EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2017/2110

2017 m. lapkričio 15 d.

dėl inspektavimo, kuriuo užtikrinamas saugus reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimas, sistemos ir kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės ir panaikinama Tarybos direktyva 1999/35/EB

(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) Sąjungos teisės aktas dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą, priimtas 1999 m. Šiuo metu būtina atnaujinti tą teisės aktą siekiant atsižvelgti į Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB ([3]) nustatytos uosto valstybės kontrolės tvarkos įgyvendinimo pažangą ir pasinaudoti patirtimi, sukaupta taikant 1982 m. sausio 26 d. Paryžiuje pasirašytą Paryžiaus susitarimo memorandumą dėl uosto valstybės kontrolės;

(2) pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT) atlikta tinkamumo patikra rodo, kad Sąjungos keleivinių laivų saugos teisinė sistema padeda užtikrinti bendrą keleivinių laivų saugos lygį Sąjungoje. Ji taip pat rodo, kad dėl poreikių ir aplinkybių skirtumų ilgainiui padaugėjus Sąjungos keleivių saugos teisės aktų kai kurios nuostatos šiuo metu dubliuojasi ir jas būtų galima ir reikėtų racionalizuoti ir supaprastinti, kad sumažėtų laivų savininkams tenkanti administracinė našta ir būtų optimizuotos iš valstybių narių jūrų administracijų reikalaujamos pastangos;

(3) dauguma valstybių narių, kai įmanoma, reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų privalomas apžiūras, kuriomis užtikrinamas saugus jų eksploatavimas, jau derina su kitų tipų apžiūromis ir inspektavimu, t. y. vėliavos valstybės atliekamomis apžiūromis ir uosto valstybės kontrolės inspektavimu. Todėl siekiant dar labiau sumažinti inspektavimo darbo kiekį ir kiek įmanoma prailginti laivo naudojimo komerciniais tikslais trukmę, kartu ir toliau užtikrinant aukštus saugos standartus, laivus, kuriems taikomas uosto valstybės kontrolės inspektavimas, reikėtų perkelti į Direktyvos 2009/16/EB taikymo sritį. Ši direktyva turėtų būti taikoma tik laivams, teikiantiems reguliariąsias ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų paslaugas tarp valstybės narės uostų arba tarp valstybės narės uosto ir trečiosios šalies uosto, jei laivo vėliavos valstybė yra toji valstybė narė. Laivų, teikiančių reguliariąsias ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų paslaugas tarp valstybės narės ir trečiosios šalies, atžvilgiu Direktyva 2009/16/EB turėtų būti taikoma tuomet, jei vėliavos valstybė nėra toji valstybė narė;

(4) Tarybos direktyva 1999/35/EB ([4]) įvesta priimančiosios valstybės sąvoka, kad būtų lengviau bendradarbiauti su trečiosiomis šalimis iki 2004 m. Sąjungos plėtros. Ši sąvoka nebeaktuali ir todėl turėtų būti panaikinta;

([1]) OL C 34, 2017 2 2, p. 176.
([2]) 2017 m. spalio 4 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2017 m. spalio 23 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).
([4]) 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą (OL L 138, 1999 6 1, p. 1).

(5) Direktyvoje 1999/35/EB numatyta, kad vieną kartą 12 mėnesių laikotarpiu priimančiosios valstybės turi atlikti specialų patikrinimą ir patikrinimą reguliariųjų paslaugų teikimo metu. Nors šio reikalavimo tikslas buvo užtikrinti, kad tie du inspektavimai būtų atliekami pakankamu intervalu, REFIT tinkamumo patikra parodė, kad taip būna ne visuomet. Siekiant išaiškinti inspektavimo tvarką ir užtikrinti suderintą inspektavimo sistemą, pagal kurią būtų užtikrinamas aukštas saugos lygis, sykiu atsižvelgiant į bendrus su keleivių paslaugomis susijusius poreikius, reikėtų paaiškinti, kad tie du metiniai inspektavimai turėtų būti atliekami reguliariai, maždaug šešių mėnesių intervalais. Jeigu laivas yra eksploatuojamas, tuos iš eilės atliekamus inspektavimus turėtų skirti ne mažiau kaip keturi ir ne daugiau kaip aštuoni mėnesiai;

(6) Direktyvoje 1999/35/EB kalbama ne apie inspektavimą, o apie patikrinimus. Terminas „patikrinimas“ tarptautinėse konvencijose reiškia vėliavos valstybių prievolę stebėti, kaip laivai laikosi tarptautinių standartų, ir atitinkamai išduoti arba atnaujinti sertifikatus. Tačiau reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų specialus inspektavimas negali būti laikomas patikrinimu, o atitinkamos inspektavimo formos (dokumentai) nėra ir negali būti laikomos tinkamumo laivybai liudijimais. Todėl kalbant apie specialius patikrinimus, šiuo metu numatytus Direktyvoje 1999/35/EB, vietoj termino „patikrinimas“ turėtų būti vartojamas terminas „inspektavimas“;

(7) dėl jų specifinio rizikos pobūdžio ro-ro keleiviniai laivai ir greitaeigiai keleiviniai laivai turėtų būti reguliariai inspektuojami prioriteto tvarka. Uosto valstybės kontrolės tikslais visi ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriems taikoma Direktyva 2009/16/EB, inspektavimai turėtų būti įtraukti į bendrą kiekvienos valstybės narės atliekamų metinių inspektavimų skaičių;

(8) išlaidas, susijusias su inspektavimais, kurių rezultatas – draudimas laivui išplaukti, turėtų apmokėti kompanija;

(9) siekiant atsižvelgti į pokyčius tarptautiniu mastu ir sukauptą patirtį, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl tarptautinių dokumentų pakeitimų netaikymo šios direktyvos tikslais, jei to reikia atitinkamu atveju, ir dėl techninių specifikacijų atnaujinimo. Itin svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, be kita ko, su ekspertais, ir kad tos konsultacijos vyktų vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ([1]) nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti rengiant deleguotuosius aktus, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o šiems sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(10) Direktyva 2009/16/EB turėtų būti iš dalies pakeista, kad būtų išlaikyta dabartinė ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų inspektavimo struktūra ir dažnis. Todėl specialiosios nuostatos dėl reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriems taikoma uosto valstybės kontrolė, inspektavimo ir patikrinimų turėtų būti įtrauktos į Direktyvą 2009/16/EB;

(11) atliekant inspektavimą pagal Direktyvą 2009/16/EB, turėtų būti dedamos visos įmanomos pastangos, kad laivas nebūtų nederamai užlaikomas ar gaišinamas;

(12) svarbu atsižvelgti į įgulos darbo ir gyvenimo laive sąlygas ir jos narių mokymus bei kvalifikaciją, nes sveikata, sauga ir socialiniai aspektai yra glaudžiai susiję tarpusavyje;

(13) atsižvelgiant į visą stebėsenos ciklą, kurį sudaro Europos jūrų saugumo agentūros atstovų apsilankymai, šios direktyvos įgyvendinimą Komisija turėtų įvertinti ne vėliau kaip per septynerius metus po šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę datos, ir apie vertinimo rezultatus pranešti Europos Parlamentui ir Tarybai. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti su Komisija, kad ji galėtų surinkti visą šiam vertinimui reikalingą informaciją;

