

31995L0021

1995 7 7

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

L 157/1

TARYBOS DIREKTYVA 95/21/EB

1995 m. birželio 19 d.

dėl laivo saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Bendrijos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (uosto valstybės kontrolė)

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

kalavimų neatitinkančių laivų skaičių Bendrijos vandenyse, jiems griežtai taikant tarptautines konvencijas, kodeksus ir rezoliucijas;

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 84 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,

kadangi paprastai vėliavos valstybė turėtų kontroliuoti, ar laivai laikosi tarptautinių saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų reikalavimų; kadangi įgyvendinant tarptautinius standartus ir užtikrinant jų vykdymą vis didesnis vėliavos valstybių skaičius daro rimtų nusižengimų; o dėl to uosto valstybė nuo šiol taip pat turi kontroliuoti, ar laikomasi tarptautinių saugumo, taršos prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose standartų reikalavimų;

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydamosi Sutarties 189c straipsnyje numatytos tvarkos ⁽³⁾,

kadangi valstybėms narėms suderintais metodais veiksmingai taikant minėtus tarptautinius standartus jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse plaukiojantiems ir jų uostais besinaudojantiems laivams būtų išvengta konkurencijos sąlygų iškreipimo;

kadangi Bendrija labai susirūpinusi dėl laivininkystės avarių ir jūrų bei valstybių narių pakrančių taršos;

kadangi Bendrija taip pat susirūpinusi dėl gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose;

kadangi Bendrijos teisės bendrosios nuostatos dėl patikrinimo tvarkos suderinimo yra esminės užtikrinant vienodą vienos iš pagrindinių Bendrijos transporto ir aplinkos apsaugos politikos dalių – laivybos saugumo ir taršos prevencijos principų – taikymą;

kadangi 1993 m. sausio 25 d. savo posėdyje Taryba priėmė išvadą, raginančias Bendriją ir valstybes nares užtikrinti veiksmingesnį atitinkamų tarptautinių jūrų saugumo ir aplinkos apsaugos standartų taikymą ir vykdymą bei priimtų naujų priemonių įgyvendinimą;

kadangi jūrų tarša – tarpvalstybinio pobūdžio reiškinys; kadangi, laikantis subsidiarumo principo, prie valstybių narių esančiuose jūrose priemonės, susijusios su tokių prevencinių veiksmų taikymu, geriausiai būtų vykdomos Bendrijos lygmeniu, nes pavienės valstybės narės negali imtis lygiaverčių ir efektyvių veiksmų;

kadangi 1993 m. birželio 8 d. savo rezoliucijoje dėl bendros jūrų saugumo politikos ⁽⁴⁾ Taryba ragino Komisiją kiek galima greičiau pateikti Tarybai konkrečių veiksmų rekomendacijas ir oficialius pasiūlymus dėl laivų tikrinimo kriterijų, įskaitant laivo sulaikymo taisyklių derinimą ir galimybę paskelbti patikrinimų rezultatus bei atsisakyti suteikti teisę įplaukti į Bendrijos uostus;

kadangi Tarybos direktyvos priėmimas yra tinkama priemonė nustatyti uosto valstybės kontrolės priemonių teisinę sistemą ir suderintas taisykles bei kriterijus;

kadangi saugumą, taršos prevenciją ir gyvenimo bei darbo sąlygas laivuose galima veiksmingai pagerinti labai sumažinus rei-

kadangi turėtų būti pasinaudota 1982 m. sausio 26 d. Paryžiuje pasirašyto Paryžiaus susitarimo memorandumo (SM) dėl uosto valstybės kontrolės sukaupta taikymo patirtimi;

⁽¹⁾ OL C 107, 1994 4 15, p. 14 ir OL C 347 1994 12 8, p. 15.

⁽²⁾ OL C 393, 1994 12 31, p. 50.

⁽³⁾ 1994 m. spalio 27 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 347, 1994 12 8, p. 15), 1995 m. kovo 14 d. bendra Tarybos pozicija (OL C 93, 1995 4 13, p. 25) ir 1995 m. gegužės 18 d. Europos Parlamento sprendimas (dar nepaskelbtas Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ OL C 271, 1993 10 7, p. 1.

kadangi, jeigu kiekviena valstybė narė per metus patikrintų bent 25 % į jos uostus įplaukiančių atskirų užsienio laivų, tai

praktiškai reikėtų, kad bet kuriuo metu didelis Bendrijos teritorijoje eksploatuojamų laivų skaičius buvo patikrintas;

kadangi turėtų būti imtasi kitų pastangų sukurti tobulesnę atrankos sistemą;

kadangi uosto valstybės patikrinimų taisyklės ir tvarka, įskaitant laivų sulaikymo kriterijus, turėtų būti derinamos siekiant užtikrinti nuolatinį jų veiksmingumą visuose uostuose, kas taip pat labai sumažintų pasirinktiną naudojimąsi tam tikrais paskirties uostais, kai norima išvengti tinkamos kontrolės;

kadangi Komisijos komunikate, pavadintame „Bendra jūrų saugumo politika“, išspausdinta avarių, sulaikymų ir trūkumų statistika bei metinė susitarimo memorandumo (SM) ataskaita rodo, kad tam tikrų kategorijų laivus būtina tikrinti nuodugniau;

kadangi atitinkamų konvencijų nuostatų nesilaikymas turi būti ištaisytas; kadangi tuo atveju, jeigu pažeidimai kelia aiškų pavojų saugumui, sveikatai arba aplinkai, laivai, kuriems reikia imtis ištaisomųjų veiksmų, turi būti sulaikyti tol, kol ištaisomas neatitinkimas;

kadangi siekiant užkirsti kelią nepagrįstiems sprendimams, leidžiantiems be reikalo sulaikyti laivą arba jį gaisinti, turėtų būti suteikta teisė apeliacine tvarka apskųsti kompetentingų institucijų priimtus sprendimus sulaikyti laivą;

kadangi patikrinimo uosto įrengimai gali būti tokie, kad kompetentinga institucija bus priversta leisti laivui plaukti prie atitinkamų remonto įrenginių, jeigu laivas laikysis nustatytų tokio nuplaukimo sąlygų; kadangi nustatytų reikalavimų nesilaikantys laivai nesiliautų kėlę grėsmės saugumui, sveikatai arba aplinkai ir dėl to, kad laivai nebus sutvarkyti pagal atitinkamas konvencijų nuostatas, komerciniu požiūriu jie atsidurs palankesnėje padėtyje ir dėl to jiems turėtų būti uždrausta įplaukti į visus Bendrijos uostus;

kadangi gali susiklostyti aplinkybės, kai laivui, kuriam buvo atsisakyta suteikti teisę įplaukti į Bendrijos uostą, turi būti suteiktas leidimas įplaukti; kadangi tokiomis aplinkybėmis laivui turėtų būti leista įplaukti į konkretų uostą tik tuomet, jeigu buvo imtasi visų atsargumo priemonių, užtikrinančių saugų įplaukimą;

kadangi atsižvelgiant į konvencijose nustatytus sudėtingus reikalavimus laivų konstrukcijai, įrangai ir laivo įgulos komplektavimui, į inspektorių priimtų sprendimų galimus rimtus padarinius ir į būtinybę, kad inspektoriai priimtų visiškai bešališkus sprendimus, patikrinimus turi atlikti tik labai kompetentingi ir

patyrę įgalioti valstybės tarnybos pareigūnai arba kiti atitinkami asmenys;

kadangi locmanai ir uosto administracija gali suteikti naudingos informacijos apie tokių laivų ir jų įgulos trūkumus;

kadangi valstybių narių kompetentingos institucijos ir kitos institucijos bei organizacijos turi bendradarbiauti siekdamos užtikrinti veiksmingą paskesnių priemonių taikymą laivams, turintiems trūkumų, kuriems leista toliau plaukti, ir siekdamos keistis informacija apie uostuose esančius laivus;

kadangi pagal susitarimo memorandumo (SM) nuostatas sukurta informacijos sistema „Sirenac E“ teikia daug šiai direktyvai taikyti būtinos papildomos informacijos;

