

Grozījumi:

MK 08.11.2011. noteikumi Nr.858 / LV, 178 (4576), 10.11.2011. / Stājas spēkā 11.11.2011.
MK 22.10.2013. noteikumi Nr.1140 / LV, 208 (5014), 24.10.2013. / Stājas spēkā 25.10.2013.
MK 21.10.2014. noteikumi Nr.654 / LV, 213 (5273), 28.10.2014. / Stājas spēkā 29.10.2014.
MK 27.06.2017. noteikumi Nr.383 / LV, 133 (5960), 06.07.2017. / Stājas spēkā 07.07.2017.
MK 18.12.2018. noteikumi Nr.829 / LV, 251 (6337), 21.12.2018. / Stājas spēkā 01.01.2019.

Ministru kabineta noteikumi Nr.1164

Rīgā 2010.gada 21.decembrī (prot. Nr.74 33.§)

Ostas valsts kontroles kārtība*Izdoti saskaņā ar Jūrietu pārvaldes un jūras drošības likuma 15.panta trešo daļu***I. Vispārīgie jautājumi**

1. Noteikumi nosaka ostas valsts kontroles kārtību.

2. Noteikumos lietotie termini:

2.1. konvencijas – šādas konvencijas ar to protokoliem un grozījumiem, kā arī attiecīgajiem juridiski saistošajiem kodeksiem to jaunākajā redakcijā:

2.1.1. 1966.gada Starptautiskā konvencija par kravas marku (LL 66 konvencija);

2.1.2. 1974.gada Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija);

2.1.3. 1973.gada Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem (MARPOL konvencija);

2.1.4. 1978.gada Starptautiskā konvencija par jūrnīeku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW konvencija);

2.1.5. 1972.gada Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (COLREG konvencija);

2.1.6. 1969.gada Starptautiskā konvencija par kuģu tilpības mērīšanu (Tilpības konvencija);

2.1.7. (svītrots ar MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654);

2.1.8. 1992.gada Starptautiskā konvencija par civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma izraisītiem zaudējumiem (CLC konvencija);

- 2.1.9. 1976.gada Konvencija par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām (*LLMC konvencija*);
- 2.1.10. 2006.gada Konvencija par darbu jūrniecībā (*MLC konvencija*);
- 2.1.11. 2001. gada Starptautiskā konvencija par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli (*AFS 2001*);
- 2.1.12. 2001. gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu (*Bunkera degvielas konvencija, 2001. gads*);
- 2.2. Parīzes Saprašanās memorands – saprašanās memorands par ostas valsts kontroli, kas parakstīts Parīzē 1982.gada 26.janvārī, tā jaunākajā redakcijā;
- 2.3. brīvprātīgais *IMO* dalībvalstu audits – audits, kas noteikts Starptautiskās Jūras organizācijas (*IMO*) Asamblejas 2005.gada 1.decembra rezolūcijā A.974(24) "Brīvprātīgā *IMO* dalībvalstu audita struktūra un procedūras";
- 2.4. Parīzes Saprašanās memoranda teritorija – teritorija, kurā Parīzes Saprašanās memoranda dalībvalstis veic inspekcijas saskaņā ar minēto memorandu;
- 2.5. kuģis – kuģis, uz kuru attiecas viena vai vairākas konvencijas un kurš kuģo ar karogu, kas nav Latvijas karogs;
- 2.6. pirmās prioritātes kuģis – kuģis, kuru inspicē saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 21.punktu;
- 2.7. otrās prioritātes kuģis – kuģis, kuru inspicē saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 22.punktu;
- 2.8. kuģa un ostas mijiedarbība – mijiedarbība, kas notiek, kad kuģi tieši un nekavējoties ietekmē darbības, kas ietver personu vai preču kustību vai ostas pakalpojumu sniegšanu no kuģa vai uz to;
- 2.9. enkurvieta – vieta, kas atrodas ostas jurisdikcijā, taču neatrodas pie piestātnes, un ko izmanto kuģa noenkurošanai;
- 2.10. Kuģošanas drošības inspekcija – valsts akciju sabiedrības "Latvijas Jūras administrācija" Kuģošanas drošības inspekcija;
- 2.11. ostas valsts kontroles inspektors – Kuģošanas drošības inspekcijas inspektors, kurš ir pilnvarots inspicēt kuģus un veikt citus šajos noteikumos minētos pasākumus ostas valsts kontroles īstenošanai;
- 2.12. nakts laiks – laikposms no pulksten 22.00 līdz 6.00;
- 2.13. inspekcija – pārbaude, lai pārliecinātos par kuģa, tā aprīkojuma, apkalpes, kā arī apkalpes dzīves un darba apstākļu atbilstību konvencijām un citiem normatīvajiem aktiem:
- 2.13.1. sākotnējā inspekcija – pārbaude, kuras laikā veic vismaz šo noteikumu 34.punktā minētās darbības;
- 2.13.2. detalizētā inspekcija – pārbaude, kuras laikā šo noteikumu 36.punktā minētajos apstākļos padziļināti inspicē kuģi, tā aprīkojumu, apkalpi, apkalpes dzīves un darba apstākļus, kā arī kuģa atbilstību kuģa operāciju veikšanas prasībām;
- 2.13.3. paplašinātā inspekcija – pārbaude, kas aptver vismaz šo noteikumu 2.pielikumā minētās riska zonas;
- 2.14. sūdzība – ziņojums vai cita veida informācija, ko sniedzis kuģa kapteinis, apkalpes loceklis, jūrniecības profesionālā biedrība, arodbiedrība vai jebkura cita juridiska vai fiziska persona, kura ir ieinteresēta kuģa drošībā, tai skaitā uz kuģa esošo jūrnieku drošībā, veselībā, dzīves un darba apstākļu uzlabošanā un piesārņojuma novēršanā;
- 2.15. kuģa aizturēšana – aizliegums kuģim doties jūrā inspekcijas laikā konstatēto trūkumu dēļ, kuri (atsevišķi vai kopumā) liek uzskatīt, ka kuģis ir zaudējis jūrasspēju;
- 2.16. ienākšanas aizliegums – aizliegums kuģim ienākt visās Eiropas Savienības ostās un enkurvietās;

2.17. kuģa operāciju apturēšana – aizliegums kuģim turpināt kuģa operācijas inspekcijas laikā konstatēto trūkumu dēļ, kuri (atsevišķi vai kopumā) turpmāko kuģa operāciju veikšanu padara bīstamu;

2.18. kuģošanas sabiedrība – kuģa īpašnieks vai jebkura cita juridiska vai fiziska persona (piemēram, kuģa operators vai berbouta fraktētājs), kas no kuģa īpašnieka ir pārņēmusi ar kuģa ekspluatāciju saistītos pienākumus un atbildību, tai skaitā visus Starptautiskajā drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņošanas novēršanas vadības kodeksā (*ISM kodekss*) noteiktos pienākumus un atbildību;

2.19. atzīta organizācija – komercsabiedrība, kas karoga valsts iestāžu vārdā veic normatīvajos aktos noteiktos uzdevumus;

2.20. konvencionālā apliecība – apliecība, ko saskaņā ar konvencijām izdevusi karoga valsts vai cita persona karoga valsts vārdā;

2.21. klasifikācijas apliecība – dokuments, kas apliecina atbilstību SOLAS konvencijas II-1 nodaļas A-1 daļas 3.–1.noteikumam;

2.22. inspekciju datubāze – Eiropas Komisijas uzturēta datubāze, kas satur šo noteikumu 3.pielikumā minēto informāciju un tādējādi palīdz ieviest ostas valsts kontroles sistēmu;

2.23. (*svītrots ar MK 18.12.2018. noteikumiem Nr. 829*);

2.24. *Equasis* informācijas sistēma – sistēma, kas satur ar kuģošanas drošību saistītu informāciju par kuģiem;

2.25. jūras darbaspēka sertifikāts – sertifikāts, kas minēts MLC konvencijas 5.1.3. noteikumā;

2.26. paziņojums par jūras darbaspēka atbilstību – paziņojums, kas minēts MLC konvencijas 5.1.3. noteikumā;

2.27. (*apakšpunkts stājas spēkā 01.07.2019. un iekļauts noteikumu redakcijā uz 01.07.2019., sk. grozījumu 2. punktu*).

(*Grozīts ar MK 08.11.2011. noteikumiem Nr. 858; MK 22.10.2013. noteikumiem Nr. 1140; MK 21.10.2014. noteikumiem Nr. 654*)

3. Noteikumi attiecas uz ikvienu ārvalsts kuģi un tā apkalpi, kas ienāk Latvijas ostā vai enkurvietā kuģa un ostas mijiedarbībai.

4. Ja ostas valsts kontroles inspektors pārbauda ārvalsts kuģi, kas atrodas Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos, bet neatrodas ostā vai enkurvietā, šai pārbaudei tiek piemērotas šo noteikumu prasības.

5. Attiecībā uz kuģa aizsardzības prasību kontroli šie noteikumi attiecas tikai uz tiem kuģiem, uz kuriem attiecas aizsardzības prasības saskaņā ar normatīvajiem aktiem par kuģu, kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju izpildi un uzraudzību.

6. Kuģiem, kuru bruto tilpība ir mazāka par 500, piemēro atbilstošu konvenciju prasības. Ja konvencijas prasības nepiemēro, veic darbības, lai nodrošinātu, ka kuģis nav bīstams kuģošanas drošībai, cilvēku veselībai vai apkārtējai videi. Piemērojot šo punktu, ievēro Parīzes Saprašanās memoranda 1.pielikumu "Ostas valsts kontroles procedūras".

7. Veicot pārbaudi uz kuģa, kura karoga valsts nav konvencijas dalībvalsts, ostas valsts kontroles inspektors šim kuģim un tā apkalpei nepiemēro labvēlīgākas prasības nekā kuģim, kura karoga valsts ir šīs konvencijas dalībvalsts. Uz šādiem kuģiem veic detalizētas inspekcijas saskaņā ar Parīzes Saprašanās memoranda 9. pielikumu.

(*Grozīts ar MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654*)

7.¹ Ja ostas valsts kontroles inspektors konstatē, ka uz kuģiem, kas kuģo ar kādas Eiropas Savienības dalībvalsts karogu, tiek nepārprotami pārkāpti Eiropas Savienības sociālās jomas tiesību akti, kas pārņemti ar normatīvajiem aktiem, ar ko īsteno Nolikumu par jūrnieru darba laika organizēšanu, ko noslēgusi Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (EKKĪA) un Eiropas Savienības Transporta darbinieku arodbiedrību federācija (ESTDAF), un Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolikumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrnierībā, tad saskaņā ar šiem noteikumiem nekavējoties informē citas attiecīgās

kompetentās iestādes, lai pēc vajadzības tiktu veiktas turpmākas darbības.

(MK 21.10.2014. noteikumu Nr.654 redakcijā)

8. Noteikumi neattiecas uz zvejas kuģiem, karakuģiem, jūras spēku palīgkuģiem, primitīvas konstrukcijas koka kuģiem, valsts dienesta kuģiem, kurus izmanto nekomerčiāliem mērķiem (piemēram, ostas kapteiņa dienesta kuģiem, loču kuteriem), kā arī atpūtas kuģiem, kuri nav iesaistīti komercdarbībā.

9. Ostas valsts kontroli veic Kuģošanas drošības inspekcija, norīkojot attiecīgus ostas valsts kontroles inspektorus.

10. Ostas valsts kontroles inspektori izmanto publiskās un privātās datubāzes, kas ir saistītas ar kuģu inspekcijām, kā arī *Equasis* informācijas sistēmu.

11. Nacionālie bruņotie spēki, izmantojot Nacionālo bruņoto spēku tehniskos līdzekļus, kuģošanas līdzekļus vai gaisa kuģus, nodrošina ostas valsts kontroles inspektoru nokļūšanu uz kuģa, kas atrodas Latvijas ostu enkurvietā, ostas valsts kontroles pasākumu veikšanai.

II. Inspekciju sistēma un obligātais inspekciju daudzums gadā

12. Inspekcijas veic saskaņā ar šo noteikumu VIII nodaļā minēto kuģu atlases sistēmu atbilstoši šo noteikumu 1.pielikuma nosacījumiem.

13. Lai nodrošinātu obligāto inspekciju daudzumu, Kuģošanas drošības inspekcija katru gadu inspicē:

13.1. visus pirmās prioritātes kuģus;

13.2. papildus pirmās prioritātes kuģiem vismaz tik daudz otrās prioritātes kuģu, lai sasniegtu inspekciju datubāzē noteikto Latvijas proporcionālo daļu no kopējā inspekciju skaita, ko veic Eiropas Savienībā un Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā.

14. Ja saskaņā ar šo noteikumu 13.1.apakšpunktu nav inspicēti visi pirmās prioritātes kuģi, kas ienāk Latvijas ostās un enkurvietās, uzskata, ka šajā apakšpunktā noteiktais pienākums ir izpildīts, ja neveikto inspekciju apjoms nav lielāks par:

14.1. 5 % no tādu pirmās prioritātes kuģu kopskaita, kam ir augsts riska profils;

14.2. 10 % no tādu pirmās prioritātes kuģu kopskaita, kam nav augsta riska profila.

15. Neņemot vērā šo noteikumu 14.punktā noteikto, prioritāri veic tādu kuģu inspekcijas, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Eiropas Savienības ostās ienāk reti.

16. Neņemot vērā šo noteikumu 14.punktā noteikto attiecībā uz pirmās prioritātes kuģiem, kas ienāk enkurvietās, prioritāri veic inspekcijas kuģiem ar augsta riska profilu, kuri saskaņā ar inspekciju datubāzes sniegto informāciju Eiropas Savienības ostās ienāk reti.

III. Skaidrojumi līdzsvarotai inspekciju daļai Eiropas Savienībā

17. Ja Latvijas ostās un enkurvietās ienākušo pirmās prioritātes kuģu kopskaits pārsniedz inspekciju datubāzē noteikto Latvijas proporcionālo daļu no kopējā inspekciju skaita, ko veic Eiropas Savienībā un Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā, uzskata, ka šo noteikumu 13.2.apakšpunktā minētais pienākums ir izpildīts, ja inspicēto pirmās prioritātes kuģu skaits nav mazāks par Latvijas proporcionālo daļu un ja neveikto inspekciju apjoms nepārsniedz 30 % no Latvijas ostās un enkurvietās ienākušo pirmās prioritātes kuģu kopskaita.

18. Ja Latvijas ostās un enkurvietās ienākušo pirmās un otrās prioritātes kuģu kopskaits ir mazāks par inspekciju datubāzē noteikto Latvijas proporcionālo daļu no kopējā inspekciju skaita, ko veic Eiropas Savienībā un Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā, uzskata, ka šo noteikumu 13.2.apakšpunktā minētais pienākums ir izpildīts, ja ir inspicēti visi pirmās prioritātes kuģi saskaņā ar šo noteikumu 13.1.apakšpunktu un vismaz 85 % no Latvijas ostās un enkurvietās ienākušo otrās prioritātes kuģu kopskaita.

IV. Inspekciju atlikšana un gadījumi, kad inspekciju neuzskata par neveiktu

19. Kuģošanas drošības inspekcija var atlikt pirmās prioritātes kuģa inspicēšanu šādos gadījumos:

19.1. ja kuģi var inspicēt, kad tas Latvijas ostā vai enkurvietā ienāk nākamo reizi, ar nosacījumu, ka kuģis starplaikā neieiet nevienā citā Eiropas Savienības vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijas ostā un inspekcija netiek atlikta ilgāk kā uz 15 dienām;

19.2. ja 15 dienu laikā kuģi var inspicēt citā Eiropas Savienības vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijas ostā, kurā kuģis paredzējis iet, ar nosacījumu, ka valsts, kurā atrodas attiecīgā osta, ir iepriekš piekritusi veikt inspekciju.

20. Ja pirmās prioritātes kuģa inspicēšanu atliek saskaņā ar šo noteikumu 19.punktu un to reģistrē inspekciju datubāzē, inspekciju neuzskata par neveiktu.

21. Inspekciju neuzskata par neveiktu, ja pirmās prioritātes kuģi, kas atrodas Latvijas ostā, neinspicē šādu iemeslu dēļ:

21.1. Kuģošanas drošības inspekcija uzskata, ka inspicēšana apdraud ostas valsts kontroles inspektoru, kuģa, tā apkalpes, ostas vai jūras vides drošību, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē;

21.2. kuģis ienācis Latvijas ostā nakts laikā, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē.

