos nario arba kito saugiu laivo eksploatavimu, gyvenimo ir darbo sąlygomis laive arba taršos prevencija teisėtai suinteresuoto asmens arba organizacijos ataskaita arba skundas, įskaitant krante pateikiamą skundą, išskyrus atvejus, kai atitinkama valstybė narė ataskaitą arba skundą laiko akivaizdžiai nepagrįstu.

— Laivai, kurių atveju pranešta, kad nebuvo pašalintas pagal ISM nustatytas trūkumas (praėjus 3 mėnesiams po to, kai paskelbta apie tą trūkumą).

— Laivai, nuo kurių ankstesnio sulaikymo praėjo daugiau kaip 3 mėnesiai.

— Laivai, kurių atveju pranešta apie sunkumus, susijusius su jų kroviniu, ypač su nuodingais ir pavojingais kroviniais.

— Laivai, kurie buvo eksploatuojami taip, kad kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai.

— Laivai, kurių atveju iš patikimų šaltinių gauta informacija, kad jų rizikos parametrai skiriasi nuo užregistruotųjų ir todėl padidėjo rizikos lygis.

— Laivai, dėl kurių trūkumų pašalinimo veiksmų plano susitarta, kaip nurodyta 19 straipsnio 2a dalyje, tačiau to plano įgyvendinimas nepatikrintas inspektoriaus.

3. Atrankos schema

3A. I pirmenybės laivai inspektuojami tokia tvarka:

a) Išplėstinis inspektavimas yra atliekamas:

— kiekviename aukšto rizikos lygio laive, kuris per pastaruosius šešis mėnesius nebuvo inspektuotas,

— kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, balkeryje, naftos tanklaivyje, dujų tanklaivyje, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivyje ar cheminių medžiagų tanklaivyje, kurių rizikos lygis yra standartinis ir kurie nebuvo inspektuoti per pastaruosius 12 mėnesių;

b) pirminis arba išsamus inspektavimas prireikus yra atliekamas:

— kiekviename ne senesniame nei 12 metų keleiviniame laive, balkeryje, naftos tanklaivyje, dujų tanklaivyje, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivyje ar cheminių medžiagų tanklaivyje, kurio rizikos lygis yra standartinis ir kuris nebuvo inspektuotas per pastaruosius 12 mėnesių;

c) viršesnio veiksnio atveju:

— išsamus arba išplėstinis inspektavimas, pagal inspektoriaus, kaip specialisto profesinį vertinimą, atliekamas kiekviename aukšto rizikos lygio laive ir bet kuriame senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, bulkeryje, naftos tanklaivyje, dujų tanklaivyje, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivyje arba cheminių medžiagų tanklaivyje;

— išsamus inspektavimas atliekamas kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, balkerius, naftos tanklaivius, dujų tanklaivius, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivius arba cheminių medžiagų tanklaivius;

— išplėstinis inspektavimas atliekamas kiekviename laive vykdant pirmąjį inspektavimą po draudimo įplaukti nurodymo atšaukimo.

3B. Kompetentingai institucijai nusprendus inspektuoti II pirmenybės laivą, taikoma tokia tvarka:

a) Išplėstinis inspektavimas yra atliekamas:

— kiekviename aukšto rizikos lygio laive, kuris per pastaruosius 5 mėnesius nebuvo inspektuotas;

— kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, balkeryje, naftos tanklaivyje, dujų tanklaivyje, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivyje ar cheminių medžiagų tanklaivyje, kurių rizikos lygis yra standartinis ir kurie per pastaruosius 10 mėnesių nebuvo inspektuoti, arba

— kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, balkeryje, naftos tanklaivyje, dujų tanklaivyje, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivyje ar cheminių medžiagų tanklaivyje, kurių rizikos lygis yra žemas ir kurie per pastaruosius 24 mėnesius nebuvo inspektuoti;

b) pirminis arba išsamus inspektavimas prireikus yra atliekamas:

— kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, balkerius, naftos tanklaivius, dujų tanklaivius, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivius ar cheminių medžiagų tanklaivius, kurio rizikos lygis yra standartinis ir kuris per pastaruosius 10 mėnesių nebuvo inspektuotas, arba

— kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, balkerius, naftos tanklaivius, dujų tanklaivius, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivius ar cheminių medžiagų tanklaivius, kurio rizikos lygis yra žemas ir kuris per pastaruosius 24 mėnesius nebuvo inspektuotas;

c) nenumatyto veiksnio atveju:

— kiekviename laive, kurio rizikos lygis yra aukštas, ar kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, balkeryje, naftos tanklaivyje, dujų tanklaivyje, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivyje ar cheminių medžiagų tanklaivyje, yra atliekamas išsamus arba išplėstinis, pagal inspektoriaus, kaip specialisto, profesinį vertinimą, inspektavimas,

— išsamus inspektavimas atliekamas kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, balkerius, naftos tanklaivius, dujų tanklaivius, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivius ar cheminių medžiagų tanklaivius.“.

II PRIEDAS

„II PRIEDAS

LAIVO RIZIKOS LYGIO NUSTATYMAS

(nurodytas 10 straipsnio 2 dalyje)

				Rizikos lygis			
				Didelės rizikos laivas (DRL)		Standartinės rizikos laivas (SRL)	Mažos rizikos laivas (MRL)
Baziniai parametrai				Kriterijai	Vertinimo svoriniai koeficientai	Kriterijai	Kriterijai
1	Laivo tipas			Keleivinis laivas, balkeris, naftos tanklaivis, dujų tanklaivis, skystų kenksmingų medžiagų tanklaivis ar cheminių	1	nei didelės, nei mažos rizikos laivas	Visi tipai
2	Laivo amžius			visi tipai > 12 m.	1		Visų amžių
3a	Vėliava	Žemas veiklos rezultatų lygis			2		Aukštas amžius
3b		Ratifikuotos visos 2 straipsnyje išvardytos IMO/TDO priemonės		—	—		Taip
4a	Pripažintoji organizacija	Veiklos rezultatai	A	—	—		Aukštas lygis
			V	—	—		—
			Ž	Žemas lygis	1		—
			LŽ	Labai žemas lygis			—
4b		Pripažintas ES		—	—		Taip
5	Įmonė	Veiklos rezultatai	A	—	—		Aukštas lygis
			V	—	—		—
			Ž	Žemas lygis	2		—
			LŽ	Labai žemas lygis			—

			Rizikos lygis			
			Didelės rizikos laivas (DRL)		Standartinės rizikos laivas (SRL)	Mažos rizikos laivas (MRL)
Baziniai parametrai			Kriterijai	Vertinimo svoriniai koeficientai	Kriterijai	Kriterijai
Istoriniai parametrai						
6	Per kiekvieną inspektavimą, atliktą per paskutinius 36 mėn., užregistruotų trūkumų skaičius	Trūkumai	> 6 per vieną iš inspektavimų	1		≤ 5 per kiekvieną atskirą inspektavimą (ir per paskutinius 36 mėn. atliktas bent vienas inspektavimas)
7	Sulaikymų per paskutinius 36 mėn. skaičius	Trūkumai	≥ 2 sulaikymai	1		Sulaikymų nebūta
Aplinkos parametrai						
8	Per paskutinius 36 mėn. per kiekvieną inspektavimą užregistruotų trūkumų, susijusių su MARPOL 73/78, 2001 m. AFS, BVT konvencija, 1992 m. CLC, 2001 m. bunkerių konvencija, Nairobio konvencija ir Hongongo konvencija, skaičius	Trūkumai	> 2 per vieną iš inspektavimų	1		

DRL yra tokie laivai, kurie atitinka kriterijus, kurių bendra vertė yra 5 ar daugiau svorinio koeficiento punktų.

MRL yra tokie laivai, kurie atitinka visus mažos rizikos parametrus.

