EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2017/2110

(2017. gada 15. novembris)

par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK

(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) Savienības tiesību akti, kas saistīti ar obligāto apsekojumu sistēmu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai, ir pieņemti 1999. gadā. Tagad ir nepieciešams atjaunināt minētos tiesību aktus, lai ņemtu vērā sasniegto, īstenojot ostas valsts kontroles režīmu, ko ieviesa ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK ([3]), kā arī pieredzi, kas gūta laikā, kopš spēkā stājies Parīzē 1982. gada 26. janvārī parakstītais Parīzes Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli.

(2) Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) atbilstības pārbaudes rezultāti liecina, ka ar Savienības tiesisko regulējumu pasažieru kuģu drošības jomā Savienībā pasažieru kuģiem tika izveidots vienāds drošības līmenis. Rezultāti liecina arī, ka, ņemot vērā to, kā Savienības tiesību akti pasažieru drošības jomā laika gaitā ir attīstījušies, reaģējot uz dažādām vajadzībām un situācijām, tie zināmā mērā pārklājas un dublējas; lai kuģu īpašniekiem samazinātu administratīvo slogu un racionalizētu dalībvalstu jūras administrāciju darbu, minētos tiesību aktus var racionalizēt un vienkāršot, un tie būtu jāracionalizē un jāvienkāršo.

(3) Lielākā daļa dalībvalstu iespēju robežās jau apvieno regulārās satiksmes Ro-Ro pasažieru kuģu obligātos drošas ekspluatācijas apsekojumus ar citu veidu apsekojumiem un inspekcijām, kas ir karoga valsts apsekojumi un ostas valsts kontroles inspekcijas. Lai vēl vairāk samazinātu inspekciju radīto slogu un pagarinātu Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa komerciālās izmantošanas laiku, vienlaikus turpinot nodrošināt augstus drošības standartus, kuģi, kuriem veic ostas valsts kontroles inspekcijas, būtu jāpārvieto tā, lai tie ietilptu Direktīvas 2009/16/EK darbības jomā. Šīs direktīvas darbības joma būtu jāsašaurina, attiecinot to uz kuģiem, kas nodrošina regulāru Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu satiksmi starp vienas dalībvalsts ostām vai starp ostu dalībvalstī un ostu trešā valstī, ja kuģim ir attiecīgās dalībvalsts karogs. Attiecībā uz kuģiem, kas nodrošina Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu regulāru satiksmi starp dalībvalsti un trešo valsti, būtu jāpiemēro Direktīvas 2009/16/EK noteikumi, ja kuģa karoga valsts nav attiecīgā dalībvalsts.

(4) Jēdzienu "uzņemšanas valsts" ieviesa ar Padomes Direktīvu 1999/35/EK ([4]), lai pirms Savienības 2004. gada paplašināšanās veicinātu sadarbību ar trešām valstīm. Šis jēdziens vairs nav aktuāls un tāpēc būtu jāsvītro.

([1]) OV C 34, 2.2.2017., 176. lpp.
([2]) Eiropas Parlamenta 2017. gada 4. oktobra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2017. gada 23. oktobra 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.).
([4]) Padomes Direktīva 1999/35/EK (1999. gada 29. aprīlis) par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai (OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.).

(5) Direktīvā 1999/35/EK bija paredzēts, ka reizi katrā 12 mēnešu laikposmā uzņemšanas valstīm jāveic īpašs apsekojums un apsekojums regulārās satiksmes laikā. Lai gan šīs prasības mērķis bija nodrošināt to, ka minētās divas inspekcijas tiek veiktas ar pietiekamu intervālu starp tām, *REFIT* atbilstības pārbaudes rezultāti liecināja, ka tas ne vienmēr tā notiek. Lai precizētu inspekciju režīmu un izveidotu saskaņotu inspekciju sistēmu, kas nodrošina augstu drošības līmeni, vienlaikus ņemot vērā pasažieru dienestu kopīgās vajadzības, būtu jāprecizē, ka šīs divas gadskārtējās inspekcijas būtu jāveic regulāri, aptuveni ik pēc sešiem mēnešiem. Ja kuģis tiek ekspluatēts, tad starplaikam starp minētajām secīgajām inspekcijām nevajadzētu būt mazākam par četriem mēnešiem un lielākam par astoņiem mēnešiem.

(6) Direktīvā 1999/35/EK izmanto terminu "apsekojumi", bet ne "inspekcijas". Terminu "apsekojums" izmanto starptautiskās konvencijās, lai norādītu uz karoga valsts pienākumu uzraudzīt kuģu atbilstību starptautiskajiem standartiem un izdot vai attiecīgā gadījumā atjaunot sertifikātus. Tomēr Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu, kas veic regulāru satiksmi, īpašu inspekciju režīmu nevar uzskatīt par apsekojumu, un attiecīgās inspekciju veidlapas nav kuģošanas spējas apliecības, un tās par tādām nevar uzskatīt. Tādēļ, atsaucoties uz īpašiem apsekojumiem, kas šobrīd paredzēti Direktīvā 1999/35/EK, termins "apsekojums" būtu jāaizstāj ar terminu "inspekcija".

(7) Ņemot vērā specifisko riska profilu, Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārām inspekcijām vajadzētu būt prioritārām. Visas Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekcijas, kas ietilpst Direktīvas 2009/16/EK darbības jomā, būtu jāiekļauj kopējā ikgadējo inspekciju skaitā, kas jāveic katrai dalībvalstij.

(8) Izmaksas, kas saistītas ar inspekcijām, kuras noved pie kuģu atiešanas aizlieguma, būtu jāsedz sabiedrībai.

(9) Lai ņemtu vērā situācijas attīstību starptautiskā mērogā un gūto pieredzi, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz to, lai šīs direktīvas mērķiem nepiemērotu starptautisko tiesību instrumentu grozījumus, ja tas ir vajadzīgs, un atjauninātu tehniskās specifikācijas. 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 ([1]). Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(10) Lai nodrošinātu, ka tiek saglabāts Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekciju saturs un biežums, būtu jāgroza Direktīva 2009/16/EK. Tādēļ Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu, kuri piedalās regulārā satiksmē un kuriem veic ostas valsts kontroli, inspekciju un pārbaužu īpašie noteikumi būtu jāiekļauj Direktīvā 2009/16/EK.

(11) Veicot inspekcijas atbilstīgi Direktīvai 2009/16/EK, būtu jādara viss iespējamais, lai neviens kuģis netiktu nepamatoti aizturēts vai aizkavēts.

(12) Svarīgi ņemt vērā apkalpes locekļu darba un sadzīves apstākļus uz kuģiem un viņu apmācību un kvalifikācijas, jo veselība, drošība un sociālie apsvērumi ir cieši saistīti.

(13) Ņemot vērā Eiropas Jūras drošības aģentūras veikto apmeklējumu pilno uzraudzības ciklu, Komisijai šīs direktīvas īstenošana būtu jānovērtē ne vēlāk kā septiņus gadus pēc šīs direktīvas transponēšanas termiņa un par to jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei. Dalībvalstīm būtu jāsadarbojas ar Komisiju visas šim novērtējumam vajadzīgās informācijas vākšanā.