kadangi informacijos apie tarptautinių saugumo, sveikatos ir jūrų aplinkos apsaugos standartų reikalavimų neatitinkančius laivus paskelbimas gali būti veiksminga atgrasymo priemonė krovinių siuntėjams, verčianti atsisakyti tokių laivų paslaugų, ir paskata laivų savininkams, verčianti imtis ištaisomųjų veiksmų nelaukiant, kol jie bus priversti tai padaryti;

kadangi visas laivų, kurių patikrinimas duoda pagrindą juos sulaikyti, patikrinimo išlaidas turėtų padengti savininkas arba operatorius;

kadangi tam, kad, atsižvelgus į susitarimo memorandumo (SM) pokyčius ir remiantis sukaupta patirtimi, būtų padedama Komisijai pritaikyti valstybės narės patikrinimo įsipareigojimus ir priimti priedus, jeigu jie reikalingi atsižvelgus į konvencijų, protokolų, kodeksų ir rezoliucijų pakeitimus, kuriuos priima atitinkamos tarptautinės organizacijos ir susitarimo memorandumą (SM), šios direktyvos įgyvendinimui turėtų būti naudojamas 1993 m. rugsėjo 13 d. Tarybos direktyvos 93/75/EEB dėl minimalių reikalavimų į Bendrijos uostus ir arba iš jų plaukiantiems laivams, gabenantiems pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius ⁽¹⁾ 12 straipsnio pagrindu įkurtas komitetas,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Tikslas

Šios direktyvos tikslas – padėti kuo labiau sumažinti galimybę nustatytų reikalavimų neatitinkantiems laivams plaukioti valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse:

— su visų šalių vėliavomis plaukiojantiems laivams griežtinti reikalavimus laikytis tarptautinių ir atitinkamų Bendrijos

⁽¹⁾ OL L 247, 1993 10 5, p. 19.

teisės aktų, susijusių su jūrų saugumu, jūrų aplinkos apsauga ir gyvenimo bei darbo sąlygomis,

- nustatyti uosto valstybės bendrus laivų kontrolės kriterijus ir derinti tikrinimo ir sulaikymo tvarką, kurią nustatant reikia deramai atsižvelgti į valstybių narių laivybos institucijų prisiimtus įsipareigojimus pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą (SM) dėl uosto valstybės kontrolės.

2 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šioje direktyvoje, įskaitant jos priedus:

1. Konvencijos – tai:

- 1966 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo (LL 66),
- 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (Solas 74),
- 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos ir jos 1978 m. protokolai (Marpol 73/78),
- 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB 78),
- 1972 m. Konvencija dėl tarptautinių taisyklių laivų susidūrimams jūroje išvengti (Colreg 72),
- 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo,
- 1976 m. Konvencija dėl prekybinės laivybos minimalių normų (TDO Nr. 147),

kartu su šių konvencijų protokolais ir pakeitimais bei susijusiais privalomais kodeksais, galiojančiais šios direktyvos priėmimo dieną.

2. *Susitarimo memorandumas (SM)* – tai 1982 m. sausio 26 d. Paryžiuje pasirašytas susitarimo memorandumas dėl uosto valstybės kontrolės, koks jis yra šios direktyvos priėmimo dieną.
3. *Laivas* – tai bet koks jūrų laivas, plaukiojantis ne su uosto valstybės vėliava, kuriam taikoma viena ar daugiau konvencijų.
4. *Jūros įrenginys* – tai valstybės narės kontinentiniame šelfe arba virš jo eksploatuojama stacionari arba plūduriuojanti platforma.

5. *Inspektorius* – tai valstybės sektoriaus darbuotojas arba kitas asmuo, valstybės narės kompetentingos institucijos deramai įgaliojimas atlikti uosto valstybės patikrinimus ir atsakingas tai kompetentingai institucijai.

6. *Patikrinimas* – tai apsilankymas laive siekiant patikrinti atitinkamų liudijimų ir kitų dokumentų galiojimą bei laivo būklę, jo įrangą bei įgulą ir jos gyvenimo bei darbo sąlygas.

7. *Išplėstinis patikrinimas* – tai patikrinamas, kai 6 straipsnio 3 dalyje nurodytomis aplinkybėmis laivas, jo įranga ar įgula kaip visuma arba, jeigu reikia, kaip atskiros dalys yra atidžiai tikrinami, ir šis patikrinimas apima laivo konstrukciją, įrangą, įgulos sukomplektavimą, gyvenimo ir darbo sąlygas laive bei laivo eksploatavimo tvarkos laikymąsi.

8. *Išsamus patikrinimas* – tai 7 straipsnyje apibrėžtas patikrinimas.

9. *Sulaikymas* – tai oficialus draudimas laivui išplaukti į jūrą dėl to, kad buvo nustatyti trūkumai, dėl kiekvieno iš kurių arba kartu dėl visų laivas nėra tinkamas plaukioti.

10. *Eksploatavimo nutraukimas* – tai oficialus draudimas toliau eksploatuoti laivą dėl to, kad buvo nustatyti trūkumai, dėl kiekvieno iš kurių arba kartu dėl visų tolesnis laivo eksploatavimas kelia pavojų.

3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma kiekvienam laivui ir jo įgulai:

— įplaukiančiam į valstybės narės uostą arba į jūros įrenginį, arba

— stovinčiam su nuleistu inkaru prie tokio uosto arba prie tokio jūros įrenginio.

Jokia šio straipsnio nuostata neturi įtakos valstybės narės teisei įsikišti pagal atitinkamas tarptautines konvencijas.

2. Laivams, kurių bruto talpa mažesnė kaip 500, valstybės narės taiko atitinkamos konvencijos taikytinus reikalavimus, o toje srityje, kurioje konvencijos nuostatos netaikomos, imasi tokių būtinų veiksmų, kurie užtikrintų, kad atitinkami laivai nekeltų akivaizdžios grėsmės saugumui, sveikatai arba aplinkai. Taikydamos šios dalies nuostatas valstybės narės vadovaujasi susitarimo memorandumo (SM) 1 priedu.

3. Valstybės narės, tikrindamos laivą, plaukiojantį su konvencijos nepasirašiusios valstybės vėliava, užtikrina, kad tokiam laivui ir jo įgulai būtų taikoma tvarka, kuri nėra palankesnė nei tvarka, taikoma laivui, plaukiojančiam su konvenciją pasirašiusios valstybės vėliava.

4. Ši direktyva netaikoma žvejybos, karo, pagalbiniam laivams, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, valstybiniam laivams, nenaudojamiems komerciniams tikslais, ir pramoginėms jachtoms, nenaudojamoms verslui.

4 straipsnis

Patikrinimo institucija

Valstybės narės laivams patikrinti išlaiko atitinkamas nacionalines jūrų administracijas (toliau – kompetentingos institucijos) ir imasi visų atitinkamų priemonių užtikrinti, kad jų kompetentingos institucijos atliktų savo pareigas kaip nustatyta šioje direktyvoje.

5 straipsnis

Patikrinimo įsipareigojimai

1. Kiekvienos valstybės narės kompetentinga institucija per metus iš viso patikrina bent 25 % per tipinius kalendorinius metus į jos uostus įplaukiančių laivų.

2. Pasirinkdama laivus patikrinimui kompetentinga institucija teikia pirmenybę I priede nurodytiems laivams.

3. Valstybės narės netikrina laivų, kuriuos per ankstesnius šešis mėnesius yra patikrinusi kokia nors kita valstybė narė, jeigu:

— laivas nenurodytas I priede,

— atlikus ankstesnį patikrinimą nebuvo nustatyta jokių trūkumų,

— nėra akivaizdaus pagrindo atlikti patikrinimą.

4. Šio straipsnio 3 dalies nuostatos netaikomos konvencijose konkrečiai numatytiems su laivo eksploatacija susijusiems valdymo įrenginiams.

5. Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja, siekdamos nustatyti prioritetus ir sukurti tvarką, leidžiančią veiksmingiau pasirinkti laivus, kurie atrodo neatitinkantys nustatytų reikalavimų.

Bet kokie šio straipsnio pakeitimai, išskyrus 1 jo dalyje nurodytą skaičių 25 %, daromi pagal 19 straipsnio nuostatas.