VRL (vidutinės rizikos laivai) yra tokie laivai, kurie nepriskirtini nei prie DRL nei prie MRL.

“

III PRIEDAS

„IV PRIEDAS

LIUDIJIMŲ IR DOKUMENTŲ SĄRAŠAS

(nurodytas 13 straipsnio 1 dalyje)

Liudijimų ir dokumentų, kurie, kiek taikytina, turėtų būti patikrinami inspektavimo metu (atitinkamai), sąrašas:

1. tarptautinis tonažo pažymėjimas;
2. ankstesnių uosto valstybės kontrolės inspektavimų ataskaitos;
3. keleivinio laivo saugos liudijimas (1974 m. SOLAS I/12 taisyklė);
4. krovininio laivo konstrukcijos saugos liudijimas (1974 m. SOLAS I/12 taisyklė);
5. krovininio laivo įrangos saugos liudijimas (1974 m. SOLAS I/12 taisyklė);
6. krovininio laivo radijo įrangos saugos liudijimas (1974 m. SOLAS I/12 taisyklė);
7. krovininio laivo saugos liudijimas (1974 m. SOLAS I/12 taisyklė);
8. išimties liudijimas (1974 m. SOLAS I/12 taisyklė);
9. laivo įgulos saugios minimalios sudėties dokumentas (1974 m. SOLAS V/14.2 taisyklė);
10. tarptautinis krovininės vaterlinijos liudijimas (1966, LL 16 straipsnio 1 dalis);
11. tarptautinis krovininės vaterlinijos išimties liudijimas (1966 m. LL 16 straipsnio 2 dalis);
12. tarptautinis teršimo nafta prevencijos liudijimas (MARPOL konvencijos I priedo 7.1 taisyklė);
13. tarptautinis teršimo prevencijos liudijimas vežti skystas kenksmingas medžiagas be taros (MARPOL konvencijos II priedo 9.1 taisyklė);
14. tarptautinis taršos nuotekomis prevencijos liudijimas (ISPPC) (MARPOL konvencijos IV priedo 5.1 taisyklė, MEPC.1/Circ.408);
15. tarptautinis atmosferos teršimo prevencijos liudijimas (IAPPC) (MARPOL konvencijos VI priedo 6.1 taisyklė);
16. tarptautinis energijos vartojimo efektyvumo sertifikatas (MARPOL konvencijos VI priedo 6 taisyklė);
17. tarptautinis balastinio vandens tvarkymo liudijimas (IBWMC) (BVT konvencijos 9 straipsnio 1 dalies a punktas ir E-2 taisyklė);
18. tarptautinis apsaugos nuo užsiteršimo sistemos liudijimas (IAFS liudijimas) (2001 m. AFS konvencijos 4 priedo 2 taisyklė);
19. deklaracija dėl AFS (2001 m. AFS konvencijos 4 priedo 5 taisyklė);
20. tarptautinis laivo apsaugos liudijimas (ISSC) arba laikinasis tarptautinis laivo apsaugos liudijimas (ISPS kodekso A/19 dalis ir priedėliai);
21. pagal JRAB konvenciją išduoti kapitonų, vadovaujančių pareigūnų ar eilinių jūrininkų atestatai (JRAB konvencijos VI straipsnio I/2 taisyklė ir JRAB kodekso A-I/2 skirsnis);
22. atitikties dokumento arba laikinojo atitikties dokumento, išduoto pagal Tarptautinį saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksą (ISM kodeksą) (1974 m. SOLAS IX/4.2 taisyklė, ISM kodekso 13 ir 14 punktai), kopijos (DoC);
23. saugaus valdymo liudijimas arba laikinasis saugaus valdymo liudijimas, išduotas pagal Tarptautinį saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksą (SMC) (1974 m. SOLAS IX/4.3 taisyklė, ISM kodekso 13 ir 14 punktai);
24. tarptautinis tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijimas arba tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijimas, priklausomai nuo to, kas tinkama (IGC kodekso 1.5.4 taisyklė arba GC kodekso 1.6 taisyklė);

