



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. lapkričio 28 d.
(OR. en)

15957/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0165(COD)

TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 15164/23

Komisijos dok. Nr.: 10126/23 + ADD 1

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies
keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės

– *Bendras požiūris*

I. IVADAS

1. 2023 m. birželio 1 d. Komisija perdavė pirmiau nurodytą pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai.
2. Pasiūlymas susijęs su 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės¹ daliniu pakeitimu.

¹ OL L 131, 2009 5 28, p. 57.

3. Direktyva 2009/16/EB ES lygmeniu reglamentuojami uosto valstybės kontrolės inspektavimai. Uosto valstybės kontrolė (UVK) yra užsienio laivų inspektavimo kitų nei vėliavos valstybė valstybių uostuose, kurį atlieka UVK pareigūnai, sistema, skirta patikrinti, ar laivo kapitono, pareigūnų ir įgulos narių kompetencija, laivo būklė ir jo įranga atitinka tarptautinių konvencijų, o Europos Sąjungoje – taikytinos ES teisės reikalavimus. Todėl UVK yra svarbi užtikrinant laivybos saugą ir apsaugant jūrų aplinką.
4. Direktyvos peržiūra siekiama šių konkrečių tikslų:
- atnaujinti ir suderinti ES teisės aktus su Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO), Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) arba Paryžiaus susitarimo memorandumo dėl uosto valstybės kontrolės nustatytais tarptautinėmis taisyklėmis ir procedūromis;
 - apsaugoti žvejojimo laivus, jų įgulą ir aplinką. Ilgesniems kaip 24 metrų žvejojimo laivams uosto valstybės kontrolė netaikoma. Savanoriška šio tipo laivų kontrolės sistema turėtų padidinti šiems laivams taikomų tarptautinių saugos ir aplinkos apsaugos standartų laikymosi lygį;
 - užtikrinti didesnę skaitmeninių sprendimų taikymą. Visų pirma pasiūlymu skatinama diegti ir naudoti elektroninius teisės aktų nustatytus liudijimus, susiejant jų naudojimą su laivo rizikos lygiu, pagal kurį nustatomi ir atrenkami inspektuoti laivai, ir
 - užtikrinti veiksmingą ir suderintą požiūrį į UVK inspektavimų atlikimą. Tai apima geresnę inspektuotinių laivų atrinkimą, restruktūrizuojant pasenusius laivo rizikos lygio aspektus ir papildant jų naujomis sudedamosiomis dalimis.
5. Komisija priėmė pasiūlymą pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT), kaip neatidėliotinus tolesnius veiksmus, susijusius su 2018 m. atlikta jūrų transporto reguliavimo tinkamumo patikra¹.

¹ Dok. 9128/18 + ADD 1.

6. Pasiūlymas grindžiamas poveikio vertinimo¹, kuris buvo pagrįstas išorės pagalbinio tyrimu, rezultatais. Poveikio vertinimas buvo pristatytas ir nuodugnai išnagrinėtas viename darbo grupės posėdyje ir delegacijoms nekėlė didelį susirūpinimą keliančių klausimų.

II. NAGRINĖJIMAS KITOSE INSTITUCIJOSE

7. 2023 m. liepos 13 d. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas (TRAN) pranešėja paskyrė Vera Tax (S & D, Nyderlandai). V. Tax savo pranešimo projektą pateikė rugsėjo 19 d., ir šiuo metu numatyta, kad dėl šio pasiūlymo TRAN komitete bus balsuojama gruodžio 7 d.
8. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę dėl pasiūlymo² priėmė 2023 m. rugsėjo 20 d. 2023 m. birželio 23 d. Europos regionų komitetas nusprendė nuomonės nepateikti.

III. NAGRINĖJIMO TARYBOJE PADĖTIS

9. Laivybos darbo grupė aptarė pasiūlymą keliuose posėdžiuose, kurie prasidėjo 2023 m. spalio mėn. Visos delegacijos pareiškė iš esmės pritariantį Komisijos pasiūlymo tikslams, kuriais siekiama užtikrinti saugesnę laivybą ir apsaugoti jūrų aplinką.
10. Lapkričio 22 d. posėdyje Nuolatinių atstovų komitetas patvirtino pritariantis naujausiam kompromisiniam tekstui ir rekomendavo Tarybai 2023 m. gruodžio 4 d. Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos (transportas) posėdyje susitarti dėl bendro požiūrio.
11. Padaryta keletas Komisijos pasiūlymo pakeitimų. Daugeliu šių pakeitimų siekiama užtikrinti aiškumą ir suderinamumą su tarptautinėmis taisyklėmis ir procedūromis, ypač nustatytomis Paryžiaus susitarimo memorandumo dėl uosto valstybės kontrolės (Paryžiaus SM). Taip pat atkreiptinas dėmesys į kitus toliau nurodytus esminius pakeitimus.

¹ 10126/23 ADD 2 ir ADD 3

² Dok. 13381/23.

12. Pirma, valstybės narės prieštaravo Komisijos pasiūlymui į laivų rizikos įvertio apskaičiavimo metodiką (priemonę, kuria uosto valstybės kontrolės patikrinimai nukreipiami į laivus, kuriuose esama didžiausios trūkumų tikimybės) įtraukti du naujus kriterijus. Pirmasis iš šių kriterijų susijęs su laivo taršos anglies dioksidu intensyvumo rodikliu. Valstybės narės nurodė, kad šis rodiklis priklauso ne tik nuo laivo techninės būklės, bet ir nuo eksploatacinių parametrų (pvz., laivo greičio), taip pat nuo išorės aplinkybių (prekybos modelių, oro sąlygų, uoste praleisto laiko ir t. t.), o tai reiškia, kad tai nebūtinai yra blogų veiklos rezultatų ar reikalavimų nesilaikymo rodiklis, todėl jį neturėtų būti atsižvelgiama apskaičiuojant laivo rizikos lygį.
13. Antrasis kriterijus susijęs su elektroninių liudijimų prieinamumu. Valstybės narės pabrėžė, kad tai yra administracinis elementas, kurio laivas negali kontroliuoti, nes sprendimą naudoti e. liudijimus priima vėliavos valstybė. Dėl šios priežasties elektroniniai liudijimai nėra laivo būklės ar jo atitikties privalomiems IMO ir ES dokumentams rodiklis ir į juos taip pat neturėtų būti atsižvelgiama apskaičiuojant laivo rizikos lygį.
14. Antra, 3 straipsnyje Komisija pasiūlė nustatyti ilgesnį nei 24 metrų žvejybos laivų, kuriems iki šiol nebuvo taikoma direktyva, savanorišką kontrolės sistemą. Valstybės narės pritarė šiam požiūriui, nes tai galėtų padidinti šių laivų atitikties reikalavimams lygį. Vis dėlto, kadangi tai savanoriška sistema, valstybės narės mano, kad tokio žvejybos laivams taikomo konkretaus uosto valstybės kontrolės režimo sąlygos turėtų būti nustatytos ne įgyvendinimo aktais, o gairėmis, kurias Komisija priimtų bendradarbiaudama su Paryžiaus SM.
15. Trečia, padaryta keletas pakeitimų, kad uosto valstybės kontrolės institucijoms būtų suteikta daugiau lankstumo. 14 straipsnio 4 dalyje Komisija pasiūlė, kad išplėstinius inspektavimus atliktų bent du uosto valstybės kontrolės pareigūnai. Tačiau reikiamas inspektorių skaičius priklauso nuo kelių veiksnių ir daugeliu atvejų būtų nereikalinga ir sudėtinga paskirti daugiau nei vieną inspektorių. Valstybės narės mano, kad uosto valstybės kontrolės institucijos ir toliau turėtų turėti galimybę lanksčiai organizuoti savo darbą šioje srityje. Taip pat, jų nuomone, reikalavimas, kad inspektavimo ataskaitą visada patvirtintų uosto valstybės kontrolės pareigūnas, nepriklausęs patikrinimą atlikusiai grupei, yra pernelyg griežtas; 24 straipsnio 3 dalis buvo iš dalies pakeista siekiant suteikti daugiau lankstumo.

16. Ketvirta, vengiant užkrauti neproporcingą administracinę naštą priėjimo prie jūros neturinčioms valstybėms narėms, kurios neturi jūrų uostų ir kurios gali patvirtinti, kad laivai, kuriems taikoma ši direktyva, sudaro mažiau nei 5 % bendro metinio į jų upių uostus įplaukusių atskirų laivų skaičiaus per pastaruosius trejus metus, gali nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų. Tai reikštų, kad tol, kol laikomasi šių sąlygų, tos valstybės narės neprivalėtų perkelti direktyvos į nacionalinę teisę.
17. Galiausiai Komisijos pasiūlytas perkėlimo į nacionalinę teisę terminas (vieni metai nuo iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo) būtų pratęstas iki 4 metų.
18. Šiame procedūros etape Komisija laikosi procedūrinės išlygos dėl visų savo pasiūlymo pakeitimų.

IV. IŠVADOS

19. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Tarybos prašoma, remiantis šio pranešimo priede išdėstytu kompromisiniu tekstu, susitarti dėl *bendro požiūrio* dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės.
-

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁵,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁶,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/16/EB⁷ nustatytos uosto valstybės kontrolės inspektavimo sistemos taisyklės, pagal kurias į Sąjungos uostus įplaukiantys reikalavimus atitinkantys laivai inspektuojami siekiant patikrinti, ar laivo įgulos kompetencija ir laivo bei jo įrangos būklė atitinka tarptautinių konvencijų dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, dėl jūrų aplinkos apsaugos ir dėl gyvenimo bei darbo sąlygų su visų šalių vėliavomis plaukiojančiuose laivuose reikalavimus;

⁵ OL C [...], [...], p. [...].

⁶ OL C [...], [...], p. [...].