22. Kuģošanas drošības inspekcija veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģus, kas regulāri ienāk Latvijas ostā vienīgi nakts laikā, atbilstoši inspicē.

23. Inspekciju neuzskata par neveiktu, ja kuģi, kas atrodas enkurvietā, neinspicē šādu iemeslu dēļ:

23.1. kuģi saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikumu ne vēlāk kā 15 dienu laikā inspicē citā ostā vai enkurvietā Eiropas Savienībā vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā;

23.2. kuģis ienācis enkurvietā nakts laikā vai tā uzturēšanās enkurvietā ir pārāk īsa, lai normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā veiktu inspekciju, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē;

23.3. Kuģošanas drošības inspekcija uzskata, ka inspicēšana apdraud ostas valsts kontroles inspektoru, kuģa, tā apkalpes, ostas vai jūras vides drošību, un inspekcijas neveikšanas iemesls ir reģistrēts inspekciju datubāzē.

V. Paziņojums par kuģa ienākšanu Latvijas ostā vai enkurvietā

24. Pirms Latvijas ostā vai enkurvietā ienāk kuģis, kuram saskaņā ar šo noteikumu X nodaļu jāveic paplašinātā inspekcija, kuģa kapteinis vai aģents, vai kuģošanas sabiedrība šo noteikumu 25.punktā un 4.pielikumā noteiktajā kārtībā paziņo šo noteikumu 4.pielikumā minēto informāciju.

25. Šo noteikumu 24. punktā minēto informāciju paziņo, to ievadot Starptautiskajā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmā (SKLOIS).

(MK 18.12.2018. noteikumu Nr. 829 redakcijā)

VI. Kuģa riska profils

26. Visiem kuģiem, kas ienāk Latvijas ostā vai enkurvietā, inspekciju datubāzē nosaka riska profilu, kas norāda uz attiecīgā kuģa inspicēšanas prioritāti, laika periodu starp inspekcijām un inspekcijas apjomu.

27. Kuģa riska profilu nosaka, kombinējot šādus vispārējos un iepriekšējās darbības rādītājus:

27.1. vispārējie rādītāji – kuģa tips, kuģa vecums, karoga valsts darbība, iesaistītās atzītās organizācijas un kuģošanas sabiedrības darbība saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 1.1.apakšnodaļu un 5.pielikumu;

27.2. iepriekšējās darbības rādītāji – kuģa trūkumu un kuģa aizturēšanu skaits noteiktā periodā saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 1.2.apakšnodaļu un 5.pielikumu.

VII. Inspekciju biežums

28. Kuģim, kas ienāk Latvijas ostā vai enkurvietā, veic periodisku inspekciju vai papildu inspekciju.

29. Kuģim veic periodisku inspekciju iepriekš noteiktos laika intervālos atkarībā no kuģa riska profila saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 1.nodaļu un 2.1.apakšnodaļu.

30. Kuģim veic papildu inspekciju saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 2.2.apakšnodaļu neatkarīgi no laika, kas pagājis kopš pēdējās periodiskās inspekcijas.

VIII. Inspicējamo kuģu atlase

31. Kuģošanas drošības inspekcija inspicējamus kuģus atlasa, pamatojoties uz to riska profilu, saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 1.nodaļu, bet gadījumos, ja pastāv īpaši svarīgi vai neparedzēti apstākļi, arī saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 2.2.apakšnodaļu.

32. Kuģošanas drošības inspekcija:

32.1. inspicēšanai izvēlas pirmās prioritātes kuģus, kuriem ir obligāti jāveic inspekcija saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 21.punktu;

32.2. inspicēšanai var izvēlēties otrās prioritātes kuģus, kuriem var veikt inspekciju saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 22.punktu.

32.¹ Ja kuģis, kurš izvēlēts inspekcijai, nav gatavs uzņemt ostas valsts kontroles inspektoros inspekcijas veikšanai (piemēram, uz kuģa notiek remonts, kuģis ir dīkstāvē, kuģa operācijas ievērojami ierobežo inspekcijas veikšanas iespēju), tad inspekcijas veikšana tiek atlikta. Šādā gadījumā ne vēlāk kā 24 stundas pirms paredzētās kuģa iziešanas no ostas kuģa kapteinis vai aģents informē Kuģošanas drošības inspekciju par iespēju veikt kuģa inspekciju, nodrošinot inspekcijas veikšanu pirms paredzētās kuģa iziešanas no ostas (piemēram, inspektoru nokļūšanu uz kuģa, inspekcijas veikšanai nepieciešamo laiku). Informāciju par kuģim nepieciešamo inspekciju, kas jāveic līdz kuģa iziešanai no ostas, ievieto Starptautiskajā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmā (SKLOIS) iesaistīto pušu informēšanai.

(MK 21.10.2014. noteikumu Nr. 654 redakcijā, kas grozīta ar MK 17.12.2018. noteikumiem Nr. 829)

IX. Sākotnējās un detalizētās inspekcijas

33. Kuģim, kas izvēlēts inspicēšanai saskaņā ar šo noteikumu VIII nodaļu, veic sākotnējo inspekciju vai detalizēto inspekciju.

34. Katrā sākotnējā inspekcijā ostas valsts kontroles inspektors veic vismaz šādas darbības:

34.1. pārbauda šo noteikumu 6.pielikumā norādītās apliecības un citus dokumentus, kam saskaņā ar konvencijām un Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem kuģošanas jomā obligāti jābūt uz kuģa;

34.2. ja nepieciešams, pārliecinās, vai ir novērsti aktuālie trūkumi, kas atklāti iepriekšējā inspekcijā, kuru veikusi Eiropas Savienības vai Parīzes Saprāšanās memoranda dalībvalsts;

34.3. pārliecinās par kuģa vispārējo stāvokli, tai skaitā higiēnas apstākļiem uz kuģa (arī mašīntelpās un dzīvojamās telpās).

35. Ja pēc iepriekšējās inspekcijas inspekciju datubāzē ir reģistrēti trūkumi, kas novēršami nākamajā ostā, Kuģošanas drošības inspekcija var neveikt šo noteikumu 34.1. un 34.3.apakšpunktā minētās darbības.

36. Ja pēc šo noteikumu 34.punktā minētās inspekcijas ir pamatots iemesls uzskatīt, ka kuģis, tā aprīkojums, apkalpe vai apkalpes dzīves un darba apstākļi neatbilst konvenciju prasībām, ostas valsts kontroles inspektors veic detalizēto inspekciju.

37. Ja pēc šo noteikumu 34.punktā minētās inspekcijas ir pamatots iemesls uzskatīt, ka kuģa aizsardzības sistēma neatbilst aizsardzības plānam vai aizsardzības prasībām, ostas valsts kontroles inspektors par to nekavējoties informē valsts akciju sabiedrības "Latvijas Jūras administrācija" Kuģu un ostu aizsardzības inspekciju, kas veic attiecīgā kuģa padziļināto aizsardzības pārbaudi saskaņā ar normatīvajiem aktiem par kuģu un kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju izpildi un uzraudzību.

38. Pamatots iemesls ir tad, ja ostas valsts kontroles inspektors, vērtējot kuģi atbilstoši kompetencei, uzskata, ka konstatētie trūkumi ir pamats veikt šo noteikumu 36.punktā noteikto detalizēto inspekciju vai šo noteikumu 37.punktā noteikto padziļināto aizsardzības pārbaudi. Pamatotu iemeslu piemēri ir minēti šo noteikumu 7.pielikumā.

X. Paplašinātās inspekcijas

39. Paplašināto inspekciju veic šādiem kuģiem:

39.1. saskaņā ar šo noteikumu 1.pielikuma 3.nodaļu:

39.1.1. kuģiem ar augstu riska profilu;

39.1.2. pasažieru kuģiem, naftas tankkuģiem, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģiem vai beramkrau kuģiem ar standarta riska profilu, kas ir vecāki par 12 gadiem;

39.1.3. kuģiem ar augstu riska profilu vai pasažieru kuģiem, naftas tankkuģiem, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģiem vai beramkrau kuģiem ar standarta riska profilu, kas ir vecāki par 12 gadiem, ja rodas īpaši svarīgi vai neparedzēti apstākļi;

39.2. kuģiem, kam veicama atkārtota inspekcija pēc tam, kad saskaņā ar šo noteikumu XII nodaļu kuģim ir noteikts ienākšanas aizliegums.

40. Ja kuģim saskaņā ar šo noteikumu 39.punktu ir jāveic paplašinātā inspekcija, kapteinis vai kuģošanas sabiedrība nodrošina, lai kuģa darbības grafikā būtu paredzēts pietiekams laiks tās veikšanai. Kuģis paliek ostā līdz paplašinātās inspekcijas beigām, ja vien tas nav pretrunā kontroles pasākumiem, kas nepieciešami aizsardzības apsvērumu dēļ.

41. Ja Kuģošanas drošības inspekcija pēc šo noteikumu V nodaļā minētā paziņojuma saņemšanas pieņem lēmumu neveikt attiecīgā kuģa paplašināto inspekciju, Kuģošanas drošības inspekcija par to informē šo kuģi.

42. Paplašinātās inspekcijas apjomu un inspicējamās riska zonas nosaka šo noteikumu 2.pielikums.

43. Paplašinātās inspekcijas ietvaros var veikt arī detalizēto inspekciju, ja saskaņā ar šo noteikumu 36. un 38.punktu tam ir pamatots iemesls.

XI. Drošības un aizsardzības pamatnostādnes un procedūras

44. Ostas valsts kontroles inspektori ievēro šo noteikumu 8.pielikumā minētās pamatnostādnes un procedūras.

45. Šo noteikumu X nodaļu piemēro arī ro-ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem.

46. Ja saskaņā ar normatīvajiem aktiem par ro-ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošību Kuģošanas drošības inspekcija ir veikusi ārvalsts kuģa sākotnējo īpašo kuģa pārbaudi vai regulāro īpašo pārbaudi, šo īpašo pārbaudi inspekciju datubāzē reģistrē kā detalizēto vai paplašināto inspekciju un ņem vērā, piemērojot šo noteikumu VI, VII un VIII nodaļu.

47. Neatceļot saskaņā ar normatīvajiem aktiem par ro-ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošību noteikto ro-ro pasažieru kuģu vai ātrgaitas pasažieru kuģu darbības aizliegumu, šiem kuģiem piemēro arī šajos noteikumos noteikto tiesisko regulējumu attiecībā uz trūkumu novēršanu, kuģa aizturēšanu, ienākšanas aizliegumu un uzraudzību pēc inspekcijām.

XII. Ienākšanas aizliegums

48. Latvijas ostā vai enkurvietā aizliegts ienākt šādiem kuģiem (izņemot šo noteikumu 87.punktā minētos gadījumus):

48.1. kuģim, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura iekļauta "melnajā sarakstā", ko publicē Parīzes Saprašanās memoranda gada pārskatā, un kas iepriekšējos 36 mēnešos vairāk nekā divas reizes bijis aizturēts vai kam iepriekšējos 36 mēnešos vairāk nekā divas reizes saskaņā ar normatīvajiem aktiem par ro-ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošību ir bijis noteikts darbības aizliegums kādas Eiropas Savienības valsts vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijas ostā vai enkurvietā un kam ir izsniegts dokuments par ienākšanas aizliegumu;

48.2. kuģim, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kura iekļauta "pelēkajā sarakstā", ko publicē Parīzes Saprašanās memoranda gada pārskatā, un kas iepriekšējos 24 mēnešos vairāk nekā divas reizes bijis aizturēts vai kam iepriekšējos 24 mēnešos vairāk nekā divas reizes saskaņā ar normatīvajiem aktiem par ro-ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošību ir bijis noteikts darbības aizliegums kādas Eiropas Savienības valsts vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijas ostā vai enkurvietā un kam ir izsniegts dokuments par ienākšanas aizliegumu.

(Grozīts ar MK 08.11.2011. noteikumiem Nr.858)

49. Kuģošanas drošības inspekcija pieņem lēmumu par ienākšanas aizliegumu, ja Latvijas osta vai enkurvieta ir trešā vieta, kur kuģis ticis aizturēts vai kur tam noteikts darbības aizliegums, kā tas minēts šo noteikumu 47.punktā. Ienākšanas aizliegums stājas spēkā, tiklīdz kuģis atstāj Latvijas ostu vai enkurvietu.

50. Lēmumu par ienākšanas aizlieguma atcelšanu pieņem, ja no minētā lēmuma pieņemšanas dienas ir pagājuši trīs mēneši un ir panākta atbilstība nosacījumiem, kas noteikti šo noteikumu 106.punktā un 9.pielikuma 3., 4., 5., 8., 9. un 10.punktā.

51. Ja kuģim ienākšanas aizliegums noteikts otro reizi, lēmumu par ienākšanas aizlieguma atcelšanu pieņem, ja no minētā lēmuma pieņemšanas dienas ir pagājuši 12 mēneši un ir panākta atbilstība nosacījumiem, kas noteikti šo noteikumu 106.punktā un 9.pielikuma 3., 4., 5., 8., 9. un 10.punktā.

52. Ja kuģim ienākšanas aizliegums noteikts trešo reizi, lēmumu par ienākšanas aizlieguma atcelšanu pieņem, ja no minētā lēmuma pieņemšanas dienas ir pagājuši 24 mēneši un kuģis atbilst šādām prasībām:

52.1. kuģis kuģo ar tādas valsts karogu, kas nav iekļauta šo noteikumu 48.1.apakšpunktā minētajā "melnajā sarakstā" vai šo noteikumu 48.2.apakšpunktā minētajā "pelēkajā sarakstā";

52.2. kuģa konvencionālās un klasifikācijas apliecības izdevusi organizācija vai organizācijas, kas atzītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Regulu (EK) Nr. 391/2009 par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates (pārstrādātā versija);

52.3. saskaņā ar šo noteikumu 5.pielikumu kuģi pārvalda kuģošanas sabiedrība, kurai ir augsts darbības līmenis;

52.4. ir panākta atbilstība nosacījumiem, kas minēti šo noteikumu 106.punktā un 9.pielikuma 3., 4., 5., 8., 9. un 10.punktā.

53. Ikvienam kuģim, kam ienākšanas aizliegums noteikts trešo reizi, bet kurš 24 mēnešus pēc minētā lēmuma pieņemšanas dienas neatbilst šo noteikumu 52.punktā minētajām prasībām, nosaka pastāvīgu ienākšanas aizliegumu jebkurā no Eiropas Savienības ostām un enkurvietām.

54. Ikvienam kuģim, kas aizturēts pēc trešā ienākšanas aizlieguma, nosaka pastāvīgu ienākšanas aizliegumu jebkurā Eiropas Savienības ostā un enkurvietā.

55. Kuģošanas drošības inspekcija darbības, kas saistītas ar ienākšanas aizlieguma piemērošanu, veic saskaņā ar šo noteikumu 9.pielikumā minētajām procedūrām.

XII.¹ Kuģa izraidīšana un ienākšanas aizliegums par LLMC konvencijas prasību neievērošanu

(Nodaļa MK 08.11.2011. noteikumu Nr.858 redakcijā; nodaļa stājas spēkā 01.01.2012., sk. 111.¹ punktu)

55.¹ Ja uz kuģa nav dokumenta, kas apliecina kuģa īpašnieka apdrošināšanu attiecībā uz jūras prasībām atbilstoši LLMC konvencijai, Kuģošanas drošības inspekcija, izvērtējot faktiskos apstākļus (piemēram, draudus kuģošanas drošībai, videi), var pieņemt lēmumu par kuģa izraidīšanu no Latvijas ostas vai enkurvietas. Lēmums par kuģa izraidīšanu ietver kuģa turpmākas ienākšanas aizliegumu. Par pieņemto lēmumu Kuģošanas drošības inspekcija vienas darbdienu laikā nosūta paziņojumu Eiropas Komisijai, Eiropas Savienības dalībvalstīm un attiecīgā kuģa karoga valstij.

55.² Ja kuģis izraidīts no citas Eiropas Savienības dalībvalsts ostas vai enkurvietas par to, ka tam nav dokumenta, kas apliecina kuģa īpašnieka apdrošināšanu attiecībā uz jūras prasībām atbilstoši LLMC konvencijai, kuģim aizliegts ienākt Latvijas ostās un enkurvietās.