(14) Lai dalībvalstīm, kurām nav pieejas jūrai, neradītu nesamērīgu administratīvu slogu, šādām dalībvalstīm ar *de minimis* noteikumu būtu jāļauj atkāpties no šīs direktīvas noteikumiem, proti, šādām dalībvalstīm nav pienākuma transponēt šo direktīvu, ja tās atbilst konkrētiem kritērijiem.

(15) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, proti, nodrošināt regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošu ekspluatāciju, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs jūras pasažieru transporta nozīmes iekšējā tirgū un šādu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu ekspluatācijas

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

Savienības un starptautiskā līmenī pārrobežu rakstura dēļ, bet tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, nosakot kopīgu drošības līmeni un izvairoties no konkurences izkropļojuma, 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.

(16) Lai uzlabotu juridisko skaidrību un konsekvenci, kā arī ņemot vērā attiecīgo grozījumu skaitu, Direktīva 1999/35/EK būtu jāatceļ, bet Direktīva 2009/16/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Darbības joma

1. Šo direktīvu piemēro Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic:

a) regulāru satiksmi starp dalībvalsts ostu un ostu trešā valstī, ja kuģim ir attiecīgās dalībvalsts karogs; vai

b) regulārus vietējos reisus jūras rajonos, kuros var darboties A klases kuģi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK ([1]) 4. pantu.

2. Šo direktīvu nepiemēro Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, uz kuriem attiecas Direktīva 2009/16/EK.

3. Dalībvalstis var piemērot šo direktīvu Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic regulārus vietējos reisus jūras rajonos, kas nav 1. punkta b) apakšpunktā minētie rajoni.

4. Dalībvalstis, kurām nav jūras ostu un kuras var pierādīt, ka no tādu atsevišķu kuģu kopskaita, kas pēdējo triju gadu laikā ik gadu ienākuši to upju ostās, mazāk nekā 5 % ir pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi, uz ko attiecas šī direktīva, var atkāpties no šīs direktīvas prasībām, izņemot otrajā daļā izklāstīto pienākumu.

Tās dalībvalstis, kurām nav jūras ostu, līdz 2019. gada 21. decembrim Komisijai paziņo kuģu kopskaitu, kā arī Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu skaitu, kas pirmajā daļā minētajā triju gadu laikposmā ienākuši to ostās, kā arī pēc tam katru gadu paziņo Komisijai par jebkādām vēlākām izmaiņām minētajos skaitļos.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

1) "Ro-Ro pasažieru kuģis" ir kuģis, kura aprīkojums ļauj autotransporta vai dzelzceļa transporta līdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā un kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;

2) "ātrgaitas pasažieru kuģis" ir tāds kuģis, kā definēts *SOLAS 74* X nodaļas 1. noteikumā un kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;

3) "*SOLAS 74*" ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, tostarp tās protokoli un grozījumi tās jaunākajā redakcijā;

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/45/EK (2009. gada 6. maijs) par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

4) "Kodekss par ātrgaitas kuģiem" ir "Starptautiskais kodekss par ātrgaitas kuģu drošību", kas ietilpst SJO Kuģošanas drošības komitejas 1994. gada 20. maija Rezolūcijā MSC.36(63), vai Starptautiskais kodekss par ātrgaitas kuģu drošību, 2000 (2000 HSC kodekss), kas ietilpst SJO 2000. gada decembra Rezolūcijā MSC.97(73), to jaunākajā redakcijā;

5) "*HSSC*" ir SJO Apsekojumu pamatnostādnes, ko paredz apsekošanas un sertifikācijas saskaņotā sistēma, to jaunākajā redakcijā;

6) "regulāra satiksme" ir atkārtoti Ro-Ro pasažieru kuģu vai ātrgaitas pasažieru kuģu braucieni, kas nodrošina satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām ostām, vai atkārtoti reisi, kas sākas un beidzas vienā un tai pašā ostā, nepiestājot citās ostās:

   a) saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu; vai

   b) ar tik regulāriem vai biežiem reisiem, kas veido atpazīstamus, sistemātiskus reisu kopumus;

7) "jūras rajons" ir jebkāds jūras rajons vai jūras maršruts, kas noteikts, ievērojot Direktīvas 2009/45/EK 4. pantu;

8) "sertifikāti" ir:

   a) attiecībā uz Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kuri veic starptautiskus reisus, drošības sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar attiecīgi *SOLAS 74* vai Kodeksu par ātrgaitas kuģiem, ar tiem pievienotiem attiecīgiem aprīkojuma sarakstiem;

   b) attiecībā uz Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus, drošības sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK, ar tiem pievienotiem attiecīgiem aprīkojuma sarakstiem;

9) "karoga valsts administrācija" ir tās valsts kompetentās iestādes, ar kuras karogu Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir tiesīgs kuģot;

10) "vietējais reiss" ir reiss jūras rajonos no kādas dalībvalsts ostas uz to pašu vai citu ostu šajā dalībvalstī;

11) "sabiedrība" ir organizācija vai persona, kas ir piekritusi pārņemt visus Starptautiskā drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības kodeksa (SJO kodekss) jaunākajā redakcijā noteiktos pienākumus un atbildību, vai – gadījumos, kad *SOLAS 74* IX nodaļa nav piemērojama, – Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, sabiedrības vadītājs, vai arī berbouta fraktētājs, kas no Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa īpašnieka ir pārņēmis atbildību par tā ekspluatāciju;

12) "inspektors" ir publiskā sektora darbinieks vai cita persona, kuru dalībvalsts kompetentā iestāde attiecīgi pilnvarojusi veikt šajā direktīvā paredzētās inspekcijas, kura ir atbildīga minētajai kompetentajai iestādei un kura atbilst Direktīvas 2009/16/EK XI pielikumā noteiktajiem minimālajiem kritērijiem;

13) "dalībvalsts kompetentā iestāde" ir iestāde, ko saskaņā ar šo direktīvu norīkojusi dalībvalsts un kas ir atbildīga par to uzdevumu veikšanu, kuri tai uzticēti ar šo direktīvu.

3. pants

Inspekcijas pirms darbības uzsākšanas

1. Pirms regulārā satiksmē sāk ekspluatēt Ro-Ro pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi, uz kuru attiecas šī direktīva, dalībvalstu kompetentās iestādes veic tādu inspekciju pirms darbības uzsākšanas, kas ietver:

a) pārbaudi par to, vai ir nodrošināta atbilstība I pielikumā noteiktajām prasībām; un

b) inspekciju saskaņā ar II pielikumu, lai pārliecinātos, ka Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis atbilst nepieciešamajām regulāras satiksmes drošas ekspluatācijas prasībām.

2. Inspekciju pirms darbības uzsākšanas veic inspektors.

3. Pēc dalībvalsts pieprasījuma sabiedrības pierādījumus tam, ka ir izpildītas I pielikuma prasības, sniedz laikus, bet ne agrāk kā vienu mēnesi pirms inspekcijas pirms darbības uzsākšanas.