25. tarptautinis tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros liudijimas arba tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros liudijimas, priklausomai nuo to, kas tinkama (IBC kodekso 1.45.4 taisyklė arba BCH kodekso 1.6.3 taisyklė);

26. INF (Tarptautinio supakuoto panaudoto branduolinio kuro, plutonio ir didelio radioaktyvumo atliekų saugaus vežimo laivais kodekso) tinkamumo liudijimas (1974 m. SOLAS VII/16 taisyklė ir INF kodekso 1.3 taisyklė);

27. draudimo polisas arba bet kurios kitos finansinės garantijos liudijimas dėl civilinės atsakomybės už teršimo nafta padarytą žalą (1992 m. CLC 92 VII.2 straipsnis);

28. draudimo polisas arba bet kurios kitos finansinės garantijos liudijimas dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą (2001 m. Bunkerių konvencijos 7 straipsnio 2 dalis);

29. draudimo polisas arba bet kurios kitos finansinės garantijos liudijimas dėl atsakomybės už laivų nuolaužų pašalinimą (Nairobio konvencijos 12 straipsnis);

30. greitaeigio laivo saugos liudijimas ir leidimas eksploatuoti greitaeigį laivą (1974 m. SOLAS X/3.2 taisyklė ir HSC kodekso 94/00 1.8.1 ir 1.9 taisyklės);

31. pavojingus krovinius vežančių laivų specialių reikalavimų atitikties dokumentas (1974 m. SOLAS II-2/19.4 taisyklė);

32. Leidimo vežti grūdus dokumentas ir grūdų pakrovimo vadovas (1974 m. SOLAS VI/9 taisyklė; Tarptautinio saugaus grūdų vežimo be taros kodekso 3 skirsnis);

33. būklės įvertinimo sistemos (CAS) atitikties pareiškimas, CAS galutinė ataskaita ir patikros įrašai (MARPOL 73/78 I priedo 20 ir 21 taisyklės; Rezoliucija MEPC.94(46) su pakeitimais, padarytais rezoliucijomis MEPC.99(48), MEPC.112 (50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) ir MEPC.236(65));

34. laivo istorijos tęstiniai įrašai (1974 m. SOLAS XI-1/5 taisyklė);

35. naftos operacijų žurnalas, I ir II dalys (MARPOL 73/78 I priedo 17 ir 36 taisyklės);

36. laivo krovinių registracijos žurnalas (MARPOL 73/78 II priedo 15 taisyklė);

37. šiukšlių registracijos žurnalas, I ir II dalys (MARPOL 73/78 V priedo 10.3 taisyklė);

38. šiukšlių tvarkymo planas (MARPOL 73/78 V priedo 10 taisyklė; Rezoliucija MEPC.220(63));

39. laivo žurnalas ir dyzelinių jūrų laivų variklių pakopos ir įjungimo bei išjungimo būklės įrašai (MARPOL 73/78 VI priedo 13.5.3 taisyklė);

40. mazuto keitimo žurnalas (MARPOL 73/78 VI priedo 14.6 taisyklė);

41. ozono sluoksnį ardančių medžiagų registracijos žurnalas (MARPOL 73/78 VI priedo 12.6 taisyklė);

42. balastinio vandens registracijos žurnalas (BWRB) (BVT konvencijos 9 straipsnio 1 dalies b punktas ir B-2 taisyklė);

43. stacionariosios dujinės gaisro gesinimo sistemos – krovinių skyrių išimties liudijimas ir krovinių sąrašas (1974 m. SOLAS II-2/10.7.1.4 taisyklė);

44. pavojingų krovinių deklaracija arba detalus sukrovimo planas (1974 m. SOLAS VII/4 ir VII/7-2 taisyklės; MARPOL 73/78 III priedo 54 taisyklė);

45. naftos tanklaiviams – paskiausios kelionės su balastu naftos šalinimo stebėsenos ir kontrolės sistemos įrašai (MARPOL 73/78 I priedo 31.2 taisyklė);