(14) siekiant neužkrauti neproporcingos administracinės naštos prieigos prie jūros neturinčioms valstybėms narėms, pagal *de minimis* taisyklę tokioms valstybėms narėms turėtų būti leista nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų; tai reiškia, kad tokios valstybės narės, kol atitinka tam tikrus kriterijus, neprivalo šios direktyvos perkelti į savo nacionalinę teisę;

(15) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. užtikrinti saugų reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimą, valstybės narės negali deramai pasiekti vienos Sąjungos ir tarptautiniu lygmeniu dėl keleivinio jūrų transporto vidaus rinkos apimties ir tokių laivų eksploatavimo tarpvalstybinio

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

pobūdžio, o tų tikslų geriau siekti Sąjungos lygmeniu nustačius bendrą saugos lygį ir išvengiant konkurencijos iškraipymo, 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;

(16) siekiant daugiau teisinio aiškumo ir nuoseklumo ir atsižvelgiant į reikalingų pakeitimų skaičių, Direktyva 1999/35/EB turėtų būti panaikinta, o Direktyva 2009/16/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma ro-ro keleiviniams laivams ir greitaeigiams keleiviniams laivams:

a) teikiantiems reguliariąsias paslaugas tarp valstybės narės uosto ir trečiosios šalies uosto, jei laivo vėliavos valstybė yra toji valstybė narė; arba

b) teikiantiems reguliariąsias paslaugas vidaus reisais tose jūros zonose, kuriose gali plaukioti A klasės laivai, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/45/EB ([1]) 4 straipsnyje.

2. Ši direktyva netaikoma ro-ro keleiviniams laivams ir greitaeigiams keleiviniams laivams, patenkantiems į Direktyvos 2009/16/EB taikymo sritį.

3. Valstybės narės gali taikyti šią direktyvą ro-ro keleiviniams laivams ir greitaeigiams keleiviniams laivams, teikiantiems reguliariąsias paslaugas vidaus reisais kitose nei 1 dalies b punkte nurodytose jūros zonose.

4. Valstybės narės, kurios neturi jūrų uostų ir kurios gali patvirtinti, kad keleiviniai laivai arba greitaeigiai keleiviniai laivai, kuriems taikoma ši direktyva, sudaro mažiau nei 5 % bendro metinio į jų upių uostus per pastaruosius trejus metus įplaukusių atskirų laivų skaičiaus, gali nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų, išskyrus antroje pastraipoje nustatytą įpareigojimą.

Tos valstybės narės, kurios neturi jūrų uostų, ne vėliau kaip 2019 m. gruodžio 21 d. praneša Komisijai bendrą į jų uostus per pastaruosius trejus metus, kaip nurodyta pirmoje pastraipoje, įplaukusių laivų skaičių ir ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų skaičių, ir po to kasmet informuoja Komisiją apie visus vėlesnius pirmiau nurodytų duomenų pasikeitimus.

2 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

1. ro-ro keleivinis laivas – laivas su įrenginiais, skirtais kelių transporto priemonėms arba geležinkelio transporto priemonėms įvažiuoti į laivą ir išvažiuoti iš jo, plukdantis daugiau kaip 12 keleivių;

2. greitaeigis keleivinis laivas – SOLAS 74 X skyriaus 1 taisyklėje apibrėžtas laivas, plukdantis daugiau kaip 12 keleivių;

3. SOLAS 74 – naujausios redakcijos 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, įskaitant jos protokolus ir pakeitimus;

([1]) 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 163, 2009 6 25, p. 1).

4. Greitaeigių laivų kodeksas – naujausios redakcijos Tarptautinis greitaeigių laivų saugos kodeksas, pateiktas 1994 m. gegužės 20 d. IMO Jūrų saugumo komiteto rezoliucijoje MSC 36 (63), arba naujausios redakcijos 2000 m. Tarptautinis greitaeigių laivų saugos kodeksas (2000 HSC Code), pateiktas 2000 m. gruodžio mėn. IMO rezoliucijoje MSC.97(73);

5. HSSC – naujausios redakcijos IMO apžiūros, atliekamos pagal suderintą apžiūros ir sertifikavimo sistemą, rekomendacijos;

6. reguliariosios paslaugos – serija ro-ro keleivinių laivų arba greitaeigių keleivinių laivų persikėlimų, kuriais užtikrinamas eismas tarp dviejų ar daugiau tų pačių uostų, arba serija reisų iš to paties ir į tą patį uostą be tarpinių sustojimų, kai:

   a) dirbama pagal paskelbtą tvarkaraštį; arba

   b) perkėlimai atliekami nuolat ar taip dažnai, kad jie sudaro pripažintas sistemingas serijas;

7. jūros zona – jūros zona arba jūros maršrutas, nustatyti pagal Direktyvos 2009/45/EB 4 straipsnį;

8. liudijimai:

   a) tarptautinius reisus vykdančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų saugumo liudijimai, išduoti atitinkamai pagal SOLAS 74 arba Greitaeigių laivų kodeksą, ir prie jų pridėti atitinkami įrangos sąrašai;

   b) vidaus reisus vykdančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų saugos sertifikatai, išduoti pagal Direktyvą 2009/45/EB, ir prie jų pridėti atitinkami įrangos sąrašai;

9. vėliavos valstybės administracija – valstybės, su kurios vėliava plaukioti turi teisę ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas, kompetentingos institucijos;

10. vidaus reisas – jūros zonose iš valstybės narės uosto į tą patį arba kitą tos valstybės narės uostą vykdomas reisas;

11. kompanija – organizacija arba asmuo, kurie sutiko perimti visas naujausios redakcijos Tarptautiniu saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksu (toliau – ISM kodeksas) nustatytas pareigas ir atsakomybę, arba tais atvejais, kai SOLAS 74 IX skyrius netaikomas, ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo savininkas arba bet kokia kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas ar laivo be įgulos frachtuotojas, kuris iš ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo savininko yra perėmęs atsakomybę už jo eksploatavimą;

12. inspektorius – valstybės tarnautojas arba kitas valstybės narės kompetentingos institucijos suteiktus reikiamus įgaliojimus vykdyti šioje direktyvoje numatytą inspektavimą turintis ir tai kompetentingai institucijai atskaitingas asmuo, atitinkantis Direktyvos 2009/16/EB XI priede nurodytus būtinuosius kriterijus;

13. valstybės narės kompetentinga institucija – institucija, kurią valstybė narė paskyrė pagal šią direktyvą ir kuri yra atsakinga už jai šia direktyva pavestų užduočių vykdymą.

3 straipsnis

Ikieksploatacinis inspektavimas

1. Prieš pradedant eksploatuoti ro-ro keleivinį laivą arba greitaeigį keleivinį laivą, teikiantį reguliariąsias paslaugas, kurioms taikoma ši direktyva, valstybių narių kompetentingos institucijos atlieka ikieksploatacinį inspektavimą, kurį sudaro:

a) atitikties I priede nustatytiems reikalavimams patikrinimas; ir

b) inspektavimas pagal II priedą, kuriuo siekiama įsitikinti, kad ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas atitinka reguliariosioms paslaugoms saugiai teikti būtinus reikalavimus.

2. Ikieksploatacinį inspektavimą atlieka inspektorius.

3. Valstybės narės prašymu kompanijos iš anksto, bet ne anksčiau kaip mėnuo iki ikieksploatacinio inspektavimo, pateikia I priedo reikalavimų atitikties įrodymą.