6 straipsnis

Patikrinimo tvarka

1. Kompetentinga institucija užtikrina, kad inspektorius bent:

a) nustatyta apimtimi patikrintų II priede išvardytus liudijimus ir dokumentus;

b) įsitikintų, ar bendroji laivo būklė, įskaitant mašinų skyrių ir gyvenamąsias patalpas bei higienos sąlygas, atitinka reikalavimus.

2. Inspektorius gali patikrinti ir visus kitus, II priede neišvardintus liudijimus ir dokumentus, kuriuos pagal konvencijas yra privaloma laikyti laive.

3. Kai, atlikus šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytą patikrinimą, yra akivaizdus pagrindas manyti, kad laivo būklė, jo įranga arba įgula iš esmės neatitinka tam tikrų konvencijos reikalavimų, atliekamas išplėstinis patikrinimas, įskaitant ir išplėstinį laivo įrangos eksploatavimo taisyklių laikymosi patikrinimą.

„Akivaizdus pagrindas“ egzistuoja tuomet, kai inspektorius randa įrodymų, kurie jo, kaip specialisto, vertinimu yra pakankami, kad jis galėtų atlikti išplėstinį laivo, jo įrangos arba laivo įgulos patikrinimą.

Akivaizdaus pagrindo pavyzdžiai pateikti III priede.

4. Taip pat laikomasi IV priede nurodytų atitinkamų laivų kontrolės procedūrų ir rekomendacijų.

7 straipsnis

Išsamus tam tikrų laivų patikrinimas

1. Kai yra akivaizdus pagrindas detaliau patikrinti V priede išvardytoms kategorijoms priskirtą laivą, valstybės narės užtikrina, kad būtų atliktas išsamus patikrinimas.

2. V priedo B skirsnyje pateikiamos neprivalomos išsamaus patikrinimo rekomendacijos.

3. Bet kurios valstybės narės kompetentinga institucija šio straipsnio 1 dalyje nurodytus laivus išsamiai tikrina tik kartą per 12 mėnesių. Tačiau šiuos laivus galima patikrinti pagal 6 straipsnio 1 ir 2 dalis.

4. Į valstybės narės uostą arba iš jo pagal reguliarią tvarką raštį plaukiojantį kiekvieną keleivinį laivą išsamiai patikrina tos valstybės narės kompetentingos institucijos. Kai keleivinis laivas

pagal pirmiau minėtą tvarkaraštį plaukioja tarp valstybių narių uostų, išsamų patikrinimą atlieka viena iš valstybių, tarp kurios uostų plaukioja laivas.

8 straipsnis

Patikrinimo ataskaita, skirta laivo kapitonui

1. Užbaigęs patikrinimą, išplėstinį patikrinimą arba išsamų patikrinimą, inspektorius laivo kapitonui įteikia susitarimo memorandumo (SM) 3 priede nurodytos formos dokumentą, kuriame nurodo patikrinimo rezultatus ir jo priimto bet kokio sprendimo bei ištaisomųjų veiksmų, kurių privalo imtis laivo kapitonas, savininkas arba operatorius, detales.

2. Kai nustatomi neatitikimai, leidžiantys sulaikyti laivą, pagal šio straipsnio 1 dalį laivo kapitonui įteiktiname dokumente nurodoma informacija apie būsimą sulaikymo įsakymo paskelbimą pagal šios direktyvos nuostatas.

9 straipsnis

Trūkumų pašalinimas ir laivo sulaikymas

1. Kompetentingos institucijos turi įsitikinti, kad bet kokie trūkumai, patvirtinti arba užfiksuoti atliekant 6 ir 7 straipsniuose nurodytus patikrinimus, yra arba bus pašalinti pagal konvencijų reikalavimus.

2. Uosto valstybės, kurioje tikrinamas laivas, kompetentinga institucija dėl saugumui, sveikatai arba aplinkai pavojų keliančių aiškių trūkumų užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas arba jo eksploatacija, kurios metu buvo atskleisti trūkumai, būtų nutraukta. Įsakymas sulaikyti laivą arba nutraukti jo eksploataciją galioja tol, kol nepašalinamas pavojus arba kol pirmiau minėta institucija nenustato, kad laivas, laikydamasis tam tikrų būtinų sąlygų, gali išplaukti į jūrą arba kad nesukeliant grėsmės keleiviams arba įgulos saugumui ir sveikatai ar kitiems laivams, tą laivą vėl galima pradėti eksploatuoti arba nustato, kad nėra pernelyg didelės grėsmės padaryti žalą jūros aplinkai.

3. Naudodamasis savo kaip specialisto teise priimti sprendimą sulaikyti laivą ar ne, inspektorius vadovaujasi VI priede nurodytais kriterijais.

4. Ypatingomis aplinkybėmis, kai bendroji laivo būklė aiškiai neatitinka nustatytų reikalavimų, kompetentinga institucija tokio laivo patikrinimą gali laikinai sustabdyti, kol atsakingos šalys imsis būtinų veiksmų užtikrinti, kad laivas atitiktų atitinkamus konvencijų reikalavimus.

5. Tuo atveju, kai atlikus 6 ir 7 straipsniuose nurodytus patikrinimus, nusprendžiama sulaikyti laivą, kompetentinga institucija nedelsdama raštu informuoja valstybės, su kurios vėliava laivas turi teisę plaukioti, administraciją (toliau – vėliavos

valstybės administracija) arba konsulą ar, jeigu jo nėra, artimiausią valstybės diplomatinę atstovą apie visas aplinkybes, kurios verčia imtis būtinų intervencinių veiksmų. Be to, esant reikalui, taip pat informuojamas paskirtas inspektorius arba laivo liudijimus išduodančios pripažintos organizacijos.

6. Šios direktyvos nuostatos neprieštaruja papildomiems konvencijų reikalavimams, susijusiems su pranešimo ir ataskaitos pateikimo tvarka uosto valstybės kontrolės atveju.

7. Pagal šios direktyvos nuostatas vykdamas uosto valstybės kontrolę, imamasi visų įmanomų veiksmų, kad laivas nebūtų nepagrįstai sulaikomas ar gaišinamas. Kai laivas nepagrįstai sulaikomas ar gaišinamas, jo savininkui arba operatoriui už bet kokius patirtus nuostolius arba padarytą žalą suteikiama teisė gauti kompensaciją. Įrodymus dėl kiekvieno tariamai nepagrįsto sulaikymo arba nepagrįsto gaišinimo pateikia laivo savininkas arba operatorius.

10 straipsnis

Teisė įteikti apeliacinį skundą

1. Laivo savininkas ar operatorius arba jo atstovas valstybėje narėje turi teisę apeliacine tvarka apskųsti kompetentingos institucijos priimtą sprendimą sulaikyti laivą. Apeliacinio skundo pateikimas nesustabdo sprendimo sulaikyti laivą.

2. Laikydamosi savo nacionalinės teisės aktų valstybės narės šiuo tikslu nustato ir palaiko atitinkamą tvarką.

3. Kompetentinga institucija šio straipsnio 1 dalyje nurodyto laivo kapitoną deramai informuoja apie teisę pateikti apeliacinį skundą.

11 straipsnis

Priemonės, kurių imamasi po patikrinimų ir po laivo sulaikymo

1. Kai tikrinimo uoste negalima pašalinti 9 straipsnio 2 dalyje nurodytų trūkumų, kompetentinga tos valstybės narės institucija atitinkamam laivui gali leisti plaukti į laivo kapitono ir atitinkamos institucijos pasirinktą arčiausią prieinamą laivų remonto įmonę, jeigu laikomasi vėliavos valstybės kompetentingos institucijos nustatytų sąlygų, kurioms pritaria pirmiau minėta valstybė narė. Šios sąlygos užtikrina galimybę laivui plaukti nekeliant grėsmės keleiviams arba įgulos saugumui ir sveikatai, kitiems laivams arba užtikrina, kad nebus pernelyg didelės grėsmės jūros aplinkai.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytomis aplinkybėmis valstybės narės patikrinimo uosto kompetentinga institucija apie

visas laivo plaukimo sąlygas informuoja valstybės, kurioje yra laivų remonto įmonė, kompetentingą instituciją, 9 straipsnio 5 dalyje paminėtas šalis ir bet kokią kitą instituciją, kuriai reikia apie tai pranešti.