4. pants

Izņēmumi no pienākuma veikt inspekciju pirms darbības uzsākšanas

1. Inspekcijas pirms darbības uzsākšanas gadījumā dalībvalsts var nolemt nepiemērot konkrētas I un II pielikuma prasības vai procedūras saistībā ar jebkādu ikgadējo karoga valsts apsekojumu vai inspekciju, kura veikta iepriekšējo sešu mēnešu laikā ar noteikumu, ka ir ievērotas attiecīgās procedūras un apsekojumu pamatnostādnes, kas noteiktas *HSSC*, vai procedūras, kas izstrādātas tā paša mērķa sasniegšanai. Dalībvalstis atbilstīgo informāciju nosūta inspekciju datubāzei saskaņā ar 10. pantu.

2. Ja Ro-Ro pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi ir paredzēts iesaistīt regulārā satiksmē, dalībvalsts var ņemt vērā inspekcijas un apsekojumus, kas minētajam Ro-Ro pasažieru kuģim vai ātrgaitas pasažieru kuģim veikti attiecībā uz ekspluatāciju citā regulārā satiksmē, uz ko attiecas šī direktīva. Ja dalībvalsts iepriekšējās minētās inspekcijas un apsekojumus atzīst par apmierinošiem un ja tie atbilst jaunajiem ekspluatācijas apstākļiem, pirms attiecīgo Ro-Ro pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi sāk ekspluatēt jaunajā regulārajā satiksmē, 3. panta 1. punktā paredzētās inspekcijas nav jāveic.

3. Pēc sabiedrības pieprasījuma dalībvalstis var apstiprināt iepriekš, ka tās piekrīt iepriekšējo inspekciju un apsekojumu atbilstībai jaunajiem ekspluatācijas apstākļiem.

4. Ja neparedzētu apstākļu dēļ Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir steidzami jāaizvieto, lai nodrošinātu nepārtrauktu satiksmi, un nav piemērojams 2. punkts, dalībvalsts var ļaut sākt attiecīgā Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatāciju ar noteikumu, ka ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) vizuāla apskate un dokumentu pārbaude nerada bažas par to, ka Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis neatbilst nepieciešamajām drošas ekspluatācijas prasībām; un

b) dalībvalsts viena mēneša laikā pabeidz 3. panta 1. punktā paredzēto inspekciju pirms darbības uzsākšanas.

5. pants

Regulārās inspekcijas

1. Dalībvalstis reizi 12 mēnešos veic:

a) inspekciju saskaņā ar II pielikumu; un

b) inspekciju regulārās satiksmes laikā, ko veic ne agrāk kā četrus mēnešus pirms, bet ne vēlāk kā astoņus mēnešus pēc a) apakšpunktā minētās inspekcijas, un tā ietver III pielikumā uzskaitītos punktus un – pēc inspektora profesionālajiem ieskatiem – pietiekamu skaitu I un II pielikumā minēto punktu, lai pārliecinātos, vai Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis joprojām atbilst visām nepieciešamajām drošas ekspluatācijas prasībām.

Inspekciju pirms darbības uzsākšanas saskaņā ar 3. pantu uzskata par inspekciju a) apakšpunkta nolūkā.

2. Šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto inspekciju pēc dalībvalsts ieskatiem var veikt vienlaikus vai kopā ar ikgadējo karoga valsts apsekojumu ar noteikumu, ka ir ievērotas attiecīgās procedūras un apsekojumu pamatnostādnes, kas noteiktas *HSSC*, vai procedūras, kas izstrādātas tā paša mērķa sasniegšanai.

3. Inspekciju saskaņā ar II pielikumu dalībvalstis veic ikreiz, kad tiek veikts nozīmīgs Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa remonts, pārveide un izmaiņas, vai arī vadības maiņas gadījumā vai pārejot uz citu klasi. Tomēr vadības maiņas gadījumā vai pārejot uz citu klasi, dalībvalsts pēc tam, kad ņemtas vērā iepriekš Ro-Ro pasažieru kuģim vai ātrgaitas pasažieru kuģim veiktās inspekcijas, un ar noteikumu, ka šī maiņa vai pāreja neietekmē Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa drošu ekspluatāciju, var atbrīvot Ro-Ro pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi no inspekcijas, ko paredz šā punkta pirmais teikums.

6. pants

Inspekcijas ziņojums

1. Pabeidzot jebkuru inspekciju, kas veikta saskaņā ar šo direktīvu, inspektors sagatavo ziņojumu saskaņā ar Direktīvas 2009/16/EK IX pielikumu.

2. Ziņojumā ietverto informāciju nosūta 10. pantā paredzētajai inspekciju datubāzei. Inspekcijas ziņojuma kopiju izsniedz arī kuģa kapteinim.

7. pants

Trūkumu novēršana, atiešanas aizliegums un inspekcijas apturēšana

1. Dalībvalstis nodrošina, lai saskaņā ar šo direktīvu veikto inspekciju laikā apstiprinātie vai atklātie trūkumi tiktu novērsti.

2. Ja trūkumi acīmredzami apdraud veselību vai drošību vai rada tiešas briesmas veselībai vai dzīvībai, Ro-Ro pasažieru kuģim vai ātrgaitas pasažieru kuģim, tā apkalpei un pasažieriem, dalībvalsts kompetentā iestāde nodrošina, ka Ro-Ro pasažieru kuģim vai ātrgaitas pasažieru kuģim tiek izdots atiešanas aizlieguma rīkojums ("atiešanas aizlieguma rīkojums"). Minētā rīkojuma kopiju izsniedz kuģa kapteinim.

3. Atiešanas aizlieguma rīkojumu atsauc vienīgi tad, kad dalībvalsts kompetentajai iestādei tiek pierādīts, ka trūkums un apdraudējums ir novērsts, vai dalībvalsts kompetentā iestāde ir konstatējusi, ka kuģis, ievērojot visus vajadzīgos nosacījumus, var atstāt ostu vai atsākt ekspluatāciju, ar to neapdraudot ne pasažieru vai apkalpes drošību un veselību, ne Ro-Ro pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi, vai citus kuģus.

4. Ja 2. punktā minēto trūkumu nevar uzreiz novērst ostā, kurā trūkums tika apstiprināts vai atklāts, dalībvalsts kompetentā iestāde var piekrist ļaut kuģim turpināt ceļu līdz piemērotai remonta rūpnīcai, kurā trūkumu var uzreiz novērst.

5. Izņēmuma gadījumos, kad Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa vispārējais stāvoklis acīmredzami neatbilst standartam, dalībvalsts kompetentā iestāde var apturēt minētā Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa inspekciju, līdz sabiedrība veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis vairs acīmredzami neapdraud drošību vai veselību vai nerada tiešas briesmas tā pasažieru un apkalpes dzīvībai, vai lai nodrošinātu, ka tas atbilst attiecīgajām piemērojamo starptautisko konvenciju prasībām.

6. Ja dalībvalsts kompetentā iestāde saskaņā ar 5. punktu aptur inspekciju, Ro-Ro pasažieru kuģim vai ātrgaitas pasažieru kuģim automātiski izdod atiešanas aizlieguma rīkojumu. Ja inspekcija tiek atsākta un veiksmīgi pabeigta un ja šā panta 3. punktā un 9. panta 2. punktā izklāstītie nosacījumi tiek ievēroti, atiešanas aizlieguma rīkojumu atsauc.