⁷ OL L 131, 2009 5 28, p. 57.

- (2) Direktyva 2009/16/EB grindžiama Paryžiaus susitarimo memorandumo dėl uosto valstybės kontrolės (Paryžiaus SM) jau esamu savanorišku susitarimu ir inspektavimo naštos pasidalijimo, rizika grindžiamos inspektuotinių laivų atrankos, suderintų inspektavimų ir dalijimosi inspektavimo rezultatais koncepcijomis;
- (3) po to, kai įsigaliojo Direktyva 2009/16/EB, pasikeitė tarptautinė reglamentavimo aplinka (visų pirma Paryžiaus SM ir Tarptautinė jūrų organizacija) ir įvyko technologinių pokyčių. Reikėtų atsižvelgti į tuos pokyčius ir patirtį, įgytą įgyvendinant Direktyvą 2009/16/EB;
- (4) nuo 2011 m. įsigaliojo kelios tarptautinės konvencijos, kurias valstybės narės ratifikavo. Tai Tarptautinė konvencija dėl laivuose naudojamų balastinių vandenų ir nuosėdų tvarkymo ir kontrolės (BWM konvencija) ir Nairobio tarptautinė konvencija dėl laivų nuolaužų pašalinimo (Nairobio konvencija). Todėl jos turėtų būti įtrauktos į konvencijų, kurioms taikoma Direktyva 2009/16/EB, sąrašą, kad būtų galima užtikrinti jų vykdymą taikant uosto valstybės kontrolės sistemą;
- (5) kad būtų galima užtikrinti atnaujintą ir suderintą uosto valstybės kontrolės sistemą, būtina greičiau atnaujinti tarptautinių konvencijų, kurių vykdymas užtikrinamas atliekant uosto valstybės kontrolę, sąrašą nekeičiant visos direktyvos. Todėl įsigaliojus tarptautinei konvencijai, t. y. pasiekus sutartą ratifikavimo lygį, ir po to, kai Paryžiaus SM narės ją priima kaip atitinkamą dokumentą, Komisija turėtų atnaujinti Direktyvoje pateiktą konvencijų sąrašą;
- (6) dauguma ES žvejybos laivų dėl savo mažo dydžio vykdo veiklą teritoriniuose vandenyse ir nėra inspektuojami užsienio uostuose. Tai reiškia, kad apskritai tikėtina, kad tik didesni žvejybos laivai, kurių ilgis yra 24 metrai ir daugiau, ilgį skaičiuojant, kaip apibrėžta 2012 m. Keiptauno susitarime (tokiems žvejybos laivams taip pat daugiausia taikomos tarptautinės konvencijos), plaukios tarptautiniuose vandenyse ir įplauks į kitus nei tos valstybės, kurioje jie registruoti, uostus, todėl jiems bus taikoma uosto valstybės kontrolė. Kadangi dauguma didesniems žvejybos laivams taikomų tarptautinių konvencijų skiriasi nuo konvencijų, kurių vykdymas šiuo metu užtikrinamas atliekant uosto valstybės kontrolę, ir siekiant išvengti nepageidaujamo šalutinio poveikio dabartinei uosto valstybės kontrolės sistemai, siūloma lygiagrečiai žvejybos laivams taikoma uosto valstybės kontrolės sistema;

- (7) tačiau dėl žvejybos modelių šie didesni žvejybos laivai lankosi ne visose valstybėse narėse. Todėl toms valstybėms narėms, kurios pageidauja atlikti šiuos inspektavimus, siūloma savanoriška sistema, kuri būtų lygiagreti ir atskira nuo dabartinio uosto valstybės kontrolės režimo, kad būtų suteikta lankstumo, susijusio su uosto valstybės kontrolės standartų rengimo būdu. Todėl valstybės narės, Paryžiaus SM ir Komisija šią uosto valstybės kontrolės sistemą, taikomą 24 metrų ir ilgesniems žvejybos laivams, gali plėtoti organiškai, neįtraukdami jų į dabartinį Paryžiaus SM susitarimą. Šiuo tikslu turėtų būti sukurtas atskiras esamos inspektavimo duomenų bazės modulis;
- (8) pagal deramos dalies principo mechanizmą inspektavimo našta paskirstoma Paryžiaus SM valstybėms narėms. Kiekvienai valstybei narei skiriamas tam tikras kasmet atliktinų inspektavimų skaičius – jos įsipareigojimas atlikti inspektavimus arba derama inspektavimų dalis. Tinkamumas inspektuoti visų pirma priklauso nuo laivo rizikos lygio (LRL), pagal kurį nustatomi intervalai tarp inspektavimų ir jų apimtis. II pirmenybės laivai gali būti inspektuojami, o I pirmenybės laivai turi būti inspektuojami;
- (9) valstybėms narėms leidžiama neatlikti tam tikrų prioritetinių inspektavimų ir vis tiek įvykdyti įsipareigojimą atlikti inspektavimus. Tačiau kai kuriose valstybėse narėse per konkrečius metus faktiškai įplaukiančių laivų skaičius gali viršyti paskirtą įsipareigojimą atlikti inspektavimus arba būti už jį mažesnis. Nustatyta, kad papildoma šių valstybių narių (kurioms tenka pernelyg didelė našta arba kurios nepatiria pernelyg didelės naštos) tinkamos įsipareigojimų dalies prievolės laikymosi priemonė yra nelanksti, todėl atitinkamas nuostatas būtina suderinti su peržiūromis Paryžiaus SM nuostatomis;
- (10) valstybėms narėms taip pat leidžiama tam tikromis aplinkybėmis atidėti laivų inspektavimą, jei laivas inspektuojamas kitame įplaukimo uoste arba per 15 dienų, ir ši galimybė pakeičiama taip, kad ja galėtų pasinaudoti visos valstybės narės. Tam tikrų kategorijų laivai, kurie laikomi keliančiais didesnę riziką ir kuriems dėl to gali būti taikomas išplėstinis inspektavimas, turi pranešti apie numatomą atplaukimo į uostą laiką likus 72 valandoms iki atplaukimo. Tačiau po kelerių metų buvo padaryta išvada, kad šis įpareigojimas pernelyg apsunkina veiklos vykdytojus ir nesukuria jokios pridėtinės vertės, nes nacionalinės valdžios institucijos reikiamą informaciją jau gali lengviau rasti THETIS duomenų bazėje. Tuo remiantis Paryžiaus SM panaikintas šis išankstinio pranešimo apie atvykimą įpareigojimas, todėl Direktyva 2009/16/EB turėtų būti atitinkamai priderinta;

- (10a) įprastomis aplinkybėmis II pirmenybės laivų inspektavimas nėra privalomas, tačiau jie gali būti inspektuojami. Vis dėlto tais atvejais, jei į valstybes narės neįplaukia pakankamai tinkamų inspektuoti laivų, kad jos įvykdytų savo metinį įsipareigojimą, jos turi inspektuoti šiuos II pirmenybės laivus siekdamos įvykdyti savo metinį inspektavimo įsipareigojimą. Kadangi šie inspektavimai toms valstybėms tampa *de facto* privalomi, gali prireikti daugiau lankstumo inspektuojant II pirmenybės laivus, ypač šioms valstybėms. Todėl pirmiau minėtoms valstybėms numatyta galimybė taikyti atidėjimą ir pagrindimą. Valstybės narės ir Komisija turėtų dėti visas pastangas pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą siekdamos pasiūlyti reikiamų priemonių ir pakeitimų, kad šis tikslas taptų aiškesnis ir būtų įgyvendintas, nedarant poveikio techninių priemonių, skirtų esamai inspektavimo duomenų bazei pritaikyti prie atidėjimo, taikymui;
- (11) per pastarąjį dešimtmetį, nepaisant padidėjusio laivų, įplaukiančių į ES uostus, skaičiaus, įskaitant trumpųjų nuotolių laivybą tarp pagrindinių ES valstybių narių uostų ir uostų, esančių Europos geografinėje teritorijoje arba ne Europos šalyse Viduržemio ir Juodojoje jūrose, laivų, įplaukiančių į [...] ES uostus, sauga pagerėjo. Vis dažniau atliekami uosto valstybės kontrolės inspektavimai siekiant užtikrinti aplinkos apsaugos teisės aktų, pavyzdžiui, susijusių su išmetamu sieros kiekiu arba saugiu ir aplinkai tinkamu laivų išmontavimu, vykdymą. Tačiau laivo rizikos lygio, parengto iki 2009 m., prioritetai buvo kitokie ir jis nėra visiškai pritaikytas, kad inspektavimo pastangas būtų galima sutelkti į mažiausiai aplinką tausojančius laivus.
- (12) tuo remiantis laivų rizikos lygis turėtų būti atnaujintas, kad būtų atsižvelgta į aplinkosaugos klausimus, daugiau dėmesio skiriant aplinkosauginiam veiksmingumui;
- 12a) 2019 m. Paryžiaus SM patvirtino naują metodiką, kuria, kaip alternatyva vėliavos valstybių baltajam, pilkajam ir juodajam sąrašui, buvo nustatyti aukšto, standartinio ir žemo veiklos rezultatų lygio sąrašai. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas įgyvendinimo reglamentui, nurodytam 10 straipsnyje dėl laivo rizikos lygio, kuriuo nustatomas vėliavos valstybių skirstymas į kategorijas. Ši metodika turėtų būti įgyvendinta šioje direktyvoje, kad būtų užtikrintas jos teisingumas, visų pirma atsižvelgiant į tai, kaip joje vertinamos mažos laivynus turinčios vėliavos valstybės;