46. paieškos ir gelbėjimo bendradarbiavimo planas nustatytais maršrutais plaukiojantiems keleiviniams laivams (1974 m. SOLAS V/7.3 taisyklė);

47. eksploatacinių apribojimų sąrašas keleiviniams laivams (1974 m. SOLAS V/30.2 taisyklė);

48. jūrlapiai ir laivybos leidiniai (1974 m. SOLAS V/19.2.1.4 ir V/27 taisyklės);

49. poilsio valandų įrašai ir darbo laiko laive planavimo grafikas (JRAB kodekso A-VIII/1.5 ir 1.7 skirsniai, TDO konvencijos Nr. 180 5 straipsnio 7 dalis ir 8 straipsnio 1 dalis ir 2006 m. MLC A.2.3.10 ir A.2.3.12 standartai);

50. darbo jūrų laivyboje liudijimas;

51. darbo jūrų laivyboje atitikties deklaracijos I ir II dalys;

52. neperiodiškai prižiūrimų mašinų skyrių įrodymai (1974 m. SOLAS II-I/46.3 taisyklė);

53. pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/20/EB (*) reikalaujami sertifikatai;

54. pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 392/2009 (**) reikalaujamas sertifikatas;

55. atitinkamai pavojingų medžiagų sąrašo sertifikatas arba atitikties liudijimas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1257/2013 (***);

56. atitikties patvirtinimo dokumentas, išduotas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 (****).

(*) 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/20/EB dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo (OL L 131, 2009 5 28, p. 128).

(**) 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 392/2009 dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės avarijų atveju (OL L 131, 2009 5 28, p. 24).

(***) 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 ir Direktyva 2009/16/EB (OL L 330, 2013 12 10, p. 1).

(****) 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 123, 2015 5 19, p. 55).“.

IV PRIEDAS

„VI PRIEDAS

LAIVŲ KONTROLĖS PROCEDŪROS

(nurodytos 15 straipsnio 1 dalyje)

Visų remiantis Paryžiaus SM paskelbtų techninių instrukcijų ir aplinkraščių naujausios redakcijos:

Uosto valstybės kontrolės komiteto (PSCC) techninės instrukcijos

— PSCC41-2008-07 Gerosios praktikos kodeksas

— PSCC53-2020-08 Apibrėžtys ir santrumpos

Bendrasis Paryžiaus SM

— PSCC54-2021-03 Inspektavimo rūšis

— PSCC56-2023-06 Sulaikymas ir veiksmai, kurių imamasi

— PSCC56-2023-04 Pavyzdinės formos

— PSCC52-2019-05 Veiklos kontrolė

— PSS43-2010-11 Vėliavos valstybei taikomos išimtys

— PSCC51-2018-13 Operacijos sustabdymas

— PSCC49-2016-11 Elektros tiekimo sistemos gedimo testas

— PSCC53-2020-06 Atsisakymas leisti įplaukti (draudimas)

— PSCC50-2017-12 Balkerių / naftos tanklaivių struktūra

— PSCC43-2010-06 Statymas į sausąjį doką

— PSCC53-2020-11 Leidimas atlikti vieną reisą į remonto įmonę dėl trūkumų, susijusių su atsitiktiniu pažeidimu

SOLAS konvencija

— PSCC56-2023-05 ISM kodeksas

— PSCC54-2021-02 ISPS kodeksas

— PSCC51–2018–12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 VDR (reiso duomenų rašytuvai)