7. Lai mazinātu ostas pārslodzi, dalībvalsts kompetentā iestāde var atļaut Ro-Ro pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi, kuram izdots atiešanas aizlieguma rīkojums, pārvietot uz citu ostas daļu, ja šāda rīcība ir droša. Tomēr, pieņemot lēmumu par atiešanas aizlieguma rīkojuma noteikšanu vai atcelšanu, ostas pārslodzes risku vērā neņem. Ostu iestādes vai struktūras atvieglo šādu kuģu izvietošanu.

8. pants

Apstrīdēšanas tiesības

1. Sabiedrībai ir tiesības apstrīdēt dalībvalsts kompetentās iestādes izdotu atiešanas aizlieguma rīkojumu. Aizlieguma apstrīdēšana neatceļ atiešanas aizlieguma rīkojumu, ja vien saskaņā ar valsts tiesību aktiem netiek noteikti pagaidu pasākumi. Dalībvalstis šādam mērķim ievieš un uztur spēkā piemērotas procedūras saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

2. Dalībvalsts kompetentā iestāde par apstrīdēšanas tiesībām un piemērojamajām procedūrām informē tā Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa kapteini, kuram ir izdots atiešanas aizlieguma rīkojums. Ja apstrīdēšanas rezultātā atiešanas aizlieguma rīkojumu atceļ vai groza, dalībvalstis nodrošina, ka 10. pantā paredzēto inspekciju datubāzi nekavējoties attiecīgi atjaunina.

9. pants

Izmaksas

1. Ja 3. un 5. pantā minēto inspekciju laikā apstiprinājušies vai atklāti kādi trūkumi, kas pamato atiešanas aizlieguma rīkojumu, tad visas ar inspekcijām saistītās izmaksas sedz sabiedrība.

2. Atiešanas aizlieguma rīkojumu atceļ vienīgi pēc tam, kad ir veikts pilns maksājums vai izmaksu atlīdzināšanai ir sniegts pietiekams nodrošinājums.

10. pants

Inspekciju datubāze

1. Komisija izstrādā, uztur un atjaunina inspekciju datubāzi, kurai visas dalībvalstis ir pieslēgtas un kurā ir ietverta visa informācija, kas ir nepieciešama, lai īstenotu šajā direktīvā paredzēto inspekcijas sistēmu. Šī datubāze ir balstīta uz inspekciju datubāzi, kas ir minēta Direktīvas 2009/16/EK 24. pantā, un tai ir minētajai datubāzei līdzīgas funkcijas.

2. Dalībvalstis nodrošina, lai informāciju par inspekcijām, kas veiktas saskaņā ar šo direktīvu, tostarp informāciju par trūkumiem un atiešanas aizlieguma rīkojumiem, nekavējoties ievadītu inspekciju datubāzē uzreiz pēc tam, kad ir pabeigts inspekcijas ziņojums vai atcelts atiešanas aizlieguma rīkojums. Attiecībā uz konkrētiem informācijas datiem *mutatis mutandis* piemēro Direktīvas 2009/16/EK XIII pielikumu.

3. Dalībvalstis nodrošina, lai informāciju, kas ir nosūtīta uz inspekciju datubāzi, publicēšanas nolūkiem apstiprinātu 72 stundu laikā.

4. Komisija nodrošina, lai, pamatojoties uz dalībvalstu sniegtajiem inspekciju datiem, no inspekciju datubāzes varētu iegūt jebkādus atbilstīgus datus par šīs direktīvas īstenošanu.

5. Dalībvalstīm ir piekļuve visai inspekciju datubāzē reģistrētajai informācijai, kas ir nozīmīga, lai īstenotu šajā direktīvā un Direktīvā 2009/16/EK paredzētās inspekciju sistēmas.

11. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs direktīvas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētās sankcijas ir efektīvas, samērīgas un atturošas.

12. pants

Izmaiņu izdarīšanas procedūra

1. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 13. pantu, grozot šīs direktīvas pielikumus, lai ņemtu vērā situācijas attīstību starptautiskā mērogā, jo īpaši SJO, un lai uzlabotu to tehniskās specifikācijas, ņemot vērā gūto pieredzi.

2. Izņēmuma gadījumos, ja tas ir pienācīgi pamatots ar attiecīgu Komisijas veiktu analīzi un lai izvairītos no nopietniem un nepieņemamiem draudiem kuģošanas drošībai, veselībai, sadzīves vai darba apstākļiem uz kuģiem vai jūras videi vai lai izvairītos no nesaderības ar Savienības jūrlietu tiesību aktiem, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 13. pantu, grozot šo direktīvu, lai šīs direktīvas mērķiem nepiemērotu 2. pantā minēto starptautisko instrumentu grozījumu.

Minētos deleģētos aktus pieņem vismaz trīs mēnešus, pirms beidzies starptautiski noteiktais laikposms attiecīgā grozījuma pieņemšanai klusējot vai pirms šāda grozījuma paredzētā spēkā stāšanās datuma. Laikposmā pirms šāda deleģētā akta stāšanās spēkā dalībvalstis atturas no jebkādām iniciatīvām, kuru nolūks ir iestrādāt grozījumu valsts tiesību aktos vai piemērot attiecīgo starptautiskā tiesību instrumenta grozījumu.

13. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt 12. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 12. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz septiņu gadu laikposmu no 2017. gada 20. decembra. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms septiņu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 12. pantā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā minēto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai arī vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 12. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

14. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/16/EK

Direktīvu 2009/16/EK groza šādi:

1) direktīvas 2. pantā iekļauj šādus punktus:

"25) "Ro-Ro pasažieru kuģis" ir kuģis, kura aprīkojums ļauj autotransporta vai dzelzceļa transporta līdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā un kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;

26) "ātrgaitas pasažieru kuģis" ir tāds kuģis, kāds ir definēts X nodaļas 1. noteikumā jaunākajā *SOLAS 74* redakcijā un kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;

27) "regulāra satiksme" ir atkārtoti Ro-Ro pasažieru kuģu vai ātrgaitas pasažieru kuģu braucieni, kas nodrošina satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām ostām, vai atkārtoti reisi, kas sākas un beidzas vienā un tai pašā ostā, nepiestājot citās ostās:

i) saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu; vai

ii) ar tik regulāriem un biežiem reisiem, kas veido atpazīstamus, sistemātiskus reisu kopumus.";

2) direktīvas 3. panta 1. punktam pievieno šādu daļu:

"Šo direktīvu piemēro arī Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekcijām, ko veic ārpus ostas vai enkurvietas regulāras satiksmes laikā saskaņā ar 14.a pantu.";

3) direktīvas 13. panta ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

"Dalībvalstis nodrošina, lai kuģiem, kas ir izraudzīti inspekcijai saskaņā ar 12. vai 14.a pantu, veiktu šādu sākotnēju vai detalizētāku inspekciju:";

4) direktīvā iekļauj šādu pantu:

"*14.a pants*

Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekcijas regulāras satiksmes laikā

1. Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic regulāru satiksmi, ir paredzētas inspekcijas saskaņā ar XVII pielikumā izklāstīto grafiku un citām prasībām.