- 12b) kadangi uosto valstybės kontrolės pareigūnams reikia laiko pasirengti ir atlikti inspektavimus, svarbu užtikrinti, kad tam būtų skirta pakankamai laiko. Tai ypač svarbu išplėstinių inspektavimų atveju, taip pat vykdant reguliarias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų inspektavimus, kai galima atsižvelgti į laivo eksploatavimą;
- (13) skaitmenizacija yra esminis technologinės pažangos aspektas duomenų rinkimo ir perdavimo srityje, siekiant padėti sumažinti išlaidas ir efektyviai naudoti žmogiškuosius išteklius. Šiuo metu daugėja laivų, turinčių elektroninius liudijimus, ir numatoma, kad jų skaičius didės. Todėl uosto valstybės kontrolės veiksmingumas turėtų būti padidintas, dažniau naudojantis elektroniniais liudijimais, kad būtų galima atlikti į laivą labiau orientuotus ir geriau parengtus inspektavimus;
- (14) uosto valstybės kontrolė tampa vis sudėtingesnė, nes ES teisės aktais arba per Tarptautinę jūrų organizaciją nustatomi nauji inspektavimo reikalavimai. Todėl reikia užtikrinti uosto valstybės kontrolės pareigūnų kvalifikacijos kėlimą ir perkvalifikavimą bei nuolat tobulinti jų mokymą;
- (15) (išbraukta)
- (16) siekiant sudaryti sąlygas naujausiam šios direktyvos nuostatų taikymui, kad valstybės narės galėtų vykdyti savo pareigas pagal tarptautinę teisę laikydamosi šios direktyvos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus, kuriais atnaujinamos konvencijos, patenkančios į Direktyvos 2009/16/EB taikymo sritį, ir iš dalies keičiamas Paryžiaus SM patvirtintas su uosto valstybės kontrole susijusių procedūrų ir gairių sąrašas. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁸ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

⁸ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

- (17) siekiant užtikrinti Direktyvos 2009/16/EB nuostatų, susijusių su konvencijų, kurios patenka į jos taikymo sritį, sąrašų ir elektroninių liudijimų reikalavimais, vienodas įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁹;
- (18) (išbraukta)
- (19) atsižvelgiant į visą Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) apsilankymų valstybėse narėse siekiant stebėti, kaip įgyvendinama Direktyva 2009/16/EB, stebėsenos ciklą, Komisija turėtų įvertinti Direktyvos 2009/16/EB įgyvendinimą ne vėliau kaip [10 metų nuo XX straipsnyje nurodytos jos taikymo pradžios datos] ir apie tai pateikti ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti su Komisija, kad ji galėtų surinkti visą šiam vertinimui reikiamą informaciją;
- (20) kadangi šios direktyvos tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti dėl tarptautinio jūrų transporto pobūdžio, o dėl kartu veikiančių valstybių narių tinklo poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (20a) jei inspektavimas neatliekamas dėl išskirtinių ir nenumatytų aplinkybių, pavyzdžiui, gaivalinių nelaimių, pandemijų ar ekstremaliųjų visuomenės sveikatos situacijų, teroristinių išpuolių, darbo konfliktų, jis neturėtų būti laikomas neatliktu inspektavimu. Šios aplinkybės turėtų būti tinkamai pagrįstos ir apie jas turėtų būti pranešta Komisijai;

⁹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

(20b) 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;

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

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2009/16/EB pakeitimai

Direktyva 2009/16/EB iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnis keičiamas taip:

a) 1 punktą papildomas šiais papunkčiais:

„l) Tarptautinė konvencija dėl laivuose naudojamų balastinių vandenių ir nuosėdų tvarkymo ir kontrolės (BWM konvencija);

m) Nairobio tarptautinė konvencija dėl laivų nuolaužų pašalinimo (Nairobio konvencija);

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

aa) 1 punkto c papunktis pakeičiamas taip:

„c) 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos bei jos 1978 m. protokolas (MARPOL 73/78);“;

ab) 1 punkto d papunktis pakeičiamas taip:

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

b) 3 punktas išbraukiamas;

bb) 8 punktas pakeičiamas taip:

„8. Inspektorius – valstybinio sektoriaus darbuotojas arba kitas asmuo, valstybės narės kompetentingos institucijos deramai įgaliotas atlikti inspektavimą vykdant uosto valstybės kontrolę ir atsakingas tai kompetentingai institucijai.“;

bc) papildomas šiuo punktu:

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

bd) 11 punktas pakeičiamas taip:

„11. Pirminis inspektavimas – inspektoriaus apsilankymas laive, įskaitant bent 13 straipsnio 1 dalyje reikalaujamus patikrinimus.“;

be) 12 punktas pakeičiamas taip:

„12. Išsamus inspektavimas – inspektavimas, įskaitant pirminio inspektavimo apimtį, kurio metu 13 straipsnio 3 dalyje nurodytomis aplinkybėmis laivas, jo įranga ir įgula kaip visuma arba, jeigu reikia, jų atskiros dalys yra atidžiai tikrinami, ir šis tikrinimas apima laivo konstrukciją, įrangą, įgulos sukomplektavimą, gyvenimo ir darbo sąlygas laive bei laive atliekamų darbų tvarkos laikymąsi.“;

bf) 13 punktas pakeičiamas taip:

„13. Išplėstinis inspektavimas – inspektavimas, įskaitant pirminio inspektavimo taikymo sritį, kuris apima bent VII priede išvardytus punktus. Išplėstinį inspektavimą gali papildyti išsamus inspektavimas, kai tam yra akivaizdus pagrindas pagal 13 straipsnio 3 dalį.“;

bg) 19 punktas pakeičiamas taip:

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

2) 3 straipsnis keičiamas taip:

-a) 3 dalis pakeičiama taip:

„Valstybės narės, inspektuodamos laivą, plaukiojantį su Konvencijos Šalimi nesančios valstybės vėliava, taikant „palankesnių sąlygų šiems laivams nesuteikimo“ sąlygą, užtikrina, kad tam laivui ir jo įgulai taikoma tvarka nebūtų palankesnė už tvarką, taikomą su Konvencijos Šalimi esančios valstybės vėliava plaukiojančiam laivui. Toks laivas inspektuojamas išsamiai laikantis Paryžiaus SM nustatytų procedūrų.“;

a) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Ši direktyva netaikoma žvejybos laivams, kurių ilgis mažesnis nei 24 metrai, karo, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, valstybiniais laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais, ir pramoginėms jachtoms, nenaudojamoms prekybai. Šios direktyvos tikslais žvejybos laivo ilgis apibrėžiamas pagal 2012 m. Keiptauno susitarimą.“;

b) papildomas šia dalimi:

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

3) 5 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„2a. Apskaičiuojant valstybių narių, kurios yra Paryžiaus SM šalys, metinius inspektavimo įsipareigojimus, neatsižvelgiama į valstybių narių atliktus laivų inspektavimus, 20 proc. viršijančius jų metinius inspektavimo įsipareigojimus.“;

4) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

Įsipareigojimo atlikti inspektavimus vykdymo tvarka

Laikoma, kad valstybė narė, neatlikusi 5 straipsnio 2 dalies a punkte nurodytų inspektavimų, yra įvykdžiusi savo įsipareigojimą pagal tą nuostatą, jei tokie neatlikti inspektavimai neviršija 10 % visų į jos uostus įplaukiančių ir į inkaravimo vietas atplaukiančių I pirmenybės laivų, neatsižvelgiant į jų rizikos lygį.

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

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

5) 7 straipsnis keičiamas taip:

-a) antraštė ir 1 dalis pakeičiamos taip:

„Subalansuotos inspektavimo dalies Sąjungoje sąlygos

1. Laikoma, kad valstybė narė, kurioje bendras įplaukiančių I pirmenybės laivų skaičius viršija jos inspektavimų dalį, nurodytą 5 straipsnio 2 dalies b punkte, įvykdo savo įsipareigojimą, jei tos valstybės narės atliktų inspektavimų skaičius atitinka bent tokią inspektavimų dalį ir jei tos valstybės narės neinspektuotų I pirmenybės laivų skaičius neviršija 40 % visų į jos uostus ir inkaravimo vietas įplaukiančių I pirmenybės laivų.“;

a) 2 dalis pakeičiama taip:

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

6) 8 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys pakeičiamos toliau nurodytu tekstu ir pridedamos šios dvi naujos dalys:

„1. Valstybė narė gali nuspręsti atidėti I arba II pirmenybės laivo inspektavimą esant tokioms aplinkybėms:

- a) jei inspektavimą galima atlikti bet kuriame paskesniame laivo įplaukimo uoste toje pačioje valstybėje narėje, jei tas laivas pakeliui neįplaukia į jokią kitą Sąjungos ar Paryžiaus SM regiono uostą, išskyrus bet kurį laivo vėliavos valstybės uostą, ir kai atidedama ne ilgesniam kaip 15 dienų laikotarpiui nuo faktinio išplaukimo laiko, arba
- b) jei inspektavimą per 15 dienų nuo faktinio išplaukimo laiko galima atlikti kitame Sąjungos ar Paryžiaus SM regiono uoste, jei valstybė, kurioje yra tas įplaukimo uostas, iš anksto sutiko atlikti inspektavimą, arba

