



Briselē, 2023. gada 28. novembrī
(OR. en)

15957/23

Starpiestāžu lieta:
2023/0165(COD)

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

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepr. dok. Nr.:	15164/23
K-jas dok. Nr.:	10126/23 + ADD 1
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli – <i>vispārēja pieeja</i>

I. IEVADS

1. 2023. gada 1. jūnijā Komisija minēto priekšlikumu nosūtīja Eiropas Parlamentam un Padomei.
2. Priekšlikums attiecas uz grozījumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli ¹.

¹ OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

3. Direktīvā 2009/16/EK paredzēts ostas valsts kontroles inspekciju regulējums ES līmenī. Ostas valsts kontrole (OVK) ir inspekciju sistēma, kurā OVK amatpersonas pārbauda ārvalstu kuģus tādu valstu ostās, kas nav karoga valstis, lai pārliecinātos, vai kuģa kapteiņa, virsnieku un apkalpes kompetence, kuģa stāvoklis un tā aprīkojums atbilst starptautisko konvenciju prasībām un – Eiropas Savienībā – spēkā esošajiem ES tiesību aktiem. OVK kā tāda ir svarīga kuģošanas drošības nodrošināšanā un jūras vides aizsardzībā.
4. Direktīvas pārskatīšanai ir šādi konkrēti mērķi:
- atjaunināt un saskaņot ES tiesību aktus ar starptautiskajiem noteikumiem un procedūrām, ko noteikusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO), Starptautiskā Darba organizācija (SDO) vai Parīzes Saprāšanās memorands par ostas valsts kontroli;
 - aizsargāt zvejas kuģus, to apkalpi un vidi. Lielāki zvejas kuģi, kuru garums pārsniedz 24 metrus, nav iekļauti ostas valsts kontroles darbības jomā. Brīvprātīgai šāda veida kuģu kontroles sistēmai vajadzētu paaugstināt līmeni, kādā kuģi atbilst spēkā esošajiem starptautiskajiem drošības un vides aizsardzības standartiem;
 - nodrošināt, lai plašāk tiktu izmantoti digitāli risinājumi. Tā jo īpaši veicina elektronisko normatīvo sertifikātu ieviešanu un izmantošanu, sasaistot to izmantošanu ar kuģa riska profilu, uz kā pamata kuģi tiek mērķtiecīgi atlasīti inspekcijām; un
 - nodrošināt efektīvu un vienotu pieeju OVK inspekciju veikšanai. Tā ietver uzlabotu kuģu atlasīšanu inspekcijām, pārstrukturējot novecojušos kuģa riska profila aspektus un pievienojot tam jaunus elementus.
5. Komisija pieņēma priekšlikumu saistībā ar Normatīvās atbilstības un izpildes programmu (*REFIT*) kā tūlītēju turpmāku pasākumu jūras transporta atbilstības pārbaudei ¹, kas tika veikta 2018. gadā.

¹ Dok. 9128/18 + ADD 1.

6. Priekšlikuma pamatā ir rezultāti, kas iegūti no ietekmes novērtējuma ¹, kurā iestrādāts ārējā atbalsta pētījuma pienesums. Ietekmes novērtējums tika iesniegts un rūpīgi izskatīts vienā no darba grupas sanāksmēm, un tas delegācijām neradīja būtiskas bažas.

II. IZSKATĪŠANA CITĀS IESTĀDĒS

7. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) 2023. gada 13. jūlijā par referenti iecēla *Vera Tax* kundzi (S&D, Nīderlande). *Tax* kundze 19. septembrī iesniedza ziņojuma projektu, un *TRAN* komitejas balsojums par šo priekšlikumu pašlaik ir plānots 7. decembrī.
8. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2023. gada 20. septembrī pieņēma savu atzinumu par priekšlikumu ². Eiropas Reģionu komiteja 2023. gada 23. jūnijā nolēma atzinumu nesniegt.

III. PAŠREIZĒJAIS STĀVOKLIS PADOMĒ

9. Kuģniecības jautājumu darba grupa priekšlikumu apsprieda vairākās sanāksmēs, sākot no 2023. gada oktobra. Visas delegācijas pauda vispārēju atbalstu Komisijas priekšlikuma mērķiem, kura nolūks ir uzlabot kuģošanas drošību un aizsargāt jūras vidi.
10. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 22. novembra sanāksmē apstiprināja atbalstu jaunākajam kompromisam un ieteica Padomei TTE padomes (Transports) 2023. gada 4. decembra sanāksmē panākt vispārēju pieeju.
11. Komisijas priekšlikumā ir ieviestas vairākas izmaiņas. Daudzas no šīm izmaiņām ir paredzētas, lai nodrošinātu skaidrību un saskaņotību ar starptautiskajiem noteikumiem un procedūrām, jo īpaši Parīzes Saprāšanās memoranda par ostas valsts kontroli (Parīzes SM) noteikumiem un procedūrām. Jāņem vērā arī citas izmaiņas pēc būtības, kā izklāstīts turpmāk.

¹ Dok. 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² Dok. 13381/23.

12. Pirmkārt, dalībvalstis apstrīdēja Komisijas priekšlikumu iekļaut divus jaunus kritērijus kuģu riska novērtējuma aprēķināšanas metodikā (kas ir instruments, ar ko ostas valsts kontroles inspekcijas virzīt uz kuģiem, kuriem ir vislielākā iespējamība, ka varētu būt trūkumi). Pirmais no šiem kritērijiem attiecas uz kuģa oglekļa dioksīda emisiju intensitātes rādītāju (*CII*). Dalībvalstis norādīja, ka šis rādītājs ir atkarīgs ne tikai no kuģa tehniskā stāvokļa, bet arī no darbības parametriem (piemēram, kuģa ātruma), kā arī no ārējiem apstākļiem (tirdzniecības modeļi, laika apstākļi, ostā pavadītais laiks u. c.), kas nozīmē, ka tas ne vienmēr liecina par sliktu darbības līmeni vai neatbilstību, un tāpēc to nevajadzētu ņemt vērā kuģa riska profila aprēķinā.
13. Otrais kritērijs attiecas uz elektronisko sertifikātu pieejamību. Dalībvalstis uzsvēra, ka tas ir administratīvs elements, kas nav kuģa kontrolē, jo lēmumu par e-sertifikātu izmantošanu pieņem karoga valsts. Šā iemesla dēļ elektroniskie sertifikāti nav rādītājs par kuģa stāvokli vai tā atbilstību obligātajiem SJO un ES instrumentiem, un tie arī nebūtu jāņem vērā kuģa riska profila aprēķinā.
14. Otrkārt, Komisija ierosināja 3. pantā ieviest brīvprātīgu kontroles sistēmu lielākiem zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 24 metrus un kuri līdz šim bija izslēgti no direktīvas darbības jomas. Dalībvalstis piekrita šai pieejai, jo tā varētu paaugstināt šo kuģu atbilstības līmeni. Tomēr, tā kā šī ir brīvprātīga sistēma, dalībvalstis uzskata, ka šāda īpaša ostas valsts kontroles režīma kārtība attiecībā uz zvejas kuģiem nebūtu jānosaka īstenošanas aktos, bet gan pamatnostādņēs, ko Komisija pieņemusi sadarbībā ar Parīzes SM.
15. Treškārt, tika veiktas vairākas izmaiņas, lai ostas valsts kontroles iestādēm nodrošinātu lielāku elastību. Direktīvas 14. panta 4. punktā Komisija ierosināja, ka paplašinātas inspekcijas būtu jāveic vismaz divām ostas valsts kontroles amatpersonām. Tomēr nepieciešamais inspektoru skaits ir atkarīgs no vairākiem faktoriem, un daudzos gadījumos būtu lieki un apgrūtināši piesaistīt vairāk nekā vienu inspektoru. Dalībvalstis uzskata, ka ostas valsts kontroles iestādēm būtu jā saglabā rīcības brīvība organizēt savu darbu šajā ziņā. Līdzīgi tika uzskatīts, ka prasība, lai inspekcijas ziņojumu vienmēr apstiprinātu ostas valsts kontroles amatpersona, kas nepiedalījās inspekcijas komandas darbā, ir pārāk stingra; 24. panta 3. punkts tika grozīts, lai nodrošinātu lielāku elastību.

16. Ceturtkārt, lai neradītu nesamērīgu administratīvu slogu dalībvalstīm, kurām nav pieejas jūrai un kurām nav jūras ostu, un kuras var pierādīt, ka no tādu atsevišķu kuģu kopskaita, kas pēdējo triju gadu laikā ik gadu ienākuši to upju ostās, mazāk nekā 5 % ir kuģi, uz ko attiecas šī direktīva, tās var atkāpties no šīs direktīvas noteikumiem (2. pants un 20.b apsvērums). Tas nozīmētu, ka, kamēr šie nosacījumi ir izpildīti, šīm dalībvalstīm nebūtu pienākuma transponēt direktīvu.
17. Visbeidzot, Komisijas ierosinātais transponēšanas termiņš (viens gads pēc grozījumu direktīvas stāšanās spēkā) tiktu pagarināts līdz četriem gadiem.
18. Šajā procedūras posmā Komisija saglabā procesuālo atrunu par visiem tās priekšlikuma grozījumiem.

IV. **NOBEIGUMS**

19. Ņemot vērā minēto, Padome tiek aicināta panākt *vispārēju pieeju* attiecībā uz priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli, pamatojoties uz šā ziņojuma pielikumā izklāstīto kompromisu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁵,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁶,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/16/EK ⁷ ir izklāstīti noteikumi ostas valsts kontroles inspekciju sistēmai, kuras ietvaros atbilstīgi kuģi, kas ienāk Savienības ostās, tiek inspicēti, lai pārbaudītu, vai kuģa apkalpes kompetence un kuģa un tā aprīkojuma stāvoklis atbilst starptautisko konvenciju prasībām par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, par jūras vides aizsardzību un par dzīves un darba apstākļiem uz kuģiem, kas kuģo ar jebkuras valsts karogu.