2. Dalībvalstis, plānojot Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa inspekcijas, pienācīgi ņem vērā Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatācijas un apkopes grafiku.

3. Kad kādam Ro-Ro pasažieru kuģim un ātrgaitas pasažieru kuģim saskaņā ar XVII pielikumu ir veikta inspekcija, to reģistrē inspekciju datubāzē un ņem vērā 10., 11. un 12. panta nolūkā un lai aprēķinātu katras dalībvalsts inspekciju veikšanas saistību izpildi. Šo inspekciju iekļauj kopējā ikgadējo inspekciju skaitā, kas jāveic katrai dalībvalstij, kā paredzēts 5. pantā.

4. Direktīvas 9. panta 1. punktu, 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.

5. Kompetentā iestāde nodrošina, lai Ro-Ro pasažieru kuģi un ātrgaitas pasažieru kuģi, kam saskaņā ar 11. panta b) punktu ir veicama papildu inspekcija, tiktu izraudzīti inspekcijai saskaņā ar I pielikuma II daļas 3.A punkta c) apakšpunktu un 3.B punkta c) apakšpunktu. Inspekcijas, ko veic saskaņā ar šo punktu, neskar tos inspekciju intervālus, kas paredzēti XVII pielikuma 2. punktā.

6. Ostas valsts kompetentās iestādes inspektors var piekrist, ka Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa inspekcijas laikā viņu kā novērotājs pavada kādas citas dalībvalsts ostas valsts inspektors. Ja kuģim ir minētās dalībvalsts karogs, ostas valsts pēc pieprasījuma aicina karoga valsts pārstāvi kā novērotāju piedalīties inspekcijā.";

5) direktīvas 15. panta 3. punktu svītro;

6) direktīvas 16. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

— kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģu aizturēšanas rādītāji iekļauti pelēkajā 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.";

7) pievieno šādu pielikumu:

"*XVII PIELIKUMS*

Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekcijas regulāras satiksmes laikā

1.1. Pirms regulārā satiksmē sāk ekspluatēt tādu Ro-Ro pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi, uz kuru attiecas šī direktīva, dalībvalstis saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2017/2110 (*) 3. panta 1. punktu veic inspekciju, lai nodrošinātu minētā Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa atbilstību nepieciešamajām drošas ekspluatācijas prasībām regulārā satiksmē.

1.2. Ja Ro-Ro pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi ir paredzēts iesaistīt regulārā satiksmē, attiecīgā dalībvalsts var ņemt vērā inspekcijas, ko pēdējos astoņos mēnešos minētajam Ro-Ro pasažieru kuģim vai ātrgaitas pasažieru kuģim ir veikusi cita dalībvalsts attiecībā uz ekspluatāciju citā regulārā satiksmē, uz ko attiecas šī direktīva, ar noteikumu, ka minētā dalībvalsts katrā gadījumā pārliecinās, vai minētās iepriekšējās inspekcijas atbilst jaunajiem ekspluatācijas apstākļiem un vai minēto inspekciju laikā tika ievērotas nepieciešamās drošas ekspluatācijas prasības regulārā satiksmē. Inspekcijas, kas paredzētas 1.1. punktā, nav jāpiemēro, pirms Ro-Ro pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi sāk ekspluatēt jaunajā regulārajā satiksmē.

1.3. Ja neparedzētu apstākļu dēļ Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir steidzami jāaizvieto, lai nodrošinātu nepārtrauktu satiksmi, un nav piemērojams 1.2. punkts, dalībvalsts var ļaut sākt attiecīgā pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa ekspluatāciju ar noteikumu, ka ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) vizuāla apskate un dokumentu pārbaude nerada nekādas bažas, ka Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis neatbilst nepieciešamajām drošas ekspluatācijas prasībām; un

b) dalībvalsts viena mēneša laikā pabeidz Direktīvas (ES) 2017/2110 3. panta 1. punktā paredzēto inspekciju.

2. Dalībvalstis reizi gadā, bet ne agrāk kā četrus mēnešus pirms un ne vēlāk kā astoņus mēnešus pēc iepriekšējās inspekcijas veic:

a) tādu inspekciju, kurā ir ietvertas piemērojamās prasības, kas izklāstītas attiecīgi Direktīvas (ES) 2017/2110 II pielikumā un Komisijas Regulā (ES) Nr. 428/2010 (**); un

b) inspekciju regulāras satiksmes laikā. Šajā inspekcijā ietver Direktīvas (ES) 2017/2110 III pielikumā uzskaitītos punktus un – pēc inspektora profesionālajiem ieskatiem – pietiekamu skaitu Direktīvas (ES) 2017/2110 I un II pielikumā minēto punktu, lai pārliecinātos, vai Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis joprojām atbilst visām nepieciešamajām drošas ekspluatācijas prasībām.

3. Ja Ro-Ro pasažieru kuģim vai ātrgaitas pasažieru kuģim nav veikta inspekcija saskaņā ar 2. punktu, tad Ro-Ro pasažieru kuģi vai ātrgaitas pasažieru kuģi uzskata par I prioritātes kuģi.

4. Saskaņā ar 1.1. punktu veiktu inspekciju uzskata par inspekciju šā pielikuma 2. punkta a) apakšpunkta nolūkā.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris) par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp.).

(**) Komisijas Regula (ES) Nr. 428/2010 (2010. gada 20. maijs), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/16/EK 14. pantu attiecībā uz kuģu paplašinātajām inspekcijām (OV L 125, 21.5.2010., 2. lpp.).”

15. pants

Atcelšana

Direktīvu 1999/35/EK atceļ.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu IV pielikumā.

16. pants

Pārskatīšana

Komisija novērtē šīs direktīvas īstenošanu un novērtēšanas rezultātus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei līdz 2026. gada 21. decembrim.

17. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis līdz 2019. gada 21. decembrim pieņem un publicē noteikumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šo direktīvu. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Tās piemēro minētos noteikumus no 2019. gada 21. decembra.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai 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.