- c) jei laivo, įskaitant reguliariąsias paslaugas teikiančius ro-ro keleivinius laivus arba greitaeigius keleivinius laivus, inspektavimas gali būti atliktas tame pačiame įplaukimo uoste per 15 dienų nuo faktinio išplaukimo laiko.
2. Dėl veiklos priežasčių neatliktas I arba II pirmenybės laivų inspektavimas nelaikomas neatliktu inspektavimu, jei inspektavimo duomenų bazėje užregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis ir esant tokioms išskirtinėms aplinkybėms:
- a) kompetentingos institucijos nuomone, inspektavimo vykdymas keltų pavojų inspektorių, laivo, jo įgulos saugumui, uostui arba jūros aplinkai; arba
 - b) laivas į uostą įplaukia tik nakties metu, kaip numatyta 2 straipsnio 9 dalyje. Tokiu atveju valstybės narės imasi priemonių, būtinų užtikrinti, kad reguliariai nakties metu į uostus įplaukiantys laivai būtų deramai inspektuojami, arba
 - c) laivo įplaukimo trukmė yra per trumpa, kad būtų galima tinkamai atlikti patikrinimą.
3. Jei neatliekamas laivo inspektavimas inkaravimo vietoje, tai nelaikoma neatliktu inspektavimu, kai:
- a) laivas pagal I priedo nuostatas per 15 dienų yra inspektuojamas kitame Bendrijoje arba Paryžiaus SM regione esančiame uoste arba inkaravimo vietoje, arba
 - b) laivas įplaukia į uostą tik nakties metu arba būna uoste per trumpai, kad būtų galima deramai atlikti inspektavimą, ir inspektavimo duomenų bazėje įregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis, arba
 - c) kompetentingos institucijos nuomone, inspektavimo atlikimas keltų pavojų inspektorių, laivo, įgulos, uosto ar jūros aplinkos saugumui, ir inspektavimo duomenų bazėje įregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis, arba

4. Jei inspektavimas neatliekamas dėl išskirtinių ir nenumatytų aplinkybių, jis nelaikomas neatliktu inspektavimu, o inspektavimo duomenų bazėje įregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis. Šios aplinkybės tinkamai pagrindžiamos ir apie jas pranešama Komisijai.
5. Į inspektavimo duomenų bazėje įregistruotus inspektavimus, atidėtus pagal 1, 2, 3 arba 4 dalį, neatsižvelgiama vertinant, kaip valstybė narė laikosi 6 ir 7 straipsniuose nurodyto įsipareigojimo atlikti inspektavimą.“;

7) (išbraukta)

8) 9 straipsnis išbraukiamas;

9) 10 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

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

a) Baziniai parametrai

Baziniai parametrai yra nustatomi remiantis laivo tipu, amžiumi, vėliava, susijusiomis pripažintomis organizacijomis ir kompanijos veikla pagal I priedo I dalies 1 punktą ir II priedą.

b) Istoriniai parametrai

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

c) Aplinkos parametrai

Aplinkos parametrai yra nustatomi remiantis trūkumų, susijusių su MARPOL konvencija, Apsaugos nuo užsiteršimo sistemų konvencija (AFS), Balastinių vandenų konvencija (BWM), Konvencija dėl civilinės atsakomybės (CLC, 1992 m.), Laivų bunkerinių konvencija, Nairobio konvencija ir Honkongo konvencija pagal I priedo I dalies 3 punktą ir II priedą, skaičiumi ir tuo, ar šie trūkumai yra sulaikymo pagrindas.“;

9a) 10 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai įgyvendinti metodiką, skirtą bendriesiems rizikos rodikliams įvertinti, visų pirma rodikliams, susijusiems su vėliavos valstybės kriterijais ir įmonės veiklos rezultatų vertinimo kriterijais, kuriuos 2019 m. patvirtino Paryžiaus SM, nustatydamas aukšto, standartinio ir žemo veiklos rezultatų lygio sąrašus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

9b) 13 straipsnio 1 dalies c punktas pakeičiamas taip:

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

9c) 13 straipsnio 2 dalis išbraukiama.

10) 14 straipsnis keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

— aukšto rizikos lygio laivuose,

— senesniuose kaip 12 metų keleiviniuose laivuose, naftos tanklaivuose, dujų arba cheminių medžiagų tanklaivuose arba balkeriuose,

— aukšto rizikos lygio senesniuose kaip 12 metų laivuose arba keleiviniuose laivuose, naftos tanklaivuose, dujų arba cheminių medžiagų tanklaivuose arba balkeriuose, itin svarbių ar netikėtų veiksmų atvejais,

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

ab) 3 dalis išbraukiama;

b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Išsamų inspektavimą, kiek tai įmanoma, atlieka ne mažiau kaip du uosto valstybės kontrolės pareigūnai. Išplėstinio inspektavimo apimtis, įskaitant tikrintinas rizikos sritis, išdėstyta VII priede. Komisija įgyvendinimo aktais patvirtina išsamias priemones, kuriomis užtikrinamos vienodos VII priedo taikymo sąlygos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

11) 14a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 4 dalis pakeičiama taip:

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

b) papildomas nauja dalimi:

„4a. Operatorius ar laivo kapitonas užtikrina, kad darbo tvarkaraštyje būtų numatyta pakankamai laiko XVII priedo 1.1 punkte ir 2 punkto a papunktyje numatytam inspektavimui atlikti.“;

12) 16 straipsnis keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

- plaukioja su valstybės, kuri yra žemo veiklos rezultatų lygio sąraše, patvirtintame laikantis Paryžiaus SM ir remiantis inspektavimo duomenų bazėje užregistruota informacija, kurį kasmet viešai skelbia Komisija, vėliava ir kurie per paskutinius 36 mėnesius valstybės narės ar Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje buvo sulaikyti daugiau kaip du kartus, arba
- plaukioja su valstybės, kuri yra aukšto arba standartinio veiklos rezultatų lygio sąraše, patvirtintame pagal Paryžiaus SM ir remiantis inspektavimo duomenų bazėje užregistruota informacija, kurį kasmet viešai skelbia Komisija, vėliava ir kurie per paskutinius 24 mėnesius valstybės narės arba Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje buvo sulaikyti daugiau kaip du kartus.

Šio straipsnio pirma pastraipa netaikoma 21 straipsnio 6 dalyje nurodytoms situacijoms.

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

aa) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Draudimo įplaukti nurodymas atšaukiamas tik praėjus trimis mėnesiams nuo jo išdavimo dienos ir kai įvykdomos VIII priedo 3–6 punktų sąlygos.“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

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

- a) laivas plaukia su valstybės, kurios laivų sulaikymų skaičius nepatenka į 1 dalyje nurodytus žemo veiklos rezultatų lygio arba standartinio veiklos rezultatų lygio sąrašus, vėliava,
- a) teisės aktų nustatyti ir laivo klasifikacijos liudijimai yra išduoti organizacijos ar organizacijų, kurios yra pripažintos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009¹⁰,
- b) laivą valdo kompanija, kurios veiklos rezultatai yra geri, kaip nustatyta I priedo I dalies 1 punkte, ir
- c) įvykdytos VIII priedo 3–6 punktų sąlygos.

Praėjus 24 mėnesiams po nurodymo išdavimo, kiekvienam laivui, neatitinkančiam šioje dalyje nustatytų reikalavimų, atsisakoma visam laikui leisti įplaukti į visus Sąjungoje esančius uostus ir atplaukti į inkaravimo vietas.“;

c) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Bet koks vėlesnis laivo, plaukiojančio su valstybės, kuri yra standartinio arba žemo veiklos rezultatų lygio sąraše, paskelbtame Paryžiaus SM metinėje ataskaitoje, vėliava, sulaikymas Sąjungoje esančiame uoste ar inkaravimo vietoje po trečio atsisakymo leisti įplaukti lemia tai, kad laivui atsisakoma visam laikui leisti įplaukti į visus Sąjungoje esančius uostus ir atplaukti į inkaravimo vietas.“;

¹⁰ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009 5 28, p. 11).“;

d) įterpiamos šios dalys:

„4a. Laivui, plaukiojančiam su valstybės, kuri yra aukšto veiklos rezultatų lygio sąraše, vėliava ir sulaikytam Sąjungos uoste ar inkaravimo vietoje jo pirmo inspektavimo Sąjungoje metu po trečio ar bet kurio vėlesnio atsisakymo leisti įplaukti:

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

b) atsisakoma visam laikui leisti įplaukti į bet kurį Sąjungos uostą ar inkaravimo vietą, jei teisės aktų nustatyti ir laivo klasifikacijos liudijimai nėra išduoti organizacijos ar organizacijų, kurios yra pripažintos pagal Reglamentą (EB) Nr. 391/2009.

4b. Kai taikoma atsisakymo leisti įplaukti priemonė pagal 21 straipsnio 4 dalį, atsisakymo leisti įplaukti laikotarpiai, susiję su daugkartiniais sulaikymais, bus pratęsti 12 mėnesių.“;

12a) 17 straipsnio pirma pastraipa iš dalies keičiama taip:

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

12b) 20 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Laivo savininkas ar operatorius arba jų atstovas valstybėje narėje turi teisę apeliacine tvarka apskūsti kompetentingos institucijos nurodymą sulaikyti laivą ar neduoti jam leidimo įplaukti. Apeliacinio skundo pateikimas nesustabdo nurodymo sulaikyti laivą ar draudimo įplaukti nurodymo.“;

13) 21 straipsnis keičiamas taip:

a) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Valstybės narės imasi priemonių užtikrinti, kad nebūtų duotas leidimas įplaukti į jokią Sąjungos uostą ar inkaravimo vietą 1 dalyje nurodytiems į jūrą plaukiantiems laivams ir 19 straipsnio 2 dalyje nurodytiems sulaikytiems į jūrą plaukiantiems laivams, kurie:

- a) neįvykdė sąlygų, tikrinimo uoste nustatytų bet kurios valstybės narės kompetentingų institucijų, arba
- b) atsisako laikytis taikomų konvencijų reikalavimų – neplaukia į nurodytą laivų remonto įmonę.