— PSCC43-2010-09 Medžiagų saugos duomenų lapai

— PSCC43–2010–21 GMDSS

— PSCC44-2011-16 Pakrautų gelbėjimosi valčių atlaisvinimo kabliai

— PSCC45-2012-10 Apgadinto tanklaivio stovumas

— PSCC55–2022–05 LRIT

— PSCC43-2010-28 Storio matavimai ESP / CAS

— PSCC43-2010-29 Storio matavimas

— PSCC51-2018-11 Poliarinis kodeksas

— PSCC55-2022-02 IGF kodeksas

MARPOL konvencija

— PSCC46-2013-18 MARPOL konvencijos I priedas. OWS

— PSCC43-2010-39 MARPOL konvencijos II priedas. Krovinių likučių surinkimas

— PSCC47-2014-08 MARPOL konvencijos III priedas. IMDG

— PSCC55-2022-07 MARPOL konvencijos IV priedas. Nuotekos

— PSCC52-2019-07 MARPOL konvencijos V priedas. Šiukšlės

— PSCC56-2023-07 MARPOL konvencijos VI priedas. Oro tarša

— PSCC43-2010-38 Žalios naftos plovimas

— PSCC44-2011-20 MARPOL. Tyrimas

Tarptautinė konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo

— PSCC54-2021-06 Tarptautinė konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo

AFS konvencija

— PSCC47-2014-13 Apsaugos nuo užsiteršimo sistemos

Bunkerių konvencija

— PSCC56-2023-02 konvencijos, susijusios su finansiniais įsipareigojimais

Jūrininkų atestavimas ir įgulos komplektavimas

— PSCC56-2023-08 Jūrininkų atestavimas ir įgulos komplektavimas (JRAB, MLC ir SOLAS)

Balastinių vandenų tvarkymo konvencija

— PSCC51-2018-09 Balastinių vandenų tvarkymo konvencija

TDO konvencijos

— PSCC52-2019-10 2006 m. konvencija dėl darbo jūrų laivyboje

— PSCC53-2020-14 Darbo arba poilsio valandos ir tinkamumas eiti pareigas“.

V PRIEDAS

„VIII PRIEDAS

NUOSTATOS, SUSIJUSIOS SU DRAUDIMU ĮPLAUKTI Į SĄJUNGOJE ESANČIUS UOSTUS IR Į INKARAVIMO VIETAS

(nurodyta 16 straipsnyje ir 21 straipsnio 4 dalyje)

1) Jei susidaro 16 straipsnio 1 dalyje nurodytos sąlygos, uosto, kuriame laivas sulaikytas trečią kartą, kompetentinga institucija raštu informuoja kapitoną, kad bus išduotas draudimo įplaukti nurodymas, kuris įsigalios iš karto po to, kai laivas išplauks iš uosto. Draudimo įplaukti nurodymas įsigalioja iš karto, kai laivas išplaukia iš uosto pašalinus trūkumus, dėl kurių jis buvo sulaikytas.

2) Kompetentinga institucija nusiunčia draudimo įplaukti nurodymo kopiją vėliavos valstybės administracijai, atitinkamai pripažintajai organizacijai, kitoms valstybėms narėms ir kitoms Paryžiaus SM pasirašiusioms valstybėms, Komisijai ir Paryžiaus SM sekretoriatui. Kompetentinga institucija taip pat atnaujina inspektavimo duomenų bazę – nedelsdama įtraukia informaciją apie draudimo įplaukti nurodymą.

3) Norint, kad draudimo įplaukti nurodymas būtų atšauktas, laivo savininkas arba operatorius turi pateikti oficialų prašymą valstybės narės kompetentingai institucijai, davusiai draudimo įplaukti nurodymą. Kartu su tokiu prašymu privaloma pateikti vėliavos valstybės administracijos dokumentą, išduotą po vėliavos valstybės administracijos tinkamai įgalioto eksperto apsilankymo laive, nurodantį, kad laivas visiškai atitinka jam taikomas konvencijų nuostatas. Vėliavos valstybės administracija pateikia kompetentingai institucijai apsilankymą laive patvirtinančius įrodymus. Šis dokumentas gali būti oficialus patvirtinimas, kurį turi išduoti vėliavos valstybės administracija, o ne pripažintoji organizacija.