18. pants

Stāšanās spēkā

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

19. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2017. gada 15. novembrī

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*
A. TAJANI	M. MAASIKAS

I PIELIKUMS

ĪPAŠAS PRASĪBAS KUĢIEM, KURUS EKSPLUATĒ REGULĀRĀ SATIKSMĒ

(kā minēts 3. un 5. pantā)

Pārliecinās par šādiem elementiem:

1) pirms Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa atiešanas kapteinis saņem attiecīgo informāciju par krasta navigācijas sistēmu un citu informācijas sistēmu pieejamību, kas sekmē reisu drošību, un viņš izmanto dalībvalstu izveidotās navigācijas kontroles un informācijas sistēmas;

2) tiek piemēroti Kuģošanas drošības komitejas 1995. gada 17. jūlija cirkulāra Nr. 699 par grozītajām pamatnostādnēm attiecībā uz pasažieru drošības instrukcijām 2. līdz 6. punkta attiecīgie noteikumi;

3) viegli pieejamā vietā uz kuģa tiek novietota darba laika organizācijas tabula, un tajā ir norādīts:

   a) darba grafiks jūrā un ostā; un

   b) darba stundu maksimums vai atpūtas stundu minimums, kas ir jāievēro attiecībā uz sardzes personālu;

4) kapteinis nav ierobežots pieņemt jebkādu lēmumu, kas pēc viņa profesionālajiem ieskatiem ir nepieciešams drošai navigācijai un ekspluatācijai, jo īpaši nelabvēlīgos laikapstākļos un vētrā;

5) kapteinis uztur navigācijas drošībai svarīgu navigācijas darbību un negadījumu reģistru;

6) visi kuģa korpusa durvju un blakus esošā kuģa korpusa apšuvuma bojājumi un pastāvīgas deformācijas, kas var ietekmēt Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa drošumu, kā arī visi trūkumi šādu durvju stiprināšanas iekārtās nekavējoties tiek darīti zināmi gan karoga valsts administrācijai, gan ostas valstij un izlaboti tā, kā tās uzskata par vajadzīgu;

7) atjaunināts reisa plāns ir pieejams pirms Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa došanās reisā. Sagatavojot reisa plānu, ņem vērā pamatnostādnes, kas ir izklāstītas SJO Asamblejas 1999. gada 25. novembra rezolūcijā A.893(21) "Reisa plānošanas pamatnostādnes";

8) pasažieriem vispārēja informācija par pakalpojumiem un palīdzību, ko uz kuģa var saņemt vecāka gadagājuma cilvēki un invalīdi, tiek darīta zināma un pieejama tā, ka ar to var iepazīties personas ar redzes traucējumiem.

II PIELIKUMS

INSPEKCIJU PROCEDŪRAS

(kā minēts 3. un 5. pantā)

1. Inspekcijas nodrošina, lai tiktu izpildītas tiesību aktos noteiktās prasības, kuras izvirzījusi karoga valsts vai kuras ir izvirzītas karoga valsts vārdā, jo īpaši prasības, kas attiecas uz konstrukciju, nodalījumu sadalījumu un stabilitāti, iekārtām un elektroierīcēm, kravas novietojumu un stabilitāti, ugunsdrošību, maksimālo pasažieru skaitu, dzīvības glābšanas ietaisēm, bīstamo kravu pārvadāšanu, radiosakariem un navigāciju. Minētajā nolūkā inspekcijās tiek ietverta:

   — avārijas ģeneratora iedarbināšana,

   — avārijas apgaismojuma pārbaude,

   — radiosakaru iekārtām paredzētā avārijas enerģijas avota pārbaude,

   — publisku paziņojumu sistēmas testēšana,

   — ugunsgrēka dzēšanas vingrinājumi, tai skaitā ugunsdzēsēju ekipējuma izmantojuma demonstrēšana,

   — avārijas ugunsdzēšanas sūkņa darbināšana ar divām šļūtenēm, kas pievienotas galvenajai dzēšanas šļūtenei,

   — testi, kuros pārbauda avārijas tālvadību, kas paredzēta, lai apturētu degvielas padevi katliem, galvenajiem un papildu dzinējiem, kā arī ventilatoriem,

   — testi, kuros pārbauda tālvadības un vietējas vadības ierīces ugunsdrošības aizbīdņu noslēgšanai,

   — ugunsgrēka detektoru un trauksmes signalizācijas sistēmu testi,

   — ugunsdrošo durvju aizvēršanas testi,

   — tilpņu sūkņu darbība,

   — starpsienu ūdensdrošo durvju aizvēršana, gan izmantojot tālvadības, gan arī vietējas vadības ierīces,

   — demonstrācija, kas pierāda, ka galvenie apkalpes locekļi pārzina bojājumu kontroles plānu,

   — vismaz vienas dežūrlaivas un vienas glābšanas laivas nolaišana ūdenī, to dzinēju un stūres iekārtas iedarbināšana un testēšana un to izcelšana no ūdens, novietojot glabāšanas pozīcijā uz kuģa,

   — visa glābšanas laivu un dežūrlaivu inventāra pārbaude,

   — Ro-Ro pasažieru kuģa vai ātrgaitas pasažieru kuģa stūres iekārtas un papildu stūres iekārtas testi.

2. Inspekcijās īpašu uzmanību pievērš apkalpes locekļu zināšanām par drošības un ārkārtas procedūrām, apkopi, darba metodēm, pasažieru drošību, komandtiltiņa procedūrām un darbībām, kas saistās ar kravu un transportlīdzekļiem, kā arī tam, cik efektīvi minētie elementi tiek īstenoti. Pārbauda arī jūrnieku spējas saprast un vajadzības gadījumā dot rīkojumus un norādījumus, kā arī ziņot kopējā darba valodā, kas norādīta kuģa žurnālā. Pārbauda arī dokumentārus pierādījumus, ka apkalpes locekļi sekmīgi veikuši īpašas mācības, jo īpaši attiecībā uz:

   — pūļa vadību,

   — kuģa iepazīšanu,

   — drošības mācībām personālam, kas avārijas gadījumā sniedz tiešu palīdzību pasažieriem telpās, kuras tiem ir paredzētas, un jo īpaši vecāka gadagājuma cilvēkiem un invalīdiem, un

   — krīzes pārvarēšanu un cilvēku uzvedības apmācību.

   Inspekcijā ietilpst novērtējums, vai dežūru kārtība pārmērīgi nenogurdina personālu, jo īpaši sardzes personālu.

3. Inspekcijās pārbauda, vai to apkalpes locekļu kompetences sertifikāti, kuri strādā uz kuģiem, kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/106/EK ([1]) noteikumiem.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/106/EK (2008. gada 19. novembris) par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni (OV L 323, 3.12.2008., 33. lpp.).

III PIELIKUMS

PROCEDŪRAS INSPEKCIJU VEIKŠANAI REGULĀRĀS SATIKSMES LAIKĀ

(kā minēts 5. pantā)

Veicot inspekcijas regulārās satiksmes laikā, pārbauda šādus parametrus:

1. Informācija par pasažieriem

   Pārbauda, vai nav pārsniegts pasažieru skaits, kādu Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ("kuģis") drīkst pārvadāt, un vai pasažieru informācijas reģistrēšana atbilst Padomes Direktīvai 98/41/EK ([1]); kā informācija par pasažieru kopējo skaitu tiek nodota kapteinim un, attiecīgā gadījumā, kā pasažieri, kas veic divkāršu reisu bez izkāpšanas krastā, tiek iekļauti atpakaļejošā reisa kopējā pasažieru skaitā.