Draudimo įplaukti nurodymas atšaukiamas praėjus 12 mėnesių ir įvykdžius VIII priedo 3–6 dalių sąlygas. Draudimo įplaukti nurodymas taikomas nuo jo išdavimo dienos.“;

b) 5 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

„Susiklosčius 4 dalies b punkte nurodytoms aplinkybėms, valstybės narės, kurioje yra laivų remonto įmonė, kompetentinga institucija informuoja laivą sulaikiusios valstybės narės instituciją, ar laivas atvyko. Kai valstybės narės, kurioje nustatyta, kad laivas turi trūkumų, kompetentinga institucija sužino, kad laivas neatplaukė į remonto įmonę, ji nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Susiklosčius 4 dalies b punkte nurodytoms aplinkybėms ir jei remonto įmonė nėra valstybėje narėje, kai valstybės narės, kurioje nustatyta, kad laivas turi trūkumų, kompetentinga institucija sužino, kad laivas neatplaukė į remonto įmonę, ji nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.“;

c) 6 dalis pakeičiama taip:

„Nukrypdoma nuo 4 dalies nuostatų, uosto valstybės atitinkama institucija dėl susiklosčiusių *force majeure* aplinkybių arba dėl itin svarbių saugumo priežasčių, arba siekdama sumažinti arba minimizuoti taršos riziką, arba tam, kad būtų pašalinti trūkumai pagal 21 straipsnio 1 dalį, gali duoti leidimą įplaukti į konkretų uostą ar inkaravimo vietą, su sąlyga, kad laivo savininkas, operatorius arba kapitonas įgyvendino pakankamas, tokios valstybės narės kompetentingai institucijai priimtinas priemones, užtikrinančias saugų įplaukimą į uostą.“

14) 22 straipsnio 7 dalis pakeičiama taip:

„7. Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir remdamasi ekspertinėmis žiniomis ir patirtimi, įgytomis valstybių narių lygmeniu Sąjungoje ir pagal Paryžiaus SM, Komisija gali parengti gaires ir rekomendacijas siekiant patobulinti Paryžiaus SM mokymo politiką.

Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir Paryžiaus SM, Komisija nuolat nustato ir pateikia naujus mokymo poreikius kaip indėlį, kuriuo remiantis būtų galima iš dalies pakeisti Paryžiaus SM inspektorių profesinio tobulinimo ir mokymo planus, programas ir turinį, ypač atsižvelgiant į naujas technologijas ir papildomas pareigas, susijusias su atitinkamomis priemonėmis.“;

15) 24 straipsnis keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

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

b) 3 dalis pakeičiama taip:

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

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

16) įterpiamas šis straipsnis:

„24a straipsnis

Elektroniniai liudijimai

1. Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato suderintos pranešimų teikimo sąsajos ir teisės aktų nustatytų elektroninių liudijimų patvirtinimo priemonės funkcines ir technines specifikacijas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
2. Valstybės narės, kaip vėliavos valstybės, gali pasirinkti naudoti suderintą pranešimų teikimo sąsają ir teisės aktų nustatytų elektroninių liudijimų patvirtinimo priemonę, kad palengvintų perėjimą prie elektroninių liudijimų.
3. (išbraukta)
4. (išbraukta)“;

17) 25 straipsnis pakeičiamas taip:

„25 straipsnis

Keitimasis informacija ir bendradarbiavimas

Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad jos uostų administracijos arba įstaigos ir kitos susijusios institucijos ar įstaigos pateiktų kompetentingai uosto valstybės kontrolės institucijai šią jų turimą informaciją:

- a) informaciją apie laivus, kurie nepateikė informacijos pagal šios direktyvos, Direktyvos 2002/59/EB ir pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/883¹¹ reikalavimus, taip pat, jei tinkama, pagal 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 725/2004 dėl laivų ir uostų įrenginių apsaugos stiprinimo,
- b) informaciją apie laivus, kurie išplaukė į jūrą, neįvykdę Direktyvos (ES) 2019/883 dėl uosto priėmimo įrenginių 7 straipsnio reikalavimų,
- c) informaciją apie laivus, kuriems atsisakyta duoti leidimą įplaukti į uostą ar kurie buvo išsiųsti iš uosto dėl saugumo priežasčių,
- d) informaciją apie akivaizdžius trūkumus pagal 23 straipsnį.“;

¹¹ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/883 dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos (OL L 151, 2019 6 7, p. 116).“

- 18) 30 straipsnis pakeičiamas taip:

„30 straipsnis

Valstybių narių atitikties reikalavimams ir veiklos rezultatų stebėseną

Siekdama užtikrinti veiksmingą šios direktyvos įgyvendinimą ir stebėti Sąjungos uosto valstybės kontrolės režimo bendrą veikimą pagal Reglamento (EB) Nr. 1406/2002 2 straipsnio b dalies i punktą, Komisija renka būtiną informaciją ir lankosi valstybėse narėse.

Kiekviena valstybė narė gali parengti, įgyvendinti ir tvarkyti savo administracijos veiklos, susijusios su uosto valstybės įsipareigojimais, operatyvinių sričių kokybės valdymo sistemą. Tokia kokybės valdymo sistema sertifikuojama pagal taikomus tarptautinius kokybės standartus.“;

- 19) 30a straipsnis pakeičiamas taip:

„30a straipsnis

Deleguotieji aktai

Komisijai pagal 30b straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama 2 straipsnio 1 dalis, siekiant iš dalies pakeisti 2 straipsnio 1 dalyje pateiktą konvencijų sąrašą, jei tokios konvencijos yra priimtose Paryžiaus SM kaip aktualus dokumentas, ir iš dalies pakeisti VI priedą siekiant įtraukti ir (arba) atnaujinti tame priede pateiktą Paryžiaus SM priimtų procedūrų, sprendimų ir gairių, susijusių su uosto valstybės kontrole, sąrašą.“;

20) (išbraukta)

21) 33 straipsnis pakeičiamas taip:

„33 straipsnis

Įgyvendinimo taisyklės

Komisija, pagal 31 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą nustatydamą 10 straipsnio 3 dalyje, 14 straipsnio 4 dalyje, 15 straipsnio 3 dalyje, 18a straipsnio 7 dalyje, 23 straipsnio 5 dalyje ir 27 straipsnyje nurodytas įgyvendinimo taisykles, ypač atidžiai užtikrina, kad tose taisyklėse būtų atsižvelgta į profesines žinias ir patirtį, įgytas naudojantis Sąjungos inspektavimo sistema, ir su Paryžiaus SM susijusias profesines žinias.“;

22) 35 straipsnis pakeičiamas taip:

„35 straipsnis

Įgyvendinimo peržiūra

Komisija ne vėliau kaip *[Leidinių biurui: įrašyti datą – [dešimt metų nuo šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos]* pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šios direktyvos įgyvendinimą bei jos laikymąsi.“;

23) I priedas iš dalies keičiamas pagal šios direktyvos I priedą;

24) II priedas pakeičiamas šios direktyvos II priedo tekstu;

25) III priedas išbraukiamas;

26) IV priedas pakeičiamas šios direktyvos III priedo tekstu;

27) V priedas pakeičiamas šios direktyvos IV priedo tekstu;

- 28) VIII priedas pakeičiamas šios direktyvos V priedo tekstu.
- 28a) XII priedas pakeičiamas šios direktyvos VI priedo tekstu;

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip [*Leidinių biurui: įrašyti datą – ketveri metai nuo šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos*] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.
2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.
3. Valstybės narės, kurios neturi jūrų uostų ir kurios gali patvirtinti, kad laivai, kuriems taikoma ši direktyva, sudaro mažiau nei 5 % bendro metinio į jų upių uostus įplaukusių atskirų laivų skaičiaus per pastaruosius trejus metus, gali nukrypti nuo šios direktyvos nuostatų perkėlimo.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

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

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas / pirmininkė

Tarybos vardu

Pirmininkas / pirmininkė

„I. Laivo rizikos lygis

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

1. Baziniai parametrai

a) Laivo tipas

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

Laivo amžius

b) Laikoma, kad senesni kaip dvylikos metų laivai kelia didesnę riziką.

c) Vėliavos valstybės veiklos rezultatai

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

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

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

d) Pripažintosios organizacijos

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

- ii) Laikoma, kad laivai, kurių liudijimus išdavė pripažintosios organizacijos ir kurių veiklos rezultatų lygis pagal sulaikymo rodiklius Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione yra aukštas, kelia mažesnę riziką.
 - iii) Laikoma, kad laivai, kurių liudijimus išdavė pagal Reglamentą (EB) Nr. 391/2009 pripažintos organizacijos, kelia mažesnę riziką.
- e) Kompanijos veiklos rezultatai
- i) Laikoma, kad laivai, priklausantys kompanijai, kurios veiklos rezultatų lygis pagal laivų trūkumus ir sulaikymo rodiklius Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione yra žemas arba labai žemas, kelia didesnę riziką.
 - ii) Laikoma, kad laivai, priklausantys kompanijai, kurios veiklos rezultatų lygis pagal laivų trūkumus ir sulaikymo rodiklius Bendrijoje ir Paryžiaus SM regione yra aukštas, kelia mažesnę riziką.

2. Istoriniai parametrai

- i) Laikoma, kad didesnę riziką kelia daugiau kaip vieną kartą sulaikyti laivai.
- ii) Laikoma, kad laivai, kuriuose per II priede nurodytą laikotarpį atlikto inspektavimo metu nustatytas mažesnis skaičius trūkumų nei nurodyta II priede, kelia mažesnę riziką.
- iii) Laikoma, kad laivai, kurie per II priede nurodytą laikotarpį nebuvo sulaikyti, kelia mažesnę riziką.

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

- didelė rizika,
- standartinė rizika,
- maža rizika.

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

3. Aplinkos parametrai

Laikoma, kad laivai, kuriuose per II priede nurodytą laikotarpį atlikto (-ų) inspektavimo (-ų) metu nustatytas didesnis skaičius trūkumų, susijusių su MARPOL konvencija, AFS konvencija, BWM konvencija, CLC 92, Bunkerių konvencija, Nairobio ir Honkongo konvencijomis, nei nurodyta II priede, ir bent vienas iš šių trūkumų yra sulaikymo pagrindas, kelia didesnę riziką.