3. Šio straipsnio 2 dalyje nurodytos šalys informuojamos laikantis susitarimo memorandumo (SM) 2 priede numatytos tvarkos.

Toki pranešimą gaunanti valstybės narės kompetentinga institucija informuoja pranešimą atsiuntusią instituciją apie veiksmus, kurių imtasi.

4. Valstybės narės imasi priemonių užtikrinti, kad į jūrą plaukiantiems šio straipsnio 1 dalyje nurodytiems laivams:

- i) neatitinkantiems sąlygų, nustatytų kurios nors valstybės narės kompetentingos institucijos tikrinimo uoste; arba
- ii) atsisakantiems laikytis taikomų konvencijų reikalavimų neplaukiant į nurodytą laivų remonto įmonę,

nebūtų suteikta teisė įplaukti į joki Bendrijos uostą, kol laivo savininkas arba operatorius, patenkindamas valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas neatitinka nustatytų reikalavimų, kompetentingos institucijos reikalavimus nepateikia įrodymų, kad laivas visiškai atitinka visus taikomų konvencijų reikalavimus.

5. Šio straipsnio 4 dalies i papunktyje nurodytomis aplinkybėmis valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas neatitinka nustatytų reikalavimų, kompetentinga institucija nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Šio straipsnio 4 dalies ii papunktyje nurodytomis aplinkybėmis valstybės narės, kurioje yra laivų remonto įmonė, kompetentinga institucija nedelsdama įspėja visų kitų valstybių narių kompetentingas institucijas.

Prieš atsisakydama suteikti leidimą įplaukti į uostą valstybė narė gali prašyti pasitarti su atitinkamo laivo vėliavos valstybės administracija.

6. Nepaisant šio straipsnio 4 dalies nuostatų, uosto valstybės atitinkama institucija dėl susiklosčiusių *force majeure* aplinkybių arba dėl svarbesnių saugumo sumetimų, arba siekdama sumažinti arba minimizuoti taršos pavojų, arba tam, kad būtų pašalinti trūkumai, gali suteikti leidimą įplaukti į konkretų uostą, jeigu laivo savininkas, operatorius arba kapitonas pirmiau minėtos valstybės narės kompetentingos institucijos reikalavimu įgyvendino lygiavertes priemones, užtikrinančias saugų įplaukimą į uostą.

12 straipsnis

Inspektoriams keliami profesiniai reikalavimai

1. Patikrinimus atlieka tik VII priede apibrėžtus kvalifikacijos kriterijus atitinkantys inspektoriai.

2. Kai uosto valstybės kompetentinga institucija negali užtikrinti atitinkamo profesinių žinių lygio, šios kompetentingos institucijos inspektoriui gali padėti bet koks kitas asmuo, turintis atitinkamą žinių lygį.

3. Uosto valstybės kontrolę vykdančios inspektorai ir jiems padedantys asmenys negali turėti komercinių interesų nei tikrinimo uoste, nei tikrinamuose laivuose, ir šie inspektorai negali būti įdarbinti nevyriausybinėse organizacijose, išduodančiose privalomuosius arba klasifikacijos liudijimus laivams arba atliekančiose būtinus tyrimus pirmiau minėtų liudijimų išdavimui, o taip pat negali dirbti tokių organizacijų vardu.

4. Kiekvienas inspektorius turi turėti savo kompetentingos institucijos pagal nacionalinės teisės aktus išduotą asmens tapatybę patvirtinantį dokumentą, kuriame nurodyta, kad inspektorius turi įgaliojimus atlikti patikrinimus.

Bendras tokio asmens tapatybę patvirtinančio dokumento modelis nustatomas laikantis 19 straipsnyje numatytos tvarkos.

13 straipsnis

Locmanų ir uosto institucijų pranešimai

1. Valstybių narių locmanai, padedantys laivą pastatyti į stovėjimo vietą arba jį išplukdyti iš šios vietos arba dirbantys į valstybės narės uostą išplaukiančiuose laivuose, nedelsdami informuoja atitinkamai uosto valstybės arba pakrantės valstybės kompetentingą instituciją, kai atlikdami įprastas savo pareigas jie nustato trūkumus, galinčius pažeisti saugų laivų plaukiojimą arba galinčius kelti grėsmę ar daryti žalą jūros aplinkai.

2. Kai uosto institucijos, atlikdamos savo įprastas pareigas, nustato, kad jų uoste esantis laivas turi laivo saugumą galinčių pažeisti trūkumų arba kad toks laivas kelia pernelyg didelę žalą jūros aplinkai grėsmę, tokia institucija nedelsdama informuoja atitinkamos uosto valstybės kompetentingą instituciją.

14 straipsnis

Bendradarbiavimas

1. Kiekviena valstybė narė, siekdama užtikrinti, kad jos kompetentinga institucija galėtų gauti visą atitinkamą informaciją apie į jos uostus įplaukiančius laivus, numato jos kompetentingos institucijos, uosto institucijų ir kitų atitinkamų institucijų arba komercinių organizacijų bendradarbiavimo nuostatas.

2. Valstybės narės nenustoja taikyti jų kompetentingos institucijos ir visų kitų valstybių narių kompetentingų institucijų

keitimosi informacija ir bendradarbiavimo nuostatų ir palaiko veiklai nustatytus ryšius tarp jų kompetentingos institucijos ir Komisijos bei „Sirenac E“ informacinės sistemos, įkurtos St Malo, Prancūzijoje.

3. Šio straipsnio 2 dalyje nurodyta informacija – tai susitarimo memorandumo 4 priede nurodyta informacija, ir informacija, turinti atitikti šios direktyvos 15 straipsnio reikalavimus.

15 straipsnis

Paskelbimas apie laivo sulaikymą

Kiekviena kompetentinga institucija ne rečiau kaip vieną kartą per ketvirtį skelbia informaciją apie laivus, sulaikytus per ankstesnius tris mėnesius, bei laivus, per paskutinius 24 mėnesius sulaikytus daugiau kaip vieną kartą. Į skelbiamą informaciją įtraukiama:

- laivo pavadinimas,
- laivo savininko arba operatoriaus pavadinimas,
- TJO numeris,
- vėliavos valstybė,
- prireikus, klasifikacinė bendrovė ir kokia nors kita šalis, pagal konvencijas vėliavos valstybės vardu išdavusi liudijimus tokiam laivui,
- laivo sulaikymo priežastis,
- laivo sulaikymo uostas ir data.

16 straipsnis

Išlaidų apmokėjimas

1. Jeigu 6 ir 7 straipsniuose nurodyti patikrinimai patvirtina arba nustato konvenciją pažeidžiančius trūkumus, leidžiančius laivą sulaikyti, visas kiekvieno įprasto ataskaitinio laikotarpio patikrinimų išlaidas padengia laivo savininkas arba operatorius ar jo atstovas uosto valstybėje.

2. Visas valstybės narės kompetentingos institucijos išlaidas dėl patikrinimų, atliekamų pagal 11 straipsnio 4 dalies nuostatas, apmoka laivo savininkas arba operatorius.

3. Laivas būna sulaikytas tol, kol neapmokamos visos išlaidos arba kol nepateikiama pakankamai garantijų, kad išlaidos bus apmokėtos.

17 straipsnis

Igyvendinimo kontrolės duomenys

1. Valstybės narės Komisijai ir susitarimo memorandumo sekretoriui pateikia tokią informaciją:

- inspektorių, jų vardu veikiančių pagal šios direktyvos nuostatas atliekant uosto valstybės patikrinimus, skaičių. Institucijų, kurių inspektoriai atlieka uosto valstybės patikrinimus dirbdami ne visą darbo dieną, inspektorių skaičius perskaičiuojamas į visą dieną dirbančių pareigūnų skaičių,
- tipiniais kalendoriniais metais į jų uostus įplaukusių atskirų laivų skaičių per ankstesnius penkerius metus.

2. Šio straipsnio 1 dalyje išvardyta informacija perduodama per tris mėnesius nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos, o nuo tos dienos – kas tris kalendorinius metus iki spalio 1 d.