4 straipsnis

Ikieksploatacinio inspektavimo prievolės išimtys

1. Ikieksploatacinių inspektavimų atveju valstybė narė gali nuspręsti netaikyti tam tikrų I ir II prieduose išdėstytų reikalavimų arba procedūrų, susijusių su metine vėliavos valstybės apžiūra arba inspektavimu, atliktais per ankstesnius šešis mėnesius, jei buvo laikomasi atitinkamų HSSC nurodytų apžiūros procedūrų ir gairių arba tam pačiam tikslui pasiekti skirtų procedūrų. Valstybės narės atitinkamą informaciją perkelia į inspektavimo duomenų bazę pagal 10 straipsnį.

2. Kai ro-ro keleiviniu laivu arba greitaeigiu keleiviniu laivu ketinama teikti reguliariąsias paslaugas, valstybė narė gali atsižvelgti į anksčiau atliktą to ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo inspektavimą ir apžiūras, susijusius su kitų reguliariųjų paslaugų, kurioms taikoma ši direktyva, teikimu. Jeigu valstybę narę tenkina ankstesnio inspektavimo ir apžiūrų rezultatai ir jei jie atitinka naujas eksploatavimo sąlygas, prieš pradedant teikti naujas reguliariąsias paslaugas ro-ro keleiviniu laivu arba greitaeigiu keleiviniu laivu 3 straipsnio 1 dalyje numatyto inspektavimo galima neatlikti.

3. Kompanijos prašymu valstybės narės gali iš anksto patvirtinti, kad jos sutinka, jog ankstesnis inspektavimas ir apžiūros atitinka naujas eksploatavimo sąlygas.

4. Tais atvejais, kai dėl nenumatytų aplinkybių ro-ro keleivinį laivą arba greitaeigį keleivinį laivą reikia greitai pakeisti kitu, kad būtų užtikrintas paslaugų tęstinumas, ir jei 2 dalis netaikoma, valstybė narė gali leisti ro-ro keleivinį laivą arba greitaeigį keleivinį laivą pradėti eksploatuoti, jei tenkinamos šios sąlygos:

a) atlikus vizualų inspektavimą ir patikrinus dokumentus nekyla abejonių, kad ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas atitinka būtinus saugaus eksploatavimo reikalavimus, ir

b) valstybė narė per vieną mėnesį užbaigia 3 straipsnio 1 dalyje numatytą ikieksploatacinį inspektavimą.

5 straipsnis

Reguliarusis inspektavimas

1. Valstybės narės vieną kartą per kiekvieną 12 mėnesių laikotarpį atlieka:

a) inspektavimą pagal II priedą; ir

b) inspektavimą reguliariųjų paslaugų teikimo metu ne anksčiau kaip praėjus keturiems mėnesiams, bet ne vėliau kaip praėjus aštuoniems mėnesiams po a punkte nurodyto inspektavimo, kuris apima III priede išvardytus elementus ir, remiantis inspektoriaus profesionaliu vertinimu, pakankamą skaičių I ir II prieduose išvardytų elementų, siekiant užtikrinti, kad ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas toliau atitiktų visus būtinus saugaus eksploatavimo reikalavimus.

3 straipsnyje numatytas ikieksploatacinis inspektavimas laikomas a punkto taikymo tikslu atliekamu inspektavimu.

2. 1 dalies a punkte nurodytas inspektavimas valstybės narės nuožiūra gali būti atliekamas tuo pat metu kaip metinė vėliavos valstybės apžiūra arba kartu su ja, jei laikomasi atitinkamų HSSC nurodytų apžiūros procedūrų ir gairių arba tam pačiam tikslui pasiekti skirtų procedūrų.

3. Valstybės narės inspektavimą pagal II priedą atlieka kiekvieną kartą, kai ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas iš esmės remontuojamas, perdirbamas ar keičiamas arba kai jis pereina kitam valdytojui ar priskiriamas kitai klasei. Tačiau pasikeitus laivo valdytojui arba klasei, valstybė narė, atsižvelgusi į anksčiau atliktą to ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo inspektavimą, ir jeigu tie pasikeitimai neturi įtakos ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo eksploatavimo saugumui, ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo inspektavimo pagal šios dalies pirmą sakinį gali neatlikti.

6 straipsnis

Inspektavimo ataskaita

1. Užbaigęs pagal šią direktyvą atliekamą inspektavimą inspektorius pagal Direktyvos 2009/16/EB IX priedą parengia ataskaitą.

2. Ataskaitoje nurodyta informacija įkeliama į 10 straipsnyje nurodytą duomenų bazę. Inspektavimo ataskaitos kopija pateikiama ir kapitonui.

7 straipsnis

Trūkumų šalinimas, draudimas išplaukti ir laikinas inspektavimo sustabdymas

1. Valstybės narės užtikrina, kad būtų ištaisyti visi pagal šią direktyvą atlikto inspektavimo metu patvirtinti arba nustatyti trūkumai.

2. Jei trūkumai yra akivaizdžiai pavojingi sveikatai ar saugai arba kelia tiesioginę grėsmę ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo įgulos ar keleivių sveikatai arba gyvybei, valstybės narės kompetentinga institucija užtikrina, kad ro-ro keleiviniam laivui arba greitaeigiam keleiviniam laivui būtų taikomas nurodymas, draudžiantis jam išplaukti (toliau – nurodymas dėl draudimo išplaukti). Kapitonui pateikiama to nurodymo kopija.

3. Nurodymas dėl draudimo išplaukti galioja tol, kol ištaisomas trūkumas ir pašalinamas pavojus valstybės narės kompetentingos institucijos reikalavimu arba kol valstybės narės kompetentinga institucija nusprendžia, kad ro-ro keleivinis laivas ar greitaeigis keleivinis laivas, laikydamasis visų būtinų sąlygų, gali išplaukti į jūrą arba kad jį vėl galima pradėti eksploatuoti nekeliant rizikos keleivių arba įgulos saugai ir sveikatai, pačiam ro-ro keleiviniam laivui arba greitaeigiam keleiviniam laivui ar kitiems laivams.

4. Jei 2 dalyje nurodyto trūkumo negalima greitai pašalinti uoste, kuriame jis patvirtintas ar nustatytas, valstybės narės kompetentinga institucija gali sutikti leisti ro-ro keleiviniam laivui ar greitaeigiam keleiviniam laivui plaukti į tinkamą remonto įmonę, kur trūkumą galima greitai pašalinti.

5. Išimtinėmis aplinkybėmis, jei bendra ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo būklė akivaizdžiai neatitinka standartų, valstybės narės kompetentinga institucija gali laikinai sustabdyti to ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo inspektavimą, kol kompanija imsis būtinų veiksmų, kad užtikrintų, jog ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas nebekeltų akivaizdaus pavojaus įgulos ir keleivių saugai ar sveikatai arba tiesioginės grėsmės jų gyvybei, arba kad užtikrintų jo atitiktį atitinkamiems galiojančių tarptautinių konvencijų reikalavimams.

6. Jei valstybės narės kompetentinga institucija pagal 5 dalį laikinai sustabdo inspektavimą, ro-ro keleiviniam laivui arba greitaeigiam keleiviniam laivui automatiškai taikomas draudimas išplaukti. Draudimas išplaukti panaikinamas, jei inspektavimas atnaujinamas ir sėkmingai užbaigiamas ir jei įvykdomos šio straipsnio 3 dalyje ir 9 straipsnio 2 dalyje nustatytos sąlygos.