2. Informācija par kravas novietojumu un stabilitāti

   Pārbauda, vai attiecīgā gadījumā ir uzstādīti un tiek lietoti uzticami iegrimes mērinstrumenti; vai ir veikti pasākumi, lai nodrošinātu to, ka kuģis netiek pārkrauts un attiecīgā nodalījuma kravas zīme neiegrimst; vai kravas novietojuma un stabilitātes novērtējums veikts, kā paredzēts; vai vajadzības gadījumā kravas transportlīdzekļi un cita krava tiek svērta un vai attiecīgie rezultāti tiek nodoti kuģim, lai novērtētu kravas novietojumu un stabilitāti; vai bojājumu kontroles plāni ir pastāvīgi izlikti un vai kuģa virsnieku rīcībā ir bukleti ar bojājumu kontroles informāciju.

3. Drošība jūrā

   Pārbauda, vai tiek ievērota procedūra, ar ko nodrošina, lai kuģis pirms atiešanas no piestātnes būtu gatavs iziet jūrā, un vai procedūrā ir ietverta kārtība, ar ko apstiprina, ka visas korpusa ūdensnecaurlaidīgās un šļakatu necaurlaidīgās durvis ir noslēgtas. Pārbauda procedūru, ar ko pārliecinās, ka pirms atiešanas no piestātnes visas transportlīdzekļu klāju durvis ir noslēgtas vai paliek atvērtas tikai tik ilgi, lai aizvērtu kuģa priekšgala vizieri; pārbauda kuģa priekšgala, pakaļgala un sānu durvju aizvēršanas kārtību un minēto durvju nodrošinājumu ar indikatorgaismu un videouzraudzību, kas uz komandtiltiņa rāda to stāvokli. Visas indikatorgaismu darbības problēmas, jo īpaši attiecībā uz slēdžiem pie durvīm, ir jānoskaidro, un par tām jāziņo.

4. Drošības paziņojumi

   Pārbauda, vai kārtējie drošības paziņojumi un instrukciju plakāti un norādījumi par ārkārtas procedūrām ir attiecīgajā valodā vai valodās; vai kārtējie drošības paziņojumi tiek veikti brauciena sākumā un tos var dzirdēt visās pasažieriem pieejamās publiskās telpās, ieskaitot atklātos klājus.

5. Ieraksti kuģa žurnālā

   Tiek pārbaudīts kuģa žurnāls, lai nodrošinātu, ka tiek veikti ieraksti attiecībā uz kuģa priekšgala, kuģa pakaļgala un citu ūdensnecaurlaidīgo un šļakatu necaurlaidīgo durvju noslēgšanu, nodalījumu ūdensnecaurlaidīgo durvju izmantošanu, stūres iekārtu pārbaudēm utt. Pārbauda arī, vai tiek reģistrētas ziņas par iegrimes mēriem, brīvsānu augstumu un stabilitāti, kā arī apkalpes kopējā darba valoda.

6. Bīstamās kravas

   Pārbauda, vai visas bīstamās vai piesārņojošās kravas tiek transportētas saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem un jo īpaši – vai ir sniegta bīstamu un piesārņojošu kravu deklarācija kopā ar manifestu vai izvietojuma plānu, kas rāda to atrašanās vietu uz kuģa, vai konkrētās kravas transportēšana ar pasažieru kuģiem ir atļauta un vai bīstamās vai piesārņojošās kravas ir pienācīgi marķētas, etiķetētas, izvietotas, nostiprinātas un nošķirtas;

   pārbauda, vai bīstamo un piesārņojošo kravu transportlīdzekļi ir pienācīgi identificēti un nostiprināti; vai bīstamo un piesārņojošo kravu transportēšanas gadījumā attiecīgā manifesta vai izvietojuma plāna kopija ir pieejama krastā;

([1]) Padomes Direktīva 98/41/EK (1998. gada 18. jūnijs) par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem, kuri kursē uz Kopienas dalībvalstu ostām vai no tām (OV L 188, 2.7.1998., 35. lpp.).

vai kapteinis zina par pienākumu ziņot saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK ([1]) un iriepazinies ar ārkārtas procedūru instrukcijām, kas jāievēro, un ar pirmās palīdzības pasākumiem, kas ir jāveic negadījumā, kas saistās ar bīstamajām kravām vai vielām, kas piesārņo jūru; vai transportlīdzekļu klāja ventilācijas sistēma darbojas bez pārtraukuma, vai ventilācija tiek pastiprināta, kad darbojas transportlīdzekļu dzinēji, vai uz komandtiltiņa ir kāda ierīce, kas rāda, ka transportlīdzekļu klāja ventilācija darbojas.

7. Kravas transportlīdzekļu nostiprināšana

Pārbauda, kā kravas transportlīdzekļi ir nostiprināti, piemēram, grupās vai ar individuālām trosēm; vai ir pietiekams nostiprināšanas punktu skaits. Pārbauda kravas transportlīdzekļu nostiprināšanas kārtību sliktiem laika apstākļiem, kas ir iestājušies vai ir gaidāmi; autobusu un motociklu, ja tādi ir, nostiprināšanas metodi; vai kravas nostiprināšanas instrukcija ir pieejama uz kuģa.

8. Transportlīdzekļu klāji

Pārbauda, vai īpašas kategorijas un Ro-Ro kravas telpās tiek nepārtraukti patrulēts vai arī tās tiek uzraudzītas, izmantojot videonovērošanas sistēmu, lai sliktos laikapstākļos pamanītu jebkuru transportlīdzekļu kustību un pamanītu pasažieru neatļautu atrašanos minētajās telpās; vai ugunsdrošās un iekļuves durvis ir noslēgtas un vai ir izlikti paziņojumi, kas pasažieriem liedz atrasties uz transportlīdzekļu klāja, kamēr kuģis ir jūrā.

9. Ūdensnecaurlaidīgo durvju noslēgšana

Pārbauda, vai tiek ievēroti pasākumi, kas attiecībā uz nodalījumu ūdensnecaurlaidīgajām durvīm noteikti kuģa ekspluatācijas instrukcijās; vai tiek veiktas attiecīgās mācības; vai no komandtiltiņa vadāmās ūdensnecaurlaidīgās durvis, ja tas ir iespējams, tiek vadītas ar "lokālo" vadību; vai ierobežotas redzamības apstākļos un visās bīstamās situācijās durvis tiek turētas noslēgtas; vai kuģa apkalpe ir instruēta, kā pareizi rīkoties ar durvīm, un apzinās briesmas, ko rada nepareiza rīcība.

10. Ugunsdrošības uzraudzība, izmantojot patruļas

Pārbauda, vai tiek veiktas efektīvas patruļas, lai visi ugunsgrēka izcelšanās gadījumi tiktu ātri atklāti. Šajā uzraudzībā būtu jāiekļauj īpašas kategorijas telpas, kurās nav ierīkota ugunsgrēka atklāšanas un trauksmes signalizācijas sistēma. Patruļas minētajās telpās var veikt, kā norādīts 8. punktā.