18 straipsnis

Reguliavimo komitetas

Komisijai padeda komitetas, įkurtas pagal Direktyvos 93/75/EEB 12 straipsnį, laikantis tame straipsnyje numatytos tvarkos.

19 straipsnis

Pakeitimų tvarka

Ši direktyva gali būti keičiama laikantis 18 straipsnyje numatytos tvarkos, kai:

- a) remiantis šios direktyvos įgyvendinimo patirtimi ir atsižvelgiant į pokyčius susitarimo memorandume (SM), siekiama koreguoti 5 straipsnyje (išskyrus to straipsnio 1 dalyje nurodytus 25 %) ir 6, 7 bei 15 straipsniuose paminėtus valstybių narių tikrinimo ir skelbimo įsipareigojimus;
- b) siekiama koreguoti priedus atsižvelgiant į atitinkamų tarptautinių organizacijų ir susitarimo memorandumu (SM) padarytus ir įsigaliojusius konvencijų, protokolų, kodeksų ir rezoliucijų pakeitimus.

20 straipsnis

Igyvendinimas

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 1996 m. birželio 30 d., įgyvendina šią direktyvą, ir nedelsdamos apie tai praneša Komisijai.

2. Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

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

21 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja 20 dieną po jos paskelbimo.

22 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Liuksemburge, 1995 m. birželio 19 d.

Tarybos vardu

Pirmininkas

B. PONS

I PRIEDAS

LAIVAI, KURIE TURI BŪTI TIKRINAMI PIRMUMO TVARKA

(nurodyta 5 straipsnio 2 dalyje) (*)

1. Laivai, į valstybės narės uostą įplaukiantys pirmą kartą arba po 12 mėnesių ar ilgesnio nesilankymo. Taikydamos šiuos kriterijus valstybės narės atsižvelgia ir į susitarimo memorandumo (SM) narių atliktus patikrinimus. Kai tam nėra tinkamų duomenų, valstybės narės remiasi prieinamais „Sirenac E“ duomenimis ir patikrina tuos laivus, kurie nebuvo įregistruoti „Sirenac E“ duomenų bazėje nuo šios duomenų bazės sukūrimo 1993 m. sausio 1 d.
2. Laivai, plaukiojantys su valstybės, kuri yra metinės susitarimo memorandumo (SM) ataskaitos trejų metų slenkamojo vidurkio lentelėje, nurodančioje aukštesnius nei vidutiniškai laivų sulaikymus bei laikinus sulaikymus, vėliava.
3. Laivai, kuriems iš valstybės narės uosto buvo leista išplaukti su sąlyga, kad nustatyti trūkumai turi būti pašalinti per apibrėžtą laiką, tokiam laikui pasibaigus.
4. Laivai, apie kuriuos locmanai arba uosto institucijos pranešė, kad jie turi trūkumų, galinčių sutrukdyti saugų laivų plaukiojimą (pagal 1993 m. rugsėjo 13 d. Tarybos direktyvą 93/75/EEB ir pagal jos 13 straipsnį).
5. Laivai, kurių pagal konvencijų nuostatas išduotus privalomuosius laivų konstrukcijos ir įrangos bei klasifikacijos liudijimus yra išdavusi organizacija, nepripažinta pagal 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyvą 94/57/EEB dėl laivus tikrinančių bei apžiūrinčių organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų ⁽¹⁾
6. Laivai, nesilaikantys Tarybos direktyvoje 93/75/EEB nustatytų įpareigojimų.
7. Tokios kategorijos laivai, kuriems nuspręsta atlikti išsamų patikrinimą (pagal šios direktyvos 7 straipsnį).
8. Laivai, kuriems priskirta klasė dėl priežasčių, susijusių su saugumu, per ankstesnius šešis mėnesius buvo laikinai atšaukta.

(*) Kriterijų išdėstymo seka nenurodo jų svarbumo.

⁽¹⁾ OL L 319, 1994 12 12, p. 20.

II PRIEDAS

LIUDIJIMŲ IR DOKUMENTŲ SĄRAŠAS

(nurodytas 6 straipsnio 1 dalyje)

1. Tarptautinis tonažo pažymėjimas (1969 m.)
 2. — Keleivinio laivo saugumo liudijimas,
 - Krovininio laivo konstrukcijos saugumo liudijimas,
 - Krovininio laivo įrangos saugumo liudijimas,
 - Krovininio laivo radiotelegrafo įrangos saugos liudijimas,
 - Krovininio laivo radiotelefono saugos liudijimas,
 - Krovininio laivo radijo saugos liudijimas,
 - Išimties liudijimas,
 - Krovininio laivo saugumo liudijimas.
 3. Tarptautinis tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijimas;
 - Tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijimas.
 4. Tarptautinis tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros liudijimas;
 - Tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros liudijimas;
 5. Tarptautinis teršimo nafta prevencijos liudijimas.
 6. Tarptautinis teršimo prevencijos liudijimas vežti nuodingas skystas medžiagas be taros.
 7. Tarptautinis krovininės vaterlinijos liudijimas (1966 m.);
 - Tarptautinis krovininės vaterlinijos išimties liudijimas.
 8. Naftos registravimo knyga, I ir II dalys.
 9. Krovinių registravimo knyga.
 10. Minimalaus saugaus įgulos komplektavimo dokumentas;
 - Jūrininkų atestatai.
 11. Sveikatos pažymėjimai, (žr. Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) konvenciją Nr. 73 dėl jūrininkų sveikatos patikrinimo).
 12. Stovumo duomenys.
 13. Atitikties dokumento ir pagal Tarptautinio saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksą (TJO rezoliucija A.741 (18)) išduoto liudijimo kopijos.
 14. Atitinkamos klasifikacinės bendrovės išduoti laivo korpuso stiprumo ir mašinų pažymėjimai (būtinai tik tada, jeigu yra priskirtas kokia nors klasei klasifikacinėje bendrovėje).
-

III PRIEDAS

PAVYZDŽIAI, KAD YRA AKIVAIZDUS PAGRINDAS ATLIKTI IŠPLĖSTINĮ PATIKRINIMĄ

(nurodyta 6 straipsnio 3 dalyje)

1. I priede nurodyti laivai, išskyrus Nr. 1.
2. Kitos valstybės narės ataskaita arba pranešimas.
3. Laivo kapitono, įgulos nario arba kito saugiu laivo eksploatavimu, gyvenimo ir darbo sąlygomis laive arba taršos prevencija teisėtai suinteresuoto asmens ar organizacijos ataskaita arba skundas, išskyrus atvejus, kai atitinkama valstybė narė ataskaitą arba skundą laiko akivaizdžiai nepagrįstu; ataskaitą arba skundą įteikusio asmens tapatybė atitinkamo laivo kapitonui arba savininkui neturi būti atskleista.
4. Plaukdamas į uostą laivas susidūrė su kitu laivu.
5. Netinkamai pildyta naftos registravimo knyga.
6. Laivas buvo apkaltintas įtariamu žalingų medžiagų arba nuotekų pašalinimo nuostatų pažeidimu.
7. Tikrinant liudijimus ir kitus dokumentus (žr. 6 straipsnio 1 dalies a punktą ir to paties straipsnio 2 dalį) buvo nustatyti netikslumai.
8. Požymiai, kad įgulos nariai nesugeba įvykdyti 1994 m. lapkričio 22 d. Direktyvos 94/58/EB dėl minimalaus jūrininkų parengimo ⁽¹⁾ 8 straipsnio reikalavimų.
9. Įrodymai, kad darbas su krovinių ir kiti darbai atliekami nesaugiai arba nesilaikant TJO rekomendacijų, pavyzdžiui, deguonies kiekis į krovinių tankus tiekiamose inertinėse dujose yra didesnis už didžiausią nustatytą lygį.
10. Kai tanklaivio kapitonas nepateikia naftos šalinimo kontrolės ir paskutinės kelionės su balastu kontrolės sistemos registravimo įrašų.
11. Nėra atnaujinto įgulos narių sąrašo arba įgulos nariai nežino savo pareigų kilus gaisrui arba davus įsakymą palikti laivą.

⁽¹⁾ OL L 319, 1994 12 12, p. 28.