7. Siekdama sumažinti grūstį uoste, valstybės narės kompetentinga institucija gali leisti ro-ro keleiviniam laivui arba greitaeigiam keleiviniam laivui, kuriam taikomas draudimas išplaukti, plaukti į kitą uosto dalį, jei tai yra saugu. Tačiau į grūsties uoste riziką neatsižvelgiama sprendžiant, ar taikyti nurodymą dėl draudimo išplaukti ar jį panaikinti. Uosto institucijos arba įstaigos sudaro sąlygas tokiems laivams sutalpinti.

8 straipsnis

Teisė apskųsti

1. Kompanija turi teisę apskųsti valstybės narės kompetentingos institucijos taikomą nurodymą dėl draudimo išplaukti. Pateikus skundą nurodymo dėl draudimo išplaukti galiojimas nesustabdomas, nebent pagal nacionalinę teisę pritaikomos laikinosios priemonės. Laikydamosi savo nacionalinės teisės aktų valstybės narės šiuo tikslu nustato ir taiko atitinkamas procedūras.

2. Valstybės narės kompetentinga institucija apie teisę apskųsti ir taikytinas procedūras informuoja ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo, kuriam taikomas nurodymas dėl draudimo išplaukti, kapitoną. Jei išnagrinėjus skundą nurodymas dėl draudimo išplaukti atšaukiamas arba iš dalies pakeičiamas, valstybės narės užtikrina, kad tai būtų nedelsiant užregistruota 10 straipsnyje numatytoje inspektavimo duomenų bazėje.

9 straipsnis

Išlaidos

1. Jeigu atlikus 3 ir 5 straipsniuose nurodytą inspektavimą patvirtinami arba nustatomi trūkumai, dėl kurių taikomas nurodymas dėl draudimo išplaukti, visas inspektavimo išlaidas padengia kompanija.

2. Nurodymas dėl draudimo išplaukti galioja tol, kol nepadengiamos visos išlaidos arba kol nepateikiama tinkama garantija, kad išlaidos bus padengtos.

10 straipsnis

Inspektavimo duomenų bazė

1. Komisija sukuria, tvarko ir atnaujina inspektavimo duomenų bazę, prie kurios prijungiamos visos valstybės narės ir kurioje laikoma visa šioje direktyvoje numatytai inspektavimo sistemai įgyvendinti reikalinga informacija. Ši duomenų bazė bus grindžiama Direktyvos 2009/16/EB 24 straipsnyje nurodyta inspektavimo duomenų baze ir ji turės turėti panašias funkcijas kaip ta duomenų bazė.

2. Valstybės narės užtikrina, kad informacija, susijusi su pagal šią direktyvą vykdomu inspektavimu, įskaitant informaciją apie trūkumus ir draudimus išplaukti, būtų nedelsiant perkeliama į inspektavimo duomenų bazę, kai tik parengiama inspektavimo ataskaita arba atšaukiamas draudimas išplaukti. Dėl teikiamos informacijos *mutatis mutandis* taikomos Direktyvos 2009/16/EB XIII priedo nuostatos.

3. Valstybės narės užtikrina, kad į inspektavimo duomenų bazę perkelta informacija per 72 valandas būtų patvirtinta, kad ją būtų galima paskelbti viešai.

4. Komisija užtikrina, kad iš inspektavimo duomenų bazės būtų galima gauti visus aktualius su šios direktyvos įgyvendinimu susijusius duomenis, grindžiamus valstybių narių pateiktais inspektavimo duomenimis.

5. Valstybės narės turi turėti prieigą prie visos inspektavimo duomenų bazėje užregistruotos informacijos, kuri yra reikalinga šioje direktyvoje ir Direktyvoje 2009/16/EB numatytai inspektavimo sistemai įgyvendinti.

11 straipsnis

Sankcijos

Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikomų už nacionalinių nuostatų, priimtų pagal šią direktyvą, pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti jų įgyvendinimą. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos.

12 straipsnis

Keitimo procedūra

1. Komisijai pagal 13 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies keičiami šios direktyvos priedai siekiant atsižvelgti į tarptautinio lygmens pokyčius, visų pirma Tarptautinėje jūrų organizacijoje, ir remiantis sukaupta patirtimi pagerinti technines specifikacijas.

2. Išimtinėmis aplinkybėmis, jei tai tinkamai pagrįsta atitinkama Komisijos atlikta analize, ir siekiant išvengti didelės ir nepriimtinos grėsmės saugiai laivybai, sveikatai, gyvenimo ar darbo laivuose sąlygoms arba jūros aplinkai, arba siekiant išvengti nesuderinamumo su Sąjungos jūrų srities teisės aktais, Komisijai pagal 13 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies keičiama ši direktyva siekiant šios direktyvos tikslais netaikyti 2 straipsnyje nurodytų tarptautinių dokumentų pakeitimo.

Tie deleguotieji aktai priimami likus bent trims mėnesiams iki tarptautiniu mastu nustatyto nebylaus atitinkamo pakeitimo priėmimo laikotarpio pabaigos arba numatytos tokio pakeitimo įsigaliojimo dienos. Laikotarpiu iki tokio deleguotojo akto įsigaliojimo valstybės narės susilaiko nuo bet kokios iniciatyvos, kuria siekiama pakeitimą įtraukti į nacionalinės teisės aktus arba taikyti atitinkamo tarptautinio dokumento pakeitimą.

13 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. 12 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. 12 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami septynerių metų laikotarpiui nuo 2017 m. gruodžio 20 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki septynerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 12 straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 12 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

14 straipsnis

Direktyvos 2009/16/EB daliniai pakeitimai

Direktyva 2009/16/EB iš dalies keičiama taip:

1. 2 straipsnis papildomas šiais punktais:

„25. Ro-ro keleivinis laivas – laivas su įrenginiais, skirtais kelių transporto priemonėms arba geležinkelio transporto priemonėms įvažiuoti į laivą ir išvažiuoti iš jo, plukdantis daugiau kaip 12 keleivių.

26. Greitaeigis keleivinis laivas – SOLAS 74 X skyriaus 1 taisyklėje apibrėžtas laivas, plukdantis daugiau kaip 12 keleivių.

27. Reguliariosios paslaugos – serija ro-ro keleivinių laivų arba greitaeigių keleivinių laivų persikėlimų, kuriais užtikrinamas eismas tarp dviejų ar daugiau tų pačių uostų, arba serija reisų iš to paties ir į tą patį uostą be tarpinių sustojimų, kai:

i) dirbama pagal paskelbtą tvarkaraštį; arba

ii) perkėlimai atliekami nuolat ar taip dažnai, kad jie sudaro pripažintas sistemingas serijas.“;

2. 3 straipsnio 1 dalis papildoma šia pastraipa:

„Ši direktyva taip pat taikoma reguliariųjų paslaugų teikimo metu ne uoste ir ne inkaravimo vietoje pagal 14a straipsnį inspektuojant ro-ro keleivinius laivus ir greitaeigius keleivinius laivus.“;

3. 13 straipsnio įžanginis sakinys pakeičiamas taip:

„Valstybės narės užtikrina, kad laivų, kurie yra atrenkami inspektavimui pagal 12 straipsnį arba 14a straipsnį, pirminis arba išsamus inspektavimas būtų atliekamas tokia tvarka:“;

4. įterpiamas šis straipsnis:

„*14a straipsnis*

Ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų inspektavimas reguliariųjų paslaugų teikimo metu

1. Reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų inspektavimą galima atlikti laikantis XVII priede nustatytų laiko intervalų ir kitų reikalavimų.