55.³ Šo noteikumu 55.¹ punktā minētā lēmuma un 55.² punktā minētā ienākšanas aizlieguma izpildi nodrošina Nacionālo bruņoto spēku Krasta apsardzes dienests. Kuģošanas drošības inspekcija nekavējoties nosūta Nacionālo bruņoto spēku Krasta apsardzes dienestam šo noteikumu 55.¹ punktā minētā lēmuma kopiju vai no citas Eiropas Savienības dalībvalsts saņemtu informāciju par kuģa izraidīšanu no šīs valsts ostas vai enkurvietas par to, ka tam nav dokumenta, kas apliecina kuģa īpašnieka apdrošināšanu attiecībā uz jūras prasībām atbilstoši LLMC konvencijai.

55.⁴ Šo noteikumu 55.¹ un 55.² punktā minētais kuģa ienākšanas aizliegums ir spēkā līdz brīdim, kamēr tiek izpildīts viens no šādiem nosacījumiem:

55.⁴ 1. kuģošanas sabiedrība sniedz Kuģošanas drošības inspekcijai pietiekamus pierādījumus, ka uz kuģa ir dokuments, kas apliecina kuģa īpašnieka apdrošināšanu attiecībā uz jūras prasībām atbilstoši *LLMC* konvencijai. Šādā gadījumā Kuģošanas drošības inspekcija par kuģa ienākšanas aizlieguma atcelšanu nekavējoties informē kuģošanas sabiedrību, Nacionālo bruņoto spēku Krasta apsardzes dienestu, kā arī Eiropas Komisiju, Eiropas Savienības dalībvalstis un attiecīgā kuģa karoga valsti;

55.⁴ 2. ir saņemta informācija no Eiropas Komisijas, citas Eiropas Savienības dalībvalsts vai kuģa karoga valsts par kuģa ienākšanas aizlieguma atcelšanu. Šādā gadījumā Kuģošanas drošības inspekcija par kuģa ienākšanas aizlieguma atcelšanu nekavējoties informē Nacionālo bruņoto spēku Krasta apsardzes dienestu.

55.⁵ Šajā nodaļā minētais kuģa ienākšanas aizliegums neietekmē ienākšanas aizliegumu sistēmu, kas noteikta šo noteikumu XII nodaļā.

XIII. Inspekcijas ziņojums

56. Pabeidzot sākotnējo, detalizēto vai paplašināto inspekciju, ostas valsts kontroles inspektors sagatavo inspekcijas ziņojumu saskaņā ar šo noteikumu 10.pielikumu.

57. Inspekcijas ziņojumu izsniedz kuģa kapteinim.

57.¹ Ja pēc detalizētās inspekcijas vai paplašinātās inspekcijas tiek atklāts, ka darba un dzīves apstākļi uz kuģa neatbilst *MLC* konvencijas prasībām, ostas valsts kontroles inspektors par to nekavējoties ziņo kuģa kapteinim un informē viņu par neatbilstību novēršanas termiņiem.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā)

57.² Ja detalizētās inspekcijas vai paplašinātās inspekcijas laikā uz kuģa atklāti būtiski darba un dzīves apstākļu trūkumi vai ja tie saistīti ar sūdzību par *MLC* konvencijas standartu pārkāpumiem, Kuģošanas drošības inspekcija par to ziņo jūrmieku un kuģu īpašnieku organizācijām Latvijā un var informēt karoga valsts administrāciju un nākamās pietāšanās ostas kompetentās iestādes.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā)

57.³ Par jautājumiem, kas saistīti ar *MLC* konvenciju, Kuģošanas drošības inspekcijai ir tiesības nosūtīt Starptautiskās Darba organizācijas ģenerāldirektoram detalizētās inspekcijas ziņojuma kopiju, kam pievienotas jebkādas paredzētajā termiņā saņemtās atbildes no kuģa karoga valsts kompetentās iestādes tādu darbību veikšanai, kuras var uzskatīt par piemērotām un lietderīgām, lai nodrošinātu, ka šāda informācija tiek saglabāta un ka tiek informētas visas puses, kuras varētu būt ieinteresētas attiecīgās pārsūdzības procedūrās.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā, kas grozīta ar MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654)

XIV. Sūdzības

58. Kuģošanas drošības inspekcija veic sūdzību sākotnējo izvērtēšanu, nosakot, vai sūdzība ir pamatota.

59. Ja Kuģošanas drošības inspekcija uzskata, ka sūdzība ir pamatota, tā veic ar sūdzību saistītos turpmākos pasākumus, vienlaikus nodrošinot, lai jebkura ar šo sūdzību saistīta persona var paust savu viedokli.

60. Ja Kuģošanas drošības inspekcija uzskata, ka sūdzība ir acīmredzami nepamatota, tā par to informē sūdzības iesniedzēju, norādot pamatojumu.

61. Sūdzības iesniedzēja identitāti kuģa kapteinim un kuģošanas sabiedrībai neatklāj. Kuģošanas drošības

inspekcija nodrošina iesniegto sūdzību konfidencialitāti, tai skaitā nodrošina konfidencialitāti kuģa apkalpes locekļu iztaujāšanas laikā.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā)

62. Kuģošanas drošības inspekcija informē kuģa karoga valsts administrāciju par sūdzībām, kas nav acīmredzami nepamatotas, un par turpmākajiem pasākumiem šo sūdzību izskatīšanā. Ja sūdzība attiecas uz Starptautiskās Darba organizācijas kompetenci, attiecīgo dokumentu kopijas nosūta arī Starptautiskajai Darba organizācijai.

62.¹ Ja kuģis ir ienācis Latvijas ostā, par jūrnika sūdzību saistībā ar MLC konvencijas prasību neievērošanu, tai skaitā par jūrniku tiesību pārkāpumiem, var ziņot Kuģošanas drošības inspekcijai. Šādos gadījumos Kuģošanas drošības inspekcija uzsāk sūdzības sākotnējo izvērtēšanu.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā)

62.² Kuģošanas drošības inspekcija izvērtē, vai sūdzībā par MLC konvencijas standartu pārkāpumiem ir izmantotas kuģa sūdzību procedūras un, ja iespējams, cenšas panākt, lai sūdzību atrisina kuģa līmenī. Kuģošanas drošības inspekcija var veikt detalizētu inspekciju saskaņā ar šo noteikumu IX nodaļu.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā)

62.³ Ja, izvērtējot sūdzību par MLC konvencijas standartu pārkāpumiem vai veicot inspekciju, tiek atklāti šo noteikumu 64. vai 64.¹ punktā minētie trūkumi, piemēro minēto punktu un šo noteikumu XV nodaļas nosacījumus.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā)

62.⁴ Ja sūdzību par MLC konvencijas standartu pārkāpumiem nevar atrisināt kuģa līmenī un šo noteikumu 64. vai 64.¹ punkta nosacījumi nav piemērojami, Kuģošanas drošības inspekcija par to nekavējoties ziņo kuģa karoga valstij, lai noteiktā termiņā saņemtu norādes un rīcības plānu trūkumu novēršanai. Visu veikto pārbažu ziņojumus elektroniski nosūta inspekciju datubāzei.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā, kas grozīta ar MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654)

62.⁵ Ja, atbildot uz Kuģošanas drošības inspekcijas paziņojumu saskaņā ar šo noteikumu 62.⁴ punktu, kuģa karoga valsts norāda, ka tā šo jautājumu atrisinās pati un tā šajā sakarā var izmantot efektīvas procedūras, kā arī ja ir iesniegts pieņemams rīcības plāns trūkumu novēršanai, Kuģošanas drošības inspekcija var atturēties no turpmākas piedalīšanās sūdzības izskatīšanā.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā)

62.⁶ Ja sūdzība par MLC konvencijas standartu pārkāpumiem nav atrisināta pēc tam, kad ir veiktas attiecīgās darbības saskaņā ar šo noteikumu 62.² un 62.⁴ punktu, Kuģošanas drošības inspekcijas ziņojuma kopiju kopā ar atbildēm, kas noteiktā termiņā saņemtas no kuģa karoga valsts kompetentās iestādes, nosūta Starptautiskās Darba organizācijas ģenerāldirektoram un kuģu īpašnieku un jūrniku organizācijām Latvijā, kā arī var informēt nākamās pietāšanās ostas kompetentās iestādes.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā)

XV. Trūkumu novēršana un kuģa aizturēšana

63. Kuģošanas drošības inspekcija uzrauga, lai inspicēšanas laikā apstiprinātos vai atklātos trūkumus novērstu saskaņā ar konvenciju prasībām.

64. Ja inspicēšanas laikā ir atklāti trūkumi, kas apdraud kuģošanas drošību, cilvēku veselību vai apkārtējo vidi, Kuģošanas drošības inspekcija pieņem lēmumu par kuģa aizturēšanu vai lēmumu par kuģa operāciju apturēšanu.

64.¹ Ja detalizētās inspekcijas laikā (tai skaitā izskatot sūdzību) Kuģošanas drošības inspekcija atklāj, ka kuģis neatbilst MLC konvencijas prasībām un apstākļi uz kuģa apdraud jūrniku drošību vai veselību, vai trūkumi ir uzskatāmi

par būtisku vai atkārtotu MLC konvencijas prasību (tai skaitā jūrnieku tiesību) pārkāpumu, Kuģošanas drošības inspekcija pieņem lēmumu par kuģa aizturēšanu vai lēmumu par kuģa operāciju apturēšanu šajā nodaļā noteiktajā kārtībā uz laiku, kamēr minētie trūkumi nav novērsti vai kamēr Kuģošanas drošības inspekcija nav apstiprinājusi rīcības plānu trūkumu novēršanai un ir pārliecinājies, ka plāns tiks nekavējoties īstenots.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā)

64.² Šo noteikumu 64.¹ punktā minētajā rīcības plānā norāda veicamās darbības un termiņu, kādā tās tiks veiktas. Kuģa kapteinis pirms rīcības plāna iesniegšanas Kuģošanas drošības inspekcijā kuģošanas sabiedrības vārdā to saskaņo ar kuģa karoga valsti. Pirms rīcības plāna apstiprināšanas ostas valsts kontroles inspektors var konsultēties ar kuģa karoga valsti.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā, kas grozīta ar MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654)

65. Pieņemot lēmumu par kuģa aizturēšanu, ostas valsts kontroles inspektors piemēro šo noteikumu 11.pielikumā minētos kritērijus.

66. Lēmuma par kuģa aizturēšanu vai lēmuma par kuģa operāciju apturēšanu izpildi nodrošina tās ostas kapteinis, kurā kuģis atrodas. Ostas kapteinim ir saistošs arī mutisks ostas valsts kontroles inspektora norādījums par attiecīgo drošības kontroles pasākumu nodrošināšanu vai kuģa atbrīvošanu. Lai aizturētu kuģi, ostas valsts kontroles inspektors:

66.1. aizpilda Parīzes Saprāšanās memoranda ziņojuma par kuģa pārbaudi A un B veidlapas, kurās norāda informāciju saskaņā ar Parīzes Saprāšanās memorandu;

66.2. aizpilda Parīzes Saprāšanās memorandā noteikto paziņojumu kapteinim par kuģa aizturēšanu, tam pievieno aizpildītas šo noteikumu 66.1.apakšpunktā minētās veidlapas un iesniedz paziņojumu aizturamā kuģa kapteinim, bet tā kopiju – ostas kapteinim.

67. Kad uz kuģa, kurš ir aizturēts vai kura operācijas ir apturētas, novērsti visi pārbaudes laikā konstatētie trūkumi, kuģa kapteinis par to informē Kuģošanas drošības inspekciju, lai varētu veikt atkārtotu pārbaudi.

68. Ja pēc šo noteikumu 67.punktā minētās atkārtotās pārbaudes ostas valsts kontroles inspektors konstatē, ka kuģis var doties jūrā vai atsākt kuģa operācijas, neapdraudot kuģošanas drošību, cilvēku veselību vai apkārtējo vidi, ostas valsts kontroles inspektors pieņem lēmumu par kuģa atbrīvošanu.

69. Atbrīvojot aizturēto kuģi, ostas valsts kontroles inspektors aizpilda Parīzes Saprāšanās memorandā noteikto paziņojumu par kuģa atbrīvošanu. Paziņojumu iesniedz kuģa kapteinim, bet tā kopiju – ostas kapteinim.

70. Ja inspekcijā atklāj, ka kuģim nav normatīvajiem aktiem atbilstošas reisa datu reģistrācijas iekārtas, bet šādas iekārtas izmantošana ir obligāta, Kuģošanas drošības inspekcija kuģi aiztur. Ja konstatētos trūkumus nevar novērst aizturēšanas ostā, Kuģošanas drošības inspekcija var vai nu ļaut kuģim turpināt ceļu līdz remonta rūpnīcai, kas atrodas vistuvāk aizturēšanas ostai un kur trūkumus iespējams novērst, vai arī pieprasīt, lai trūkumus novērstu 30 dienās, kā paredzēts Parīzes Saprāšanās memorandā iekļautajās instrukcijās. Šajā nolūkā piemēro šo noteikumu XVII nodaļā minēto procedūru.

71. Ja kuģa vispārējais stāvoklis neatbilst standartiem, Kuģošanas drošības inspekcija saskaņā ar Parīzes Saprāšanās memorandā noteikto procedūru var atlikt tā inspicēšanu tik ilgi, kamēr par kuģi atbildīgās personas ir nodrošinājušas kuģa atbilstību attiecīgajām konvenciju prasībām.

72. Aizturēšanas gadījumā Kuģošanas drošības inspekcija par visiem aizturēšanas apstākļiem nekavējoties rakstiski informē, pievienojot inspekcijas ziņojumu, kuģa karoga valsts administrāciju vai, ja tas nav iespējams, konsulu, vai, ja tāda nav, tuvāko valsts diplomātisko pārstāvi. Ja nepieciešams, par minētajiem apstākļiem ziņo arī attiecīgajiem inspektoriem vai atzītajām organizācijām, kas saskaņā ar konvencijām atbild par klasifikācijas sertifikātu vai konvenciālo apliecību izdošanu.

(MK 21.10.2014. noteikumu Nr.654 redakcijā)

72.¹ Ja kuģa aizturēšanas iemesls ir būtiski vai atkārtoti MLC konvencijas prasību (tai skaitā jūrnieku tiesību) pārkāpumi vai ja dzīves un darba apstākļi uz kuģa apdraud jūrnieku drošību vai veselību, Kuģošanas drošības inspekcija par to nekavējoties informē kuģa karoga valsti un lūdz kuģa karoga valsts pārstāvja klātbūtni, ja iespējams, aicinot kuģa karoga valsti atbildēt noteiktā termiņā. Kuģošanas drošības inspekcija informāciju nekavējoties nosūta arī kuģu īpašnieku un jūrnieku organizācijām Latvijā un Starptautiskās Darba organizācijas ģenerāldirektoram, kā arī var informēt nākamās piestāšanās ostas kompetentās iestādes.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā)

73. Šie noteikumi neierobežo konvencijās noteiktās papildu prasības attiecībā uz informēšanas un ziņošanas procedūrām saistībā ar ostas valsts kontroli.

74. Īstenojot ostas valsts kontroli, Kuģošanas drošības inspekcija nodrošina, lai neviens kuģis netiktu aizturēts vai aizkavēts nepamatoti. Ja kādu kuģi nepamatoti aiztur vai aizkavē, kuģošanas sabiedrībai ir tiesības prasīt atlīdzību par zaudējumiem vai bojājumiem. Visos gadījumos, kad kuģošanas sabiedrība uzskata, ka aizturēšana vai aizkavēšana ir nepamatota, saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumu pierādīšanas pienākums ir kuģošanas sabiedrībai.

75. Aizturētais kuģis drīkst pārvietoties uz citu ostas daļu tikai tad, ja ir saņemta atbilstoša Kuģošanas drošības inspekcijas atļauja. Kuģošanas drošības inspekcija atļauj aizturētajam kuģim pārvietoties uz citu ostas daļu, ja šāda rīcība ir droša un tā nepieciešama ostas pārmērīgas noslogotības mazināšanai. Ostas pārmērīgas noslogotības risks nevar būt par pamatu nepieņemt lēmumu par kuģa aizturēšanu vai pieņemt lēmumu par kuģa atbrīvošanu. Ostas pārvalde sadarbojas ar Kuģošanas drošības inspekciju, lai atvieglotu aizturēto kuģu izvietošanu.