II. Laivų inspektavimas

1. Periodiškas inspektavimas

Periodiškas inspektavimas atliekamas nustatytais laiko tarpais. Inspektavimo dažnumą lemia laivo rizikos lygis. Laikotarpis tarp periodiškai atliekamo didelės rizikos laivų inspektavimo negali būti ilgesnis kaip šeši mėnesiai. Laikotarpis tarp periodiškai atliekamo kitokio rizikos lygio laivų inspektavimo didėja mažėjant rizikai.

Valstybės narės periodiškai inspektuoja:

- Visus aukšto rizikos lygio laivus, kurie per paskutinius šešis mėnesius nebuvo inspektuoti Bendrijoje ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste ar inkaravimo vietoje. Didelės rizikos laivai gali būti inspektuojami nuo penkto mėnesio.
- Visus standartinės rizikos laivus, kurie per paskutinius 12 mėnesių nebuvo inspektuoti Bendrijoje ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste ar inkaravimo vietoje. Standartinės rizikos laivai gali būti inspektuojami nuo 10 mėnesio.
- Visus žemo rizikos lygio laivus, kurie per paskutinius 36 mėnesius nebuvo inspektuoti Bendrijoje ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste ar inkaravimo vietoje. Mažos rizikos laivai gali būti inspektuojami nuo 24 mėnesio.

2. Papildomi inspektavimai

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

2A. Itin svarbūs veiksniai

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

- Laivai, kuriems priskirta klasė buvo laikinai ar visiškai atšaukta dėl su sauga susijusių priežasčių po paskutinio inspektavimo Bendrijoje ar Paryžiaus SM regione.
- Laivai, dėl kurių gauta ataskaita ar pranešimas iš kitos valstybės narės.
- Laivai, kurių tapatybės neįmanoma nustatyti inspektavimo duomenų bazėje.
- Laivai, kurie:
 - plaukdami į uostą susidūrė su kitu laivu, užplaukė ant seklumos ar buvo išmesti į krantą;
 - buvo kaltinami galimai pažeidę kenksmingų medžiagų arba nuotekų šalinimo nuostatas, arba
 - manevravo chaotiškai arba nesaugiai, taip nesilaikydami TJO patvirtintų laivybos maršrutų arba saugios laivybos praktikos bei procedūrų, arba
 - kuriems buvo uždrausta įplaukti (pirmas inspektavimas po draudimo įplaukti nurodymo atšaukimo), arba
 - buvo susiję su rimtu incidentu, visų pirma dideliu gaisru laive, variklio gedimu ir avarijomis, kurių metu žuvo žmonės.

2B. Nenumatyti veiksniai

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

- Laivai, kuriems liudijimus išdavė anksčiau pripažinta organizacija, kurios pripažinimas buvo atšauktas po paskutinio inspektavimo Bendrijoje ar Paryžiaus SM regione.
- Laivai, apie kuriuos locmanai arba uostų administracijos ar įstaigos pranešė, kad jie turi akivaizdžių trūkumų, galinčių pakenkti laivybos saugai arba kelti pavojų aplinkai pagal šios direktyvos 23 straipsnį; šie pranešimai dėl trūkumų gali apimti laivų eismo tarnybos informaciją apie laivų navigaciją.
- Laivai, kurie nesilaikė Direktyvoje (ES) 2019/883/EB nurodytų atitinkamų reikalavimų pateikti pranešimą.
- Laivai, dėl kurių gauta laivo kapitono, įgulos nario arba kito saugiu laivo eksploatavimu, gyvenimo ir darbo sąlygomis laive arba taršos prevencija teisėtai suinteresuoto asmens arba organizacijos ataskaita arba skundas, įskaitant krante pateikiamą skundą, išskyrus atvejus, kai atitinkama valstybė narė ataskaitą arba skundą laiko akivaizdžiai nepagrįstu.
- Laivai, apie kuriuos pranešta, kad jie nepašalino pagal ISM nustatyto trūkumo (praėjus 3 mėnesiams po to, kai paskelbta apie tą trūkumą).
- Laivai, nuo kurių ankstesnio sulaikymo praėjo daugiau kaip trys mėnesiai.
- Laivai, apie kuriuos pranešta, kad jie turi sunkumų, susijusių su jų kroviniu, ypač su nuodingais ir pavojingais kroviniais.
- Laivai, kurie buvo eksploatuojami taip, kad kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai.
- Laivai, apie kuriuos iš patikimų šaltinių gauta informacijos, kad jų rizikos duomenys skiriasi nuo užregistruotųjų ir todėl padidėjo rizikos lygis.
- Laivai, dėl kurių trūkumų pašalinimo veiksmų plano susitarta, kaip nurodyta 19 straipsnio 2a dalyje, tačiau to plano įgyvendinimas nepatikrintas inspektorius.

3. Atrankos schema

3A. I pirmenybės laivai inspektuojami tokia tvarka:

a) Išplėstinis inspektavimas yra atliekamas:

- kiekviename aukšto rizikos lygio laive, kuris per pastaruosius šešis mėnesius nebuvo inspektuotas,
- kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų, skystų kenksmingų medžiagų ar cheminių medžiagų tanklaivyje ar balkeryje, kurių rizikos lygis yra standartinis ir kurie nebuvo inspektuoti per pastaruosius 12 mėnesių.

b) Pirminis arba išsamus inspektavimas prireikus yra atliekamas:

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

c) Itin svarbaus veiksnio atveju:

- Išsamus arba išplėstinis inspektavimas, pagal inspektoriaus, kaip specialisto profesinį vertinimą, atliekamas kiekviename aukšto rizikos lygio laive ir bet kuriame senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų, skystų kenksmingų medžiagų ar cheminių medžiagų tanklaivyje ar balkeryje.
- Išsamus inspektavimas atliekamas kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų, skystų kenksmingų medžiagų arba cheminių medžiagų tanklaivius ar balkerius.
- Išplėstinis inspektavimas atliekamas kiekviename laive vykdant pirmąjį inspektavimą po draudimo įplaukti nurodymo atšaukimo.

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

a) Išplėstinis inspektavimas yra atliekamas:

- kiekviename aukšto rizikos lygio laive, kuris per pastaruosius penkis mėnesius nebuvo inspektuotas,
- kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų, skystų kenksmingų medžiagų ar cheminių medžiagų tanklaivyje arba balkeryje, kurių rizikos lygis yra standartinis ir kurie per pastaruosius 10 mėnesių nebuvo inspektuoti, arba
- kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų, skystų kenksmingų medžiagų ar cheminių medžiagų tanklaivyje ar balkeryje, kurių rizikos lygis yra žemas ir kurie per pastaruosius 24 mėnesius nebuvo inspektuoti.

b) Pirminis arba išsamus inspektavimas prireikus yra atliekamas:

- kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų, skystų kenksmingų medžiagų ar cheminių medžiagų tanklaivius arba balkerius, kurio rizikos lygis yra standartinis ir kuris per pastaruosius 10 mėnesių nebuvo inspektuotas, arba
- kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų, skystų kenksmingų medžiagų ar cheminių medžiagų tanklaivius arba balkerius, kurio rizikos lygis yra mažas ir kuris per pastaruosius 24 mėnesius nebuvo inspektuotas.

c) Nenumatyto veiksnio atveju:

- kiekviename laive, kurio rizikos lygis yra aukštas, ar kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų, skystų kenksmingų medžiagų ar cheminių medžiagų tanklaivyje arba balkeryje, yra atliekamas išsamus arba išplėstinis, pagal inspektoriaus, kaip specialisto, profesinį vertinimą, inspektavimas,
- išsamus inspektavimas atliekamas kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų, skystų kenksmingų medžiagų arba cheminių medžiagų tanklaivius ar balkerius.

LAIVO RIZIKOS LYGIO NUSTATYMAS
(nurodytas 10 straipsnio 2 dalyje)

				Rizikos lygis			
				Didelės rizikos laivas (DRL)		Standartinės rizikos laivas (SRL)	Mažos rizikos laivas (MRL)
Baziniai parametrai				Kriterijai	Vertinimo svoriniai koeficientai	Kriterijai	Kriterijai
1	Laivo tipas			Cheminių medžiagų tanklaivis; dujų tanklaivis; naftos tanklaivis; balkeris; keleivinis laivas; skystų kenksmingų medžiagų tanklaivis	1	nei didelės, nei mažos rizikos laivas	Visi tipai
2	Laivo amžius			visi tipai > 12 m.	1		Visų amžių
3a	Vėliava	Žemas veiklos rezultatų lygis			2		Aukštas veiklos rezultatų lygis
3b		Ratifikutos visos 2 straipsnyje išvardytos IMO/TDO priemonės		-	-		Taip
3c		(išbraukta)		(išbraukta)			
4a	Pripažinti organizacija	Veiklos rezultatai	H	-	-		Aukštas lygis
			M	-	-		-
			L	Žemas lygis	1		-
			VL	Labai žemas lygis			-
4b	Pripažintas ES		-	-	Taip		
5	Įmonė	Veiklos rezultatai	H	-	-		Aukštas lygis
			M	-	-		-
			L	Žemas lygis	2		-
			VL	Labai žemas lygis			-
Istoriniai parametrai							

6	Per kiekvieną inspektavimą, atliktą per paskutinius 36 mėn., užregistruotų trūkumų skaičius	Trūkumai	> 6 per vieną iš inspektavimų	-	≤ 5 per kiekvieną atskirą inspektavimą (ir per paskutinius 36 mėn. atliktas bent vienas inspektavimas)
7	Sulaikymų per paskutinius 36 mėn. skaičius	Sulaikymai	≥ 2 sulaikymai	1	Sulaikymų nebūta
Aplinkos parametrai					
8	(išbraukta)	(išbraukta)	(išbraukta)	(išbraukta)	
9	Per paskutinius 36 mėn. per kiekvieną inspektavimą užregistruotų trūkumų, susijusių su MARPOL, AFS, BVT, CLC 92, Bunkerių, Nairobio <u>ir Honkongo</u> konvencijomis, skaičius	Trūkumai	> 3 per vieną iš inspektavimų, iš kurių vienas yra sulaikymo pagrindas	1	

DRL yra tokie laivai, kurie atitinka kriterijus, kurių bendra vertė yra 5 ar daugiau svorinio koeficiento punktų. MRL yra tokie laivai, kurie atitinka visus mažos rizikos parametrus.