⁵ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁶ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁷ OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

- (2) Direktīva 2009/16/EK tika balstīta uz iepriekš pastāvējušo brīvprātīgo nolīgumu, kas tika izveidots ar Parīzes Saprašanās memorandu par ostas valsts kontroli (Parīzes SM), un tādiem jēdzieniem kā dalīts inspekciju slogs, uz risku balstīta kuģu atlase inspekciju veikšanai, saskaņotas inspekcijas un to rezultātu kopīgošana.
- (3) Kopš Direktīvas 2009/16/EK stāšanās spēkā ir notikušas izmaiņas starptautiskajā normatīvajā vidē (jo īpaši Parīzes SM un Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā) un tehnoloģiju attīstībā. Šīs izmaiņas, kā arī Direktīvas 2009/16/EK īstenošanas gaitā gūtā pieredze būtu jāņem vērā.
- (4) Kopš 2011. gada ir stājušās spēkā vairākas starptautiskas konvencijas, ko dalībvalstis ir ratificējušas. Tās ir Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu (*BWM* konvencija) un Nairobi Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu (Nairobi konvencija). Tādēļ tās būtu jāiekļauj to konvenciju sarakstā, uz kurām attiecas Direktīva 2009/16/EK, lai tās varētu īstenot kā daļu no ostas valsts kontroles sistēmas.
- (5) Lai nodrošinātu mūsdienīgu un saskaņotu ostas valsts kontroles sistēmu, ir nepieciešams ātrāks veids, kā atjaunināt ostas valsts kontroles īstenoto starptautisko konvenciju sarakstu, neveicot grozījumus visā direktīvā. Tādēļ, tiklīdz kāda starptautiska konvencija ir stājusies spēkā, respektīvi, kad tā ir sasniegusi saskaņotu ratifikācijas līmeni, un pēc tam, kad Parīzes SM dalībvalstis to ir pieņēmušas kā attiecīgu instrumentu, Komisijai būtu jāatjaunina direktīvā dotais konvenciju saraksts.
- (6) Mazā izmēra dēļ lielākā daļa ES zvejas kuģu darbojas teritoriālajos ūdeņos un nav pakļauti inspicēšanai ārvalstu ostās. Tas nozīmē, ka kopumā tikai lielāki zvejas kuģi, kuru garums ir 24 metri un vairāk – garumu ņemot vērā tā, kā tas ir definēts 2012. gada Keiptaunas nolīgumā – (tie arī ir tie zvejas kuģi, uz kuriem starptautiskās konvencijas attiecas visvairāk), iespējams, ieradīsies starptautiskajos ūdeņos un ienāks citās ostās, kas nav ostas tajā valstī, kurā tie ir reģistrēti, un tādējādi tiks pakļauti ostas valsts kontrolei (OVK). Tā kā lielākā daļa starptautisko konvenciju, kas attiecas uz lielākiem zvejas kuģiem, atšķiras no tām, kuras pašlaik tiek īstenotas ar ostas valsts kontroli, un lai nepieļautu nevēlamu plašāku ietekmi uz pašreizējo ostas valsts kontroles sistēmu, tiek ierosināts izveidot paralēlu ostas valsts kontroles sistēmu attiecībā uz zvejas kuģiem.

- (7) Tomēr pastāvošo zvejas modeļu dēļ šie lielākie zvejas kuģi neapmeklē visas dalībvalstis. Tādēļ tām dalībvalstīm, kuras vēlas veikt šīs inspekcijas, tiek ierosināta brīvprātīga sistēma, kas ir paralēla un nošķirta no pašreizējā ostas valsts kontroles režīma, lai nodrošinātu elastību veidā, kādā ostas valsts kontroles satvarā tiek izstrādāti standarti. Līdz ar to dalībvalstis, Parīzes SM dalībvalstis un Komisija var organiski izstrādāt šo ostas valsts kontroles sistēmu zvejas kuģiem, kuru garums ir 24 metri un vairāk, tos pašreizējā Parīzes SM nolīgumā neiekļaujot. Šajā nolūkā būtu jāizstrādā atsevišķs modulis esošajai inspekciju datubāzei.
- (8) Taisnīgā sadalījuma mehānisms nodrošina inspekciju sloga sadalījumu starp Parīzes SM dalībvalstīm. Katrai dalībvalstij ir iedalīts noteikts skaits inspekciju – tās inspekciju veikšanas saistības jeb “taisnīgi sadalīta daļa” –, kas jāveic katru gadu. Atbilstību inspekcijai galvenokārt nosaka pēc kuģa riska profila (KRP), kas nosaka laiku starp inspekcijām un to apjomu. II prioritātes kuģus var inspicēt, savukārt I prioritātes kuģi ir jāinspicē.
- (9) Dalībvalstīm ir atļauts neveikt noteiktu skaitu “prioritāro” inspekciju un joprojām izpildīt savas inspekciju veikšanas saistības. Tomēr dažām dalībvalstīm kuģu skaits, kas faktiski ienāk ostās konkrētajā gadā, var būt lielāks vai mazāks par piešķirtajām inspekciju veikšanas saistībām. Tika konstatēts, ka alternatīvā metode, kā izpildīt taisnīgā sadalījuma pienākumu attiecībā uz šīm (pārslogotajām vai nepietiekami noslogotajām) dalībvalstīm, ir neelastīga, tādēļ attiecīgie noteikumi ir jāsaskaņo ar pārskatītā Parīzes SM noteikumiem.
- (10) Dalībvalstīm arī ir atļauts noteiktos apstākļos atlikt kuģu inspekcijas, ar nosacījumu, ka kuģis tiek inspicēts nākamajā ostā, kur tas ienāk, vai arī 15 dienu laikā, un šī iespēja tiek izmainīta, lai to varētu izmantot visas dalībvalstis. Atsevišķām kuģu kategorijām, kuras rada lielāku risku un tādēļ var tikt pakļautas paplašinātai inspekcijai, ir jāpaziņo paredzamais ienākšanas laiks ostā 72 stundas pirms ienākšanas. Tomēr gadu gaitā tika secināts, ka šis pienākums ir pārāk apgrūtināošs operatoriem un nesniedz nekādu pievienoto vērtību, jo valstu iestādēm jau ir vajadzīgā informācija, kas ir vieglāk pieejama *THETIS* datubāzē. Pamatojoties uz to, Parīzes SM atcēla šo pienākumu iepriekš paziņot par kuģa ienākšanu, un tādēļ Direktīva 2009/16/EK būtu attiecīgi jāpielāgo.

- (10.a) Parastos apstākļos inspekcijas II prioritātes kuģiem nav obligātas, lai gan II prioritātes kuģus inspicēt var. Tomēr dalībvalstīm, kuras savās ostās neuzņems pietiekami daudz inspekcijām pakļaujamu kuģu, lai tās varētu izpildīt savas gadskārtējās saistības, šie II prioritātes kuģi ir jāinspicē, lai tās sasniegtu savu gadskārtējo inspekciju veikšanas saistību izpildi. Tā kā minētajām valstīm šīs inspekcijas faktiski kļūst obligātas, II prioritātes kuģu inspekcijās var būt vajadzīga lielāka elastība, jo īpaši šīm valstīm. Tāpēc iepriekš minētajām valstīm tiek darīta pieejama atlikšana un pamatošana. Dalībvalstīm un Komisijai Parīzes Saprašanās memoranda satvarā būtu jādara viss iespējamais, lai ierosinātu pasākumus un grozījumus, kas vajadzīgi, lai šo mērķi precizētu un izpildītu, neskarot tādu tehnisko pasākumu veikšanu, kuru nolūks ir pielāgot esošo inspekciju datubāzi attiecībā uz atlikšanu.
- (11) Pēdējo desmit gadu laikā un neraugoties uz to, ka ir palielinājies to kuģu skaits, kas piestāj ES ostās, cita starpā veicot preču tuvsatiksmes pārvadājumus pa jūru starp galvenajām ES dalībvalstu ostām un ostām, kas ģeogrāfiski atrodas Eiropā vai valstīs ārpus Eiropas Vidusjūras un Melnās jūras reģionā, [...]ES ostās ienākošo kuģu drošuma profils ir uzlabojies. Ostas valsts kontroles inspekcijas arvien biežāk tiek izmantotas, lai īstenotu vides tiesību aktus, piemēram, attiecībā uz sēra emisijām vai kuģu drošu un videi nekaitīgu nodošanu metāllūžņos. Tomēr kuģa riska profilam, kas tika izstrādāts pirms 2009. gada, bija citas prioritātes, un tas nav pilnībā pielāgots, lai inspicēšanas centienus vērstu uz tiem kuģiem, kuru vidiskais sniegums ir sliktāks.
- (12) Pamatojoties uz to, kuģa riska profils būtu jāatjaunina, lai ņemtu vērā vides problēmas, lielāku nozīmi piešķirot vidiskajam sniegunam.
- (12.a) Parīzes SM 2019. gadā pieņēma jaunu metodoloģiju, ar ko izveido augsta, standarta un zema darbības līmeņa sarakstus kā alternatīvu karoga valstu baltajam, pelēkajam un melnajam sarakstam. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš īstenošanas regulai, kas minēta 10. pantā par kuģu riska profilu un ar ko nosaka karoga valstu iedalījumu kategorijās. Šī metodoloģija būtu jāievieš šajā direktīvā, lai nodrošinātu tās taisnīgumu, jo īpaši attiecībā uz attieksmi pret karoga valstīm, kurām ir mazas flotes.

- (12.b) Tā kā ostas valsts kontroles amatpersonām ir vajadzīgs laiks, lai inspekcijas sagatavotu un veiktu, ir svarīgi nodrošināt, lai būtu pieejams pietiekami daudz laika. Tas jo īpaši svarīgi paplašinātu inspekciju gadījumā un arī regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu inspekcijām tad, ja var ņemt vērā kuģa ekspluatāciju.
- (13) Digitalizācija ir būtisks tehnoloģiskā progresa aspekts datu vākšanas un paziņošanas jomā, lai palīdzētu samazināt izmaksas un padarītu cilvēkresursu izmantošanu efektīvu. To kuģu skaits, kuriem pašlaik ir elektroniskie sertifikāti, palielinās, un ir paredzams, ka tas vēl pieaugs. Tādēļ būtu jāuzlabo ostas valsts kontroles efektivitāte, plašāk izmantojot elektroniskos sertifikātus, lai varētu veikt lielākā mērā uz kuģiem orientētas un labāk sagatavotas inspekcijas.
- (14) Ostas valsts kontrole ir kļuvusi sarežģītāka, jo ar ES tiesību aktiem vai Starptautiskās Jūrniecības organizācijas starpniecību tiek pievienotas arvien jaunas inspekcijas prasības. Tādēļ ir jānodrošina ostas valsts kontroles amatpersonu kvalifikācijas paaugstināšana un pārkvalifikācija un nepārtraukti jāpilnveido viņu apmācība.
- (15) (svītrots)
- (16) Lai šīs direktīvas noteikumus varētu piemērot atjauninātā versijā un dalībvalstis varētu izpildīt savus pienākumus saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un atbilstīgi direktīvas prasībām, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai attiecībā uz konvenciju atjaunināšanu Direktīvas 2009/16/EK darbības jomā un ar Parīzes SM pieņemto procedūru un pamatnostādņu saraksta grozīšanu saistībā ar ostas valsts kontroli. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁸. Konkrēti, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaikus ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