4) Tam tikrais atvejais kartu su prašymu atšaukti draudimo įplaukti nurodymą taip pat privaloma pateikti laivo klasę patvirtinusios klasifikacinės bendrovės dokumentą, parengtą po klasifikacinės bendrovės eksperto apsilankymo laive, nurodantį, kad laivas atitinka tos bendrovės nustatytus atitinkamos klasės standartus. Klasifikacinė bendrovė pateikia kompetentingai institucijai apsilankymą laive patvirtinančius įrodymus.

5) Draudimo įplaukti nurodymas gali būti atšauktas tik praėjus šios direktyvos 16 straipsnyje nurodytam laikotarpiui ir bendrovė draudimą nustačiusios valstybės narės uosto valstybės institucijai turi pateikti oficialų prašymą ir pateikti 3 bei 4 punktuose nurodytus dokumentus.

6) Toks prašymas, įskaitant reikalaujamus dokumentus, draudžiančiajai valstybei turi būti pateiktas likus ne mažiau kaip mėnesiui iki draudimo laikotarpio pabaigos. Jei šio termino nesilaikoma, gali būti vėluojama ne ilgiau kaip vieną mėnesį nuo prašymo pateikimo draudžiančiajai valstybei gavimo dienos.

7) Informacinė sistema laivui priskirs viršesnį veiksnį ir bus nurodyta, kad laivui įplaukus į kitą Paryžiaus SM regiono uostą ir (arba) inkaravimo vietą jam gali būti taikomas išplėstinis laivo inspektavimas.

8) Kompetentinga institucija apie savo sprendimą taip pat raštu praneša vėliavos valstybės administracijai, atitinkamai klasifikacinei bendrovei, kitoms valstybėms narėms, kitoms Paryžiaus SM pasirašiusioms šalims, Komisijai ir Paryžiaus SM sekretoriatui. Kompetentinga institucija taip pat privalo atnaujinti inspektavimo duomenų bazę – nedelsdama įtraukti informaciją apie draudimo įplaukti nurodymo panaikinimą.

9) Informacija apie laivus, kuriems nebuvo leista įplaukti į Sąjungoje esančius uostus, turi būti įtraukta į inspektavimo duomenų bazę ir su ja turi būti galima susipažinti, ji taip pat turi būti paskelbta pagal 26 straipsnį ir XIII priedą.“.

VI PRIEDAS

„XII PRIEDAS

INSPEKTAVIMO DUOMENŲ BAZĖS FUNKCIJOS

(nurodytos 24 straipsnio 1 dalyje)

1) Inspektavimo duomenų bazė turi atlikti bent šias funkcijas:

   — apimti valstybių narių ir visų kitų Paryžiaus SM pasirašiusių valstybių inspektavimo duomenis,

   — joje turi būtų pateikti duomenys apie laivų rizikos lygį ir apie laivus, kurie turi būti inspektuojami,

   — joje turi būti apskaičiuoti kiekvienos valstybės narės įsipareigojimai atlikti inspektavimus,

   — joje turi būti sudaryti aukšto, vidutinio ir žemo veiklos rezultatų lygio vėliavos valstybių sąrašai, nurodyti 16 straipsnio 1 dalyje,

   — joje turi būti pateikti duomenys apie įmonių veiklos rezultatus,

   — joje turi būti nustatyti patikrinti rizikos sričių aspektai kiekvieno inspektavimo metu.

2) Turi būti galima inspektavimo duomenų bazę pritaikyti prie būsimų pokyčių ir ją susieti su kitomis Sąjungos saugos jūroje duomenų bazėmis, įskaitant *SafeSeaNet*, kurioje pateikiami duomenys apie faktinį laivų atvykimą į valstybių narių uostus ir, kai tikslinga, su nacionalinėmis informacinėmis sistemomis.

3) Inspektavimo duomenų bazėje pateikiamas išsamesnis hipersaitas į informacinę sistemą *Equasis*. Valstybės narės skatina inspektorius naudotis per *Equasis* prieinamomis viešomis ir privačiomis duomenų bazėmis, susijusiomis su laivų inspektavimu.“.