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

„IV priedas**LIUDIJIMŲ IR DOKUMENTŲ SĄRAŠAS****(nurodytas 13 straipsnio 1 dalyje)**

A dalis. Liudijimų ir dokumentų, kurie, kiek taikytina, turėtų būti tikrinami bent 2.2.3 punkte nurodyto inspektavimo metu (atitinkamais atvejais), sąrašas:

1. tarptautinis tonažo pažymėjimas;
2. ankstesnių uosto valstybės kontrolės inspektavimų ataskaitos;
3. keleivinio laivo saugos liudijimas (SOLAS 1974, I/12 taisyklė);
4. krovininio laivo konstrukcijos saugos liudijimas (SOLAS 1974, I/12 taisyklė);
5. krovininio laivo įrangos saugos liudijimas (SOLAS 1974, I/12 taisyklė);
6. krovininio laivo radijo įrangos saugos liudijimas (SOLAS 1974, I/12 taisyklė);
7. krovininio laivo saugos liudijimas (SOLAS 1974, I/12 taisyklė);
8. išimties liudijimas (SOLAS 1974, I/12 taisyklė);
9. laivo įgulos saugios minimalios sudėties dokumentas (SOLAS 1974, V/14.2 taisyklė);
10. tarptautinis krovininės vaterlinijos liudijimas (1966 m.) (LLC 66/88, 16 straipsnio 1 dalis);
11. tarptautinis krovininės vaterlinijos išimties liudijimas (LLC 66/88, 16 straipsnio 2 dalis);
12. tarptautinis teršimo nafta prevencijos liudijimas (MARPOL konvencijos I priedo 7.1 taisyklė);
13. tarptautinis teršimo prevencijos liudijimas vežti skystas kenksmingas medžiagas be taros (MARPOL konvencijos II priedo 9.1 taisyklė);
14. tarptautinis taršos nuotekomis prevencijos liudijimas (ISPPC) (MARPOL konvencijos IV priedo 5.1 taisyklė, MEPC.1/Circ.408);
15. tarptautinis atmosferos teršimo prevencijos liudijimas (IAPPC) (MARPOL konvencijos VI priedo 6.1 taisyklė);
16. tarptautinis energijos vartojimo efektyvumo sertifikatas (MARPOL konvencijos VI priedo 6 taisyklė);
17. tarptautinis balastinio vandens tvarkymo liudijimas (IBWMC) (BVTK 9 straipsnio 1 dalies a punktas ir E-2 taisyklė);
18. tarptautinis apsaugos nuo užsiteršimo sistemos liudijimas (IAFS liudijimas) (2001 m. AFS konvencijos 4 priedo 2 taisyklė);
19. deklaracija dėl AFS (2001 m. AFS konvencijos 4 priedo 5 taisyklė);
20. tarptautinis laivo apsaugos liudijimas (ISSC) arba laikinasis tarptautinis laivo apsaugos liudijimas (ISPS kodekso A/19 dalis ir priedėliai);
21. pagal JRAB konvenciją išduoti kapitonų, vadovaujančių pareigūnų ar eilinių jūrininkų atestatai (JRAB VI straipsnis, I/2 taisyklė ir JRAB kodekso A-I/2 skirsnis);
22. atitikties dokumento arba laikinojo atitikties dokumento, išduoto pagal Tarptautinį saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksą (ISM kodeksą) (SOLAS IX/4.2 taisyklė, ISM kodekso 13 ir 14 punktai), kopijos (DoC);

23. saugaus valdymo liudijimas arba laikinasis saugaus valdymo liudijimas, išduotas pagal Tarptautinį saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksą (SMC) (1974 m. SOLAS IX/4.3 taisyklė, ISM kodekso 13 ir 14 punktai);
24. tarptautinis tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijimas arba tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijimas, priklausomai nuo to, kas tinkama (IGC kodekso 1.5.4 taisyklė arba GC kodekso 1.6 taisyklė);
25. tarptautinis tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros liudijimas arba tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros liudijimas, priklausomai nuo to, kas tinkama (IBC kodekso 1.45.4 taisyklė arba BCH kodekso 1.6.3 taisyklė); INF (Tarptautinio supakuoto panaudoto branduolinio kuro, plutonio ir didelio radioaktyvumo atliekų saugaus vežimo laivais kodekso) tinkamumo liudijimas (SOLAS VII/16 taisyklė ir INF kodekso 1.3 taisyklė);
26. INF (Tarptautinio supakuoto panaudoto branduolinio kuro, plutonio ir didelio radioaktyvumo atliekų saugaus vežimo laivais kodekso) tinkamumo liudijimas (SOLAS VII/16 taisyklė ir INF kodekso 1.3 taisyklė);
27. draudimo polisas arba bet kurios kitos finansinės garantijos liudijimas dėl civilinės atsakomybės už teršimo nafta padarytą žalą (CLC 69/92 VII.2 straipsnis);
28. draudimo polisas arba bet kurios kitos finansinės garantijos liudijimas dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą (2001 m. BUNKERS 7 straipsnio 2 dalis);
29. draudimo polisas arba bet kurios kitos finansinės garantijos liudijimas dėl atsakomybės už laivų nuolaužų pašalinimą (Laivų nuolaužų pašalinimo konvencijos 12 straipsnis);
30. greitaeigio laivo saugos liudijimas ir leidimas eksploatuoti greitaeigį laivą (SOLAS 1974 X/3.2 taisyklė ir HSC kodekso 94/00 1.8.1 ir 1.9 taisyklės);
31. pavojingus krovinius vežančių laivų specialių reikalavimų atitikties dokumentas (SOLAS 1974 II-2/19.4 taisyklė);
32. leidimo vežti grūdus dokumentas ir grūdų pakrovimo vadovas (SOLAS 1974 VI/9 taisyklė; Tarptautinio saugaus grūdų vežimo be taros kodekso 3 skirsnis);
33. būklės įvertinimo sistemos (CAS) atitikties pareiškimas, CAS galutinė ataskaita ir patikros įrašai (MARPOL konvencijos I priedo 20 ir 21 taisyklės; Rezoliucija MEPC.94(46) su pakeitimais, padarytais rezoliucijomis MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) ir MEPC.236(65));
34. laivo istorijos tęstiniai įrašai (SOLAS 1974 XI-1/5 taisyklė);
35. naftos operacijų žurnalas, I ir II dalys (MARPOL konvencijos I priedo 17 ir 36 taisyklės);
36. laivo krovinių registracijos žurnalas (MARPOL konvencijos II priedo 15 taisyklė);
37. šiukšlių registracijos žurnalas, I ir II dalys (MARPOL konvencijos V priedo 10.3 taisyklė; MARPOL konvencijos V priedo 10 taisyklė);
38. šiukšlių tvarkymo planas (MARPOL konvencijos V priedo 10 taisyklė; Rezoliucija MEPC.220(63));
39. laivo žurnalas ir dyzelinių jūrų laivų variklių pakopos ir įjungimo bei išjungimo būklės įrašai (MARPOL konvencijos VI priedo 13.5.3 taisyklė);
40. mazuto keitimo žurnalas (MARPOL konvencijos VI priedo 14.6 taisyklė);
41. ozono sluoksnį ardančių medžiagų registracijos žurnalas (MARPOL konvencijos VI priedo 12.6 taisyklė);
42. balastinio vandens registracijos žurnalas (BWRB) (BVTK 9 straipsnio 1 dalies b punktas ir B-2 taisyklė);
43. stacionariosios dujinės gaisro gesinimo sistemos – krovinių skyrių išimties liudijimas ir krovinių sąrašas (SOLAS 1974 II-2/10.7.1.4 taisyklė);

44. pavojingų krovinių deklaracija arba detalus sukrovimo planas (SOLAS 1974 VII/4 ir VII/7-2 taisyklės; MARPOL konvencijos III priedo 54 taisyklė);
45. naftos tanklaiviams – paskiausios kelionės su balastu naftos šalinimo stebėsenos ir kontrolės sistemos įrašai (MARPOL konvencijos I priedo 31.2 taisyklė);
46. paieškos ir gelbėjimo bendradarbiavimo planas nustatytais maršrutais plaukiojantiems keleiviniams laivams (SOLAS 1974 V/7.3 taisyklė);
47. eksploatacinių apribojimų sąrašas keleiviniams laivams (SOLAS 1974, V/30.2 taisyklė);
48. jūrlapiai ir laivybos leidiniai (SOLAS 1974, V/19.2.1.4 ir V/27 taisyklės);
49. poilsio valandų įrašai ir darbo laiko laive planavimo grafikas (JRAB kodekso A-VIII/1.5 ir 1.7 skirsniai, TDO konvencijos Nr. 180 5 straipsnio 7 dalis, 8 straipsnio 1 dalis ir MLC, 2006 A.2.3.10 ir A.2.3.12 standartai);
50. neperiodiškai prižiūrimų mašinų skyrių įrodymai (SOLAS 1974, II-I/46.3 taisyklė);
51. pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/20/EB dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo privalomi liudijimai;
52. pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentą (EB) Nr. 392/2009 dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju privalomas liudijimas;
53. Atitinkamai pavojingų medžiagų sąrašo sertifikatas arba atitikties liudijimas, jei taikytina pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1257/2013 ir
54. atitikties patvirtinimo dokumentas, išduotas pagal 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB.“