⁸ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (17) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Direktīvas 2009/16/EK noteikumu īstenošanai attiecībā uz tās darbības jomā esošo konvenciju sarakstu un prasībām attiecībā uz elektroniskajiem sertifikātiem, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁹.
- (18) (svītrots)
- (19) Ņemot vērā Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) veikto dalībvalstu apmeklējumu pilno uzraudzības ciklu, kurā uzrauga Direktīvas 2009/16/EK īstenošanu, Komisijai būtu jāizvērtē Direktīvas 2009/16/EK īstenošana ne vēlāk kā [desmit gadus pēc tās piemērošanas dienas, kas minēta XX pantā] un jāziņo par to Eiropas Parlamentam un Padomei. Dalībvalstīm jāsadarbojas ar Komisiju visas šim izvērtējumam vajadzīgās informācijas vākšanā.
- (20) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus jūras transporta starptautiskā rakstura dēļ nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un ka dalībvalstu kopīgo darbību tīkla efekta dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā ir paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (20.a) Ja inspekcija netiek veikta ārkārtēju un neparedzētu apstākļu dēļ, piemēram, dabas katastrofu, pandēmiju vai sabiedrības veselības ārkārtas situāciju, teroristu uzbrukumu, darba konfliktu dēļ, tā nebūtu jāuzskata par neveiktu inspekciju. Šie apstākļi būtu pienācīgi jāpamato un par tiem būtu jāziņo Komisijai.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

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

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

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/16/EK

Direktīvu 2009/16/EK groza šādi:

1) direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktam pievieno šādus apakšpunktus:

“l) Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu (*BWM* konvencija);

m) Nairobi Starptautiskā konvencija par vraku aizvākšanu (Nairobi konvencija);

n) 2009. gada Honkongas Starptautiskā konvencija par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi (Honkongas konvencija).”;

aa) panta 1. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) 1973. gada Starptautiskā konvencija par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu un tai 1978. gadā pievienotais protokols (MARPOL 73/78).”;

ab) panta 1. punkta 1. apakšpunkta d) punktu aizstāj ar šādu:

“d) grozītā 1978. gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem;”;

b) panta 3. punktu svīturo;

bb) panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. “inspektors” ir valsts sektora darbinieks vai cita persona, kuru kādas dalībvalsts kompetentā iestāde attiecīgi pilnvarojusi veikt inspekcijas, īstenojot ostas valsts kontroli, un kura ir atbildīga minētajai kompetentajai iestādei;”;

bc) pievieno šādu punktu:

“8.a “inspekcija” ir kuģa stāvokļa, tā aprīkojuma un tā apkalpes vispārēja verifikācija, kuras pamatā ir piemērojamās konvencijas un kuru veic inspektors. Inspekcija nav apsekojums normatīvo sertifikātu izdošanai, apstiprināšanai vai atjaunošanai, un kapteinim iesniegtais inspekcijas ziņojums nav sertifikāts;”;

bd) panta 11. punktu aizstāj ar šādu:

“11. “sākotnējā inspekcija” ir inspektora veikta inspekcija uz kuģa, tostarp vismaz 13. panta 1. punktā prasītās pārbaudes;”;

be) panta 12. punktu aizstāj ar šādu:

“12. “detalizētāka inspekcija” ir inspekcija, kura ietver sākotnējās inspekcijas darbības jomu un kuras laikā 13. panta 3. punktā minētajos apstākļos kuģi, tā aprīkojumu un apkalpi vai nu kopumā, vai vajadzības gadījumā selektīvi inspicē paplašināti, cita starpā inspicējot kuģa konstrukciju, aprīkojumu, apkalpi, dzīves un darba apstākļus un to, kā uz kuģa ievēro dienesta procedūras;”;

bf) panta 13. punktu aizstāj ar šādu:

“13. “paplašināta inspekcija” ir inspekcija, kura ietver sākotnējās inspekcijas darbības jomu un kura attiecas vismaz uz VII pielikumā minētajām darbībām. Paplašinātas inspekcijas ietvaros var veikt arī detalizētāku inspekciju, ja vien saskaņā ar 13. panta 3. punktu tam ir pamatots iemesls;”;

bg) panta 19. punktu aizstāj ar šādu:

“19. “normatīvais sertifikāts” ir sertifikāts, ko saskaņā ar piemērojamajām konvencijām izdevusi karoga valsts vai kas ir izdots tās vārdā;”;

2) direktīvas 3. pantu groza šādi:

-a) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“Inspicējot kuģus, kuri kuģo ar tādu valstu karogiem, kas nav konvenciju līgumslēdzējas puses ar “vienādas attieksmes” principu, dalībvalstis nodrošina to, ka minētajiem kuģiem un to apkalpēm nepiemēro labvēlīgākus noteikumus nekā kuģiem, kuri kuģo ar konvenciju līgumslēdzēju pušu karogiem. Uz šādiem kuģiem attiecas detalizētākas inspekcijas saskaņā ar Parīzes SM noteiktajām procedūrām.”;

a) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Šī direktīva neattiecas uz zvejas kuģiem, kuru garums ir mazāks par 24 metriem, karakuģiem, peldošām palīgierīcēm, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem un izpriecu kuģiem, kas nav iesaistīti komercdarbībā. Šajā direktīvā zvejas kuģa garumu definē saskaņā ar 2012. gada Keiptaunas nolīgumu.”;

b) pantam pievieno šādu punktu:

“4.a Dalībvalstis var veikt ostas valsts kontroles inspekcijas zvejas kuģiem, kuru garums ir 24 metri vai vairāk. Komisija sadarbībā ar Parīzes SM var pieņemt pamatnostādnes, ar ko nosaka šāda paralēla un nošķirta īpaša ostas valsts kontroles režīma kārtību šiem zvejas kuģiem.”;

3) direktīvas 5. pantā iekļauj šādu punktu:

“2.a Aprēķinot gadskārtējo inspekciju veikšanas saistību izpildi dalībvalstīm, kuras ir Parīzes SM puses, neņem vērā to dalībvalstu veiktās kuģu inspekcijas, kas savas ikgadējās inspekciju veikšanas saistības ir pārsniegušas par 20 %.”;

4) direktīvas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Atbilstības kārtība inspekciju veikšanas saistībām

Dalībvalsts, kas nav veikusi 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā prasītās inspekcijas, tomēr ir izpildījusi saistības saskaņā ar minēto noteikumu, ja šādas neveiktas inspekcijas nepārsniedz 10 % no kopējā I prioritātes kuģu skaita, kas ienāk tās ostās un enkurvietās, neatkarīgi no šo kuģu riska profila.

Neskarot pirmajā daļā minēto neveikto inspekciju procentuālo īpatsvaru, dalībvalstis par prioritāti nosaka veikt tādu kuģu inspekcijas, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Savienības ostās ienāk reti.

Neskarot pirmajā daļā minēto neveikto inspekciju procentuālo īpatsvaru, attiecībā uz I prioritātes kuģiem, kas ienāk enkurvietās, dalībvalstis par prioritāti nosaka veikt inspekcijas kuģiem ar augsta riska profilu, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Savienības ostās ienāk reti.”;

5) direktīvas 7. pantu groza šādi:

-a) panta virsrakstu un 1. punktu aizstāj ar šādiem:

Kārtība līdzsvarotam inspekciju sadalījumam Savienībā

1. Uzskata, ka dalībvalsts, kurā ienākušo I prioritātes kuģu kopskaits pārsniedz 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā noteikto inspekciju veikšanas saistību daļu, izpilda šādas saistības, ja šīs dalībvalsts veikto inspekciju skaits atbilst vismaz šādai inspekciju veikšanas saistību daļai un ja šīs dalībvalsts neveiktās inspekcijas nepārsniedz 40 % no tādu I prioritātes kuģu kopskaita, kas ienāk tās ostās un enkurvietās.”;

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Uzskata, ka dalībvalsts, kurā ienākušo I un II prioritātes kuģu kopskaits ir mazāks par 150 % no 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā minētās inspekciju veikšanas daļas, tomēr ir izpildījusi savas gadskārtējo inspekciju veikšanas saistības, ja minētā dalībvalsts ir veikusi inspekcijas divām trešdaļām I un II prioritātes kuģu no to I un II prioritātes kuģu kopskaita, kas ienākuši tās ostās un enkurvietās.”;

6) direktīvas 8. panta 1. , 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem un pievieno divus jaunus punktus:

“1. Dalībvalsts var nolemt atlikt I vai II prioritātes kuģa inspekciju šādos gadījumos:

- a) ja inspekciju var veikt jebkurā turpmākā reizē, kad kuģis ienāk tajā pašā dalībvalstī, ar nosacījumu, ka kuģis starplaikā neienāk nevienā citā Savienības vai Parīzes SM teritorijas ostā, izņemot jebkuru kuģa karoga valsts ostu, un ja inspekciju neatliek ilgāk kā uz 15 dienām no faktiskā atiešanas laika; vai
- b) ja inspekciju var veikt citā ienākšanas ostā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā 15 dienu laikā no faktiskā atiešanas laika, ar nosacījumu, ka valsts, kurā atrodas šāda ienākšanas osta, ir iepriekš piekritusi veikt inspekciju; vai

- c) kuģa inspekciju, cita starpā arī regulārā satiksmē ekspluatētu Ro-Ro pasažieru kuģu vai ātrgaitas pasažieru kuģu inspekciju, var veikt tajā pašā ienākšanas ostā 15 dienu laikā no faktiskā atiešanas laika.
2. Ja inspekcija I vai II prioritātes kuģim nav veikta ekspluatācijas apstākļu dēļ, to neuzskata par neveiktu inspekciju, ar nosacījumu, ka inspekcijas neveikšanas iemesls tiek reģistrēts inspekciju datubāzē un ir iestājušies šādi izņēmuma apstākļi:
- a) kompetentā iestāde uzskata, ka inspekcijas veikšana radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa, tā apkalpes vai ostas drošībai vai jūras videi; vai
 - b) kuģa ienākšana notiek vienīgi nakts laikā, kā norādīts 2. panta 9. punktā. Šādā gadījumā dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģus, kas regulāri ienāk ostā nakts laikā, atbilstīgi inspicē; vai
 - c) kuģa ienākšanas ilgums ir pārāk īss, lai inspekciju varētu veikt apmierinoši;
3. Ja kuģa inspekciju neveic enkurvietā, to neuzskata par neveiktu inspekciju, ja:
- a) kuģi saskaņā ar I pielikumu inspicē citā ostā vai enkurvietā Savienībā vai Parīzes SM teritorijā 15 dienu laikā; vai
 - b) kuģa ienākšana ostā notiek vienīgi nakts laikā vai ja ienākšanas ilgums ir pārāk īss, lai inspekciju varētu veikt apmierinoši, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē; vai
 - c) kompetentā iestāde uzskata, ka inspekcijas veikšana radītu apdraudējumu inspektoru, kuģa, tā apkalpes vai ostas, vai jūras vides drošībai, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē; vai