11. Paziņojumi avārijas gadījumā

Pārbauda, vai saskaņā ar trauksmju sarakstu to apkalpes locekļu skaits, kam ir jānāk palīgā pasažieriem avārijas gadījumā, ir pietiekams un vai viņi ir viegli atpazīstami un avārijas gadījumā spēj sazināties ar pasažieriem, ņemot vērā to, cik pienācīgi un adekvāti tiek kombinēti jebkādi no šeit minētajiem faktoriem:

a) valoda vai valodas, kas atbilst galvenajām to pasažieru tautībām, kuri tiek pārvadāti noteiktā maršrutā;

b) iespējamība, ka prasme izmantot angļu valodas pamatvārdu krājumu, lai sniegtu svarīgākās instrukcijas, var nodrošināt saziņu ar pasažieri, kam vajadzīga palīdzība, ja pasažierim un apkalpes loceklim nav kopējas valodas;

c) iespējama vajadzība avārijas gadījumā sazināties citādi (piemēram, rādot, izdarot žestus vai vēršot uzmanību uz instrukciju atrašanās vietu, pulcēšanās vietām, dzīvības glābšanas ierīcēm vai evakuēšanās ceļiem, kad mutiska saziņa nav iespējama);

d) tas, vai pasažieri ir saņēmuši pilnīgu drošības instruktāžu dzimtajā valodā vai valodās;

e) valodas, kurās var tikt pārraidīti avārijas paziņojumi ārkārtas situācijā vai mācību laikā, lai sniegtu izšķirošus norādījumus pasažieriem un lai apkalpes locekļiem atvieglotu palīdzības sniegšanu pasažieriem.

12. Apkalpes locekļiem kopēja darba valoda

Pārbauda, vai ir noteikta darba valoda, lai nodrošinātu efektīvu apkalpes darbu drošības jomā, un vai šī darba valoda ir reģistrēta kuģa žurnālā.

([1]) 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.).

13. Drošības aprīkojums

Pārbauda, vai dzīvības glābšanas un ugunsdzēšanas iekārtas, tostarp ugunsdrošās durvis, kā arī citi elementi, kuri paredzēti konstrukcijas ugunsdrošībai un kurus var viegli inspicēt, ir labā tehniskā stāvoklī; vai pastāvīgi ir izstādīti ugunsdrošības plāni un kuģa virsnieki informācijas nolūkā ir saņēmuši bukletus ar līdzvērtīgu informāciju; vai glābšanas vestes ir pienācīgi izvietotas un vai glābšanas vestes bērniem ir viegli atrodamas; vai transportlīdzekļu izvietojums uz kuģa netraucē pretugunsgrēka līdzekļu, avārijas aizslēgu, vētras vārstu vadības līdzekļu u. c. darbību, kuri var atrasties uz transportlīdzekļu klājiem.

14. Navigācijas un radiosakaru iekārtas

Pārbauda, vai darbojas navigācijas un radiosakaru iekārtas, tostarp avārijas vietu norādošās radiobojas (*EPIRB*).

15. Papildu avārijas apgaismojums

Pārbauda, vai ir ierīkots papildu avārijas apgaismojums, kad noteikumi to prasa, un vai tiek uzturēts trūkumu reģistrs.

16. Evakuācijas līdzekļi

Pārbauda, vai evakuācijas līdzekļi, tostarp evakuācijas ceļi, ir marķēti saskaņā ar piemērojamajiem noteikumiem un vai tie tiek apgaismoti gan ar galvenajiem, gan ar ārkārtas elektroenerģijas avotiem; vai ir veikti pasākumi, lai transportlīdzekļi neaizšķērsotu evakuācijas ceļus, ja minētie evakuācijas ceļi šķērso vai izveidoti caur transportlīdzekļu klājiem; vai netiek aizšķērsotas izejas, jo īpaši beznodokļu veikalos, kur tās agrāk ir bijušas aizsprostotas pārmērīga preču daudzuma dēļ.

17. Mašīntelpas tīrība

Pārbauda, vai mašīntelpa tiek uzturēta tīra saskaņā ar apkopes kārtību.

18. Atkritumu likvidēšana

Pārbauda, vai atkritumu apstrādes un likvidēšanas kārtība ir apmierinoša.

19. Plānotā apkope

Pārbauda, vai visām sabiedrībām ir īpaši priekšraksti attiecībā uz visu ar drošību saistīto elementu plānotu apkopi, ieskaitot kuģa priekšgala un kuģa pakaļgala durvis, sānu atveres, kā arī to noslēgšanas iekārtas, ieskaitot arī mašīntelpas tehnisko apkopi un drošības aprīkojumu. Pārbauda, vai ir izstrādāti plāni regulārai visu attiecīgo elementu pārbaudei, lai nodrošinātu drošības standartu uzturēšanu visaugstākajā līmenī. Pārbauda, vai ir ieviestas procedūras, ar ko reģistrē trūkumus un to pienācīgas novēršanas apstiprināšanu, lai kapteinis un persona, kas izraudzīta sabiedrības vadības struktūrā krastā, būtu informēti par šiem trūkumiem un noteiktā laikā saņemtu paziņojumu par trūkumu novēršanu. Pārbauda, vai periodiskajās pārbaudēs attiecībā uz to, kā darbojas kuģa priekšgala iekšējo un ārējo durvju noslēgšanas iekārta, ir iekļauti indikatori, uzraudzības iekārtu un visu to drenāžas cauruļu, kas atrodas telpā starp kuģa priekšgala vizieri un iekšējām durvīm, pārbaudes un jo īpaši noslēgšanas mehānismi un ar tiem saistītās hidrauliskās sistēmas pārbaudes.

20. Reisa norise

Rīkojot reisu, būtu jāizmanto izdevība pārbaudīt pārblīvētību, tostarp sēdvietu pieejamību, un to, vai bagāža un pasažieri, kas nespēj atrast sēdvietas, neaizsprosto gaiteņus, kāpnes un avārijas izejas. Ir nepieciešams pārbaudīt, vai pirms kuģa došanās jūrā pasažieri ir pametuši transportlīdzekļu klāju un vai viņi tur nenokļūst ātrāk, kā tikai brīdī pirms kuģa noenkurošanās.

IV PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 1999/35/EK	Šī direktīva
1. pants	—
2. panta a), b), d), e), f), g), h), j), m), o), r) punkts	2. panta 1., 2., 3., 4., 6., 7., 8., 9., 10., 11. un 12. punkts
2. panta c), i), k), l), n) p), q), s) punkts	—
3. pants	1. pants
4. pants	—
5. panta 1. punkta a) apakšpunkts	3. pants
5. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 2. punkts	—
6. pants	3. pants
7. pants	4. pants
8. panta 1. punkts	5. panta 1. punkts
8. panta 2. punkts	5. panta 3. punkts
8. panta 3. punkts	9. panta 1. punkts
9. pants	6. pants
10. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunkts	7. pants
10. panta 1. punkta d) apakšpunkts	—
10. panta 2. punkts	7. pants
10. panta 3. punkts	8. pants
10. panta 4. punkts	—
11. panta 1., 2., 3., 4., 5., 7. un 8. punkts	—
11. panta 6. punkts	6. panta 1. punkts
13. panta 1., 2., 4. un 5. punkts	—
13. panta 3. punkts	6. panta 2. punkts un 10. pants
14. pants	—
15. pants	—
16. pants	—
17. pants	12. pants
18. pants	11. pants
19. pants	17. pants
20. pants	16. pants
21. pants	18. pants
22. pants	19. pants
I pielikums	I pielikums