XVI. Apstrīdēšanas tiesības

76. Kuģošanas drošības inspekcijas lēmumu par kuģa aizturēšanu vai lēmumu par ienākšanas aizliegumu kuģošanas sabiedrība var apstrīdēt un pārsūdzēt Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā noteiktajā kārtībā. Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumu Kuģošanas drošības inspekcijas lēmuma apstrīdēšana un pārsūdzēšana neaptur kuģa aizturēšanu vai ienākšanas aizliegumu.

77. Ja lēmumu par kuģa aizturēšanu vai ienākšanas aizliegumu atceļ vai groza, Kuģošanas drošības inspekcija nekavējoties veic attiecīgus labojumus inspekciju datubāzē, vienlaikus nodrošinot, lai 24 stundu laikā pēc attiecīgā lēmuma atcelšanas vai grozījumu izdarīšanas tajā Eiropas Komisija varētu veikt atbilstošus labojumus tās iepriekš publicētajā informācijā.

XVII. Uzraudzība pēc inspekcijām un kuģa aizturēšanas

78. Ja šo noteikumu 64.punktā minētos trūkumus nav iespējams novērst inspicēšanas ostā, Kuģošanas drošības inspekcija var ļaut kuģim bez liekas kavēšanās pāriet uz aizturēšanas ostai tuvāko piemēroto remonta rūpnīcu, kurā trūkumus iespējams novērst un kuru izvēlas kuģa kapteinis un iesaistītās iestādes, ievērojot nosacījumus, kādus paredzējusi kuģa karoga valsts administrācija un kādiem piekritusi Kuģošanas drošības inspekcija, lai kuģa pārvietošanās neapdraudētu kuģošanas drošību un cilvēku veselību, kā arī nesamērīgi neapdraudētu jūras vidi.

79. Ja lēmums par kuģa nosūtīšanu uz remonta rūpnīcu ir pieņemts tādēļ, ka kuģis neatbilst *IMO* Rezolūcijai A 744(18) dokumentācijas nepilnību vai kuģa konstrukcijas trūkumu dēļ, Kuģošanas drošības inspekcija var pieprasīt, lai pirms iziešanas jūrā aizturēšanas ostā tiktu veikti nepieciešamie kuģa korpusa vai citu konstrukciju biezuma mērījumi.

80. Šo noteikumu 78.punktā minētajos gadījumos Kuģošanas drošības inspekcija par visiem pārvietošanās nosacījumiem ziņo tās valsts kompetentajai iestādei, kurā atrodas remonta rūpnīca, šo noteikumu 72.punktā minētajām personām un, ja nepieciešams, arī citām iesaistītajām iestādēm.

81. Ja Kuģošanas drošības inspekcija saņem informāciju no citas valsts par to, ka kuģi pēc ostas valsts kontroles inspekcijas nosūta uz kuģu remonta rūpnīcu Latvijā, Kuģošanas drošības inspekcija kontrolē kuģa ierašanos Latvijā un remonta darbu izpildi, kā arī informē valsti, kas kuģi nosūtījusi, par rīcību šīs kontroles ietvaros.

82. Latvijas ostā vai enkurvietā ir aizliegts ienākt šādiem kuģiem:

82.1. kuģiem, kas dodas jūrā, neievērojot nosacījumus, ko paredzējusi tās valsts kompetentā iestāde, kurā atrodas inspicēšanas osta;

82.2. kuģiem, kas neievēro attiecīgo konvenciju prasības, neienākot norādītajā remonta rūpnīcā.

83. Šo noteikumu 82.punktā minētais ienākšanas aizliegums paliek spēkā, kamēr kuģošanas sabiedrība tās valsts kompetentajai iestādei, kurā atklāti trūkumi, nav sniegusi pietiekamus pierādījumus, kas uzskatāmi apliecina kuģa pilnīgu atbilstību attiecīgām konvenciju prasībām.

84. Ja šo noteikumu 78.punktā minētais kuģis dodas jūrā, neievērojot Kuģošanas drošības inspekcijas nosacījumus, Kuģošanas drošības inspekcija nekavējoties par to informē pārējo Eiropas Savienības dalībvalstu kompetentās iestādes.

85. Ja kuģis neievēro attiecīgo konvenciju prasības, neienākot Eiropas Savienības vai Parīzes Saprašanās memoranda dalībvalsts norādītajā remonta rūpnīcā Latvijas ostā vai enkurvietā, Kuģošanas drošības inspekcija nekavējoties par to informē pārējo Eiropas Savienības dalībvalstu kompetentās iestādes.

86. Pirms pieņemt lēmumu par ienākšanas aizliegumu saskaņā ar šo noteikumu 82.punktu, Kuģošanas drošības inspekcija ir tiesīga konsultēties ar attiecīgā kuģa kara valsts administrāciju.

87. Neņemot vērā šo noteikumu 82. un 83.punktā minētos nosacījumus, Kuģošanas drošības inspekcija ir tiesīga ļaut kuģim ienākt Latvijas ostā vai enkurvietā nepārvaramas varas (*force majeure*) apstākļos, sevišķi svarīgu drošības apsvērumu dēļ vai tādēļ, lai novērstu vai mazinātu piesārņojuma draudus vai labotu trūkumus, ja vien kuģošanas sabiedrība vai kuģa kapteinis ir veikuši piemērotus pasākumus drošai kuģa ienākšanai ostā vai enkurvietā atbilstoši Kuģošanas drošības inspekcijas ieskatiem.

XVIII. Inspektoru kvalifikācija

88. Ostas valsts kontroli īsteno ostas valsts kontroles inspektori, kuru kvalifikācija atbilst šo noteikumu 12.pielikumā minētajām minimālajām prasībām.

89. Ja ostas valsts kontroles inspektoram ir nepieciešama konsultācija specifiskā jomā (piemēram, par atomenerģijas jautājumiem saistībā ar tāda kuģa inspekciju, kas pārvadā bīstamas vielas), Kuģošanas drošības inspekcija konsultāciju sniegšanai pieaicina attiecīgajā jomā kompetentu personu (piemēram, augstākās izglītības iestādes pasniedzēju). Pieaicinātajai personai ir pienākums sniegt konsultāciju atbilstoši kompetencei.

90. Personai, kas ostas valsts kontroles inspektorus konsultē saskaņā ar šo noteikumu 89.punktu, piemēro tādus pašus ierobežojumus attiecībā uz interešu konflikta novēršanu, kādus piemēro ostas valsts kontroles inspektoriem saskaņā ar likuma "Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā" 11. un 12.pantu.

91. Ostas valsts kontroles inspektora tiesības veikt ostas valsts kontroli apliecina ostas valsts kontroles inspektora dienesta apliecība. Dienesta apliecībā ietveramā informācija ir norādīta šo noteikumu 13.pielikumā.

92. Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Jūras administrācija" nodrošina, lai ostas valsts kontroles inspektora kompetence un atbilstība šo noteikumu 12.pielikumā minētajām minimālajām prasībām tiktu pārbaudīta, pirms viņam atļauj veikt ostas valsts kontroles inspektora funkcijas, un pēc tam – periodiski.

XIX. Ziņojumi no ločiem un valsts vai ostas pārvaldes amatpersonām

93. Ja, pildot savus pienākumus, locis, kas ir iesaistīts kuģu pietauvošanā vai attauvošanā vai kas strādā uz kuģiem, kuri dodas uz kādu Latvijas ostu vai šķērso Latvijas ūdeņus, konstatē, ka kādam kuģim ir acīmredzamas nepilnības, kas kuģošanu varētu padarīt nedrošu vai varētu apdraudēt jūras vidi, tas nekavējoties par to informē Kuģošanas drošības inspekciju.

94. Ja, pildot savus pienākumus, valsts vai ostas pārvaldes amatpersona konstatē, ka kādam kuģim ir acīmredzamas nepilnības, kas kuģošanu varētu padarīt nedrošu vai varētu apdraudēt jūras vidi, tā nekavējoties par to informē Kuģošanas drošības inspekciju.

95. Loči un valsts vai ostas pārvaldes amatpersonas saskaņā ar šo noteikumu 93. un 94.punktu sniedz vismaz šādu informāciju (ja iespējams – elektroniski):

95.1. par kuģi – vārds, *IMO* identifikācijas numurs, izsaukuma signāls un karoga valsts;

95.2. par reisu – pēdējā ienākšanas osta, galamērķa osta;

95.3. uz kuģa konstatētās acīmredzamās nepilnības.

96. Kuģošanas drošības inspekcija veic atbilstošus pasākumus saistībā ar acīmredzamām nepilnībām, par kurām ziņojuši loči un valsts vai ostas pārvaldes amatpersonas. Kuģošanas drošības inspekcija veiktos pasākumus dokumentē.

XX. Inspekciju datubāze

97. Inspekciju datubāzē ir visa informācija, kas nepieciešama, lai īstenotu saskaņā ar šiem noteikumiem izveidoto inspekciju sistēmu. Inspekciju datubāzē iekļauj šo noteikumu 3.pielikumā minēto informāciju.

98. Nacionālo bruņoto spēku Krasta apsardzes dienests, izmantojot automātiskās identifikācijas sistēmas Latvijas moduli, nodrošina, lai dati par jebkura kuģa faktisko ienākšanas un izešanas laiku kopā ar attiecīgās ostas identificētāju tiktu automātiski nosūtīti uz inspekciju datubāzi, izmantojot Starptautisko kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmu (SKLOIS).

(Grozīts ar MK 18.12.2018. noteikumiem Nr. 829)

99. Ja kuģis nav aprīkots ar automātisko identifikācijas sistēmu vai minētā sistēma nedarbojas, kuģa kapteinis vai aģents, vai kuģošanas sabiedrība par to informē ostas kapteiņa dienestu vismaz 24 stundas pirms paredzētās kuģa ienākšanas ostā. Šādā gadījumā kuģa kapteinis vai aģents, vai kuģošanas sabiedrība faktisko ienākšanas un izešanas laiku paziņo ostas kapteiņa dienestam. Ostas kapteiņa dienests to kopā ar attiecīgās ostas identificētāju nosūta uz inspekciju datubāzi, izmantojot Starptautisko kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmu (SKLOIS).

(Grozīts ar MK 18.12.2018. noteikumiem Nr. 829)

100. Ja kuģis atrodas reidā, kuģa kapteinis vai aģents, vai kuģošanas sabiedrība informē ostas kapteiņa dienestu par plānoto kuģa un ostas mijiedarbību un par faktisko kuģa un ostas mijiedarbības sākuma un beigu laiku. Ostas kapteiņa dienests attiecīgo informāciju kopā ar attiecīgās ostas identificētāju nosūta uz inspekciju datubāzi, izmantojot Starptautisko kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmu (SKLOIS).

(Grozīts ar MK 18.12.2018. noteikumiem Nr. 829)

101. Kuģošanas drošības inspekcija informāciju par inspekcijām, kas veiktas saskaņā ar šiem noteikumiem, nekavējoties ievada inspekciju datubāzē pēc tam, kad ir pabeigts inspekcijas ziņojums vai pieņemts lēmums par kuģa atbrīvošanu.

102. Kuģošanas drošības inspekcija 72 stundu laikā pēc šo noteikumu 101.punktā minētās informācijas ievadīšanas inspekciju datubāzē apstiprina šo informāciju, lai to varētu publicēt.

XXI. Informācijas apmaiņa un sadarbība

103. Ostas pārvalde, Nacionālo bruņoto spēku Krasta apsardzes dienests un citas iesaistītās iestādes sniedz Kuģošanas drošības inspekcijai šādu to rīcībā esošo informāciju:

103.1. par kuģiem, kuri nav snieguši ziņas saskaņā ar:

103.1.1. šajos noteikumos minētajām prasībām;

103.1.2. normatīvajiem aktiem par formalitātēm, kas saistītas ar kuģu ienākšanu ostā un izešanu no ostas;

103.1.3. normatīvajiem aktiem par kārtību, kādā sniedzami ziņojumi par bīstamām un piesārņojošām kuģu kravām;

103.1.4. normatīvajiem aktiem par kuģu radīto atkritumu un kravu pārpalikumu pieņemšanu un apsaimniekošanu;

103.1.5. normatīvajiem aktiem par kuģu, kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju izpildi un uzraudzību;

103.2. par kuģiem, kuri izgājuši jūrā, neievērojot prasības attiecībā uz reisa datu reģistrācijas sistēmu un normatīvos aktus par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos attiecībā uz kuģošanu kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmas robežās;

103.3. par kuģiem, kuriem aizliegts ienākt ostā vai kuri izraidīti no ostas saskaņā ar normatīvajiem aktiem par kuģu, kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju izpildi un uzraudzību;

103.4. par acīmredzamām nepilnībām saskaņā ar šo noteikumu XIX nodaļu.

104. Kuģošanas drošības inspekcija sniedz Eiropas Komisijai šo noteikumu 14.pielikumā minēto informāciju tajā noteiktajos termiņos. Kuģošanas drošības inspekcija šo noteikumu 14.pielikuma 1.2. un 2.1.apakšpunktā noteikto informāciju nesniedz, ja uz inspekciju datubāzi ir nosūtīta informācija saskaņā ar šo noteikumu 98., 99. un 100.punktu.

104.¹ Kuģošanas drošības inspekcija regulāri iesniedz Starptautiskās Darba organizācijas ģenerāldirektoram statistiku un informāciju par izskatītajām sūdzībām. Šādas informācijas iesniegšanu nodrošina, lai tiktu saglabāts informācijas reģistrs un par to tiktu informētas puses, arī jūrmieku un kuģu īpašnieku organizācijas, kuras varētu būt ieinteresētas izmantot iespēju piedalīties attiecīgajās sūdzību iesniegšanas un izskatīšanas procedūrās.

(MK 22.10.2013. noteikumu Nr.1140 redakcijā, kas grozīta ar MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654)

XXII. Izmaksu atlīdzināšana

105. Ja šo noteikumu IX un X nodaļā minēto inspekciju laikā ir konstatēti trūkumi, kas ir par pamatu kuģa aizturēšanai, visas ar inspicēšanu saistītās izmaksas sedz kuģošanas sabiedrība vai tās pārstāvis Latvijā.

106. Visas izmaksas, kas saistītas ar inspekcijām, kuras Kuģošanas drošības inspekcija veic saskaņā ar šo noteikumu XII nodaļu un 83.punktu, sedz kuģošanas sabiedrība vai tās pārstāvis Latvijā.

107. Visas izmaksas, kas saistītas ar kuģa uzturēšanos ostā sakarā ar kuģa aizturēšanu, sedz kuģošanas sabiedrība vai tās pārstāvis Latvijā.

108. Lēmumu par kuģa atbrīvošanu Kuģošanas drošības inspekcija pieņem, kad pilnībā ir veikti šajā nodaļā noteiktie maksājumi, par kuriem Kuģošanas drošības inspekcijai ir informācija, vai arī ir sniegts pietiekams nodrošinājums attiecīgo izmaksu atlīdzināšanai.

XXIII. Noslēguma jautājumi

109. Atzīt par spēku zaudējušiem Ministru kabineta 2006.gada 14.marta noteikumus Nr.197 "Ostas valsts kontroles kārtība" (Latvijas Vēstnesis, 2006, 47.nr.).

110. Šo noteikumu 6.pielikuma 41.punkts stājas spēkā 2012.gada 1.janvārī.

111. Šo noteikumu 6.pielikuma 42.punkts stājas spēkā pēc tam, kad stājusies spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Regula (EK) Nr. 392/2009 par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras (saskaņā ar šīs regulas 12.pantā noteikto).