2. Valstybės narės, planuodamos ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo inspektavimą, tinkamai atsižvelgia į ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo eksploatavimo ir techninės priežiūros tvarkaraščius.

3. Atlikus ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo inspektavimą pagal XVII priedą, toks inspektavimas užregistruojamas inspektavimo duomenų bazėje ir į jį atsižvelgiama 10, 11 bei 12 straipsnių taikymo tikslais, taip pat apskaičiuojant kiekvienos valstybės narės inspektavimo įsipareigojimų vykdymo rezultatus. Jis įtraukiamas į bendrą kiekvienos valstybės narės atliekamų metinių inspektavimų, numatytų 5 straipsnyje, skaičių.

4. 9 straipsnio 1 dalis, 11 straipsnio a punktas ir 14 straipsnis netaikomi reguliariąsias paslaugas teikiantiems ro-ro keleiviniams laivams ir greitaeigiams keleiviniams laivams, kurių inspektavimas buvo atliktas pagal šį straipsnį.

5. Kompetentinga institucija užtikrina, kad ro-ro keleiviniai laivai arba greitaeigiai keleiviniai laivai, kurie papildomai inspektuojami pagal 11 straipsnio b punktą, būtų atrinkti inspektavimui pagal I priedo II skirsnio 3A dalies c punktą ir 3B dalies c punktą. Pagal šią dalį atliekamas inspektavimas nedaro poveikio inspektavimo intervalui, numatytam XVII priedo 2 dalyje.

6. Uosto valstybės kompetentingos institucijos inspektorius gali sutikti, kad vykdant ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo inspektavimą kartu kaip stebėtojas dalyvautų kitos valstybės narės uosto valstybės inspektorius. Jei laivo vėliavos valstybė yra valstybė narė, uosto valstybė, gavusi prašymą, pakviečia vėliavos valstybės atstovą dalyvauti vykdant inspektavimą stebėtojo teisėmis.“;

5. 15 straipsnio 3 dalis išbraukiama;

6. 16 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

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

— plaukioja su valstybės, kuri dėl savo sulaikymo rodiklių įrašyta į juodąjį sąrašą, kuris, remiantis inspektavimo duomenų bazėje įregistruota informacija, priimtas pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą ir kasmet viešai skelbiamas Komisijos, vėliava ir per paskutinius 36 mėnesius daugiau kaip du kartus buvo sulaikytas valstybės narės ar Paryžiaus susitarimo memorandumą pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje, arba

— plaukioja su valstybės, kuri dėl savo sulaikymo rodiklių įrašyta į pilkąjį sąrašą, kuris, remiantis inspektavimo duomenų bazėje įregistruota informacija, priimtas pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą ir kasmet viešai skelbiamas Komisijos, vėliava ir per paskutinius 24 mėnesius daugiau kaip du kartus buvo sulaikytas valstybės narės ar Paryžiaus susitarimo memorandumą pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje.

Pirma pastraipa netaikoma 21 straipsnio 6 dalyje aprašytais atvejais.

Draudimas įplaukti taikomas kai tik laivas išplaukia iš uosto arba inkaravimo vietos, kurioje jis buvo sulaikytas trečią kartą ir kurioje buvo duotas nurodymas dėl draudimo įplaukti.“;

7. papildoma šiuo priedu:

„*XVII PRIEDAS*

Reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų inspektavimas

1.1. Prieš pradedant reguliariosioms paslaugoms, kurioms taikoma ši direktyva, eksploatuoti ro-ro keleivinį laivą arba greitaeigį keleivinį laivą, valstybė narė pagal Direktyvos (ES) 2017/2110 (*) 3 straipsnio 1 dalį atlieka inspektavimą, siekdama užtikrinti, kad tas ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas atitiktų būtinus saugaus reguliariųjų paslaugų teikimo reikalavimus.

1.2. Kai ro-ro keleiviniu laivu arba greitaeigiu keleiviniu laivu ketinama teikti reguliariąsias paslaugas, atitinkama valstybė narė gali atsižvelgti į to ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo inspektavimus, kuriuos per pastaruosius aštuonis mėnesius atliko kita valstybė narė dėl kitų reguliariųjų paslaugų, kurioms taikoma ši direktyva, teikimo, su sąlyga, kad kiekvienu atveju valstybė narė įsitikina, kad tie ankstesni inspektavimai atitinka naujas eksploatavimo sąlygas ir kad tų inspektavimų metu laikytasi būtinų saugaus reguliariųjų paslaugų teikimo reikalavimų. Prieš pradedant teikti naujas reguliariąsias paslaugas ro-ro keleiviniu laivu arba greitaeigiu keleiviniu laivu 1.1 punkte numatytų inspektavimų atlikti nereikia.

1.3. Tais atvejais, kai dėl nenumatytų aplinkybių ro-ro keleivinį laivą arba greitaeigį keleivinį laivą būtina skubiai ir greitai pakeisti kitu, kad būtų užtikrintas paslaugų tęstinumas, ir jei 1.2 punktas netaikomas, valstybė narė gali leisti keleivinį laivą arba greitaeigį keleivinį laivą pradėti eksploatuoti, jei tenkinamos šios sąlygos:

a) atlikus vizualų inspektavimą ir patikrinus dokumentus nekyla abejonių, kad ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas atitinka būtinus saugaus eksploatavimo reikalavimus, ir

b) valstybė narė per vieną mėnesį užbaigia Direktyvos (ES) 2017/2110 3 straipsnio 1 dalyje numatytą inspektavimą.

2. Valstybės narės vieną kartą per metus, bet ne anksčiau kaip praėjus keturiems mėnesiams ir ne vėliau kaip praėjus aštuoniems mėnesiams po ankstesnio inspektavimo, atlieka:

a) inspektavimą, vykdydamos, be kita ko, Direktyvos (ES) 2017/2110 II priedo ir, kai taikytina, Komisijos reglamento (ES) Nr. 428/2010 (**) reikalavimus; ir

b) inspektavimą reguliariųjų paslaugų teikimo metu. Tas inspektavimas apima Direktyvos (ES) 2017/2110 III priede išvardytus elementus ir, remiantis inspektoriaus profesionaliu vertinimu, pakankamą skaičių Direktyvos (ES) 2017/2110 I ir II prieduose išvardytų elementų, siekiant užtikrinti, kad ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas toliau atitiktų visus būtinus saugaus eksploatavimo reikalavimus.

3. Jei ro-ro keleivinio laivo ar greitaeigio keleivinio laivo inspektavimas pagal 2 punktą nebuvo atliktas, ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas turi būti laikomas I pirmenybės laivu.

4. 1.1 punkte numatytas inspektavimas laikomas šio priedo 2 punkto a papunkčio taikymo tikslais atliekamu inspektavimu.

(*) 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110 dėl inspektavimo, kuriuo užtikrinamas saugus reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimas, sistemos, ir kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB ir panaikinama Tarybos direktyva 1999/35/EB (OL L 315, 2017 11 30, p. 61).

(**) 2010 m. gegužės 20 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 428/2010, įgyvendinantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB 14 straipsnį dėl išplėstinio laivų inspektavimo (OL L 125, 2010 5 21, p. 2).“

15 straipsnis

Panaikinimas

Direktyva 1999/35/EB panaikinama.

Nuorodos į panaikintą direktyvą laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir skaitomos pagal IV priede pateiktą atitikties lentelę.

16 straipsnis

Peržiūra

Komisija įvertina šios direktyvos įgyvendinimą ir to vertinimo rezultatus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 21 d.