„VI PRIEDAS

LAIVŲ KONTROLĖS PROCEDŪROS

(nurodytos 15 straipsnio 1 dalyje)

Paryžiaus SM 1 priedas „Uosto valstybės atliekamos kontrolės procedūros“ (UVKP) ir visų Paryžiaus SM paskelbtų galiojančių techninių instrukcijų ir aplinkraščių naujausios redakcijos:

Uosto valstybės kontrolės komiteto techninės instrukcijos

- PSCC41-2008-07 Gerosios praktikos kodeksas
- PSCC53-2020-08 Apibrėžtys ir santrumpos

Bendrasis Paryžiaus SM

- PSCC54-2021-03 Inspektavimo rūšis
- PSCC56/2023/06 Sulaikymas ir veiksmai, kurių imamasi
- PSCC56/2023/04 Pavyzdinės formos
- PSCC52-2019-05 Veiklos kontrolė
- PSS43-2010-11 Vėliavos valstybei taikomos išimtys
- PSCC51/2018/13 Operacijos sustabdymas
- PSCC49-2016-11 Elektros tiekimo sistemos gedimo testas
- PSCC53-2020-06 Atsisakymas leisti įplaukti (draudimas)
- PSCC50-2017-12 Balkerių / naftos tanklaivių struktūra
- PSCC43-2010-06 Statymas į sausąjį doką
- PSCC53-2020-11 Leidimas atlikti vieną reisą į remonto įmonę dėl trūkumų, susijusių su atsitiktiniu pažeidimu

SOLAS konvencija

- PSCC56/2023/05 ISM kodeksas
- PSCC54-2021-02 ISPS kodeksas
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 VDR (reiso duomenų rašytuvas)
- PSCC43-2010-09 Medžiagų saugos duomenų lapai
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Pakrautų gelbėjimosi valčių atlaisvinimo kabliai
- PSCC45-2012-10 Apgadinto tanklaivio stovumas
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 Storio matavimai ESP / CAS
- PSCC43-2010-29 Storio matavimas
- PSCC51-2018-11 Poliarinis kodeksas
- PSCC55-2022-02 IGF kodeksas

MARPOL konvencija

- PSCC46-2013-18 MARPOL konvencijos I priedas. OWS
- PSCC43-2010-39 MARPOL konvencijos II priedas. Krovinių likučių surinkimas
- PSCC47-2014-08 MARPOL konvencijos III priedas. IMDG
- PSCC55-2022-07 MARPOL konvencijos IV priedas. Nuotekos
- PSCC52-2019-07 MARPOL konvencijos V priedas. Šiukšlės
- PSCC56/2023/07 MARPOL konvencijos VI priedas. Oro tarša
- PSCC43-2010-38 Žalios naftos plovimas
- PSCC44-2011-20 MARPOL. Tyrimas

Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo

- PSCC54-2021-06 Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo

AFS konvencija

- PSCC47-2014-13 Apsaugos nuo užsiteršimo sistemos

Bunkerių konvencija

- PSCC56/2023/02 Konvencijos, susijusios su finansiniais įsipareigojimais

Jūrininkų atestavimas ir įgulos komplektavimas

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

Balastinių vandenų tvarkymo konvencija

- PSCC51-2018-09 Balastinių vandenų tvarkymo konvencija

TDO konvencijos

- PSCC52-2019-10 2006 m. konvencija dėl darbo jūrų laivyboje (MLC)
- PSCC53-2020-14 Darbo arba poilsio valandos ir tinkamumas eiti pareigas“

„VIII PRIEDAS**NUOSTATOS, SUSIJUSIOS SU DRAUDIMU ĮPLAUKTI Į BENDRIJOJE ESANČIUS UOSTUS
IR ATPLAUKTI Į INKARAVIMO VIETAS**

(nurodytos 16 straipsnyje ir 21 straipsnio 4 dalyje)

- 2) Jei susidaro 16 straipsnio 1 dalyje nurodytos sąlygos, uosto, kuriame laivas sulaikytas trečią kartą, kompetentinga institucija raštu informuoja kapitoną, kad bus išduotas draudimo įplaukti nurodymas, kuris įsigalios iš karto po to, kai laivas paliks uostą. Draudimo įplaukti nurodymas įsigalioja iš karto, kai laivas išplaukia iš uosto pašalinus trūkumus, dėl kurių jis buvo sulaikytas.
- 3) Kompetentinga institucija nusiunčia draudimo įplaukti nurodymo kopiją vėliavos valstybės administracijai, atitinkamai pripažintajai organizacijai, kitoms valstybėms narėms ir kitoms Paryžiaus SM pasirašiusioms šalims, Komisijai, ir Paryžiaus SM sekretariatui. Kompetentinga institucija taip pat atnauja inspektavimo duomenų bazę – nedelsdama įtraukia informaciją apie draudimo įplaukti nurodymą.
- 4) Norint, kad draudimo įplaukti nurodymas būtų atšauktas, savininkas arba operatorius turi pateikti oficialų prašymą valstybės narės kompetentingai institucijai, davusiai draudimo įplaukti nurodymą. Kartu su šiuo prašymu privaloma pateikti vėliavos valstybės administracijos dokumentą, išduotą po vėliavos valstybės administracijos tinkamai įgalioto eksperto apsilankymo laive, rodantį, kad laivas visiškai atitinka jam taikomas konvencijų nuostatas. Vėliavos valstybės administracija pateikia kompetentingai institucijai apsilankymą laive patvirtinančius įrodymus. Šis dokumentas gali būti oficialus patvirtinimas, kurį turi išduoti vėliavos valstybės administracija, o ne pripažintoji organizacija.
- 5) Tam tikrais atvejais kartu su prašymu atšaukti draudimo įplaukti nurodymą taip pat privaloma pateikti laivo klasę patvirtinusios klasifikacinės bendrovės dokumentą, parengtą po klasifikacinės bendrovės eksperto apsilankymo laive, nurodantį, kad laivas atitinka tos bendrovės nustatytus atitinkamos klasės standartus. Klasifikacinė bendrovė pateikia kompetentingai institucijai apsilankymą laive patvirtinančius įrodymus.
- 6) Draudimo įplaukti nurodymas gali būti atšauktas tik praėjus šios direktyvos 16 straipsnyje nurodytam laikotarpiui ir bendrovė turi pateikti oficialų prašymą draudimą nustačiusios valstybės narės uosto valstybės institucijai bei pateikti 3 ir 4 punktuose nurodytus dokumentus.

- 7) Toks prašymas, įskaitant reikalaujamus dokumentus, draudžiančiajai valstybei turi būti pateiktas likus ne mažiau kaip mėnesiui iki draudimo laikotarpio pabaigos. Jei šio termino nesilaikoma, gali būti vėluojama iki vieno mėnesio nuo tada, kai draudžiančioji valstybė gavo prašymą.
- 8) Informacinė sistema laivui priskirs itin svarbų veiksnį ir bus nurodyta, kad laivui įplaukus į kitą regiono uostą ir (arba) atplaukus į inkaravimo vietą turi būti atliktas išplėstinis laivo inspektavimas.
- 9) Kompetentinga institucija apie savo sprendimą taip pat raštu praneša vėliavos valstybės administracijai, atitinkamai klasifikacinei bendrovei, kitoms valstybėms narėms, kitoms Paryžiaus SM pasirašiusioms šalims, Komisijai, ir Paryžiaus SM sekretariatui. Kompetentinga institucija taip pat privalo atnaujinti inspektavimo duomenų bazę – nedelsdama įtraukti informaciją apie draudimo įplaukti nurodymo panaikinimą.
- 10) Informacija apie laivus, kuriems nebuvo leista įplaukti į Bendrijoje esančius uostus, turi būti įtraukta į inspektavimo duomenų bazę ir joje prieinama, taip pat paskelbta pagal 26 straipsnio ir XIII priedo nuostatas.“

„XII PRIEDAS

INSPEKTAVIMO DUOMENŲ BAZĖS FUNKCIJOS

(nurodytos 24 straipsnio 1 dalyje)

- 1) Inspektavimo duomenų bazė turi atlikti bent tokias funkcijas:
 - apimti valstybių narių ir visų Paryžiaus SM pasirašiusių šalių inspektavimo duomenis,
 - teikti duomenis apie laivų rizikos lygį ir apie laivus, kurie netrukus turi būti inspektuojami,
 - apskaičiuoti kiekvienos valstybės narės su inspektavimu susijusius įsipareigojimus,
 - sudaryti aukšto, standartinio ir žemo veiklos rezultatų lygio vėliavos valstybių sąrašus, kaip nurodyta 16 straipsnio 1 dalyje,
 - teikti duomenis apie įmonių veiklos rezultatus,
 - nustatyti, ką reikėtų tikrinti rizikos srityse kiekvieno inspektavimo metu.
- 2) Inspektavimo duomenų bazė turi turėti galimybę būti pritaikyta prie būsimų pokyčių ir turėti sąsają su kitomis Bendrijos saugos jūroje duomenų bazėmis, įskaitant *SafeSeaNet*, kuri teikia duomenis apie faktinį laivų atvykimą į valstybių narių uostus ir, prireikus, su nacionalinėmis informacijos sistemomis.
- 3) Inspektavimo duomenų bazėje pateikiamas išsamesnis hipersaitas į informacinę sistemą *Equasis*. Valstybės narės skatina inspektorius naudotis per *Equasis* prieinamomis viešomis ir privačiomis duomenų bazėmis, susijusiomis su laivų inspektavimu.“