4. Ja inspekcija netiek veikta ārkārtēju un neparedzētu apstākļu dēļ, to neuzskata par neveiktu inspekciju, un inspekcijas neveikšanas iemeslu reģistrē inspekciju datubāzē. Šos apstākļus pienācīgi pamato un par tiem ziņo Komisijai.
5. Inspekcijas, kas atliktas saskaņā ar 1., 2., 3. vai 4. punktu un kas reģistrētas inspekciju datubāzē, neņem vērā, novērtējot dalībvalsts atbilstību 6. un 7. pantā minētajām inspekciju veikšanas saistībām.”;

7) (svītrots)

8) direktīvas 9. pantu svītros;

9) direktīvas 10. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Kuģa riska profilu nosaka, vadoties pēc šādu vispārēju, iepriekšējās darbības un vidiskā riska rādītāju kombinācijas:

a) Vispārējie rādītāji

Vispārējos rādītājus nosaka, ņemot vērā kuģa tipu, vecumu, karogu, iesaistītās atzītās organizācijas un sabiedrības darbības saskaņā ar I pielikuma I.1. daļu un II pielikumu.

b) Iepriekšējās darbības rādītāji

Iepriekšējās darbības rādītājus nosaka pēc kuģu trūkumiem un to aizturēšanas skaita konkrētā periodā saskaņā ar I pielikuma I.2. daļu un II pielikumu.

c) Vidiskie rādītāji

Vidiskos rādītājus nosaka, pamatojoties uz ar *MARPOL*, *AFS*, *BWM* konvenciju, *CLC 92*, Bunkuru konvenciju, Nairobi konvenciju un Honkongas konvenciju saistīto trūkumu skaitu saskaņā ar I pielikuma I.3. daļu un II pielikumu un to, vai šie trūkumi ir aizturēšanas pamats.”;

9.a) direktīvas 10. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Īstenošanas pilnvaras piešķir Komisijai, kura ievieš metodoloģiju vispārējo riska rādītāju novērtēšanai, jo īpaši attiecībā uz karoga valsts kritērijiem un sabiedrības darbības kritērijiem, kurus Parīzes SM pieņēma 2019. gadā, nosakot augsta, standarta un zema darbības līmeņa sarakstus. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 31. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

9.b) direktīvas 13. panta 1. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) ir apmierināts ar kuģa vispārējo stāvokli, tostarp higiēnas apstākļiem uz kuģa, tostarp mašīntelpās un dzīvojamās telpās.”;

9.c) direktīvas 13. panta 2. punktu svīturo;

10) direktīvas 14. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Šādas kuģu kategorijas var tikt pakļautas paplašinātai inspekcijai saskaņā ar I pielikuma II daļas 3.A un 3.B punktu:

— augsta riska profila kuģi,

— pasažieru kuģi, naftas tankkuģi, gāzes vai ķīmiskie tankkuģi vai balkeri, kas vecāki par 12 gadiem,

— kuģi ar lielu riska profilu vai pasažieru kuģi, naftas tankkuģi, gāzes vai ķīmiskie tankkuģi vai balkeri, kas vecāki par 12 gadiem, kad rodas īpaši svarīgi vai neparedzēti apstākļi,

— kuģi, kam jāveic inspekcija pēc tam, kad saskaņā ar 16. pantu un 21. panta 4. punktu ir izdots ienākšanas aizlieguma rīkojums.”;

ab) panta 3. punktu svīturo:

b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Paplašinātu inspekciju tiktāl, cik tas iespējams, veic ne mazāk kā divas ostas valsts kontroles amatpersonas. Paplašinātas inspekcijas darbības joma, cita starpā tajā ietveramās riska zonas, ir noteikta VII pielikumā. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus pasākumus, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus VII pielikuma piemērošanai. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 31. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

11) direktīvas 14.a pantu groza šādi:

a) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Direktīvas 11. panta a) punktu un 14. pantu nepiemēro Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas veic regulāru satiksmi un kam saskaņā ar šo pantu ir veikta inspekcija.”;

b) pievieno jaunu punktu:

“4.a Kuģa operators vai kapteinis nodrošina, ka kuģa darbības grafikā ir paredzēts pietiekams laiks, lai būtu iespējams veikt XVII pielikuma 1.1. punktā un 2.a punktā paredzētās inspekcijas.”;

12) direktīvas 16. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

- kuģo ar tādas valsts karogu, kura iekļauta zema darbības līmeņa sarakstā, kas pieņemts saskaņā ar Parīzes SM, pamatojoties uz inspekciju datubāzē reģistrēto informāciju, ko ik gadu publicē Komisija, un kas iepriekšējos 36 mēnešos vairāk nekā divas reizes ticis aizturēts kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai kādas tādas valsts ostā vai enkurvietā, kura parakstījusi Parīzes SM, vai
- kuģo ar tādas valsts karogu, kura iekļauta augsta vai standarta darbības līmeņa sarakstā, kas pieņemts saskaņā ar Parīzes SM, pamatojoties uz inspekciju datubāzē reģistrēto informāciju, ko ik gadu publicē Komisija, un kas iepriekšējos 24 mēnešos vairāk nekā divas reizes ticis aizturēts kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai kādas tādas valsts ostā vai enkurvietā, kura parakstījusi Parīzes SM.

Šā panta pirmo daļu nepiemēro 21. panta 6. punktā aprakstītajās situācijās.

Ienākšanas aizliegums stājas spēkā, tiklīdz kuģis atstāj ostu vai enkurvietu, kurā tas bijis aizturēts trešo reizi un kurā izdots ienākšanas aizlieguma rīkojums.”;

aa) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Ienākšanas aizlieguma rīkojumu atceļ tikai pēc tam, kad no rīkojuma izdošanas dienas ir pagājis trīs mēnešu laikposms un kad ir panākta atbilstība VIII pielikuma 3.–6. punktā izklāstītajiem nosacījumiem.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Pēc jebkuras turpmākas aizturēšanas kādas dalībvalsts ostā vai enkurvietā vai tādas valsts ostā vai enkurvietā, kura parakstījusi Parīzes SM, kuģim nosaka ienākšanas aizliegumu jebkurā no Savienības ostām un enkurvietām. Šo trešo ienākšanas aizliegumu var atcelt pēc tam, kad ir pagājis 24 mēnešu laikposms kopš rīkojuma izdošanas, un vienīgi gadījumā, ja:

- a) kuģis kuģo ar tādas valsts karogu, kura nav nedz 1. punktā minētajā zema darbības līmeņa sarakstā, nedz standarta darbība līmeņa sarakstā,
- a) kuģa normatīvos un klasifikācijas sertifikātus ir izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009 ¹⁰,
- b) saskaņā ar I pielikuma I.1. daļu kuģi pārvalda sabiedrība, kuras darbības līmenis ir augsts; un
- c) ir panākta atbilstība VIII pielikuma 3.–6. punktā paredzētajiem noteikumiem.

Ikvienam kuģim, kas neatbilst šajā punktā noteiktajiem kritērijiem, pēc tam, kad ir pagājis 24 mēnešu laikposms kopš rīkojuma izdošanas, nosaka pastāvīgu ienākšanas aizliegumu jebkurā no Savienības ostām un enkurvietām.”;

c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Ja pēc trešā ienākšanas aizlieguma Savienības ostā vai enkurvietā tiek aizturēts kuģis, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura ir standarta vai zema darbības līmeņa sarakstā, ko ik gadu publicē Parīzes SM ziņojumā, šim kuģim pastāvīgi tiek liegta ienākšana jebkurā Savienības ostā un enkurvietā.”;

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 391/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (OV L 131, 28.5.2009., 11. lpp.).”;

d) iekļauj šādus punktus:

“4.a Kuģim, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura ir augsta darbības līmeņa sarakstā, un kas ir aizturēts Savienības ostā vai enkurvietā laikā, kad tas pēc trešā vai jebkura turpmāka ienākšanas aizlieguma pirmo reizi inspicēts Savienībā:

a) uz 24 mēnešu laikposmu aizliedz ienākt jebkurā Savienības ostā vai enkurvietā, ja kuģa normatīvos un klasifikācijas sertifikātus izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 391/2009;

b) pastāvīgi tiek liegta ienākšana jebkurā Savienības ostā un enkurvietā, ja kuģa normatīvos un klasifikācijas sertifikātus nav izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 391/2009.

4.b Ja piemēro ienākšanas aizlieguma pasākumu saskaņā ar 21. panta 4. punktu, vairākkārtējas aizturēšanas gadījumā ienākšanas aizlieguma laikposmi tiks pagarināti par 12 mēnešiem.”;

12.a) direktīvas 17. panta pirmo daļu groza šādi:

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

12.b) direktīvas 20. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Kuģa īpašniekam vai operatoram, vai viņu pārstāvim attiecīgajā dalībvalstī ir tiesības apstrīdēt jebkuru kompetentās iestādes noteiktu aizturēšanu vai ienākšanas aizliegumu. Lēmuma apstrīdēšana aizturēšanu vai ienākšanas aizliegumu neaptur.”;

13) direktīvas 21. pantu groza šādi:

a) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ienākšanu jebkurā Savienības ostā vai enkurvietā liedz 1. punktā minētajiem kuģiem, kas dodas jūrā, un 19. panta 2. punktā minētajiem aizturētajiem kuģiem, kas dodas jūrā:

- a) neievērojot nosacījumus, ko paredz tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atrodas inspekcijas osta; vai
- b) kas neievēro piemērojamās konvenciju prasības, nepiestājot norādītajā remonta rūpnīcā.

Ienākšanas aizlieguma rīkojumu atceļ pēc tam, kad ir pagājis 12 mēnešu laikposms un kad ir panākta atbilstība VIII pielikuma 3.–6. punktā izklāstītajiem nosacījumiem. Ienākšanas aizlieguma rīkojums kļūst piemērojams no tā izdošanas dienas.”;

b) panta 5. punkta otro daļu aizstāj ar šādu daļu:

“Šā panta 4. punkta b) apakšpunktā minētajos apstākļos tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā atrodas remonta rūpnīca, informē tās dalībvalsts iestādi, kura kuģi aizturēja, neatkarīgi no tā vai kuģis ir vai nav ieradies. Ja tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā kuģim tika atklāti trūkumi, kļūst zināms, ka kuģis remonta rūpnīcā nav piestājis, tā nekavējoties brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes.