111.¹ Šo noteikumu 2.1.9.apakšpunkts un XII¹ nodaļa stājas spēkā 2012.gada 1.janvārī.
(MK 08.11.2011. noteikumu Nr.858 redakcijā)

112. Noteikumi stājas spēkā 2011.gada 1.janvārī.

Informatīva atsauce uz Eiropas Savienības direktīvām

(Grozīta ar MK 08.11.2011. noteikumiem Nr.858; MK 22.10.2013. noteikumiem Nr.1140; MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654)

Noteikumos iekļautas tiesību normas, kas izriet no:

- 1) Komisijas 1996.gada 25.jūnija Direktīvas 96/40/EK, ar kuru tiek ieviests inspektoru, kas veic ostas valsts kontroli, personas apliecību kopējs modelis;
- 2) Eiropas Parlamenta un Padomes 1999.gada 13.decembra Direktīvas 1999/95/EK par noteikumu ieviešanu attiecībā uz to jūrnieceku darba stundām, kas strādā uz kuģiem, kuri ierodas Kopienas ostās;
- 3) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002.gada 27.jūnija Direktīvas 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK;
- 4) Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Direktīvas 2009/16/EK par ostas valsts kontroli (pārstrādāta versija);
- 5) Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Direktīvas 2009/20/EK par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām;
- 6) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008.gada 19.novembra Direktīvas 2008/106/EK par jūrnieceku minimālo sagatavotības līmeni;
- 7) Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra Direktīvas 2012/35/ES, ar ko groza Direktīvu 2008/106/EK par jūrnieceku minimālo sagatavotības līmeni;
- 8) Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 12. augusta Direktīvas 2013/38/ES, ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli.

Ministru prezidents, reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrs V.Dombrovskis

Satiksmes ministrs U.Augulis

1.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 21.decembra noteikumiem Nr.1164

Ostas valsts kontroles sistēmas elementi

(Pielikums grozīts ar MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654)

1. Kuģa riska profils

1.1. Vispārīgie rādītāji

1.1.1. Kuģa tips

1. Pasažieru kuģus, naftas un ķīmiskos tankkuģus, gāzvedējus un beramkravu kuģus uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.

1.1.2. Kuģa vecums

2. Uzskata, ka kuģi, kas vecāki par 12 gadiem, rada lielāku risku.

1.1.3. Karoga valsts darbība

3. Kuģis, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģiem Eiropas Savienībā un Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā ir augsts aizturēšanas īpatsvars, uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.

4. Kuģus, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kuras kuģiem Eiropas Savienībā un Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā ir zems aizturēšanas īpatsvars, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

5. Kuģus, kas kuģo ar tādas valsts karogu, kam pabeigts brīvprātīgais *IMO* dalībvalstu audits un kas ir iesniegusi korektīvo darbības plānu (ja nepieciešams), uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

1.1.4. Atzītas organizācijas

6. Kuģus, kam apliecības izdevušas atzītas organizācijas, kuru darbības līmenis saistībā ar kuģu aizturēšanas īpatsvaru Eiropas Savienībā un Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā ir zems vai ļoti zems, uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.

7. Kuģus, kam apliecības izdevušas atzītas organizācijas, kuru darbības līmenis saistībā ar kuģu aizturēšanas īpatsvaru Eiropas Savienībā un Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā ir augsts, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

8. Kuģus, kam apliecības izdevušas organizācijas, kuras atzītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Regulu (EK) Nr. 391/2009 par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

1.1.5. Kuģošanas sabiedrības darbība

9. Tādu kuģošanas sabiedrību kuģus, kuru darbības līmenis ir zems vai ļoti zems, ņemot vērā to kuģu trūkumus un aizturēšanas īpatsvaru Eiropas Savienībā un Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā, uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.

10. Tādu kuģošanas sabiedrību kuģus, kuru darbības līmenis ir augsts, vadoties pēc to kuģu trūkumu un aizturēšanas īpatsvara Eiropas Savienībā un Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

1.2. Iepriekšējās darbības rādītāji

11. Kuģus, kas aizturēti vairāk nekā vienu reizi, uzskata par tādiem, kas rada lielāku risku.

12. Kuģus, kuriem Ministru kabineta 2010.gada 21.decembra noteikumu Nr.1164 "Ostas valsts kontroles kārtība" (turpmāk – noteikumi) 5.pielikuma 6.punktā minētajā laikposmā inspekcijā reģistrēto trūkumu skaits ir mazāks par šo noteikumu 5.pielikuma 6.punktā minēto trūkumu skaitu, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

13. Kuģus, kas noteikumu 2.pielikumā minētajā periodā nav aizturēti, uzskata par tādiem, kas rada mazāku risku.

1.3. Kuģa riska profila noteikšana

14. Šā pielikuma 1.1. un 1.2.apakšnodalījā minētos riska rādītājus kombinē, izsverot katra rādītāja relatīvo ietekmi uz kopējo kuģa risku, lai noteiktu šādus kuģa riska profilus:

14.1. augsts risks;

14.2. standarta risks;

14.3. zems risks.

15. Nosakot kuģa riska profilu, lielāka ietekme ir kuģa tipa, karoga valsts darbības, atzītu organizāciju un kuģošanas sabiedrību darbības rādītājiem.

2. Kuģu inspekcijas

2.1. Periodiskās inspekcijas

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

17. Ostas valsts kontroles inspektori veic periodisko inspekciju:

17.1. jebkuram augsta riska kuģim, kas pēdējo sešu mēnešu laikā Eiropas Savienības vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijas ostā vai enkurvietā nav inspicēts. Augsta riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no piektā mēneša kopš pēdējās inspekcijas;

17.2. jebkuram standarta riska kuģim, kas pēdējo 12 mēnešu laikā Eiropas Savienības vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijas ostā vai enkurvietā nav inspicēts. Standarta riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no desmitā mēneša kopš pēdējās inspekcijas;

17.3. jebkuram zema riska kuģim, kas pēdējo 36 mēnešu laikā Eiropas Savienības vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijas ostā vai enkurvietā nav inspicēts. Zema riska kuģi var tikt pakļauti inspekcijai, sākot no divdesmit ceturtā mēneša kopš pēdējās inspekcijas.

2.2. Papildu inspekcijas

18. Kuģi, uz kuriem attiecas šā pielikuma 19.punktā minētie īpaši svarīgie apstākļi vai šā pielikuma 20.punktā minētie neparedzētie apstākļi, ir pakļauti inspekcijai neatkarīgi no tā, cik ilgs laiks pagājis kopš pēdējās periodiskās inspekcijas. Par nepieciešamību veikt papildu inspekciju neparedzētu apstākļu dēļ izlemj ostas valsts kontroles inspektors, pamatojoties uz savu profesionālo vērtējumu.

19. Kuģus, uz kuriem attiecas šādi īpaši svarīgi apstākļi, inspicē neatkarīgi no tā, cik ilgs laiks pagājis kopš pēdējās periodiskās inspekcijas:

19.1. kuģim drošības apsvērumu dēļ uz laiku apturēta klase vai kuģis izslēgts no tās kopš pēdējās inspekcijas Eiropas Savienībā vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā;

19.2. kāda cita Eiropas Savienības vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijas dalībvalsts sniegusi ziņojumu vai paziņojumu par attiecīgo kuģi;

19.3. kuģis nav atrodamas inspekciju datubāzē;

19.4. kuģis:

19.4.1. ceļā uz ostu bijis iesaistīts sadursmē, uzskrējis uz sēkļa vai izmests krastā;

19.4.2. tiek apsūdzēts par to, ka, atbrīvojoties no kaitīgām vielām vai notekūdeņiem, pārkāpis attiecīgos noteikumus;

19.4.3. izdarījis nekontrolētus vai nedrošus manevrus, kuru laikā nav ievēroti *IMO* pieņemtie kuģu satiksmes noteikumi vai drošas kuģošanas prakse un procedūras.

20. Kuģus, uz kuriem attiecas šādi neparedzēti apstākļi, var inspicēt neatkarīgi no tā, cik ilgs laiks pagājis kopš pēdējās periodiskās inspekcijas:

20.1. kuģis nav ievērojis spēkā esošās *IMO* rekomendācijas attiecībā uz navigāciju Baltijas jūras ieejās;

20.2. kuģim sertifikātus izdevusi organizācija, kura bijusi atzīta, bet kuras atzīšana atsaukta kopš pēdējās inspekcijas Eiropas Savienībā vai Parīzes Saprašanās memoranda teritorijā;

20.3. loči vai valsts vai ostas pārvaldes amatpersonas saskaņā ar noteikumu XIX nodaļu ziņojuši, ka kuģim ir acīmredzamas nepilnības, kas rada draudus kuģošanas drošībai vai apkārtējai videi;

20.4. kuģis nav izpildījis šādas ziņošanas formalitātes:

20.4.1. paziņošana saskaņā ar noteikumu V nodaļu;

20.4.2. paziņošana par kuģa ienākšanu ostā saskaņā ar normatīvajiem aktiem par formalitātēm, kas saistītas ar kuģu ienākšanu ostā;

20.4.3. ziņošana par bīstamām un piesārņojošām kuģu kravām saskaņā ar normatīvajiem aktiem par kārtību, kādā sniedzami ziņojumi par bīstamām un piesārņojošām kuģu kravām;

20.4.4. ziņošana par kuģa radītajiem atkritumiem un kravas pārpalikumiem saskaņā ar normatīvajiem aktiem par kuģu radīto atkritumu un kravu pārpalikumu pieņemšanu un apsaimniekošanu;

20.4.5. aizsardzības informācijas ziņošana saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 31.marta Regulu (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu;

20.5. par kuģi saņemts ziņojums vai sūdzība (arī 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 piesāņojuma novēršanu, ja vien attiecīgā dalībvalsts šādu paziņojumu vai sūdzību neuzskata par acīmredzami nepamatotu;

20.6. kuģis iepriekšējo reizi ticis azturēts vairāk nekā pirms trim mēnešiem;

20.7. par kuģi saņemts ziņojums, ka tam ir būtiski trūkumi, izņemot tos kuģus, kuru trūkumi jāizlabo 14 dienu laikā vai kuru trūkumi jāizlabo pirms izešanas no ostas;

20.8. par kuģi saņemts ziņojums, ka tam ir problēmas ar kravu, jo īpaši kaitīgu un bīstamu kravu;

20.9. kuģis izdarījis kādas citas darbības, kuras apdraudējušas cilvēkus, īpašumu vai apkārtējo vidi;

20.10. par kuģi no drošiem avotiem kļuvis zināms, ka tā riska rādītāji atšķiras no reģistrētajiem, un tādējādi tā riska līmenis ir paaugstināts;

20.11. kuģi, attiecībā uz kuriem ir panākta vienošanās par šo noteikumu 64.¹ punktā minēto rīcības plānu trūkumu novēršanai, bet attiecīgā plāna īstenošanu nav pārbaudījis ostas valsts kontroles inspektors.

3. Atlases shēma

21. Pirmās prioritātes kuģiem veic šādas inspekcijas:

21.1. paplašināto inspekciju veic:

21.1.1. jebkurai kuģim ar augstu riska profilu, kurš nav inspicēts pēdējos sešos mēnešos;

21.1.2. jebkurai pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģim vai beramkravu kuģim ar standarta riska profilu, ja tas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 12 mēnešos;

21.2. sākotnējo vai detalizēto inspekciju veic jebkurai kuģim ar standarta riska profilu, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai beramkravu kuģis, ja tas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 12 mēnešos;

21.3. šā pielikuma 19.punktā noteikto īpaši svarīgo apstākļu gadījumā:

21.3.1. detalizēto vai paplašināto inspekciju saskaņā ar ostas valsts kontroles inspektora profesionālo vērtējumu veic jebkurai kuģim ar augstu riska profilu un jebkurai pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģim vai beramkravu kuģim, ja tas ir vecāks par 12 gadiem;

21.3.2. detalizēto inspekciju veic jebkurai kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai beramkravu kuģis, ja tas ir vecāks par 12 gadiem.

22. Otrās prioritātes kuģiem veic šādas inspekcijas (ja Kuģošanas drošības inspekcija nolemj inspicēt otrās prioritātes kuģi):

22.1. paplašināto inspekciju veic:

22.1.1. jebkurai kuģim ar augstu riska profilu, kurš nav inspicēts pēdējos piecos mēnešos;

22.1.2. jebkurai pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģim vai beramkravu kuģim ar standarta riska profilu, ja tas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 10 mēnešos;

22.1.3. jebkurai pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģim vai beramkravu kuģim ar zemu riska profilu, ja tas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 24 mēnešos;

22.2. sākotnējo vai detalizēto inspekciju veic:

22.2.1. jebkurai kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai beramkravu kuģis ar standarta riska profilu, ja tas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 10 mēnešos;

22.2.2. jebkurai kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai beramkravu kuģis ar zemu riska profilu, ja tas ir vecāks par 12 gadiem un nav inspicēts pēdējos 24 mēnešos;

22.3. šā pielikuma 20.punktā noteikto neparedzēto apstākļu gadījumā:

22.3.1. detalizēto vai paplašināto inspekciju saskaņā ar ostas valsts kontroles inspektora profesionālo vērtējumu veic jebkuram kuģim ar augstu riska profilu un jebkuram pasažieru kuģim, naftas tankkuģim, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģim vai beramkrau kuģim, ja tas ir vecāks par 12 gadiem;

22.3.2. detalizēto inspekciju veic jebkuram kuģim, kas nav pasažieru kuģis, naftas tankkuģis, gāzes vai ķīmisku vielu tankkuģis vai beramkrau kuģis, ja tas ir vecāks par 12 gadiem.

Satiksmes ministrs U.Augulis

2.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 21.decembra noteikumiem Nr.1164

Paplašinātā kuģa inspekcija

Paplašinātās inspekcijas laikā padziļināti pārbauda šādu riska zonu vispārējo stāvokli:

1. Dokumentācija.
2. Korpusa un konstrukciju stāvoklis.
3. Piemērotība laikapstākļiem – hermētiskums.
4. Ārkārtas situāciju sistēmas.
5. Radiosakaru sistēmas.
6. Kravas operācijas.
7. Ugunsdrošība.
8. Signalizācijas sistēmas.
9. Dzīves un darba apstākļi.
10. Navigācijas aprīkojums.
11. Dzīvības glābšanas ierīces.
12. Bīstamās kravas.
13. Dzeniekārtas un palīgmehānismi.
14. Piesārņojuma novēršana.

Satiksmes ministrs U.Augulis

3.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 21.decembra noteikumiem Nr.1164

Inspekciju datubāzē iekļautā informācija

1. Eiropas Savienības un Parīzes Saprāšanās memoranda dalībvalstu inspekciju dati.
2. Informācija par kuģa riska profilu un par inspicējamiem kuģiem.

3. Informācija par katras dalībvalsts obligāto inspekciju daudzumu.

4. Informācija par valstu karogiem, kas iekļauti "pelēkajā sarakstā" un "melnajā sarakstā", kā minēts Ministru kabineta 2010.gada 21.decembra noteikumu Nr.1164 "Ostas valsts kontroles kārtība" 48.punktā, kā arī "baltajā sarakstā".

5. Informācija par kuģošanas sabiedrību darbību.

6. Informācija par vietām, kuras ir riska zonā un kuras jāpārbauda katrā inspekcijā.

Satiksmes ministrs U.Augulis

4.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 21.decembra noteikumiem Nr.1164

Paziņojums par kuģa ienākšanu

(Pielikums grozīts ar MK 18.12.2018. noteikumiem Nr. 829)

1. Ja kuģim jāveic paplašinātā inspekcija, kuģa kapteinis vai aģents, vai kuģošanas sabiedrība sniedz šādu informāciju:

1.1. kuģa identifikācija (vārds, izsaukuma signāls, IMO identifikācijas numurs vai Jūras mobilā dienesta identifikācijas (MMSI) numurs);

1.2. plānotais kuģa ierašanās laiks ostā vai enkurvietā;

1.3. tankkuģiem:

1.3.1. konfigurācija (viens korpuss, viens korpuss ar izolētā balasta tankiem, dubults korpuss);

1.3.2. kravas un balasta tanku stāvoklis (pilni, tukši, inerti);

1.3.3. kravas apjoms un veids;

1.4. plānotās darbības ostā vai enkurvietā (iekraušana, izkraušana, citas);

1.5. normatīvajos aktos noteiktās inspekcijas, būtiska tehniskā apkope un būtiski remontdarbi, ko kuģim plānots veikt ostā;

1.6. Parīzes Saprāšanās memoranda teritorijā veiktās pēdējās paplašinātās inspekcijas datums.

2. Informāciju ievada nacionālajā Starptautiskajā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmā (SKLOIS) vismaz trīs dienas pirms paredzamā ierašanās laika ostā vai enkurvietā vai pirms iepriekšējās ostas atstāšanas, ja paredzams, ka reisa ilgums būs īsāks par trim dienām.