17 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2019 m. gruodžio 21 d. priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Tas nuostatas jos taiko nuo 2019 m. gruodžio 21 d.

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.

18 straipsnis

Įsigaliojimas

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

19 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2017 m. lapkričio 15 d.

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*
A. TAJANI	M. MAASIKAS

I PRIEDAS

KONKRETŪS REIKALAVIMAI REGULIARIĄSIAS PASLAUGAS TEIKIANTIEMS LAIVAMS

(kaip nurodyta 3 ir 5 straipsniuose)

Tikrinama:

1. ar kapitonui suteikta atitinkama informacija apie galimybę naudotis krante sumontuotomis navigacinėmis laivų vedimo sistemomis ir kitais informacijos kanalais, kurie, ro-ro keleiviniam laivui ar greitaeigiam keleiviniam laivui dar nepradėjus plaukti, padeda saugiai vadovauti reisams, ir ar kapitonas naudojasi valstybių narių sukurtomis navigacinio vedimo sistemomis ir informacijos kanalais;

2. ar taikomos 1995 m. liepos 17 d. MSC/Aplinkraščio Nr. 699 2–6 dalių atitinkamos nuostatos dėl keleivių saugos nurodymų patikslintų rekomendacijų;

3. ar lengvai prieinamoje vietoje yra laivo darbo tvarkos aprašas, kuriame nurodyta:

   a) darbo pamainų jūroje ir uoste tvarkaraštis ir

   b) didžiausias budėtojo darbo arba mažiausias jo poilsio valandų skaičius;

4. ar kapitono įgaliojimai nėra ribojami priimant sprendimus, kurie, jo profesiniu vertinimu, būtini saugiai laivybai ir eksploatavimui, ypač prastu oru ir audringoje jūroje;

5. ar kapitonas registruoja laivo vedimo veiksmus ir incidentus, kurie yra svarbūs saugiai laivybai;

6. ar apie bet kokius lacporto ir atitinkamos korpuso apkalos apgadinimus ar liekamuosius įlinkius, kurie gali turėti įtakos ro-ro keleivinio laivo arba greitaeigio keleivinio laivo vientisumui, ir bet kokius lacporto sutvirtinimo priemonių trūkumus nedelsiant pranešama tiek vėliavos valstybės administracijoms, tiek uosto valstybei ir ar tie gedimai nedelsiant pašalinami jas tenkinančiu būdu;

7. ar prieš išvykstant ro-ro keleiviniam laivui arba greitaeigiam keleiviniam laivui į reisą, yra galimybė naudotis naujausiu reiso planu ir ar rengiant reiso planą visapusiškai atsižvelgta į 1999 m. lapkričio 25 d. IMO Asamblėjos rezoliuciją A.893(21) dėl reiso planavimo rekomendacijų;

8. ar bendroji informacija apie laive teikiamas paslaugas ir pagalbą vyresnio amžiaus ir neįgaliems asmenims skelbiama keleiviams ir ar ši informacija teikiama tokia forma, kad ja galėtų pasinaudoti silpnesnio regėjimo žmonės.

II PRIEDAS

INSPEKTAVIMO PROCEDŪROS

(kaip nurodyta 3 ir 5 straipsniuose)

1. Inspektavimais turi būti užtikrinta, kad būtų laikomasi teisės aktuose vėliavos valstybės arba jos vardu nustatytų reikalavimų, ypač dėl konstrukcijos, skirstymo į skyrius ir stovumo, mechanizmų ir elektros įrenginių, pakrovimo ir stovumo, apsaugos nuo gaisro, didžiausio keleivių skaičiaus, gelbėjimo priemonių ir pavojingų krovinių vežimo, radijo ryšio priemonių ir navigacijos. Tuo tikslu inspektavimus sudaro:

   — avarinio generatoriaus įjungimas;

   — avarinio apšvietimo patikrinimas;

   — avarinio energijos šaltinio radijo įrenginiams patikrinimas;

   — laivo garsinės informavimo sistemos išbandymas;

   — gaisrinės saugos pratybos, įskaitant gebėjimo naudoti ugniagesių įrangą pademonstravimą;

   — avarinio gaisrinio siurblio veikimo išbandymas, dvi gaisrines žarnas sujungus su veikiančia gaisrinių žarnų magistrale;

   — kuro tiekimo katilams, pagrindiniam ir pagalbiniams varikliams ir ventiliatoriams nuotolinio avarinio išjungimo išbandymas;

   — nuotolinio ir rankinio automatinių priešgaisrinių sklendžių valdymo išbandymas;

   — ugnies aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemų išbandymas;

   — išbandymas, ar priešgaisrinės durys reikiamai užsidaro;

   — triumo siurblių išbandymas;

   — išbandymas, kaip užsidaro vandeniu nelaidžios pertvarų durys; bandoma rankiniu ir nuotoliniu durų valdymo būdu;

   — pademonstravimas, įrodantis, kad pagrindiniai įgulos nariai yra susipažinę su apgadinto laivo kontrolės planu;

   — bent vienos gelbėjimo katerio ir vienos gelbėjimo valties nuleidimas į vandenį, jų paleidimas ir varymo bei valdymo sistemų išbandymas, iškėlimas iš vandens ir pritvirtinimas jų laikymo vietoje laive;

   — patikrinimas, ar laive yra visi gelbėjimo kateriai ir gelbėjimo valtys, numatyti inventoriuje;

   — laivų arba katerio vairavimo įrenginio ir pagalbinio vairavimo įrenginio išbandymas.

2. Atliekant inspektavimą dėmesys kreipiamas į tai, ar įgulos nariai yra supažindinti su saugos reikalavimais, susiklosčius avarinei situacijai taikoma tvarka, techninės priežiūros reikalavimais, darbo tvarka, keleivių saugos reikalavimais, tiltelio aptarnavimo tvarka ir darbo tvarka, susijusia su kroviniu bei transporto priemonėmis, ir ar jie sugeba veiksmingai jų laikytis. Tikrinamas jūrininkų gebėjimas suprasti ir, jeigu reikia, duoti įsakymus ir nurodymus ir atsakyti bendrąja darbine kalba, kaip įrašyta laivo žurnale. Tikrinami dokumentai, liudijantys, kad įgulos nariai sėkmingai baigė specialų mokymą, ypač atkreipiant dėmesį į:

   — mokymą valdyti minią,

   — mokymą susipažinti,

   — personalo, susiklosčius avarinei padėčiai tiesiogiai padedančio keleiviams, ypač vyresnio amžiaus ir neįgaliems keleiviams, gelbėtis iš jiems skirtų patalpų, saugos pratybas, ir

   — mokymą apie krizių valdymą ir žmonių elgseną.

   Inspektavimo metu taip pat įvertinama, ar budėjimo tvarkaraštis per daug neišvargina, ypač budinčių pareigūnų.

3. Laivų, kuriems taikoma ši direktyva, įgulos narių kompetencijos liudijimai turi atitikti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/106/EB ([1]) nuostatas.

([1]) 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/106/EB dėl minimalaus jūrininkų rengimo (OL L 323, 2008 12 3, p. 33).