Šā panta 4. punkta b) apakšpunktā minētajos apstākļos un gadījumā, ja remonta rūpnīca neatrodas dalībvalstī, – ja tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā kuģim tika atklāti trūkumi, kļūst zināms, ka kuģis remonta rūpnīcā nav piestājis, tā nekavējoties brīdina visu pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes.”;

c) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

Atkāpjoties no 4. punkta noteikumiem, kādas konkrētas ostas valsts iestāde var kuģim ļaut iebraukt noteiktā ostā vai enkurvietā nepārvaramas varas (*force majeure*) apstākļos, sevišķi svarīgu drošības apsvērumu dēļ vai lai novērstu vai mazinātu piesārņojuma draudus vai labotu trūkumus saskaņā ar 21. panta 1. punktu ar nosacījumu, ka atbilstoši šīs dalībvalsts kompetentās iestādes ieskatiem kuģa īpašnieks, operators vai kapteinis ir veicis piemērotus pasākumus drošai kuģa ienākšanai ostā vai enkurvietā.”;

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

“7. Sadarbībā ar dalībvalstīm un pamatojoties uz īpašajām zināšanām un pieredzi, kas gūta dalībvalstu līmenī Savienībā un saistībā ar Parīzes SM, Komisija var izstrādāt norādījumus un ieteikumus Parīzes SM apmācības politikas uzlabošanai.

Sadarbībā ar dalībvalstīm un Parīzes SM Komisija pastāvīgi apzina un iesniedz jaunas apmācības vajadzības kā pienesumu, lai grozītu Parīzes SM inspektoru profesionālās pilnveides un apmācības programmas mācību plānus, mācību programmas un saturu, jo īpaši attiecībā uz jaunajām tehnoloģijām un saistībā ar papildu saistībām, kas izriet no attiecīgajiem instrumentiem.”;

15) direktīvas 24. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Dalībvalstis veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka informācija par jebkura to ostās un enkurvietās ienākoša kuģa faktisko ienākšanas laiku un faktisko atiešanas laiku kopā ar attiecīgās ostas identifikatoru trīs stundu laikā pēc ienākšanas un, attiecīgi, atiešanas laika tiek nosūtīta uz inspekciju datubāzi, izmantojot Savienības jūras datu apmaiņas sistēmu *SafeSeaNet*, kas minēta Direktīvas 2002/59/EK 3. panta s) punktā. Tiklīdz tās, izmantojot *SafeSeaNet*, ir nosūtījušas šo informāciju uz inspekciju datubāzi, dalībvalstīm vairs nav jānosūta dati atbilstīgi šīs direktīvas XIV pielikuma 1.2. punktam un 2. punkta a) un b) apakšpunktam.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Dalībvalstis nodrošina, ka informāciju par inspekcijām, kas veiktas saskaņā ar šo direktīvu, nosūta uz inspekciju datubāzi uzreiz pēc tam, kad ir pabeigts inspekcijas ziņojums vai atcelts aizturējums.

Dalībvalstis 72 stundu laikā nodrošina, ka informāciju, kas ir nosūtīta uz inspekciju datubāzi, apstiprina, lai to varētu publicēt. Inspekcijas ziņojumu pirms tā nosūtīšanas uz datubāzi tiktāl, cik tas iespējams, apstiprina ostas valsts kontroles inspektors vai cits kompetentās iestādes attiecīgi pilnvarots darbinieks, kas nepiedalījās inspekcijas komandas darbā.”;

- 16) direktīvā iekļauj šādu pantu:

“24.a pants

Elektroniskie sertifikāti

1. Komisija ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka funkcionālās un tehniskās specifikācijas saskaņotai ziņošanas saskarnei un validācijas rīkam elektroniskiem normatīvajiem sertifikātiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 31. panta 2. punktā.
2. Tās dalībvalstis, kas, pildot savu karoga valsts funkciju, izvēlas izmantot saskaņoto ziņošanas saskarni un validācijas rīku elektroniskiem normatīvajiem sertifikātiem, to var darīt, lai atvieglotu pāreju uz elektroniskiem sertifikātiem.
3. (svītrots)
4. (svītrots)”;

17) direktīvas 25. pantu aizstāj ar šādu:

“25. pants

Informācijas apmaiņa un sadarbība

Katra dalībvalsts nodrošina, ka tās ostas iestādes vai struktūras un citas attiecīgas iestādes vai struktūras sniedz ostas valsts kontroles kompetentajai iestādei šādu to rīcībā esošu informāciju:

- a) informāciju par kuģiem, kuri nav paziņojuši nekādu informāciju saskaņā ar šīs direktīvas, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/59/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2019/883 ¹¹ prasībām, kā arī, ja nepieciešams, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Regulas (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu prasībām;
- b) informāciju par kuģiem, kas izbraukuši jūrā, neizpildījuši Direktīvas (ES) 2019/883 par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām 7. pantā noteiktās prasības;
- c) informāciju par kuģiem, kam aizliegts ienākt ostā vai kas izraidīti no ostas drošības apsvērumu dēļ;
- d) informāciju par acīmredzamām nepilnībām saskaņā ar 23. pantu.”;

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/883 (2019. gada 17. aprīlis) par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai (OV L 151, 7.6.2019., 116. lpp.).

- 18) direktīvas 30. pantu aizstāj ar šādu:

“30. pants

Dalībvalstu atbilstības un darbības uzraudzība

Lai nodrošinātu šīs direktīvas efektīvu īstenošanu un uzraudzītu vispārējo Savienības ostas valsts kontroles režīma darbību saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1406/2002 2. panta b) punkta i) apakšpunktu, Komisija apkopo vajadzīgo informāciju un veic apmeklējumus dalībvalstīs.

Katra dalībvalsts var izstrādāt, īstenot un uzturēt kvalitātes vadības sistēmu savas administrācijas ar ostas valsts pienākumiem saistīto darbību operatīvajām daļām.

Kvalitātes vadības sistēmu sertificē saskaņā ar spēkā esošajiem starptautiskajiem kvalitātes standartiem.”;

- 19) direktīvas 30.a pantu aizstāj ar šādu:

“30.a pants

Deleģētie akti

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 30.b pantu, lai grozītu 2. panta 1. punktu, grozot tajā iekļauto konvenciju sarakstu, tiklīdz šādas konvencijas tiks pieņemtas kā Parīzes SM attiecīgs instruments, un lai grozītu VI pielikumu, pievienojot un/vai atjauninot Parīzes SM pieņemto procedūru, lēmumu un pamatnostādņu sarakstu saistībā ar ostas valsts kontroli, kas iekļauts minētajā pielikumā.”;

20) (svītrots)

21) direktīvas 33. pantu aizstāj ar šādu:

“33. pants

Īstenošanas noteikumi

Nosakot 10. panta 3. punktā, 14. panta 4. punktā, 15. panta 3. punktā, 18.a panta 7. punktā, 23. panta 5. punktā un 27. pantā minētos īstenošanas noteikumus saskaņā ar 31. panta 2. punktā minētajām procedūrām, Komisija īpaši rūpējas par to, lai nodrošinātu, ka minētajos noteikumos tiktu ņemtas vērā īpašās zināšanas un pieredze, kas gūta inspekciju sistēmā Savienībā, un izmantotas Parīzes SM īpašās zināšanas.”;

22) direktīvas 35. pantu aizstāj ar šādu:

“35. pants

Īstenošanas pārskats

Komisija līdz [PB: norādīt datumu: desmit gadi pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas] iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu un ievērošanu.”;

23) direktīvas I pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas I pielikumu;

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

25) direktīvas III pielikumu svītros;

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

27) direktīvas V pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas IV pielikuma tekstu;

- 28) direktīvas VIII pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas V pielikuma tekstu;
- 28.a) direktīvas XII pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas VI pielikuma tekstu.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis līdz *[PB: norādīt datumu: četri gadi pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas]* pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

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

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.
3. No šīs direktīvas transponēšanas var atkāpties tās dalībvalstis, kurām nav jūras ostu un kuras var pierādīt, ka no tādu atsevišķu kuģu kopskaita, kas pēdējo triju gadu laikā ik gadu ienākuši to upju ostās, mazāk nekā 5 % ir kuģi, uz ko attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

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

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

“I. Kuģa riska profils

Kuģa riska profilu nosaka, vadoties pēc šādu vispārēju un iepriekšējās darbības rādītāju, kā arī vidisko rādītāju kombinācijas.

1. Vispārējie rādītāji**(a) Kuģa tips**

Pasažieru kuģus, naftas un ķīmiskos tankkuģus, gāzvedējus, *NLS* tankkuģus un balkerus uzskata par tādiem, kas rada augstāku risku.

(b) Kuģa vecums

Uzskata, ka kuģi, kas vecāki par divpadsmit gadiem, rada augstāku risku.

(c) Karoga valsts darbība

- i) Kuģus, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģiem Savienības un Parīzes SM teritorijā ir augsts aizturēšanas īpatsvars, uzskata par tādiem, kas rada augstāku risku.
- ii) Kuģus, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģiem Savienības un Parīzes SM teritorijā ir zems aizturēšanas īpatsvars, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.
- iii) Kuģus, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura ir ratificējusi visus 2. panta 1. punktā uzskaitītos obligātos SJO un SDO instrumentus, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.

(d) Atzītas organizācijas

- i) Kuģus, kam sertifikātus izdevušas atzītas organizācijas, kuru darbības līmenis saistībā ar kuģu aizturēšanas īpatsvaru Savienībā un Parīzes SM teritorijā ir zems vai ļoti zems, uzskata par tādiem, kas rada augstāku risku.

- ii) Kuģus, kam sertifikātus izdevušas atzītas organizācijas, kuru darbības līmenis saistībā ar kuģu aizturēšanas īpatsvaru Savienībā un Parīzes SM teritorijā ir augsts, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.
 - iii) Kuģus, kam sertifikātus izdevušas organizācijas, kuras atzītas atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 391/2009 noteikumiem, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.
- (e) Sabiedrības darbība
- i) Tādu sabiedrību kuģus, kuru darbības līmenis ir zems vai ļoti zems, vadoties pēc to kuģu trūkumu un aizturēšanas īpatsvara Savienībā un Parīzes SM teritorijā, uzskata par tādiem, kas rada augstāku risku.
 - ii) Tādu sabiedrību kuģus, kuru darbības līmenis ir augsts, vadoties pēc to kuģu trūkumu un aizturēšanas īpatsvara Savienībā un Parīzes SM teritorijā, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.