Satiksmes ministrs U.Augulis

5.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 21.decembra noteikumiem Nr.1164

Kuģu riska profils

Vispārīgie rādītāji	Augsta riska kuģis	Standarta riska kuģis	Zema riska kuģis
---------------------	--------------------	-----------------------	------------------

		kritēriji	salīdzinošo rādītāju punkti	kritēriji	kritēriji			
1.	Kuģa tips	Ķīmisku vielu tankkuģis, gāzvedējs, naftas tankkuģis, beramkravu kuģis, pasažieru kuģis	2	Nav ne augsta, ne zema riska kuģis	Visu veidu			
2.	Kuģa vecums	Visu veidu > 12 g.	1		Visu vecumu			
3.a	Karogs	"Melns" saraksts, "pelēkais" saraksts un "baltais" saraksts	"Melns" – ļoti augsta riska, augsta riska, no vidēja riska līdz augstam riskam "Pelēks" – vidēja riska		2 1	"Balts"		
3.b		IMO audits	–		–	Ir		
4.a	Atzīta organizācija	Darbība	Augsts		–	–	Augsts	
			Vidējs		–	–	–	–
			Zems		Zems	1	–	–
			Ļoti zems		Ļoti zems	–	–	–
4.b	ES atzīta	–	–		–	Jā		
5.	Sabiedrība	Darbība	Augsts		–	–	Augsts	
			Vidējs		–	–	–	–
			Zems		Zems	2	–	–
			Ļoti zems		Ļoti zems	–	–	–
Iepriekšējās darbības rādītāji								
6.	Pēdējos 36 mēnešos katrā inspekcijā reģistrēto trūkumu skaits	Trūkumi	Nav piemērots	–	≤ 5 (un pēdējos 36 mēnešos ir veikta vismaz viena inspekcija)			
7.	Cik reižu aizturēts pēdējos 36 mēnešos	Aizturēts	Aizturēts ≥ 2 reizes	1	Nav aizturēts			

Augsta riska kuģi ir kuģi, kas atbilst pieciem vai vairāk salīdzinošo rādītāju punktiem.
Zema riska kuģi ir kuģi, kas atbilst visiem zema riska rādītājiem.
Standarta riska kuģi ir kuģi, kas nav ne augsta riska, ne zema riska kuģi.

Satiksmes ministrs U.Augulis

6.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 21.decembra noteikumiem Nr.1164

Apliecību un citu dokumentu saraksts

(Pielikums grozīts ar MK 08.11.2011. noteikumiem Nr.858; MK 22.10.2013. noteikumiem Nr.1140; MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654)

1. Starptautiskā tilpības apliecība.
2. Kuģa drošības apliecības:
 - 2.1. pasažieru kuģa drošības apliecība;
 - 2.2. kravas kuģa konstrukcijas drošības apliecība;
 - 2.3. kravas kuģa aprīkojuma drošības apliecība;
 - 2.4. kravas kuģa radiodrošības apliecība;

- 2.5. izņēmuma apliecība, ja nepieciešams – kravu saraksts;
- 2.6. kravas kuģa drošības apliecība.
3. Starptautiskā kuģa aizsardzības apliecība.
4. Kuģa vēstures pieraksti.
5. Apliecības par kuģa piemērotību sašķidrinātas gāzes pārvadāšanai:
 - 5.1. starptautiskā apliecība par kuģa piemērotību sašķidrinātas gāzes pārvadāšanai;
 - 5.2. apliecība par kuģa piemērotību sašķidrinātas gāzes pārvadāšanai.
6. Apliecības par kuģa piemērotību bīstamu ķīmisku lejamkravu pārvadāšanai:
 - 6.1. starptautiskā apliecība par kuģa piemērotību bīstamu ķīmisku lejamkravu pārvadāšanai;
 - 6.2. apliecība par kuģa piemērotību bīstamu ķīmisku lejamkravu pārvadāšanai.
7. Starptautiskā naftas piesārņojuma profilakses apliecība.
8. Starptautiskā apliecība par piesārņojuma novēršanu, pārvadājot kaitīgas lejamkravas tilpnēs.
9. Kravas zīmes apliecības:
 - 9.1. starptautiskā kravas zīmes apliecība;
 - 9.2. starptautiskā kravas zīmes izņēmuma apliecība.
10. Naftas operāciju žurnāla I un II daļa.
11. Kravas operāciju žurnāls.
12. Apliecība par kuģa apkalpes minimālo sastāvu.
13. Apliecības vai citi dokumenti saskaņā ar *STCW* konvenciju.
14. Medicīnas apliecības saskaņā ar *MLC* konvenciju.
15. Darba laika organizācijas tabula saskaņā ar *MLC* konvenciju un *STCW* konvenciju.
16. Jūrnīeku darba un atpūtas stundu reģistrs saskaņā ar *MLC* konvenciju.
17. Noturības informācija.
18. Kuģošanas sabiedrības atbilstības dokumenta noraksts un kuģa drošas vadības apliecība, kas izdoti saskaņā ar *ISM* kodeksu.
19. Apliecības par kuģa korpusa izturību (stiprību) un mehānismiem, kuras izsniegusi attiecīgā klasifikācijas sabiedrība (šos dokumentus inspektors pārbauda tikai tad, ja kuģis saglabā klasifikācijas sabiedrības noteikto kuģa klasi).
20. Dokuments par atbilstību īpašām prasībām, ko piemēro kuģiem, kas pārvadā bīstamas kravas.
21. Ātrgaitas kuģa drošības apliecība un atļauja izmantot ātrgaitas kuģi.
22. Bīstamo kravu īpašais saraksts vai deklarācija (manifests), vai detalizēts kravas plāns.
23. Kuģa žurnāls ar ierakstiem par mācībām un mācību trauksmēm, tai skaitā aizsardzības mācību trauksmēm, un žurnāls ar ierakstiem par glābšanas līdzekļu un iekārtu pārbaudēm un apkopi, kā arī ugunsdzēsības līdzekļu un iekārtu pārbaudēm un apkopi.
24. Speciāla lietojuma kuģu drošības apliecība.
25. Mobilo urbšanas platformu drošības apliecība.
26. Naftas tankkuģiem – naftas atsūkņēšanas uzraudzības un kontroles sistēmu pieraksti par pēdējo reisu balastā.
27. Trauksmju saraksti, ugunsdrošības plāns, pasažieru kuģiem – kuģa bojājumu novēršanas plāns.
28. Ārkārtas situāciju plāns rīcībai gadījumos, ja no kuģa noplūdusi nafta vai tās produkti.
29. Ziņojumi par pārbaudēm (beramkravu kuģiem un naftas tankkuģiem).

30. Ziņojumi par iepriekš veiktajām ostas valsts kontroles inspekcijām.
31. Ro-ro pasažieru kuģiem – informācija par A/A maksimālo attiecību.
32. Dokuments, ar kuru atļauta graudu pārvadāšana.
33. Kravas nostiprināšanas rokasgrāmata.
34. Atkritumu apsaimniekošanas plāns un atkritumu uzskaites žurnāls.
35. Palīdzības sistēma lēmumu pieņemšanai – pasažieru kuģu kapteiņiem.
36. Meklēšanas un glābšanas dienestu sadarbības plāni ar pasažieru kuģiem, kuri kursē pastāvīgos maršrutos.
37. Eksploatācijas ierobežojumu saraksts uz pasažieru kuģiem.
38. Beramkravu kuģa grāmata.
39. Beramkravu iekraušanas un izkraušanas plāni.
40. Dokuments, kas apliecina apdrošināšanu vai jebkādu citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma izraisītiem zaudējumiem atbilstoši *CLC* konvencijai.
41. Dokuments, kas apliecina kuģa īpašnieka apdrošināšanu attiecībā uz jūras prasībām atbilstoši *LLMC* konvencijai.
42. Apliecība, kas vajadzīga saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Regulu (EK) Nr. 392/2009 par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras.
43. Starptautiskā gaisa piesārņojuma novēršanas apliecība.
44. Starptautiskā notekūdeņu piesārņošanas novēršanas apliecība.
45. Jūras darbaspēka sertifikāts.
46. Paziņojums par jūras darbaspēka atbilstību MLC konvencijai (I un II daļa).
47. Pretapaugšanas sistēmu starptautiskais sertifikāts.
48. Dokuments, kas apliecina apdrošināšanu vai citu finansiālu nodrošinājumu attiecībā uz civiltiesisko atbildību par bunkera degvielas piesārņojuma radītu kaitējumu.

Satiksmes ministrs U.Augulis

7.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 21.decembra noteikumiem Nr.1164

Pamatotu iemeslu piemēri

(Pielikums grozīts ar MK 22.10.2013. noteikumiem Nr.1140; MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654)

I. Pamatoti iemesli detalizētas inspekcijas veikšanai

1. Kuģis atbilst Ministru kabineta 2010.gada .21decembra noteikumu Nr.1164 "Ostas valsts kontroles kārtība" 1.pielikuma 19. vai 20.punktā minētajiem nosacījumiem.
2. Nav pienācīgi aizpildīts kuģa naftas operāciju žurnāls.
3. Pārbaudot apliecības un citus dokumentus, atklātas neprecizitātes.
4. Ir liecības, ka kuģa apkalpes locekļi neatbilst normatīvajos aktos par jūnieku minimālo sagatavotības līmeni noteiktajām prasībām, kuras saistītas ar saziņu uz kuģa.
5. Kuģa kapteiņa, virsnieka vai ierindas jūnieka kompetences sertifikāts un (vai) prasmes sertifikāts, un (vai) cits dokumentārs pierādījums ir iegūts krāpšanas ceļā vai minētā dokumenta īpašnieks nav tā persona, kam sākotnēji izdots minētais dokuments.
6. Kuģa kapteinim, virsniekam vai ierindas jūniekam kompetences sertifikātu un (vai) prasmes sertifikātu, un (vai) citu dokumentāru pierādījumu ir izdevusi valsts, kas nav ratificējusi STCW konvenciju.

7. Veicot operācijas ar kravu vai citas operācijas, ir pārkāpti drošības noteikumi vai *IMO* nostādnes (piemēram, skābekļa saturs inertās gāzes pievadā kravas tilpnēm pārsniedz noteikto maksimāli pieļaujamo līmeni).

8. Naftas tankkuģa kapteinis nevar uzrādīt reģistrētus datus par naftas atsūkņēšanas uzraudzības un kontroles sistēmas darbu attiecībā uz pēdējo pārgājienu balastā.

9. Nav atjaunots trauksmju saraksts vai apkalpes locekļi nav informēti par saviem pienākumiem ugunsgrēka gadījumā vai saņemot pavēli pamest kuģi.

10. Kuģis raidījis viltus trauksmes signālus, bet nav veicis pienācīgas trauksmes atsaukšanas procedūras.

11. Nav konvencijās paredzētā būtiska aprīkojuma vai procedūru.

12. Uz kuģa ir pārmērīgi antisanitāri apstākļi.

13. Ostas valsts kontroles inspektora novērojumi liecina, ka korpusa vai citu konstrukciju nodilums vai citi trūkumi var apdraudēt kuģa konstrukciju integritāti un hermētiskumu.

14. Ir informācija vai liecības par to, ka kapteinis vai apkalpe nepārzina būtiskas kuģa operācijas, kas saistītas ar kuģu drošību vai vides piesārņošanas novēršanu, vai arī tādās kuģa operācijas nav veiktas.

15. Nav darba laika organizācijas tabulas vai jūrnīeku darba un atpūtas stundu reģistra.

16. Sūdzība vai inspektora novērojumi liecina, ka jūrnīeki ir pārmērīgi noguruši (nespēj koncentrēties pienākumu veikšanai).

16.¹ Dokumenti, kas prasīti MLC konvencijā, nav uzrādīti vai uzturēti, vai satur nepatiesu informāciju, vai uzrādītie dokumenti nesatur informāciju, kas prasīta MLC konvencijā.

16.² Dzīves un darba apstākļi uz kuģa neatbilst MLC konvencijas prasībām.

16.³ Ir pamatoti iemesli uzskatīt, ka kuģis ir mainījis karogu, lai izvairītos no atbilstības MLC konvencijai.

16.⁴ Ir iesniegta sūdzība, ka konkrēti darba un dzīves apstākļi uz kuģa neatbilst MLC konvencijas prasībām.

16.⁵ Pēc sūdzības izskatīšanas procedūras krastā vai kuģa dokumentācijas pārbaudes konstatēts, ka iepriekš konstatētās nepilnības nav novērstas vai izbeigtas vai kuģis ir tādās valsts karoga kuģis, kura nav ratificējusi MLC konvenciju.

II. Pamatoti iemesli kuģa padziļinātas aizsardzības pārbaudes veikšanai*

17. Starptautiskā kuģa aizsardzības apliecība nav derīga, tai skaitā tai ir beidzies apliecības derīguma termiņš.

18. Kuģa aizsardzības līmenis ir zemāks nekā ostas vai ostas iekārtas aizsardzības līmenis.

19. Nav veiktas apmācības, kas saistītas ar kuģa aizsardzību.

20. Ieraksti reģistrā par pēdējām 10 kuģa un ostas vai kuģa un kuģa mijiedarbības reizēm nav pilnīgi.

21. Ir liecības, ka kuģa apkalpes locekļi nav spējīgi sazināties savā starpā.

22. Ir liecības, ka kuģa aizsardzības pasākumiem ir būtiski trūkumi.

23. No trešajām personām saņemta informācija (piemēram, ziņojums vai sūdzība) saistībā ar kuģa aizsardzības jautājumiem.

24. Kuģim ir atkārtoti izdota Starptautiskā kuģa aizsardzības pagaidu apliecība, un ostas valsts kontroles inspektors pēc profesionāla izvērtējuma secina, ka viens no iemesliem, kāpēc kuģis vai kuģošanas sabiedrība ir pieprasījusi šo apliecību, ir izvairīšanās no pilnīgas atbilstības *SOLAS* konvencijas XI-2 nodaļā un Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksa A daļā noteiktajām prasībām pēc tam, kad beidzies sākotnējais Starptautiskās kuģa aizsardzības pagaidu apliecības termiņš.

Piezīme * Par šajā nodaļā neminētiem pamatoti iemesliem, lai veiktu kuģa padziļināto aizsardzības pārbaudi, lemj saskaņā ar normatīvajiem aktiem par kuģu un kuģošanas kompāniju, ostu un ostas iekārtu aizsardzības funkciju izpildi un uzraudzību.

Satiksmes ministrs U.Augulis

Kuģu kontroles pamatnostādnes un procedūras

(Pielikums grozīts ar MK 22.10.2013. noteikumiem Nr.1140)

1. Parīzes Saprašanās memoranda 1.pielikums "Ostas valsts kontroles procedūras".

2. Šādas Parīzes Saprašanās memoranda instrukcijas to jaunākajā redakcijā:

2.1. *Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships* (Instrukcija 33/2000/02: Pasažieru kuģu un prāmju drošības pasākumu pārbaude);

2.2. *Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts* (Instrukcija 35/2002/02: Vadlīnijas ostas valsts kontroles inspektoriem par elektroniskajām kartēm);

2.3. *Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions* (Instrukcija 36/2003/08: Norādījumi par darba un dzīves apstākļu pārbaudi);

2.4. *Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended* (Instrukcija 37/2004/02: Vadlīnijas atbilstoši STCW 78/95 konvencijai ar grozījumiem);

2.5. *Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest* (Instrukcija 37/2004/05: Vadlīnijas par darba un atpūtas stundu pārbaudi);

2.6. *Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects* (Instrukcija 37/2004/10: Vadlīnijas ostas valsts kontroles inspektoriem par jautājumiem aizsardzības jomā);

2.7. *Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (VDR)* (Instrukcija 38/2005/02: Vadlīnijas ostas valsts kontroles inspektoriem, veicot reisa datu reģistrācijas iekārtu pārbaudes (VDR));

2.8. *Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I* (Instrukcija 38/2005/05: Vadlīnijas par MARPOL 73/78 1.pielikumu);

2.9. *Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers* (Instrukcija 38/2005/07: Vadlīnijas par vienkorpusa naftas tankkuģu stāvokļa novērtējuma shēmu (CAS));

2.10. *Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code* (Instrukcija 39/2006/01: Vadlīnijas ostas valsts kontroles inspektoriem par ISM kodeksu);

2.11. *Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS* (Instrukcija 39/2006/02: Vadlīnijas ostas valsts kontroles inspektoriem par GMDSS aprīkojuma pārbaudi);

2.12. *Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist* (Instrukcija 39/2006/03: Ienākšanas aizlieguma un paziņošanas kontrolsaraksta optimizēšana);

2.13. *Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test)* (Instrukcija 39/2006/10: Vadlīnijas ostas valsts kontroles inspektoriem balasta tanku inspekcijai un galvenās elektroenerģijas padeves pārtraukuma izmēģinājumiem (elektroenerģijas padeves pārtraukuma tests));

2.14. *Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers* (Instrukcija 39/2006/11: Norādījumi beramkrau kuģu konstrukciju inspekcijai);

2.15. *Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers* (Instrukcija 39/2006/12: Ostas valsts kontroles inspektoru labas prakses kodekss);

2.16. *Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O)* (Instrukcija 40/2007/04: Kritēriji atzītu organizāciju atbildības novērtēšanai);

2.17. *Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78* (Instrukcija 40/2007/09: Vadlīnijas ostas valsts kontroles inspekciju atbilstībai MARPOL 73/78 6.pielikumam);

2.18. *Instruction 46/2013/13: Guidelines for inspection on Maritime Labour Convention, 2006* (Instrukcija 46/2013/13: Vadlīnijas inspekcijai par 2006.gada Konvenciju par darbu jūrmiecībā).