IV PRIEDAS

LAIVŲ KONTROLĖS PROCEDŪROS

(nurodyta 6 straipsnio 4 dalyje)

1. Laivų kontrolės tvarka (TJO rezoliucija A. 466 (XII)), su pakeitimais,
 2. Saugaus įgulų komplektavimo principai (TJO rezoliucija A. 481 (XII)) ir priedai, kurie yra Minimalaus saugaus įgulų komplektavimo dokumento turinys (1 priedas) ir Saugaus įgulų komplektavimo principų taikymo rekomendacijos (2 priedas).
 3. Laivų ir išmetimų kontrolės tvarka pagal Marpol 73/78 I priedą (TJO rezoliucija A. 542 (13)).
 4. Laivų ir išmetimų kontrolės tvarka pagal Marpol 73/78 II priedą (TJO rezoliucija MEPC 26 (23)).
 5. Su laivų saugumu ir taršos prevencija susijusių eksploatavimo reikalavimų kontrolės tvarka (TJO rezoliucija A. 742 (18)).
 6. Tarptautinio pavojingų krovinių vežimo jūra kodekso nuostatos.
 7. Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) leidinys „Darbo sąlygų laive tikrinimas: rekomenduojama tvarka“.
 8. Paryžiaus susitarimo memorandumo (SM) I priedo gairės inspektoriams.
-

V PRIEDAS

A. LAIVŲ, KURIEMS ATIEKAMAS IŠSAMUS PATIKRINIMAS, KATEGORIJOS

(nurodyta 7 straipsnio 1 dalyje)

1. Naftos tanklaiviai, iki kurių eksploatacijos pabaigos pagal Marpol 73/78 I priedo 13 G taisyklę lieka penkeri metai arba mažiau, t. y.
 - 20 000 tonų ir didesnio dedveito žalios naftos tanklaiviui arba 30 000 tonų ir didesnio dedveito produktus vežančiam tanklaiviui, neatitinkančiam naujam naftos tanklaiviui taikomų reikalavimų, nustatytų Marpol 73/78 I priedo 1 taisyklės 26 punkte, išsamus patikrinimas atliekamas praėjus 20 metų nuo jo atidavimo eksploatuoti dienos, kaip nurodyta Tarptautinio teršimo nafta prevencijos pažymėjimo (IOPP) priedo B formoje, arba praėjus 25 metams nuo pirmiau minėtos datos, kai borto tankai ir tarpdugninės erdvės, nenaudojamos naftai vežti, atitinka pirmiau minėto priedo 13 G taisyklės 4 punkto reikalavimus, išskyrus atvejus, kai tanklais buvo rekonstruotas taip, kad atitiktų to paties priedo 13 F taisyklės reikalavimus,
 - pirmiau nurodytam naftos tanklaiviui, atitinkančiam naujam tanklaiviui taikomus reikalavimus, nustatytus Marpol 73/78 I priedo 1 taisyklės 26 punkte, išsamus patikrinimas atliekamas praėjus 25 metams nuo jo atidavimo eksploatuoti dienos, kaip nurodyta IOPP pažymėjimo priedo B formoje, išskyrus atvejus, kai tanklais atitinka arba buvo rekonstruotas taip, kad atitiktų pirmiau minėto priedo 13 F reglamento reikalavimus.
2. Ilgiau kaip 12 metų eksploatuojami biriųjų krovinių laivai (laivo amžius nustatomas pagal laivo saugumo liudijimuose nurodytą laivo pastatymo datą).
3. Keleiviniai laivai.
4. Ilgiau kaip 10 metų eksploatuojami dujų ir cheminių medžiagų tanklaiviai (laivo amžius nustatomas pagal laivo saugumo liudijimuose nurodytą laivo pastatymo datą).

B. NEPRIVALOMOS REKOMENDACIJOS, ATLIEKANT IŠSAMŲ TAM TIKRŲ KATEGORIJŲ LAIVŲ PATIKRINIMĄ

(nurodytos 7 straipsnio 2 dalyje)

Toliau išvardyti punktai gali būti išsamaus patikrinimo dalimi. Inspektoriai turi žinoti, kad reikalavimas surengti bandymus, turinčius tiesioginės įtakos tam tikriems tuo metu laive atliekamiems darbams, pvz., darbui su krovinių, gali trukdyti jas saugiai atlikti.

1. VISI LAIVAI (A skirsnio kategorijos)
 - elektros tiekimo sistemos gedimas ir avarinio generatoriaus įjungimas,
 - avarinio apšvietimo patikrinimas,
 - avarinio gaisrinio siurblio, kai prie gaisro gesinimo pagrindinio vamzdyno prijungtos dvi gaisrinės žarnos, veikimo išbandymas,
 - triumo siurblių veikimo išbandymas,
 - vandeniui nelaidžių durų uždarymas,
 - vienos šoninės gelbėjimosi valtys nuleidimas į vandenį,
 - avarinio nuotolinio išjungimo bandymas, pavyzdžiui, katilų, ventiliacijos ir degalų siurblių,
 - vairo pavaros, įskaitant pagalbinę vairo pavarą, išbandymas,
 - radijo įrenginių avarinio energijos šaltinio patikrinimas,
 - mašinų skyriaus separatoriaus patikrinimas, ir pagal galimybes, išbandymas.

2. NAFTOS TANKLAIVIAI

Be išvardytųjų 1 skirsnyje, šie punktai taip pat gali būti išsamaus tanklaivių patikrinimo dalimi:

- denyje sumontuota stacionari putų sistema,

- visa gaisrų gesinimo įranga,
- mašinų skyriaus, siurblinės ir gyvenamųjų patalpų automatinių priešgaisrinių sklendžių patikrinimas,
- inertinių dujų slėgio ir deguonies kiekio jose patikrinimas,
- Patikrinimo ataskaitos dokumento peržiūrėjimas (žr. TJO rezoliuciją A. 744 (18)) siekiant nustatyti dalykus, kuriuos reikia patikrinti.

3. BIRIŲJŲ KROVINIŲ LAIVAI

Be išvardytųjų 1 skirsnyje, šie punktai taip pat gali būti išsamaus biriųjų krovinių laivų patikrinimo dalimi:

- ar nėra denyje sumontuotų mechanizmų pagrindų korozijos,
- ar nedeformuoti liukų dangčiai ir (arba) ar nėra jų korozijos,
- ar nėra skersinių pertvarų įtrūkimų ar vietinės korozijos,
- priėjimas prie krovinių triumų,
- patikrinimo ataskaitos dokumento peržiūrėjimas (žr. TJO rezoliuciją A. 744 (18)) siekiant nustatyti dalykus, kuriuos reikia patikrinti.

4. DUJŲ IR CHEMINIŲ MEDŽIAGŲ TANKLAIVIAI

Be išvardytųjų 1 skirsnyje, šie punktai taip pat gali būti išsamaus dujų ir cheminių medžiagų tanklaivių patikrinimo dalimi:

- krovinių tankų stebėjimo ir saugos priemonės (temperatūros, slėgio bei nuotėkio),
- deguonies analizės ir sprogiųjų dujų koncentracijos nustatymo prietaisai, įskaitant jų kalibravimą. Cheminių medžiagų aptikimo įrangos (dumplių) buvimas su konkretais krovinių vežimui reikalingu atitinkamų dujų aptikimo vamzdelių skaičiumi,
- evakuacijos iš kajutės rinkiniai kiekvienam laive esančiam asmeniui, tinkami apsaugoti kvėpavimo takus ir akis (jeigu būtina pagal produktų sąrašą, išvardintą atitinkamai Tarptautiniame tinkamumo liudijime arba Tinkamumo vežti suskystintas dujas be taros liudijime),
- patikrinama, ar vežami produktai įrašyti atitinkamai Tarptautiniame tinkamumo liudijime arba Tinkamumo vežti pavojingas chemines medžiagas be taros arba suskystintąsias dujas be taros liudijime,
- denyje sumontuoti stacionarūs gaisro gesinimo įrenginiai, gaisrą gesinantys putomis arba sausosiomis ar kitomis medžiagomis, kurios reikalingos atsižvelgiant į vežamą produktą.