III PRIEDAS

INSPEKTAVIMO REGULIARIŲJŲ PASLAUGŲ TEIKIMO METU PROCEDŪROS

(kaip nurodyta 5 straipsnyje)

Atliekant inspektavimus reguliariųjų paslaugų teikimo metu, tikrinama ši informacija:

1. Informacija apie keleivius

   Tikrinama, kad ro-ro keleiviniame laive arba greitaeigiame keleiviniame laive (toliau – laivas) keleivių skaičius nebūtų didesnis, negu yra leidžiama pagal liudijimą, ir ar informacijos apie keleivius registravimo priemonės atitinka Tarybos direktyvą 98/41/EB ([1]); kaip informacija apie bendrą keleivių skaičių yra perduodama kapitonui ir, jeigu reikia, kaip keleiviai, plaukiantys į priekį ir atgal bei neišlipantys į krantą, yra įrašomi į bendrą atgalinio maršruto keleivių skaičių.

2. Pakrovimo ir stovumo informacija

   Tikrinama: ar yra sumontuoti ir naudojami patikimi grimzlėmačiai, jei taikytina; ar imtasi priemonių užtikrinti, jog laivas nebūtų perkrautas ir nebūtų užtvindyta atitinkamo laivo skyriaus vaterlinija; ar įvertintas pakrovimas ir stovumas, kaip reikalaujama; ar krovininės transporto priemonės ir kiti kroviniai yra pasverti, jeigu reikia, ir ar duomenys perduoti į laivą, kad juos būtų galima panaudoti įvertinant pakrovimą ir stovumą; ar apgadinto laivo kontrolės planai yra visą laiką prieinami, kad jais būtų galima naudotis, ir ar lankstinukai su kovos už laivo išgelbėjimą informacija yra išdalinti laivo pareigūnams.

3. Sauga prieš išplaukiant į jūrą

   Tikrinama, ar laikomasi tvarkos, skirtos prieš paliekant krantinę užtikrinti, kad laivas būtų saugus išplaukti į jūrą, kuri apima patvirtinimą, jog visos vandeniui nelaidžios laivo pertvaros ir vandeniui nelaidžios durys yra uždarytos; ar visos transporto priemonių denio durys yra uždarytos prieš laivui išplaukiant iš stovėjimo vietos arba yra atidarytos tik tol, kol bus uždarytas laivapriekio snapelis; laivapriekio, laivagalio ir šoninių vartų uždarymo mechanizmai bei signalinės lemputės ir kontrolės TV kameromis sistema, rodanti įrenginių būklę navigaciniame tiltelyje. Bet kokie signalinių lempučių sistemos sutrikimai, ypač susiję su duryse esančiais jungikliais, turėtų būti išsiaiškinti ir apie juos turėtų būti pranešta.

4. Saugumą užtikrinantys pranešimai

   Tikrinama: kontrolinė saugumą užtikrinančių pranešimų paskelbimo tvarka ir avarinės padėties instrukcijų ir rekomendacijų atitinkama (-omis) kalba (-omis) iškabinimas; ar prieš išplaukiant paskelbiami kontroliniai saugumą užtikrinantys pranešimai ir ar juos galima išgirsti visose viešose patalpose, įskaitant atviruosius denius, į kurias gali pateikti keleiviai.

5. Įrašai laivo žurnale

   Tikrinamas laivo žurnalas norint įsitikinti, ar jame padaryti įrašai apie laivapriekio, laivagalio ir kitų vandeniui nelaidžių pertvarų ir vandeniui nelaidžių durų uždarymą, vandeniui nelaidžių skyrių durų valdymo pratybas, vairavimo įrenginių bandymus ir pan., taip pat ar padaryti įrašai apie grimzlę, antvandeninio borto aukštį bei stovumą ir apie įgulos bendrą darbinę kalbą.

6. Pavojingi kroviniai

   Tikrinama: ar bet koks pavojingų arba taršių prekių krovinys yra vežamas pagal atitinkamas taisykles, visų pirma ar kartu su krovinio deklaracija arba krovinių išsidėstymo schema yra pateikta deklaracija dėl pavojingų ir taršių prekių, nurodant jų vietą laive, ar tam tikrą krovinį leidžiama vežti keleiviniais laivais ir ar pavojingos ir taršios prekės yra reikiamai pažymėtos, paženklintos, sukrautos, sutvirtintos ir atskirtos;

   ar prie pavojingas ir taršias prekes vežančių transporto priemonių yra pritvirtintos reikiamos plokštelės ir jos yra sutvirtintos; ar, vežant pavojingas ir taršias prekes, krante paliekama atitinkama krovinio deklaracijos arba krovinių išsidėstymo schemos kopija; ar laivo kapitonas yra susipažinęs su pranešimo reikalavimais pagal Europos

([1]) 1998 m. birželio 18 d. Tarybos direktyva 98/41/EB dėl įplaukiančiuose į ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos (OL L 188, 1998 7 2, p. 35).

Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB ([1]) ir instrukcijomis apie veiksmus avarijos atveju, kurių reikės laikytis, ir apie pirmosios pagalbos suteikimą įvykus nelaimingam atsitikimui, susijusiam su pavojingomis prekėmis ar jūros teršalais; ar įjungus transporto priemonių variklius, be transporto priemonių deniuose nuolatos veikiančių ventiliacijos priemonių, pradeda veikti daugiau ventiliacijos priemonių ir ar laivo vairinei atitinkamai pranešama apie transporto priemonių denio ventiliacijos priemonių veikimą.

7. Vežamų transporto priemonių pritvirtinimas

Tikrinama: kaip vežamos transporto priemonės yra pritvirtintos, pvz., sukabintos tarpusavyje arba sutvirtintos atskiromis grandinėmis; ar yra pakankamai stiprių tvirtinimo taškų; priemonės, skirtos vežamoms transporto priemonėms pritvirtinti, kai plaukiama nepalankiomis oro sąlygomis arba kai tokių sąlygų yra tikimasi; autobusų ir motociklų, jeigu jie vežami, pritvirtinimo būdas; ar laive yra krovinio pritvirtinimo instrukcija.

8. Transporto priemonių deniai

Tikrinama: ar konkrečios kategorijos ir ro-ro krovinių patalpose yra nuolatos budima, ar jos stebimos TV kamerų sistema taip, kad būtų galima pastebėti transporto priemonių judėjimą esant nepalankioms oro sąlygoms ir be leidimo įėjusius keleivius; ar priešgaisrinės durys ir įėjimai yra uždaryti ir ar iškabinti pranešimai, kad keleiviai neitų į transporto priemonių denius, kol laivas yra jūroje.

9. Vandeniui nelaidžių durų uždarymas

Tikrinama: ar laikomasi laivo eksploatavimo instrukcijų nurodymų dėl vandeniui nelaidžių skyrių durų; ar rengiamos privalomos pratybos; ar vandeniui nelaidžios durys yra kontroliuojamos ne iš laivo vairinės, o „vietinėmis“ kontrolės priemonėmis, jeigu įmanoma; ar durys laikomos uždarytos esant ribotam matomumui ir susiklosčius bet kokiai pavojingai padėčiai; ar įgula yra išmokyta teisingai naudotis durimis ir supažindinta su pavojais, kylančiais jas neteisingai naudojant.

10. Priešgaisrinis patruliavimas

Tikrinama, ar yra veiksmingai patruliuojama siekiant nedelsiant aptikti gaisro protrūkį. Tai turėtų apimti konkrečios kategorijos patalpas, kuriose nėra sumontuota stacionari gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistema. Tas patalpas galima stebėti taip, kaip nurodyta 8 punkte.