Satiksmes ministrs U.Augulis

Ienākšanas aizliegums

1. Ja pastāv Ministru kabineta 2010.gada 21.decembra noteikumu Nr.1164 "Ostas valsts kontroles kārtība" (turpmāk – noteikumi) 48.punktā minētie nosacījumi un Latvijas ostā vai enkurvietā kuģi aiztur trešo reizi, Kuģošanas drošības inspekcija rakstiski informē kuģa kapteini par to, ka tiks pieņemts lēmums par ienākšanas aizliegumu, kas stāsies spēkā, tiklīdz kuģis atstās ostu vai enkurvietu.
2. Kuģošanas drošības inspekcija pieņemto lēmumu par ienākšanas aizliegumu izsniedz kuģa kapteinim. Lēmuma kopiju nosūta kuģa karoga valsts administrācijai, attiecīgajai atzītajai organizācijai, citām Eiropas Savienības un Parīzes Saprāšanās memoranda dalībvalstīm, Eiropas Komisijai un Parīzes Saprāšanās memoranda sekretariātam. Kuģošanas drošības inspekcija nekavējoties aktualizē inspekciju datubāzi, iekļaujot tajā informāciju par ienākšanas aizliegumu.
3. Lai panāktu ienākšanas aizlieguma atcelšanu, kuģošanas sabiedrība iesniedz atbilstošu iesniegumu Kuģošanas drošības inspekcijā. Iesniegumam pievieno karoga valsts administrācijas dokumentu, kas izdots pēc karoga valsts pilnvarota inspektora pārbaudes uz kuģa un apliecina, ka kuģis pilnībā atbilst konvenciju prasībām. Karoga valsts administrācija sniedz Kuģošanas drošības inspekcijai pierādījumus, ka kuģa pārbaude ir notikusi.
4. Ja nepieciešams, iesniegumam ar lūgumu atcelt ienākšanas aizliegumu pievieno klasifikācijas sabiedrības dokumentu, kas izdots pēc klasifikācijas sabiedrības inspektora pārbaudes uz kuģa un apliecina, ka kuģis atbilst attiecīgās klasifikācijas sabiedrības noteiktajiem klases standartiem. Klasifikācijas sabiedrība sniedz Kuģošanas drošības inspekcijai pierādījumus, ka kuģa pārbaude ir notikusi.
5. Lēmumu par ienākšanas aizlieguma atcelšanu drīkst pieņemt tikai pēc noteikumu 50., 51. un 52.punktā noteiktajiem laikposmiem un pēc kuģa atkārtotas inspicēšanas ostā, ko izvēlas pēc vienošanās. Šādos gadījumos ostā neveic nekādas kravas operācijas, līdz tiek pieņemts lēmums par ienākšanas aizlieguma atcelšanu.
6. Ja izvēlētā osta atrodas Eiropas Savienības dalībvalstī, Kuģošanas drošības inspekcija šīs valsts kompetentajai iestādei pieprasa atļauju kuģim ienākt izvēlētajā ostā, lai atkārtoti inspicētu kuģi.
7. Ja citas Eiropas Savienības dalībvalsts kompetentā iestāde pieprasa atļauju kuģim ienākt izvēlētajā Latvijas ostā, lai šī kompetentā iestāde varētu atkārtoti inspicēt kuģi, Kuģošanas drošības inspekcija dod attiecīgu atļauju.
8. Ja viens no aizturēšanas iemesliem, kas bija par pamatu lēmumam par ienākšanas aizliegumu, ir kuģa konstrukcijas nepilnības, Kuģošanas drošības inspekcija var pieprasīt, lai atkārtotai inspicēšanai dara pieejamas noteiktas vietas uz kuģa, tai skaitā kravas telpas un tilpnes.
9. Kuģi atkārtoti inspicē tās valsts kompetentā iestāde, kas pieņēmusi lēmumu par ienākšanas aizliegumu, vai tās valsts kompetentā iestāde, kurā kuģis ienāk (pēc vienošanās ar tās valsts kompetento iestādi, kas pieņēmusi lēmumu par ienākšanas aizliegumu). Kompetentā iestāde var pieprasīt, lai par atkārtotu inspicēšanu paziņotu 14 dienas iepriekš. Šai valstij jāsaņem pietiekami pierādījumi, ka kuģis pilnībā atbilst konvenciju prasībām.
10. Kuģi atkārtoti inspicē paplašinātās inspekcijas apjomā.
11. Ja paplašinātās inspekcijas rezultāti ir pozitīvi, Kuģošanas drošības inspekcija pieņem lēmumu par ienākšanas aizlieguma atcelšanu un nosūta to kuģošanas sabiedrībai. Lēmuma kopiju nosūta kuģa karoga valsts administrācijai, attiecīgajai klasifikācijas sabiedrībai, citām Eiropas Savienības un Parīzes Saprāšanās memoranda dalībvalstīm, Eiropas Komisijai un Parīzes Saprāšanās memoranda sekretariātam. Kuģošanas drošības inspekcija nekavējoties aktualizē inspekciju datubāzi, iekļaujot tajā informāciju par ienākšanas aizlieguma atcelšanu.

Satiksmes ministrs U.Augulis

Inspekcijas ziņojums

Inspekcijas ziņojumā ir vismaz šāda informācija:

1. Vispārīgā informācija:

- 1.1. kompetentā iestāde, kas rakstījusi ziņojumu;
- 1.2. inspicēšanas laiks un vieta;
- 1.3. inspicētā kuģa vārds;
- 1.4. karoga valsts;
- 1.5. kuģa tips (kā norādīts kuģa drošas vadības apliecībā);
- 1.6. *IMO* identifikācijas numurs;
- 1.7. izsaukuma signāls;
- 1.8. tilpība (bruto);
- 1.9. pilna kravesība (ja nepieciešams);
- 1.10. būves datums, kas norādīts kuģa drošības apliecībā;
- 1.11. viena vai vairākas klasifikācijas sabiedrības, kā arī jebkura cita organizācija, kas attiecīgajam kuģim izdevusi klasifikācijas apliecību (ja tādas ir);
- 1.12. viena vai vairākas atzītās organizācijas, kā arī jebkurš cits subjekts, kas attiecīgajam kuģim karoga valsts vārdā izdevis konvencionālās apliecības;
- 1.13. kuģošanas sabiedrības nosaukums (vai vārds un uzvārds) un adrese;
- 1.14. ja kuģis pārvadā šķidrās vai cietas kravas bez taras, tā fraktētāja nosaukums un adrese, kurš atbild par kuģa izvēli, kā arī frakta tips;
- 1.15. inspekcijas ziņojuma datums;
- 1.16. norāde, ka informāciju par inspekciju vai aizturēšanu var publicēt.

2. Informācija saistībā ar inspekciju:

- 2.1. konvencionālās apliecības, to izdošanas datums un derīguma termiņš, kā arī iestāde vai organizācija, kas izdevusi attiecīgās apliecības;
- 2.2. inspicētās kuģa daļas un elementi (detalizētās vai paplašinātās inspekcijas gadījumā);
- 2.3. osta, kurā veikta iepriekšējā starpposmu, ikgadējā vai atjaunošanas pārbaude, datums, kad pārbaude notikusi, un organizācija, kas pārbaudi veikusi;
- 2.4. inspekcijas tips (sākotnējā inspekcija, detalizētā inspekcija, paplašinātā inspekcija);
- 2.5. trūkumu veids;
- 2.6. veiktie pasākumi.

3. Papildu informācija, ja kuģis tiek aizturēts:

- 3.1. datums, kad pieņemts lēmums par aizturēšanu;

3.2. datums, kad pieņemts lēmums par kuģa atbrīvošanu;

3.3. trūkumu raksturs, kuri pamato aizturēšanu (ja nepieciešams, atsaucies uz konvencijām);

3.4. ja nepieciešams, norāde, vai atzīta organizācija vai cita privāta struktūra, kas veikusi pārbaudi, ir atbildīga par trūkumiem, kas katrs atsevišķi vai visi kopā bijuši par pamatu aizturēšanai;

3.5. veiktie pasākumi.

Satiksmes ministrs U.Augulis

11.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 21.decembra noteikumiem Nr.1164

Kuģa aizturēšanas kritēriji

(Pielikums grozīts ar MK 22.10.2013. noteikumiem Nr.1140; MK 21.10.2014. noteikumiem Nr.654)

1. Pirms lēmuma pieņemšanas par kuģa aizturēšanu ostas valsts kontroles inspektors piemēro šā pielikuma 3. un 4.punktā minētos kritērijus.

2. Ja aizturēšanas iemesls ir bojājumi, kas radušies negadījumā, kurš noticis kuģa pārgājiena laikā uz ostu, lēmumu par kuģa aizturēšanu nepieņem, ja:

2.1. pienācīgi izpildītas prasības, kas paredzētas SOLAS konvencijas I/11(c) noteikumā;

2.2. pirms ienākšanas ostā kuģa kapteinis vai īpašnieks Kuģošanas drošības inspekcijā iesniedzis sīku izklāstu par negadījuma apstākļiem un bojājumiem, kā arī informējis par to, kādas ziņas ir sniegtas karoga valsts administrācijai;

2.3. kuģis veic koriģējošas darbības, kas, pēc Kuģošanas drošības inspekcijas ieskatiem, ir pietiekamas;

2.4. pēc ziņojuma saņemšanas par koriģējošo darbību pabeigšanu Kuģošanas drošības inspekcija ir pārliecinājusies, ka trūkumi, kas apdraudēja kuģošanas drošību, cilvēku veselību vai apkārtējo vidi, ir novērsti.

3. Pieņemot lēmumu par kuģa aizturēšanu, ostas valsts kontroles inspektors ievēro šādus galvenos kritērijus:

3.1. kuģi, kura tālāka kuģošana nav droša, aiztur, inspicējot pirmo reizi, neatkarīgi no tā, cik ilgi plānota kuģa uzturēšanās ostā;

3.2. kuģi aiztur, ja trūkumi uz kuģa ir tik nopietni, ka ostas valsts kontroles inspektors uzskata par nepieciešamu atkārtotā pārbaudē pārliecināties, vai tie ir novērsti, pirms kuģis dodas jūrā. Nepieciešamība ostas valsts kontroles inspektoram atkārtoti pārbaudīt kuģi ir trūkumu nopietnības kritērijs. Kuģošanas drošības inspekcijai jebkuriem līdzekļiem (visslabāk, kuģi atkārtoti pārbaudot) jāpārliecinās, vai konkrētie trūkumi ir novērsti, pirms kuģis dodas jūrā.

4. Pieņemot lēmumu, vai atklātie trūkumi ir pietiekami nopietni, lai kuģi aizturētu, ostas valsts kontroles inspektors vērtē, vai:

4.1. uz kuģa ir attiecīgi derīgi dokumenti;

4.2. kuģa apkalpe atbilst apliecībā par kuģa apkalpes minimālo sastāvu norādītajam;

4.3. kuģis un tā apkalpe spēj:

4.3.1. droši kuģot visa turpmākā pārgājiena laikā;

4.3.2. droši veikt kravas operācijas, pārvadāt kravu un uzraudzīt tās stāvokli visa turpmākā pārgājiena laikā;

4.3.3. droši ekspluatēt kuģa mehānismus visa turpmākā pārgājiena laikā;

4.3.4. uzturēt atbilstošu dzinējiekārtas un stūres iekārtas darbu visa turpmākā pārgājiena laikā;

4.3.5. ja nepieciešams, dzēst ugunsgrēkus visās kuģa daļās visa turpmākā pārgājiena laikā;

4.3.6. ja nepieciešams, ātri un droši pamest kuģi un veikt glābšanas darbus visa turpmākā pārgājiena laikā;

4.3.7. nepieļaut vides piesārņošanu visa turpmākā pārgājiena laikā;

- 4.3.8. uzturēt pietiekamu kuģa noturību visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 4.3.9. uzturēt pietiekamu ūdensnecaurlaidību visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 4.3.10. briesmu situācijās nodrošināt sakarus visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 4.3.11. nodrošināt drošus un veselībai nekaitīgus apstākļus uz kuģa visa turpmākā pārgājiena laikā;
- 4.3.12. sniegt maksimālu informāciju, ja notiek negadījums.

5. Ja atbilde uz kādu no šā pielikuma 4.punktā minētajiem nosacījumiem ir negatīva, tad, ņemot vērā visu atklāto trūkumu bīstamību, ostas valsts kontroles inspektors apsver, vai kuģi nepieciešams aizturēt. Vairāku mazāk svarīgu trūkumu kopums arī var būt par pamatu kuģa aizturēšanai, ja kopā tie rada draudus kuģošanas drošībai, jūras vides aizsardzībai vai jūrnīeku dzīves un darba apstākļiem.

6. Piemēri trūkumiem, kuru dēļ kuģi var aizturēt:

6.1. vispārīgie trūkumi: nav derīgu apliecību un citu dokumentu, ko pieprasa konvencijas vai citi normatīvie akti kuģošanas drošības, jūras vides aizsardzības un jūrnīeku dzīves un darba apstākļu jomā. Tomēr kuģiem, kas izmanto tādu valstu karogus, kas nav attiecīgo konvenciju līgumslēdzējas puses vai nav ieviesušas kādu citu normatīvo aktu kuģošanas drošības, jūras vides aizsardzības un jūrnīeku dzīves un darba apstākļu jomā, nav obligāts pienākums saņemt šajās konvencijās vai citos normatīvajos aktos paredzētās apliecības, tāpēc minēto apliecību trūkums nevar būt par tiešu iemeslu šo kuģu aizturēšanai. Taču, piemērojot vienādas attieksmes principu, pirms kuģa iziešanas jūrā nepieciešama kuģa atbilstība minēto dokumentu prasībām;

6.2. jomas, ko regulē SOLAS konvencija (atsauces dotas iekavās):