5. KELEIVINIAI LAIVAI

Be išvardytųjų 1 skirsnyje, šie punktai taip pat gali būti išsamaus keleivinių laivų patikrinimo dalimi:

- gaisro aptikimo ir signalizacijos sistemų išbandymas,
- bandymas, ar tinkamai užsidaro priešgaisrinės durys,
- keleivių informavimo priemonių veikimo patikrinimas,
- priešgaisriniai mokymai, kurių metu bent jau turi būti parodyti visi gaisrininkų įrangos rinkiniai ir turi dalyvauti už maitinimą atsakinga įgulos dalis,
- demonstravimas, kad svarbiausi įgulos nariai yra susipažinę su įgulos veiksmų planu avarijos metu.

Jeigu manoma, kad tai reikalinga, gavus laivo kapitono arba operatoriaus sutikimą, tikrinimą galima toliau tęsti laivui plaukiant į valstybės narės uostą arba iš jo. Inspektoriai neturi kliudyti eksploatuoti laivo ir neturi sudaryti situacijų, kurios, kapitono požiūriu, gali kelti pavojų keleivių, įgulos ir laivo saugumui.

VI PRIEDAS

LAIVO SULAIKYMO KRITERIJAI

(nurodyta 9 straipsnio 3 dalyje)

Įvadas

Prieš nusprenddamas, ar patikrinimo metu aptikti trūkumai duoda pagrindą sulaikyti atitinkamą laivą, inspektorius turi atsižvelgti į toliau 1 ir 2 skirsniuose paminėtus kriterijus.

3 skirsnyje pateikiami trūkumų pavyzdžiai, kurių nustatymas savaime yra pakankamas pagrindas sulaikyti atitinkamą laivą (žr. 9 straipsnio 3 dalį).

1. Pagrindiniai kriterijai

Priimdamas savo, kaip pareigūno, sprendimą, ar laivas turėtų būti sulaikytas, inspektorius privalo vadovautis šiais kriterijais:

Laikas:

Laivai, negalintys saugiai išplaukti į jūrą, turi būti sulaikyti pirmo patikrinimo metu neatsižvelgiant į tai, kiek laiko laivas stovės uoste.

Kriterijus:

Laivas sulaikomas, jeigu jo trūkumai yra pakankamai rimti, kad inspektorius turėtų sugrįžti ir įsitikinti, ar prieš laivui išplaukiant jie buvo pašalinti.

Būtinybė, kad inspektorius sugrįžtų į laivą – tai trūkumų rimtumo patvirtinimas. Tačiau nebūtinai šios priemonės turi būti imamosi kiekvienu atveju. Ji reiškia, kad institucija vienu ar kitu būdu, geriausiai apsilankydama dar kartą, turi patikrinti, ar prieš laivui išplaukiant buvo pašalinti trūkumai.

2. Pagrindinių kriterijų taikymas:

Sprenddamas, ar nustatyti laivo trūkumai yra pakankamai rimti, kad laivas būtų sulaikytas, inspektorius vertina, ar:

1. laive yra atitinkami, galiojantys dokumentai;
2. laivo įgula atitinka Minimalaus saugaus įgulos komplektavimo dokumento reikalavimus.

Atlikdamas patikrinimą inspektorius turi įvertinti, ar laivas ir (arba) įgula sugeba:

3. būsimos kelionės metu saugiai plaukti ir valdyti laivą;
4. būsimos kelionės metu saugiai pakrauti, iškrauti ir vežti krovinį bei stebėti jo būklę;
5. būsimos kelionės metu saugiai eksploatuoti mašinų skyrių;
6. būsimos kelionės metu užtikrinti tinkamą laivo varomąją galią ir vairavimą;
7. būsimos kelionės metu veiksmingai užgesinti gaisrą bet kokiaje laivo dalyje, jeigu tai būtų reikalinga;
8. būsimos kelionės metu sparčiai ir saugiai palikti laivą bei imtis gelbėjimo veiksmų, jeigu tai būtų reikalinga;
9. būsimos kelionės metu užkirsti kelią aplinkos taršai;
10. būsimos kelionės metu užtikrinti tinkamą laivo stovumą;
11. būsimos kelionės metu užtikrinti tinkamą laivo hermetiškumą;
12. būsimos kelionės metu susiklosčius avarinei padėčiai perduoti ir priimti pranešimus;
13. būsimos kelionės metu laive užtikrinti saugias ir sanitarijos reikalavimus atitinkančias sąlygas.

Jeigu nesugebama įvykdyti kurio nors iš šių reikalavimų, turi būti labai atidžiai svarstoma (atsižvelgiant į nustatytus trūkumus), ar laivo nereikėtų sulaikyti. Pagrindu sulaikyti laivą gali būti ir keletas mažesnių trūkumų.

3. Siekiant padėti inspektoriui lengviau naudotis šiomis rekomendacijomis toliau pateikiamas trūkumų, laikomų tokiais rimtais, kad jų nustatymas sudaro pagrindą sulaikyti atitinkamą laivą, sąrašas, sugrupuotas pagal atitinkamas konvencijas ir (arba) kodeksus. Šis sąrašas nėra išsamus.

3.1. Bendrosios nuostatos

Laive nėra galiojančių liudijimų, būtinų pagal atitinkamus dokumentus. Tačiau laivai, plaukiojantys su konvencijos (atitinkamo dokumento) nepasirašiusių arba kito atitinkamo dokumento neįgyvendinusių valstybių vėliava, neprivalo turėti konvencijoje ar kitame atitinkamame dokumente reikalaujamų liudijimų. Todėl būtinų liudijimų neturėjimas pats savaime neturėtų būti laivo sulaikymo priežastimi; tačiau taikant „ne palankesnių sąlygų“ sąlygą yra privalu, kad prieš išplaukdamas laivas iš esmės atitiktų nuostatas.

3.2. Sritys pagal Solas konvenciją (nuorodos pateiktos skliausteliuose)

1. Neveikia arba netinkamai veikia eigos bei kiti esminiai laivo mechanizmai, taip pat elektros įrengimai.
2. Nepakankama švara mašinų skyriuje, per didelis alyvuoto vandens kiekis triumuose, vamzdžių izoliacijos, įskaitant išmetamųjų dujų vamzdžius mašinų skyriuje, užterštumas alyva, netinkamai veikiantys triumo sausinimo įrengimai.
3. Neveikia arba netinkamai veikia avarinis generatorius, apšvietimas, baterijos ir jungikliai.
4. Neveikia arba netinkamai veikia pagrindinė ir pagalbinė vairo pavara.
5. Nėra asmeninių gelbėjimosi priemonių bei gelbėjimosi plaustų bei valčių ir jų nuleidimo įrengimų, jų yra nepakankamas kiekis ar jie yra stipriai susidėvėję.
6. Nėra gaisro aptikimo sistemos, priešgaisrinių signalizacijų, gaisro gesinimo įrangos, stacionarių gaisro gesinimo įrengimų, ventiliacijos vožtuvų, automatinų priešgaisrinių sklendžių, greitai užsidarančių įtaisų, jie neatitinka reikalavimų arba yra stipriai susidėvėję, kai šių įrengimų negalima naudoti pagal paskirtį.
7. Nėra tanklaivių krovinių denio priešgaisrinės apsaugos sistemos, ji stipriai susidėvėjusi, neveikia ar netinkamai veikia.
8. Nėra žibintų, signalinių figūrų arba garso signalus perduodančių įrengimų, jie neatitinka reikalavimų arba yra stipriai susidėvėję.
9. Nėra radijo įrangos, skirtos nelaimės ir saugumo pranešimams perduoti, ji neveikia ar netinkamai veikia.
10. Nėra laivavedybos prietaisų, jie neveikia ar netinkamai veikia, atsižvelgiant į Solas V/12 taisyklės o punktą.
11. Nėra patikslintų navigacinių žemėlapių ir (arba) visų kitų atitinkamų jūrinių leidinių, būtinų plaukiant numatomu maršrutu, atsižvelgiant į tai, kad vietoje žemėlapių gali būti naudojami elektroniniai žemėlapiai.
12. Krovinių siurblių skyriuose nėra kibirkštis sulaikančios išmetamųjų dujų ventiliacijos (Solas II-2 poskyrio 59 taisyklės 3.1 punktas).