11. Pranešimų perdavimas susiklosčius avarinei padėčiai

Tikrinama: ar pagal laivo įgulos narių sąrašą yra pakankamai pareigūnų padėti keleiviams susiklosčius avarinei padėčiai, ar tie įgulos nariai yra lengvai identifikuojami ir ar susiklosčius avarinei padėčiai jie sugeba bendrauti su keleiviais, atsižvelgiant į bet kurį atitinkamą ir lygiavertį bet kurių šių veiksnių derinį:

a) konkrečiu reisu vykstančių keleivių pagrindinių tautybių vartojamą kalbą arba kalbas;

b) tikimybę, kad gebėjimas duoti pagrindinius nurodymus vartojant paprastą anglų kalbos leksiką gali būti bendravimo su keleiviu, kuriam reikia pagalbos, priemonė, neatsižvelgiant į tai, ar įgulos narys ir keleivis kalba ta pačia kalba;

c) galimą poreikį, susiklosčius avarinei padėčiai, bendrauti kitomis priemonėmis (pvz., parodant veiksmais, rankų gestais arba atkreipiant dėmesį, kur galima rasti instrukcijas, įgulos narių susirinkimo vietas, keleivių gelbėjimo priemones arba evakavimo maršrutus, kai bendravimas žodžiu neįmanomas);

d) ar keleiviai buvo aprūpinti išsamiomis saugos instrukcijomis jų gimtąja kalba arba kalbomis;

e) kalbas, kuriomis, susiklosčius avarinei padėčiai arba per pratybas, gali būti perduoti avarinės padėties pranešimai, kad keleiviai gautų būtinus nurodymus, o įgulos nariams būtų lengviau padėti keleiviams.

12. Įgulos narių bendra darbinė kalba

Tikrinama, ar nustatyta darbinė kalba veiksmingam įgulos darbui, susijusiam su saugos reikalavimais, užtikrinti ir ar laivo žurnale yra įrašas apie šią darbinę kalbą.

([1]) 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).

13. Saugos įranga

Tikrinama, ar gelbėjimo ir gaiso gesinimo prietaisai, įskaitant priešgaisrines duris bei kitas konstrukcines priešgaisrines priemones, kurias galima lengvai patikrinti, yra parengti naudoti; ar priešgaisriniai planai yra nuolatos iškabinti matomose vietose arba lankstinukai su lygiaverte informacija yra išdalyti laivo pareigūnams susipažinti; ar gelbėjimo liemenės yra tinkamai saugomos ir ar galima lengvai rasti vaikams skirtas gelbėjimo liemenes; ar kraunant transporto priemones netrukdoma veikti transporto priemonių deniuose esantiems priešgaisriniams saugos prietaisams, avarinio išjungimo įtaisams, vienpusio borto uždaromojo vožtuvo valdymo įtaisams ir t. t.

14. Navigacijos ir radijo ryšio įranga

Tikrinama, ar veikia navigacijos ir radijo ryšio įranga, įskaitant avarinius laivo padėtį nurodančius radijo švyturius (EPIRB).

15. Papildomas avarinis apšvietimas

Tikrinama, ar sumontuotas papildomas avarinis apšvietimas, kaip numatyta taisyklėse, ir ar daromi įrašai apie gedimus.

16. Evakuacijos priemonės

Tikrinama, ar evakuacijos priemonės, įskaitant evakuacijos maršrutus, ženklinamos pagal taikomus reikalavimus ir ar veikia apšvietimas naudojant pagrindinius bei avarinius energijos šaltinius; tikrinama, ar imtasi priemonių, kad evakuacijos maršrutuose nestovėtų transporto priemonės, jeigu tie maršrutai kerta arba eina per transporto priemonių denius; ar išėjimai, ypač iš neapmuitinamųjų parduotuvių, kurie buvo aptikti užkrauti prekėmis, yra laisvi.

17. Mašinų skyriaus švara

Tikrinama, ar mašinų skyrius švariai išvalomas pagal priežiūros tvarką.

18. Šiukšlių šalinimas

Tikrinama, ar šiukšlių tvarkymo ir šalinimo priemonės veikia pagal reikalavimus.

19. Planinė priežiūra

Tikrinama, kad visos kompanijos turėtų turėti konkrečius nuolatinius nurodymus, apimančius suplanuotą priežiūros sistemą, skirtą visoms su sauga susijusioms sritims, įskaitant laivapriekio ir laivagalio duris bei šonines angas ir jų uždarymo priemones, taip pat taikomą mašinų skyriaus priežiūros ir saugos įrangai. Tikrinama, kad būtų parengti reguliaraus visų punktų tikrinimo planai, siekiant išlaikyti aukščiausio lygio saugos standartus; kad būtų parengta trūkumų registravimo ir patvirtinimo, kad jie yra tinkamai pašalinti, tvarka, kad kapitonas ir kompanijos valdymo struktūroje krante dirbantis paskirtasis pareigūnas žinotų apie trūkumus ir kad jiems būtų pranešta, jog trūkumai pašalinti per nurodytą laikotarpį. Periodiškai tikrinant vidinių ir išorinių laivapriekio durų uždarymo priemones turėtų būti patikrinti indikatoriai, stebėjimo įranga ir visi špigatai, esantys patalpose tarp laivapriekio snapelio ir vidinių durų, ypač uždarymo mechanizmai ir su jais susijusios hidraulinės sistemos.

20. Išplaukimas į reisą

Išplaukiant į reisą turėtų būti patikrinta, ar į laivą nepriimta per daug keleivių, įskaitant tai, ar yra pakankamai vietų, ir ar koridorių, laiptų ir avarinių išėjimų neužkemša bagažas arba savo vietų neįstengę susirasti keleiviai. Būtina patikrinti, ar transporto priemonių denyje, prieš laivui išplaukiant, nėra keleivių ir kad keleiviai negalėtų vėl patekti į transporto priemonių denį prieš pat laivui prisišvartuojant.

IV PRIEDAS

ATITIKTIES LENTELĖ

Direktyva 1999/35/EB	Ši direktyva
1 straipsnis	—
2 straipsnio a, b, d, e, f, g, h, j, m, o, r punktai	2 straipsnio 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 punktai
2 straipsnio c, i, k, l, n, p, q, s punktai	—
3 straipsnis	1 straipsnis
4 straipsnis	—
5 straipsnio 1 punkto a papunktis	3 straipsnis
5 straipsnio 1 punkto b papunktis, 2 punktas	—
6 straipsnis	3 straipsnis
7 straipsnis	4 straipsnis
8 straipsnio 1 dalis	5 straipsnio 1 dalis
8 straipsnio 2 dalis	5 straipsnio 3 dalis
8 straipsnio 3 dalis	9 straipsnio 1 dalis
9 straipsnis	6 straipsnis
10 straipsnio 1 dalies a, b ir c punktai	7 straipsnis
10 straipsnio 1 dalies d punktas	—
10 straipsnio 2 dalis	7 straipsnis
10 straipsnio 3 dalis	8 straipsnis
10 straipsnio 4 dalis	—
11 straipsnio 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8 dalys	—
11 straipsnio 6 dalis	6 straipsnio 1 dalis
13 straipsnio 1, 2, 4, 5 dalys	—
13 straipsnio 3 dalis	6 straipsnio 2 dalis ir 10 straipsnis
14 straipsnis	—
15 straipsnis	—
16 straipsnis	—
17 straipsnis	12 straipsnis
18 straipsnis	11 straipsnis
19 straipsnis	17 straipsnis
20 straipsnis	16 straipsnis
21 straipsnis	18 straipsnis
22 straipsnis	19 straipsnis
I priedas	I priedas