2. Iepriekšējās darbības rādītāji

- i) Kuģus, kas aizturēti vairāk nekā vienreiz, uzskata par tādiem, kas rada augstāku risku.
- ii) Kuģus, kam inspekcijā (inspekcijās) II pielikumā minētajā periodā konstatēts mazāk trūkumu, kā minēts II pielikumā, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.
- iii) Kuģus, kas II pielikumā minētajā periodā nav aizturēti, uzskata par tādiem, kas rada zemāku risku.

Riska rādītājus kombinē, izmantojot salīdzinošus rādītājus, kas ataino katra rādītāja relatīvo ietekmi uz kuģa kopējo risku, lai noteiktu šādus kuģa riska profilus:

- augsts risks,
- standarta risks,
- zems risks.

Nosakot riska profilus, lielāku uzmanību pievērš kuģa tipa, karoga valsts darbības līmeņa, atzītu organizāciju un sabiedrību darbības rādītājiem.

3. Vidiskie rādītāji

Kuģus, kam inspekcijā (inspekcijās), kuras veiktas II pielikumā minētajā periodā, konstatēts vairāk trūkumu nekā tie, kas saistīti ar *MARPOL*, *AFS*, *BWM* konvenciju, *CLC 92*, Bunkuru konvenciju, Nairobi konvenciju un Honkongas konvenciju, kā minēts II pielikumā, un vismaz viens no šiem trūkumiem ir iemesls aizturēšanai, uzskata par tādiem, kas rada augstāku risku.

II. Kuģu inspekcijas

1. Periodiskas inspekcijas

Periodiskas inspekcijas veic iepriekš noteiktos laika intervālos. To biežumu nosaka atkarībā no kuģa riska profila. Starplaiks starp augsta riska kuģu periodiskajām inspekcijām nepārsniedz sešus mēnešus. Starplaiku starp cita riska profila kuģu periodiskajām inspekcijām palielina, riskam attiecīgi samazinoties.

Dalībvalstis veic periodisku inspekciju:

- jebkuram augsta riska profila kuģim, kam pēdējo sešu mēnešu laikā Savienības ostā vai enkurvietā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta inspekcija. Augsta riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no piektā mēneša kopš pēdējās inspekcijas,
- jebkuram standarta riska profila kuģim, kam pēdējo 12 mēnešu laikā Savienības ostā vai enkurvietā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta inspekcija. Standarta riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no desmitā mēneša kopš pēdējās inspekcijas,
- jebkuram zema riska profila kuģim, kam pēdējo 36 mēnešu laikā Savienības ostā vai enkurvietā vai Parīzes SM teritorijā nav veikta inspekcija. Zema riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no divdesmit ceturtā mēneša kopš pēdējās inspekcijas.

2. Papildu inspekcijas

Kuģi, uz kuriem attiecas šādi īpaši svarīgi vai neparedzēti apstākļi, ir pakļauti inspekcijai neatkarīgi no laika, kas pagājis kopš pēdējās periodiskās inspekcijas. Taču par vajadzību veikt papildu inspekcijas neparedzētu apstākļu dēļ izlemj inspektors, balstoties uz savu profesionālo lēmumu.

2.A Īpaši svarīgi apstākļi

Kuģi, uz ko attiecas šādi īpaši svarīgi apstākļi, tiek inspicēti neatkarīgi no tā, kad notikusi to pēdējā regulārā inspekcija.

- Kuģi, kas drošības apsvērumu dēļ uz laiku atskaitīti no savas klases vai izslēgti no tās kopš pēdējās inspekcijas Savienībā vai Parīzes SM teritorijā.
- Kuģi, par kuriem kāda cita dalībvalsts sniegusi ziņojumu vai paziņojumu.
- Kuģi, kuri nav atrodami inspekciju datubāzē.
- Kuģi, kuri:
 - ceļā uz ostu bijuši iesaistīti sadursmē, uzskrējuši uz sēkļa vai strandējuši,
 - tiek apsūdzēti par to, ka pārkāpuši noteikumus attiecībā uz atbrīvošanos no kaitīgām vielām vai notekūdeņiem, vai
 - izdarījuši nekontrolētus vai nedrošus manevrus, kuru laikā nav ievēroti SJO pieņemtie kuģu satiksmes noteikumi vai drošas kuģošanas prakse un procedūras, vai
 - ir iepriekš aizliegti kuģi (nākamā inspekcija pēc ienākšanas aizlieguma rīkojuma atcelšanas), vai
 - ir bijuši iesaistīti nopietnā negadījumā, jo īpaši tādā kā liels ugunsgrēks uz kuģa, dzinēja avārija un nāvējošas avārijas.

2.B Neparedzēti apstākļi

Kuģus, uz kuriem attiecas šādi neparedzēti apstākļi, var inspicēt neatkarīgi no tā, cik ilgs laiks pagājis kopš to pēdējās regulārās inspekcijas. Lēmums veikt šādu papildu inspekciju paliek kompetentās iestādes profesionālajā ziņā.

- Kuģi, kam sertifikātus izdevusi kādreizējā atzītā organizācija, kuras atzīšana atsaukta kopš pēdējās inspekcijas Savienībā vai Parīzes SM teritorijā.
- Kuģi, par kuriem loči vai ostas iestādes vai struktūras saskaņā ar šīs direktīvas 23. pantu ziņojušas, ka tiem ir acīmredzamas nepilnības, kas varētu navigāciju padarīt nedrošu vai apdraudēt jūras vidi un kas var ietvert kuģu satiksmes dienestu sniegto informāciju par kuģu navigāciju.
- Kuģi, kas nav izpildījuši attiecīgās paziņošanas prasības, kas minētas Direktīvā (ES) 2019/883.
- Kuģi, par kuriem saņemts ziņojums vai sūdzība, tostarp krastā iesniegta sūdzība, no kuģa kapteiņa, kāda apkalpes locekļa vai jebkuras citas personas vai organizācijas, kurai ir likumīgas intereses attiecībā uz kuģa drošu ekspluatāciju, dzīves un darba apstākļiem uz kuģa vai piesārņojuma novēršanu, ja vien attiecīgā dalībvalsts šādu paziņojumu vai sūdzību neuzskata par acīmredzami nepamatotu.
- Kuģi, par kuriem ziņots, ka tiem ir nenovērsts *ISM* trūkums (trīs mēnešus pēc trūkuma konstatēšanas).
- Kuģi, kuri iepriekšējo reizi aizturēti vairāk nekā pirms trim mēnešiem.
- Kuģi, par kuriem saņemts ziņojums, ka tiem ir problēmas saistībā ar to kravu, jo īpaši kaitīgu un bīstamu kravu.
- Kuģi, kas izdarījuši kādas citas darbības, kuras apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai vidi.
- Kuģi, par kuriem no drošiem avotiem kļuvis zināms, ka to riska rādītāji atšķiras no reģistrētajiem, un tādējādi to riska līmenis ir paaugstināts.
- Kuģi, attiecībā uz kuriem ir panākta vienošanās par rīcības plānu trūkumu novēršanai, kā minēts 19. panta 2.a punktā, bet minētā plāna īstenošanu nav pārbaudījis inspektors.

3. Atlases shēma

3.A Pirmās prioritātes kuģus inspicē šādi:

a) paplašinātu inspekciju veic:

- jebkuram kuģim ar augstu riska profilu, kas nav inspicēts pēdējos sešos mēnešos,
- jebkuram pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes, *NLS* vai ķīmisku vielu tankkuģim vai balkerim ar standarta riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 12 mēnešos;

b) sākotnēju vai detalizētāku inspekciju attiecīgā gadījumā veic:

- jebkuram kuģim ar standarta riska profilu, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes, *NLS* vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 12 mēnešos;

c) īpaši svarīga apstākļa gadījumā:

- detalizētāku vai paplašinātu inspekciju atbilstīgi inspektora profesionālam vērtējumam veic uz jebkura kuģa ar augstu riska profilu un uz jebkura pasažieru kuģa, naftas tankkuģa, gāzes, *NLS* vai ķīmisku vielu tankkuģa vai balkera, kas ir vecāks par 12 gadiem,
- detalizētāku inspekciju veic uz jebkura cita kuģa, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes, *NLS* vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris, kas ir vecāks par 12 gadiem.
- Paplašinātu inspekciju veic jebkuram kuģim pirmajā inspekcijā pēc tam, kad atcelts ienākšanas aizlieguma rīkojums.

3.B Ja kompetentā iestāde izvēlas inspekcijai II prioritātes kuģi, piemēro šo:

a) paplašinātu inspekciju veic:

- jebkuram kuģim ar augstu riska profilu, kas nav inspicēts pēdējos piecos mēnešos,
- jebkuram pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes, *NLS* vai ķīmisku vielu tankkuģim vai balkerim ar standarta riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 10 mēnešos, vai
- jebkuram pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes, *NLS* vai ķīmisku vielu tankkuģim vai balkerim ar zemu riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 24 mēnešos;

b) sākotnēju vai detalizētāku inspekciju attiecīgā gadījumā veic:

- jebkuram kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes, *NLS* vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris ar standarta riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 10 mēnešos, vai
- jebkuram kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes, *NLS* vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris ar zemu riska profilu, kas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 24 mēnešos;

c) neparedzētu apstākļu gadījumā:

- detalizētāku vai paplašinātu inspekciju atbilstīgi inspektora profesionālajam vērtējumam veic uz jebkura kuģa ar augstu riska profilu vai jebkura cita pasažieru kuģa, naftas tankkuģa, gāzes, *NLS* vai ķīmisku vielu tankkuģa vai balkera, kas ir vecāks par 12 gadiem,
- detalizētāku inspekciju veic uz jebkura cita kuģa, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes, *NLS* vai ķīmisku vielu tankkuģis vai balkeris, kas ir vecāks par 12 gadiem.