3.3. Sritys pagal IBC kodeksą (nuorodos pateiktos skliausteliuose)

1. Vežamos tinkamumo liudijime nepamainėtos medžiagos arba nėra krovinių informacijos (16.2).
2. Nėra arba sugadinti aukšto slėgio saugos įtaisai (8.2.3)
3. Elektros įrenginiai nėra iš esmės saugūs arba neatitinka kodekso reikalavimų (10.2.3).
4. Užsidegimo šaltiniai rizikingose vietose, nurodytose 10.2 (11.3.15).

5. Specialių reikalavimų pažeidimai (15).
 6. Viršytas didžiausias leistinas krovinio kiekis tanke (16.1).
 7. Nepakankama šilumai jautrių produktų apsauga nuo šilumos (16.6).
- 3.4. *Sritis pagal IGC kodeksą* (nuorodos pateiktos skliausteliuose)
1. Vežamos tinkamumo liudijime nepamintetos medžiagos arba nėra krovinio informacijos (18.1).
 2. Nėra gyvenamųjų arba pagalbinių patalpų uždarymo įtaisų (3.2.6).
 3. Pertvara laidi dujoms (3.3.2).
 4. Oro šliuzo trūkumai (3.6).
 5. Nėra greitai užsidarančių vožtuvų arba jie su trūkumais (5.6).
 6. Nėra apsauginių vožtuvų arba jie su trūkumais (8.2).
 7. Elektros įrenginiai nėra iš esmės saugūs arba neatitinka kodekso reikalavimų (10.2.4).
 8. Neveikia krovinių skyriaus ventiliatoriai (12.1).
 9. Neveikia krovinių tankų slėgio signalizacija (13.4.1).
 10. Dujų aptikimo ir (arba) nuodingų dujų aptikimo agregatų trūkumai (13.6).
 11. Medžiagos, kurios turi būti inhibuojamos, vežamos be galiojančio inhibitoriaus liudijimo (17/19).
- 3.5. *Sritis pagal Konvenciją dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo*
1. Apgadinimai, korozija arba taškinė korozija deniuose ir korpuse esančiuose dideliuose apkalų plotuose bei susijusiose standinamosiose detalėse, ir tai daro įtaką laivo tinkamumui plaukiooti arba jo atsparumui išlaikyti vietines apkrovas, išskyrus atvejus, kai buvo atlikti derami laikinieji remonto darbai, kad laivas galėtų plaukti į uostą, kur būtų atliekamas jo kapitalinis remontas.
 2. Pripažintas nepakankamo stovumo atvejis.
 3. Nėra pakankamos ir patikimos informacijos pagal nustatytą formą, leidžiančios laivo kapitonui greitai ir paprastais būdais išdėstyti krovinius ir paskirstyti balastą laive taip, kad saugi stovumo atsarga būtų išlaikyta visais atvejais bei kintančiomis sąlygomis ir kad nebūtų sukurtas joks laivo konstrukcijai nepriimtinas įtempis.
 4. Nėra uždaramųjų įtaisų, liukų uždarymo įrengimų ir vandeniui nelaidžių durų nebuvimas, jie yra stipriai susidėvėję arba turi trūkumų.
 5. Laivas perkrautas.
 6. Nėra grimzlės ženklo arba jo neįmanoma įskaityti.
- 3.6. *Sritis pagal Marpol konvencijos I priedą* (nuorodos pateiktos skliausteliuose)
1. Nėra vandens, kuriame yra naftos, filtravimo įrangos, naftos pašalinimo stebėjimo ir kontrolės sistemos arba priemonių, signalizuojančių, kad vandenyje yra 15 mln. d. naftos, jos yra stipriai susidėvėjusios arba neveikia.
 2. Likusi triumo nuotekų ir (arba) šlamo nusodinimo bako talpa yra per maža būsiamam reisui.
 3. Nėra naftos registravimo knygos (20 (5)).
 4. Sumontuotas neleistinas pašalinimo apvedamasis vamzdynas.
- 3.7. *Sritis pagal Marpol konvencijos II priedą* (nuorodos pateiktos skliausteliuose)
1. Nėra Procedūrų ir tvarkos vadovo.
 2. Kroviny nesuskirstytas kategorijomis (3 (4)).

3. Nėra krovinių registravimo knygos (9 (6)).
 4. Į naftą panašios medžiagos vežamos nesilaikant reikalavimų arba neturint atitinkamai pataisyto liudijimo (14).
 5. Sumontuotas neleistinas pašalinimo apvedamasis vamzdynas.
- 3.8. *Sritys pagal JRAB konvenciją*
- Igulos narių skaičius, sudėtis arba jų atestavimas neatitinka saugaus igulos komplektavimo dokumento reikalavimų.
- 3.9. *Sritys pagal TDO (Tarptautinės darbo organizacijos) konvencijas*
1. Nepakankamas maisto kiekis, kad jo užtektų plaukiant į kitą uostą.
 2. Nepakankamas geriamo vandens kiekis, kad jo užtektų plaukiant į kitą uostą.
 3. Itin antisanitarinės sąlygos laive.
 4. Nėra apšildymo laivo, plaukiojančio rajonuose, kuriuose gali būti labai žema temperatūra, gyvenamosiose patalpose.
 5. Koridoriai (gyvenamosios patalpos) labai šiukšlinos, užgriozdintos įranga ar kroviniu arba dėl kitų priežasčių nesaugios.
- 3.10. *Sritys, kurios neduoda pagrindo sulaukyti laivą, tačiau pagal kurias, pavyzdžiui, turi būti laikinai sustabdyti krovimo darbai*
- Inertinių dujų sistemos, su kroviniu susijusios įrangos arba mechanizmų neveikimas arba netinkamas veikimas (netinkama priežiūra) laikoma pakankamu pagrindu nutraukti krovimo darbus.
-

VII PRIEDAS

MINIMALŪS REIKALAVIMAI INSPEKTORIAMS

(nurodyta 12 straipsnio 1 dalyje)

1. Inspektorius privalo būti valstybės narės kompetentingos institucijos įgaliotas atlikti uosto valstybės kontrolę.
 2. Arba:
 - inspektorius turi būti bent metus išdirbęs vėliavos valstybės inspektoriumi, atliekančiu apžiūras ir liudijimų išdavimą pagal konvencijų nuostatas,
 - ir turi būti įgijęs:
 - a) kapitono atestatą, suteikiantį tam asmeniui teisę vadovauti 1 600 BT arba didesnės talpos laivui (žr. JRAB, II/2 taisyklę); arba
 - b) vyriausiojo mechaniko atestatą, suteikiantį jam teisę eiti šias pareigas 3 000 kW arba didesnio galingumo pagrindinės jėgainės, (žr. JRAB, III/2 taisyklę); arba
 - c) išlaikęs laivo konstruktoriaus, inžinieriaus mechaniko arba su jūros sritimis susijusio inžinieriaus egzaminą ir šias pareigas ėjęs bent penkerius metus,
 - a ir b papunkčiuose nurodyti inspektoriai turi būti ne mažiau kaip penkerius metus dirbę jūroje denio arba mašinų skyriuje.
 - Arba:
 - Inspektorius turi:
 - turėti atitinkamą universitetinį išsilavinimą ar lygiavertį parengimą,
 - būti apmokytas ir įgijęs kvalifikaciją laivų saugumo inspektorių mokykloje,
 - būti bent dvejus metus išdirbęs vėliavos valstybės inspektoriumi, atliekančiu apžiūras ir liudijimų išdavimą pagal konvencijų nuostatas.
 3. Sugebėjimas bendrauti su jūrininkais žodžiu ir raštu dažniausiai jūroje vartojama kalba.
 4. Pakankamas tarptautinių konvencijų nuostatų ir uosto valstybės kontrolės atitinkamų procedūrų išmanymas.
 5. Pirmiau minėtų kriterijų neatitinkantys inspektoriai taip pat priimtini, jeigu šios direktyvos priėmimo dieną jie dirba valstybės narės kompetentingoje institucijoje vykdydami uosto valstybės kontrolę.
-