- 6.2.1. pienācīgi nedarbojas dzeniekārta vai citi būtiski mehānismi, kā arī elektroiekārtas;
- 6.2.2. nav pietiekami tīra mašīntelpa, bilžās ir daudz eļļaina ūdens, cauruļu izolācija, tai skaitā izplūdes cauruļu izolācija mašīntelpā, ir notraipīta ar naftas produktiem, pienācīgi nedarbojas bilžu atsūkņēšanas iekārtas;
- 6.2.3. pienācīgi nedarbojas avārijas ģenerators, apgaismojums, akumulatori un slēdži;
- 6.2.4. pienācīgi nedarbojas galvenā un avārijas stūres iekārta;
- 6.2.5. nav individuālo dzīvības glābšanas līdzekļu, kolektīvo glābšanas līdzekļu un to nolaišanas iekārtu, glābšanas līdzekļu skaits ir nepietiekams vai tie ir būtiski nolietoties;
- 6.2.6. nav ugunsgrēka atklāšanas sistēmu, ugunsgrēka trauksmes signalizācijas, ugunsdzēsības aprīkojuma, stacionāro ugunsdzēsības iekārtu, ventilācijas vārstu, ugunsdrošības aizbīdņu un degvielas padeves ātrās noslēgšanas ierīču, tās neatbilst prasībām vai arī tās ir būtiski nolietoties un nespēj pildīt savas funkcijas;
- 6.2.7. uz tankkuģu kravas klāja nav atbilstošu ugunsdzēsības līdzekļu vai tie ir būtiski nolietoties vai nedarbojas;
- 6.2.8. nav gaitas uguņu, signālzīmju vai skaņu signālu, tie neatbilst prasībām vai ir būtiski nolietoties;
- 6.2.9. nav radioiekārtu sakaru nodrošināšanai briesmu gadījumos vai drošības nolūkos vai tās pienācīgi nedarbojas;
- 6.2.10. nav atbilstošu navigācijas iekārtu vai tās pienācīgi nedarbojas, ņemot vērā SOLAS konvencijas V/12(o) noteikumu;
- 6.2.11. nav koriģētu navigācijas karšu vai citu navigācijas publikāciju, kas nepieciešamas paredzētajam pārgājenam, ņemot vērā, ka papīra karšu vietā var izmantot elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmu, kas saņēmusi apstiprinājumu un kas izmanto oficiālus datus;
- 6.2.12. kravas sūkņu telpās dzirksteļo izplūdes ventilācija (SOLAS konvencijas II-2/59.3.1 noteikums);
- 6.2.13. nopietni trūkumi kuģa ekspluatācijas organizācijā, kas noteikta Parīzes Saprāšanās memoranda 1.pielikuma 5.5.sadaļā;
- 6.2.14. apkalpes locekļu skaits, komplektācija vai kvalifikācija neatbilst apliecībā par drošu kuģa minimālo apkalpi norādītajai;
- 6.2.15. netiek veikta paplašināto pārbaužu programma saskaņā ar SOLAS konvencijas XI nodaļas 2.noteikumu;

6.3. jomas, ko regulē Starptautiskais ķīmisko beramkravu (Iejamkravu) kodekss (IBC) (atsauces dotas iekavās):

- 6.3.1. tādu vielu pārvadāšana, kas nav minētas piemērotības apliecībā, vai nav informācijas par kravu (16.2);
- 6.3.2. nav augsta spiediena drošības iekārtu vai tās ir bojātas (8.2.3);

6.3.3. nedroša vai kodeksa prasībām neatbilstoša elektroinstalācija (10.2.3);

6.3.4. dzirksteļošanas avoti bīstamās vietās (11.3.15);

6.3.5. īpašu prasību pārkāpumi (15);

6.3.6. pārsniegts maksimāli pieļaujamais kravas daudzums vienā tilpnē (16.1);

6.3.7. jutīgu produktu nepietiekama siltumizolācija (16.6);

6.4. jomas, ko regulē Starptautiskais sašķidrināto gāzu pārvadāšanas kodekss (*IGC*) (atsauces dotas iekavās):

6.4.1. tādu vielu pārvadāšana, kas nav minētas apliecībā par kuģa piemērotību pārvadāt sašķidrinātu gāzi, starptautiskajā apliecībā par kuģa piemērotību pārvadāt bīstamas ķīmiskas lejamkravas, apliecībā par kuģa piemērotību pārvadāt bīstamas ķīmiskas lejamkravas, vai nav informācijas par kravu (18.1);

6.4.2. nav dzīvojamo vai dienesta telpu noslēgšanas ierīču (3.2.6);

6.4.3. starpsienas nav gāzes necaurīdīgas (3.3.2);

6.4.4. bojātas gaisa slūžas (3.6);

6.4.5. nav ātrās noslēgšanas vārstu vai tie ir bojāti (5.6);

6.4.6. nav drošības vārstu vai tie ir bojāti (8.2);

6.4.7. nedroša vai kodeksa prasībām neatbilstoša elektroinstalācija (10.2.4);

6.4.8. kravas telpās nedarbojas ventilācija (12.1);

6.4.9. nedarbojas kravas tilpņu spiediena trauksmes signalizācija (13.4.1);

6.4.10. bojāts gāzes detektors vai toksiskās gāzes detektors (13.6);

6.4.11. tiek pārvadātas vielas, kuru darbību nepieciešams nomākt, palēnināt, ja kuģim nav derīgas inhibētēšanas apliecības (17/19);

6.5. jomas, ko regulē LL 66 konvencija:

6.5.1. uz klāja un korpusa apšuvuma ievērojamās platībās atklāti bojājumi, korozija vai apšuvuma un ar to saistītā karkasa deformācija, kas ietekmē kuģa jūrasspēju vai spēju izturēt lokālas slodzes, ja vien nav veikti atbilstoši pagaidu remontdarbi tā, lai varētu veikt pārgājieni līdz ostai, kur paredzēti pilnvērtīgi remontdarbi;

6.5.2. konstatēta kuģa nepietiekama noturība;

6.5.3. nav pietiekamas un uzticamas informācijas, kas ātri un vienkārši ļautu kuģa kapteinim iekraut un nostabilizēt kuģi tā, lai droša noturības rezerve tiktu uzturēta visos mainīgajos pārgājiena apstākļos un netiktu pieļautas nepieņemamas slodzes uz kuģa konstrukcijām;

6.5.4. nav kuģa atveru noslēgšanas iekārtu, lūku noslēgšanas aprīkojuma un ūdensnecaurīdīgu durvju vai tās būtiski nolietotas vai bojātas;

6.5.5. kuģis ir pārkrauts;

6.5.6. nav iegrimis zīmju vai nav iespējams tās nolasīt;

6.6. jomas, ko regulē *MARPOL* konvencijas I pielikums (atsauces dotas iekavās):

6.6.1. nav naftas produktus saturoša ūdens filtrēšanas aprīkojuma, naftas izplūdes uzraudzības un kontroles sistēmas vai 15 ppm trauksmes signalizācijas aprīkojuma vai tas ir būtiski nolietojies vai nedarbojas pieņemami;

6.6.2. sateču ūdeņu vai naftas produktu atlieku uzglabāšanas tilpņu tilpums nav pietiekams paredzētajam pārgājienu;

6.6.3. nav pieejams naftas operāciju žurnāls (20 (5));

6.6.4. ierīkots nelikumīgs izplūdes apvedceļš;

6.6.5. nav apskates ziņojuma vai tas neatbilst *MARPOL* konvencijas 13.G(3)(b) noteikumam;

6.7. jomas, ko regulē *MARPOL* konvencijas II pielikums (atsauces dotas iekavās):

6.7.1. nav procedūru rokasgrāmatas saskaņā ar *MARPOL* konvencijas II pielikuma 5.noteikumu (P&A rokasgrāmata);

- 6.7.2. krava nav iedalīta kategorijās (3(4));
- 6.7.3. nav pieejams kravas žurnāls (9(6));
- 6.7.4. tiek pārvadātas naftai līdzīgas vielas, neievērojot attiecīgās prasības vai bez atbilstoši grozītas apliecības (14);
- 6.7.5. ierīkots nelikumīgs izplūdes apvedceļš;
- 6.7.¹ jomas, ko regulē MARPOL konvencijas 73/78 V pielikums:
- 6.7.¹ 1. nav atkritumu apsaimniekošanas plāna;
- 6.7.¹ 2. nav pieejams atkritumu reģistrācijas žurnāls;
- 6.7.¹ 3. kuģa personāls nepārzina atkritumu apsaimniekošanas plānā noteiktās atkritumu savākšanas un novadīšanas prasības;
- 6.8. jomas, ko regulē STCW konvencija un nacionālie normatīvie akti par jūrnīeku minimālo sagatavotības līmeni:
- 6.8.1. apkalpes locekļiem nav atbilstošu apliecību, derīgu pagaidu atļauju vai arī tie nevar uzrādīt dokumentāru pierādījumu, ka karoga valsts administrācijai ir iesniegts pieteikums pēc apstiprinājuma;
- 6.8.2. ir pierādījumi, ka apliecība ir iegūta krāpšanas ceļā vai apliecības īpašnieks nav tā persona, kam sākotnēji izdota minētā apliecība;
- 6.8.3. nav ievērotas karoga valsts administrācijas noteiktās apkalpes drošas komplektēšanas prasības;
- 6.8.4. klāja vai mašīnas sardzes kārtība neatbilst prasībām, kādas konkrētam kuģim noteikusi karoga valsts administrācija;
- 6.8.5. sardzē nav personas, kura būtu kvalificēta rīkoties ar drošai kuģošanai, drošiem radiosakariem vai jūras piesārņošanas novēršanai būtiski svarīgu aprīkojumu;
- 6.8.6. nav apliecinājuma profesionālai piemērotībai veikt pienākumus, kas jūrnīekiem uzdoti attiecībā uz kuģa drošību un piesārņojuma novēršanu;
- 6.8.7. nespēja nodrošināt pirmo sardzi, uzsākot pārgājienu, vai turpmākās sardzes maiņas ar apkalpes locekļiem, kas būtu pietiekami atpūtušies un citādi piemēroti pienākumu veikšanai;
- 6.9. jomas, ko regulē MLC konvencija:
- 6.9.1. nav pietiekamu pārtikas krājumu pārgājienu līdz nākamajai ostai;
- 6.9.2. nav pietiekamu dzeramā ūdens krājumu pārgājienu līdz nākamajai ostai;
- 6.9.3. uz kuģa ir galēji antisemitāri apstākļi;
- 6.9.4. nav apkures iespēju dzīvojamās telpās uz kuģiem, kuri kuģo rajonos, kur var būt īpaši zema temperatūra;
- 6.9.5. nepietiekama ventilācija dzīvojamās telpās uz kuģiem;
- 6.9.6. higiēnas normām neatbilstoši daudz atkritumu, koridori un dzīvojamās telpas aizsprostotas ar aprīkojumu vai kravu vai pastāv citi bīstami apstākļi;
- 6.9.7. ir pierādījumi, ka apkalpes locekļi, kuri nodrošina pirmo sardzi, ir pārāk noguruši (piemēram, nespēj koncentrēties pienākumu veikšanai);
- 6.9.8. apstākļi uz kuģa acīmredzami apdraud jūrnīeku drošību un veselību;
- 6.9.9. neatbilstība ir nopietns (piemēram, uz kuģa nodarbināta, nolīgta vai strādā persona, kas nav sasniegusi minimālo vecumu) vai atkārtots MLC konvencijas prasību (arī jūrnīeku tiesību) pārkāpums saistībā ar jūrnīeku dzīves un darba apstākļiem uz kuģa, kā noteikts kuģa jūras darbaspēka sertifikātā un paziņojumā par jūras darbaspēka atbilstību.
7. Kuģis nav jāaiztur, ja inertās gāzes sistēma vai ar kravu saistīts aprīkojums, vai mehānismi nedarbojas vai netiek uzturēti atbilstoši to lietošanas instrukcijām. Tas uzskatāms par pietiekamu pamatu kravas operāciju apturēšanai.

Satiksmes ministrs U.Augulis

Minimālās prasības ostas valsts kontroles inspektoriem

1. Ostas valsts kontroles inspektoram nepieciešamas atbilstošas teorētiskās zināšanas un praktiskā pieredze par kuģu uzbūvi un to ekspluatāciju. Viņam ir jābūt kompetentam konvenciju prasību un attiecīgo ostas valsts kontroles procedūru piemērošanā. Zināšanas un kompetenci starptautisko un Eiropas Savienības prasību piemērošanā iegūst dokumentētās apmācību programmās.

2. Lai nodrošinātu šā pielikuma 1.punktā minēto nosacījumi izpildi, ostas valsts kontroles inspektors:

2.1. ir ieguvis vismaz vienu šādu kvalifikāciju:

2.1.1. saskaņā ar STCW konvencijas pielikuma II/2 vai III/2 noteikuma prasībām ieguvis kuģa virsnieka kompetences apliecību bez kuģa tilpības, dzinēja jaudas vai braukšanas rajona ierobežojumiem;

2.1.2. nokārtojis eksāmenu kuģu būves inženiera, mehānikas inženiera vai ar jūrmiecības jomu saistītā inženiera specialitātē, un tam ir darba pieredze šajā specialitātē vismaz pieci gadi;

2.1.3. ieguvis atbilstošu augstāko izglītību vai līdzvērtīgu izglītību, kā arī apguvis atbilstošas apmācības un ieguvis kuģu drošības inspektora kvalifikāciju;

2.2. ir ieguvis vismaz vienu šādu darba pieredzi:

2.2.1. vismaz vienu gadu strādājis karoga valsts kontroles inspektora amatā, veicot inspekcijas un izsniedzot kuģa apliecības saskaņā ar konvenciju prasībām vai veicot atzītu organizāciju uzraudzību;

2.2.2. vismaz vienu gadu strādājis praksē un piedalījies ostas valsts kontroles inspekcijās pieredzējušu ostas valsts kontroles inspektoru vadībā;

2.3. kura kvalifikācija atbilst šā pielikuma 2.1.1.apakšpunktā noteiktajām prasībām, ir ieguvis vismaz piecu gadu darba pieredzi jūrmiecības jomā atbilstoši klāja vai mašīnas apkalpes kuģa virsnieka amatā vai arī karoga valsts inspektora vai ostas valsts kontroles inspektora palīga amatā. Šāda darba pieredze ietver vismaz divu gadu darba pieredzi jūrā, strādājot par stūrmani vai kuģa mehāniķi;

2.4. spēj mutiski un rakstiski sazināties ar jūrmiekiem angļu valodā.

3. Ja persona ir pieņemta darbā ostas valsts kontroles inspektora amatā pirms 2009.gada 23.aprīļa un neatbilst kādai no šā pielikuma 2.punktā minētajām prasībām, tā var turpināt pildīt inspektora pienākumus.

Satiksmes ministrs U.Augulis

Ostas valsts kontroles inspektora apliecība

1. Ostas valsts kontroles inspektora apliecībā iekļauj:

1.1. izdevējstādes nosaukumu;

1.2. apliecības turētāja vārdu un uzvārdu;

1.3. apliecības turētāja fotogrāfiju, kas nav vecāka par pieciem gadiem;

1.4. apliecības turētāja parakstu;

1.5. atzīmi par to, ka apliecības turētājs ir pilnvarots veikt ostas valsts kontroli saskaņā ar atbilstošiem normatīvajiem aktiem.

2. Ieraksti ostas valsts kontroles inspektora apliecībā ir latviešu un angļu valodā.

Satiksmes ministrs U.Augulis

14.pielikums
Ministru kabineta
2010.gada 21.decembra noteikumiem Nr.1164

Eiropas Komisijai sniedzamās ziņas

1. Kuģošanas drošības inspekcija katru gadu līdz 1.aprīlim sniedz Eiropas Komisijai šādus datus par iepriekšējo gadu:

1.1. inspektoru skaits, kuri darbojas tās vārdā ostas valsts kontroles sistēmā. Šo informāciju iesniedz, aizpildot šādu tabulu:

Osta/reģions	Pilna laika inspektoru skaits	Nepilna laika inspektoru skaits	Nepilna laika inspektoru skaita pārrēķins uz pilnu laiku	Kopā
X osta/reģions ...				
Y osta/reģions ...				
Kopā				

1.2. kuģu skaits, kas ienākuši Latvijas ostās. Norāda tikai tos kuģus, uz kuriem attiecas šie noteikumi. Katru šādu kuģi uzskata par vienu vienību neatkarīgi no tā, cik reīžu minētais kuģis ienācis Latvijas ostās.

2. Kuģošanas drošības inspekcija iesniedz Eiropas Komisijā:

2.1. Latvijas ostās ienākušo kuģu sarakstu, norādot kuģa *IMO* identifikācijas numuru, ienākšanas datumu un ostu (sarakstā nenorāda kuģus, kuri veic regulāru pasažieru un kravas pārvāzību satiksmi), – reizi sešos mēnešos. Sarakstu iesniedz izklājlapas programmas formātā, nodrošinot minētās informācijas automātiskas ieguves un apstrādes iespēju. Sarakstu iesniedz četru mēnešu laikā pēc tā perioda beigām, uz kuru attiecas dati;

2.2. regulārās pasažieru pārvāzību satiksmes sarakstus un regulārās kravas pārvāzību satiksmes sarakstus, norādot katra kuģa *IMO* identifikācijas numuru, vārdu un maršrutu, – ne vēlāk kā līdz 2011.gada 1.jūlijam un pēc tam katru reizi, kad šajā satiksmē ir izmaiņas. Sarakstu iesniedz izklājlapas programmas formātā, nodrošinot minētās informācijas automātiskas ieguves un apstrādes iespēju.

Satiksmes ministrs U.Augulis