KUĢA RISKĀ PROFILS

(minēts 10. panta 2. punktā)

				Profils			
				Augsta riska kuģis (ARK)		Standarta riska kuģis (SRK)	Zema riska kuģis (ZRK)
Vispārējie rādītāji				Kritēriji	Salīdzinošo rādītāju punkti	Kritēriji	Kritēriji
1.	Kuģa veids			Ķīmisku vielu tankkuģis Gāzvedējs Naftas tankkuģis Balkeris Pasažieru kuģis <i>NLS</i>	1	Nav nedz augsta, nedz zema riska kuģis	Visu veidu
2	Kuģa vecums			Visu veidu > 12 g.	1		Visu vecumu
3.a	Karogs	Zems darbības līmenis			2		Augsts darbības līmenis
3.b		Visi 2. pantā uzskaitītie SJO/SDO instrumenti ir ratificēti		-	-		Jā
3.c		(svītrots)		(svītrots)			
4.a	Atzīta organizācija	Darbības līmenis	A	-	-		Augsts
			V	-	-		-
			Z	Zems	1		-
			I,Z	I,oti zems			-
4.b	ES atzīta		-	-	Jā		
5	Sabiedrība	Darbības līmenis	A	-	-		Augsts
			V	-	-		-
			Z	Zems	2		-
			I,Z	I,oti zems		-	
Iepriekšējās darbības rādītāji							
6	Iepriekšējos 36 mēnešos katrā inspekcijā reģistrēto trūkumu skaits		Trūkumi	> 6 vienā inspekcijā	-	≤ 5 katrā atsevišķajā inspekcijā (un vismaz vienā inspekcijā, kas veikta iepriekšējos 36 mēnešos)	

7	Aizturēšanas gadījumu skaits iepriekšējos 36 mēnešos	Aizturēšanas gadījumi	≥ 2 aizturēšanas gadījumi	1	Nav aizturēts
Vidiskie rādītāji					
8	(svītrots)	(svītrots)	(svītrots)	(svītrots)	
9	Ar <i>MARPOL</i> , <i>AFS</i> , <i>BWM</i> , <i>CLC</i> 92, Bunkuru konvenciju, Nairobi konvenciju un Honkongas konvenciju saistīto trūkumu skaits, kas reģistrēts katrā inspekcijā iepriekšējos 36 mēnešos	Trūkumi	> 3 vienā inspekcijā, ja viens no trūkumiem ir pamats aizturēšanai	1	

ARK ir kuģi, kas atbilst pieciem vai vairāk salīdzinošo rādītāju punktiem. ZRK ir kuģi, kas atbilst visiem zema riska rādītājiem.

SRK ir kuģi, kas nav nedz ARK, nedz ZRK.

“IV pielikums**SERTIFIKĀTU UN DOKUMENTU SARAKSTS****(minēts 13. panta 1. punktā)**

Sertifikātu un dokumentu saraksts, kuri, ciktāl piemērojami, jāpārbauda vismaz 2.2.3. punktā minētās inspekcijas laikā (attiecīgā gadījumā)

1. Starptautiskais tilpības sertifikāts;
2. Ziņojumi par iepriekš veiktajām ostas valsts kontroles inspekcijām;
3. Pasažieru kuģa drošības sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
4. Kravas kuģa konstrukcijas drošības sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
5. Kravas kuģa aprīkojuma drošības sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
6. Kravas kuģa radiodrošības sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
7. Kravas kuģa drošības sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
8. Atbrīvojuma sertifikāts (*SOLAS* 1974, I/12. noteikums);
9. Dokuments par kuģa drošu minimālo apkalpi (*SOLAS* 1974, V/14. noteikuma 2. punkts);
10. Starptautiskais kravas zīmes sertifikāts (1966) (*LLC* 66/88, 16. panta 1. punkts);
11. Starptautiskais kravas zīmes atbrīvojuma sertifikāts (*LLC* 66/88, 16. panta 2. punkts);
12. Starptautiskais naftas piesārņojuma novēršanas sertifikāts (*MARPOL*, I pielikums, 7.1. noteikums);
13. Starptautiskais piesārņojuma novēršanas sertifikāts attiecībā uz kaitīgu šķidru vielu kā lejamkravu (*NLS*) pārvadāšanu (*MARPOL*, II pielikums, 9.1. noteikums);
14. Starptautiskais notekūdeņu piesārņojuma novēršanas sertifikāts (*ISPPC*) (*MARPOL*, IV pielikums, 5.1. noteikums, *MEPC.1/Circ.408*);
15. Starptautiskais gaisa piesārņojuma novēršanas sertifikāts (*IAPPC*) (*MARPOL*, VI pielikums, 6.1. noteikums);
16. Starptautiskais energoefektivitātes sertifikāts (*MARPOL*, VI pielikums, 6. noteikums);
17. Starptautiskais balasta ūdeņu pārvaldības sertifikāts (*IBWMC*) (*BWMC*, 9. panta 1. punkta a) apakšpunkts un E-2. noteikums);
18. Starptautiskais pretapaugšanas sistēmas sertifikāts (*IAFS* sertifikāts) (*AFS* 2001, 4. pielikums, 2. noteikums);
19. Deklarācija par *AFS* (*AFS* 2001, 4. pielikums, 5. noteikums);
20. Starptautiskais kuģa aizsardzības sertifikāts (*ISSC*) vai Starptautiskais kuģa aizsardzības pagaidu sertifikāts (*ISPS* kodeksa A/19. daļa un pielikumi);
21. Sertifikāti kapteiņiem, virsniekiem vai ierindas jūrnikiem, kas izdoti saskaņā ar *STCW* konvenciju (*STCW*, VI pants, I/2. noteikums un *STCW* kodeksa A-I/2. iedaļa);
22. Atbilstības dokumenta kopija vai pagaidu atbilstības dokumenta kopija, kas izdota saskaņā ar Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautisko kodeksu (*DoC*), *ISM* kodeksu (*SOLAS*, IX/4.2. noteikums, *ISM* kodekss, 13. un 14. punkts);

23. Drošības pārvaldības sertifikāts vai Pagaidu drošas pārvaldes sertifikāts, kas izdots saskaņā ar Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautisko kodeksu (*SMC*) (*SOLAS* 1974, IX/4.3. noteikums, *ISM* kodekss, 13. un 14. punkts);
24. Starptautiskais sertifikāts par kuģa piemērotību sašķidrinātas gāzes pārvadāšanai vai Sertifikāts par par kuģa piemērotību sašķidrinātas gāzes pārvadāšanai – attiecīgā gadījumā (*IGC* kodekss, 1.5.4. noteikums, vai *GC* kodekss, 1.6. noteikums);
25. Starptautiskais sertifikāts par kuģa piemērotību bīstamu ķīmisku vielu pārvadāšanai vai Sertifikāts par kuģa piemērotību bīstamu ķīmisku vielu pārvadāšanai – attiecīgā gadījumā (*IBC* kodekss, 1.45.4. noteikums, un *BCH* kodekss, 1.6.3. noteikums);
26. *INF* (Starptautiskais kodekss iepakotas apstarotas kodoldegvielas, plutonija un augsta līmeņa radioaktīvo atkritumu drošai pārvadāšanai ar kuģiem) piemērotības sertifikāts (*SOLAS*, VII/16. noteikums, un *INF* kodekss, 1.3. noteikums);
27. Dokuments, kas apliecina apdrošināšanu vai jebkādu citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma izraisītiem zaudējumiem (*CLC* 69/92, VII.2. pants);
28. Dokuments, kas apliecina apdrošināšanu vai jebkādu citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par bunkuru eļļas piesārņojuma izraisītiem postījumiem (*BUNKERS* 2001, 7.2. pants);
29. Dokuments, kas apliecina apdrošināšanu vai jebkādu citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz atbildību par vraku aizvākšanu (Nairobi konvencija, 12. pants);
30. Ātrgaitas kuģa drošības sertifikāts un atļauja ekspluatēt ātrgaitas kuģi (*SOLAS* 1974, X/3.2. noteikums, un *HSC* kodekss 94/00, 1.8.1. un 1.9. noteikums)
31. Dokuments par atbilstību īpašām prasībām, ko piemēro kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas (*SOLAS* 1974, II-2./19.4. noteikums);
32. Graudu pārvadāšanas atļaujas dokuments un Graudu iekraušanas rokasgrāmata (*SOLAS* 1974, VI/9. noteikums; Starptautiskais graudu beramkravu drošas pārvadāšanas kodekss, 3. iedaļa);
33. Stāvokļa novērtēšanas sistēmas (*CAS*) atbilstības paziņojums, *CAS* Galīgais ziņojums un pārskatīšanas reģistrācijas ieraksts (*MARPOL*, I pielikums, 20. un 21. noteikums); rezolūcija *MEPC.94(46)* (grozīta ar rezolūciju *MEPC.99(48)*, *MEPC.112(50)* un *MEPC.131(53)*), rezolūcija *MEPC.155(55)* un *MEPC.236(65)*);
34. Kuģa vēstures pieraksti (*SOLAS* 1974, XI-1/5. noteikums);
35. Naftas operāciju žurnāls, I un II daļa (*MARPOL*, I pielikums, 17. un 36. noteikums);
36. Kravas operāciju žurnāls (*MARPOL*, II pielikums, 15. noteikums);
37. Atkritumu reģistrācijas žurnāls, I un II daļa (*MARPOL*, V pielikums, 10.3. noteikums); (*MARPOL*, V pielikums, 10. noteikums);
38. Atkritumu apsaimniekošanas plāns (*MARPOL*, V pielikums, 10. noteikums; rezolūcija *MEPC.220(63)*);
39. Reģistrācijas žurnāls un ieraksti par kuģa dīzeļdzinēju līmeņa un ieslēgšanas/izslēgšanas statusu (*MARPOL*, VI pielikums, 13.5.3. noteikums);
40. Mazuta maiņas reģistrācijas žurnāls (*MARPOL*, VI pielikums, 14.6. noteikums);
41. Ozona slāni noārdošo vielu uzskaites žurnāls (*MARPOL*, VI pielikums, 12.6. noteikums);
42. Balasta ūdeņu uzskaites žurnāls (*BWRB*) (*BWMC*, 9. panta 1. punkta b) apakšpunkts un B-2. noteikums);
43. Stacionāras gāzes ugunsdzēsšanas sistēmas – kravas telpas, Atbrīvojuma sertifikāts un jebkurš kravu saraksts (*SOLAS* 1974, II-2./10.7.1.4. noteikums);

44. Bīstamo kravu manifests vai novietojuma plāns (*SOLAS* 1974, VII/4. un VII/7.2. noteikums; *MARPOL*, III pielikums, 54. noteikums);
45. Naftas tankkuģiem – naftas novadīšanas uzraudzības un kontroles sistēmu par pēdējo balasta reisu uzskaitē (*MARPOL*, I pielikums, 31.2. noteikums);
46. Meklēšanas un glābšanas sadarbības plāns pasažieru kuģiem, kas veic pārvadājumus noteiktos maršrutos (*SOLAS* 1974, V/7.3. noteikums);
47. Pasažieru kuģiem – ekspluatācijas ierobežojumu saraksts (*SOLAS* 1974, V/30.2. noteikums);
48. Navigācijas kartes un navigācijas publikācijas (*SOLAS* 1974, V/19.2.1.4. un V/27. noteikums);
49. Atpūtas stundu uzskaitē un darba laika organizācijas tabula (*STCW* kodekss, A-VIII/1.5. un 1.7. iedaļa, SDO konvencijas Nr. 180 5.7. pants, 8.1. pants un *MLC*, 2006. gada standarts A.2.3.10. un A.2.3.12.);
50. Pierādījumi par neuzraudzītām mašīntelpām (*UMS*) (*SOLAS* 1974, II-I/46.3. noteikums);
51. Sertifikāts, kas vajadzīgs saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām;
52. Sertifikāts, kas vajadzīgs saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 392/2009 (2009. gada 23. aprīlis) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras;
53. Bīstamo materiālu uzskaitījuma sertifikāts vai, attiecīgā gadījumā, paziņojums par atbilstību, kas piemērojams saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1257/2013; un
54. Atbilstības dokuments, ko izdod saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK.”;

“VI PIELIKUMS

KUĢU KONTROLES PROCEDŪRAS

(minētas 15. panta 1. punktā)

Parīzes SM I pielikums “Ostas valsts kontroles procedūras” un visas Parīzes SM spēkā esošās tehniskās instrukcijas un cirkulāri to jaunākajā redakcijā:

PSCC, Tehniskās instrukcijas

- *PSCC41-2008-07*, Labas prakses kodekss
- *PSCC53-2020-08*, Defīnīcijas un saīsinājumi

Vispārīgais Parīzes SM

- *PSCC54-2021-03*, Inspekcijas veids
- *PSCC56/2023/06*, Aizturēšana un veiktie pasākumi
- *PSCC56/2023/04*, Veidlapu paraugi
- *PSCC52-2019-05*, Operatīvā kontrole
- *PSS43-2010-11*, Karoga valsts atbrīvojumi
- *PSCC51/2018/13*, Operācijas apturēšana
- *PSCC49-2016-11*, Elektroenerģijas padeves pārtraukuma tests
- *PSCC53-2020-06*, Ienākšanas atteikums (aizliegums)
- *PSCC50-2017-12*, Balķeru / naftas tankkuģu konstrukcija
- *PSCC43-2010-06*, Ievešana sausajā dokā
- *PSCC53-2020-11*, Atļaujas došana veikt vienu reisu uz remonta rūpnīcu “nejaušu bojājumu” gadījumā

SOLAS konvencija

- *PSCC56/2023/05, ISM kodekss*
- *PSCC54-2021-02, ISPS kodekss*
- *PSCC51-2018-12, ECDIS*
- *PSCC43-2010-32, VDR (reisa datu reģistrācijas iekārtas)*
- *PSCC43-2010-09, Materiālu drošības datu lapas*
- *PSCC43-2010-21, GMDSS*
- *PSCC44-2011-16, Glābšanas laivas slodzes atbrīvošanas āķi*
- *PSCC45-2012-10, Noturības prasības bojātā stāvoklī, kas piemērojamas tankkuģiem*
- *PSCC55-2022-05, LRIT*
- *PSCC43-2010-28, Biezuma mērījumi ESP/CAS*
- *PSCC43-2010-29, Biezuma mērījums*
- *PSCC51-2018-11, Polārais kodekss*
- *PSCC55-2022-02, IGF kodekss*

MARPOL konvencija

- *PSCC46-2013-18, MARPOL, I pielikums, OWS*
- *PSCC43-2010-39, MARPOL, II pielikums, Tīrīšana*
- *PSCC47-2014-08, MARPOL, III pielikums, IMDG*
- *PSCC55-2022-07, MARPOL, IV pielikums, Notekūdeņi*
- *PSCC52-2019-07, MARPOL, V pielikums, Atkritumi*
- *PSCC56/2023/07, MARPOL, VI pielikums, Gaisa piesārņojums*
- *PSCC43-2010-38, Mazgāšanu ar jēlnaftu*
- *PSCC44-2011-20, MARPOL izmeklēšana*

Starptautiskā konvencija par kravas zīmi

- *PSCC54-2021-06*, Starptautiskā konvencija par kravas zīmi

AFS konvencija

- *PSCC47-2014-13*, Pretapaugšanas sistēmas

Bunkuru konvencija

- *PSCC56/2023/02* Konvencijas attiecībā uz finanšu saistībām

Jūrnieku sertificēšana un apkalpes komplektēšana

- *PSCC56/2023/08*, Jūrnieku sertificēšana un apkalpes komplektēšana (*STCW*, *MLC* un *SOLAS*)

Balasta ūdeņu pārvaldības konvencija

- *PSCC51-2018-09*, Balasta ūdeņu pārvaldības konvencija

SDO konvencijas

- *PSCC52-2019-10*, 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā (*MLC*)
- *PSCC53-2020-14*, Darba vai atpūtas laiks un piemērotība dienestam”;

“VIII PIELIKUMS

**NOTEIKUMI PAR IENĀKŠANAS AIZLIEGUMU OSTĀS UN ENKURVIETĀS, KAS
ATRODAS SAVIENĪBĀ**

(kā minēts 16. pantā un 21. panta 4. punktā)

- (2) Ja ir izpildīti 16. panta 1. punktā aprakstītie nosacījumi, tās ostas kompetentā iestāde, kurā kuģi aiztur trešo reizi, rakstveidā informē kuģa kapteini par to, ka tiks izdots ienākšanas aizlieguma rīkojums, ko varēs piemērot, tiklīdz kuģis atstās ostu. Ienākšanas aizlieguma rīkojumu var piemērot, tiklīdz kuģis ir atstājis ostu pēc tam, kad novērsti trūkumi, kas bija aizturēšanas iemesls.
- (3) Kompetentā iestāde nosūta ienākšanas aizlieguma rīkojuma kopiju arī karoga valsts iestādei, attiecīgajai atzītajai organizācijai, citām dalībvalstīm, kā arī citām valstīm, kas parakstījušas Parīzes SM, Komisijai un Parīzes SM sekretariātam. Kompetentā iestāde arī atjaunina inspekciju datubāzi, nekavējoties iekļaujot tajā informāciju par ienākšanas aizliegumu.
- (4) Lai panāktu ienākšanas aizlieguma atcelšanu, īpašniekam vai operatoram ir jāiesniedz oficiāls pieprasījums tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kura izdevusi ienākšanas aizlieguma rīkojumu. Šim pieprasījumam jāpievieno karoga valsts administrācijas dokuments, kas izdots pēc karoga valsts administrācijas pienācīgi pilnvarota apsekotāja apmeklējuma uz kuģa un kas apliecina, ka kuģis pilnībā atbilst konvenciju spēkā esošajiem noteikumiem. Karoga valsts iestāde sniedz kompetentajai iestādei pierādījumus, ka kuģa apmeklējums ir noticis. Dokuments var būt oficiāls paziņojums, kas jāizdod karoga valsts administrācijai, nevis atzītai organizācijai.
- (5) Vajadzības gadījumā līdz ar pieprasījumu atcelt ienākšanas aizlieguma rīkojumu ir jābūt arī klasificēšanas sabiedrības dokumentam, kas izdots pēc klasificēšanas sabiedrības apsekotāja apmeklējuma uz kuģa un kas liecina, ka kuģis atbilst attiecīgās sabiedrības noteiktajiem klases standartiem. Klasificēšanas sabiedrība sniedz kompetentajai iestādei pierādījumus, ka kuģa apmeklējums ir noticis.
- (6) Ienākšanas aizlieguma rīkojumu var atcelt tikai pēc tam, kad ir iestājies šīs direktīvas 16. pantā minētais termiņš, un sabiedrībai ir jāiesniedz oficiāls pieprasījums ostas valsts iestādei dalībvalstī, kura noteikusi aizliegumu, un jāiesniedz 3. un 4. punktā prasītie dokumenti.

- (7) Šāds pieprasījums, tai skaitā prasītie dokumenti, jāiesniedz aizliegumu noteikušajai valstij vismaz vienu mēnesi pirms aizlieguma perioda beigām. Ja šis termiņš netiek ievērots, ir iespējama aizkavēšanās līdz pat vienam mēnesim pēc tam, kad aizliegumu noteikusī valsts ir saņēmusi pieprasījumu.
- (8) Informācijas sistēma kuģim pievienos atzīmi “īpaši svarīgs apstāklis” un norādi, ka kuģim ir nepieciešams tāds inspekcijas veids kā “paplašināta inspekcija”, kas jāveic, tam nākamreiz ienākot ostā/enkurvietā attiecīgajā reģionā.
- (9) Kompetentā iestāde rakstveidā informē par savu lēmumu arī karoga valsts iestādi, attiecīgo klasificēšanas sabiedrību, citas dalībvalstis, citas valstis, kas parakstījušas Parīzes SM, Komisiju un Parīzes SM sekretariātu. Kompetentajai iestādei ir arī jāatjaunina inspekciju datubāze, nekavējoties iekļaujot tajā informāciju par ienākšanas aizlieguma atcelšanu.
- (10) Informācija par kuģiem, kuriem aizliegts ienākt Savienības ostās, ir jādara pieejama inspekciju datubāzē un jāpublicē saskaņā ar 26. panta un XIII pielikuma noteikumiem.”;

“XII PIELIKUMS

INSPEKCIJU DATUBĀZES FUNKCIJAS

(kā minēts 24. panta 1. punktā)

- (1) Inspekciju datubāzei ir vismaz šādas funkcijas:
- tajā iekļauti dalībvalstu un visu Parīzes SM parakstītāju valstu inspekciju dati,
 - tā sniedz informāciju par kuģa riska profilu un par kuģiem, kas jāinspicē,
 - ar to var aprēķināt katras dalībvalsts obligāto inspekciju daudzumu,
 - tā izveido augsta, standarta un zema darbības līmeņa sarakstus, kā minēts 16. panta 1. punktā,
 - tā sniedz informāciju par sabiedrības darbību,
 - ar to var apzināt vietas, kuras ir riska zonā un kuras jāpārbauda katrā inspekcijā.
- (2) Inspekciju datubāzi ir iespējams pielāgot nākotnes attīstībai, un tai ir saskarne ar citām Savienības jūras satiksmes drošības datubāzēm, tostarp *SafeSeaNet*, ar ko sniedz informāciju par reizēm, kad kuģis faktiski ir ienācis dalībvalstu ostās, kā arī, attiecīgā gadījumā, to iespējams pielāgot atbilstīgām valsts informācijas sistēmām.
- (3) Jānodrošina spēcīgas hipersaites starp inspekciju datubāzi un *Equasis* informācijas sistēmu. Dalībvalstis mudina inspektorus izmantot publiskas un privātas datubāzes, kas ir saistītas ar kuģu inspekcijām un pieejamas *Equasis* informācijas sistēmā.”