



Laidiens: **22.03.2006., Nr. 47**

Ministru kabineta noteikumi Nr.197

Rīgā 2006.gada 14.martā (prot. Nr.15 2.§)

Ostas valsts kontroles kārtība

*Izdoti saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un
jūras drošības likuma 15.panta trešo daļu*

I. Vispārīgie jautājumi

1. Noteikumi nosaka ostas valsts kontroles kārtību.

2. Ostas valsts kontroli veic valsts akciju sabiedrības "Latvijas Jūras administrācija" Kuģošanas drošības inspekcija (turpmāk - Kuģošanas drošības inspekcija), lai nepieļautu starptautiskajiem standartiem neatbilstošu kuģu satiksmi un lai palielinātu kuģu atbilstību Starptautiskās jūras organizācijas, Eiropas Savienības un Latvijas Republikas normatīvo aktu prasībām attiecībā uz kuģošanas drošību, jūras vides aizsardzību un jūrnieku dzīves un darba apstākļiem.

3. Noteikumos lietotie termini:

3.1. **jūras iekārta** - nostiprinātas vai peldošas platformas, kas darbojas Latvijas kontinentālajā šelfā vai virs tā;

3.2. **ostas valsts kontroles inspektors** - Kuģošanas drošības inspekcijas inspektors, kurš saskaņā ar šo noteikumu 9.punktu ir pilnvarots veikt kuģu inspekcijas un citus šajos noteikumos minētos pasākumus ostas valsts kontroles īstenošanai uz šo noteikumu 5.punktā noteiktajiem kuģiem;

3.3. **inspekcija** - pārbaude, lai pārliecinātos par kuģim nepieciešamo apliecību un citu dokumentu spēkā esību, par kuģa, tā aprīkojuma un apkalpes stāvokli, kā arī par apkalpes dzīves un darba apstākļiem;

3.4. **detalizēta inspekcija** - inspekcija, kuras laikā attiecīgais kuģis, tā aprīkojums un apkalpe kopumā vai atsevišķas to daļas tiek pakļautas pastiprinātai pārbaudei attiecībā uz kuģa konstrukciju, aprīkojumu, apkalpes dzīves un darba apstākļiem, to atbilstību ekspluatācijas noteikumiem uz kuģa, kā arī attiecībā uz kuģa atbilstību prasībām par kuģa operāciju veikšanu;

3.5. **kuģa aizturēšana** - aizliegums kuģim doties jūrā inspekcijas laikā konstatēto trūkumu dēļ, kuri (atsevišķi vai kopumā) liek uzskatīt, ka kuģis ir zaudējis jūrasspēju;

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

3.7. SIRENAC datu bāze - saskaņā ar 1982.gada 26.janvāra Parīzes vienošanās memorandu par ostas valsts kontroli (turpmāk - Parīzes memorands) izveidota datu bāze, kuru uztur un vada Francijas Transporta ministrijas Informācijas sistēmu departaments un kurā ievieto informāciju par visām kuģu ostas valsts kontroles inspekcijām Parīzes memoranda dalībvalstu ostās;

3.8. prioritātes faktors - SIRENAC datu bāzē norādīts un pēc Parīzes memoranda metodikas aprēķināts skaitlis, kas raksturo nepieciešamību veikt kuģa pārbaudi un kuru izmanto, izvēloties kuģus ostas valsts kontroles inspekcijām (lielāks prioritātes faktors norāda uz lielāku nepieciešamību veikt kuģa pārbaudi);

3.9. 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, arī kuģa apkalpes drošībā un veselībā.

4. Šo noteikumu prasības nepiemēro zvejas kuģiem, karakuģiem, jūras spēku palīgkuģiem, primitīvas konstrukcijas koka kuģiem, valsts dienesta kuģiem, kurus izmanto nekomerciāliem mērķiem (piemēram, ostas kapteiņa dienesta kuģiem, loču kuteriem), kā arī atpūtas kuģiem, kuri nav iesaistīti komercdarbībā.

5. Šie noteikumi attiecas uz jebkuru kuģi, kas atbilst šādiem kritērijiem:

5.1. kuģis kuģo ar ārvalsts karogu;

5.2. kuģis apmeklē Latvijas ostu vai piestāj pie jūras iekārtas, vai noenkurojas šādu ostu vai jūras iekārtu tuvumā;

5.3. uz kuģi attiecas viena vai vairākas no šīm konvencijām:

5.3.1. 1966.gada Starptautiskā konvencija par kravas marku un tās 1988.gada protokols (turpmāk - *LL 66* konvencija);

5.3.2. 1974.gada Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras un tās 1978. un 1988.gada protokoli (turpmāk - *SOLAS* konvencija);

5.3.3. 1973.gada Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem un tās 1978.gada protokols (turpmāk - *MARPOL* konvencija);

5.3.4. 1978.gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu ar grozījumiem (turpmāk - *STCW* konvencija);

5.3.5. 1972.gada Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (turpmāk - *COLREG* konvencija);

5.3.6. 1969.gada Starptautiskā konvencija par kuģu tilpības mērīšanu (turpmāk - Tilpības konvencija);

5.3.7. Starptautiskās darba organizācijas 1976.gada Konvencija Nr.147 par minimālajām normām tirdzniecības kuģiem (turpmāk - *SDO* 147.konvencija);

5.3.8. Starptautiskās darba organizācijas 1976.gada Konvencijas Nr.147 par minimālajām normām tirdzniecības kuģiem 1996. gada protokols (turpmāk - *SDO PROT 96*);

5.3.9. 1992.gada Starptautiskā konvencija par civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma izraisītiem zaudējumiem (turpmāk - *CLC* konvencija).

6. Ja šo noteikumu 5.3.apakšpunktā minētās konvencijas neietver prasības kuģiem, kuru bruto tilpība nepārsniedz 500, tiem piemēro tādas prasības, kas nodrošina, ka kuģis nav bīstams kuģošanas drošībai, cilvēku veselībai vai videi. Piemērojot šo punktu, ievēro Parīzes memoranda 1.pielikumu "Ostas valsts kontroles procedūras".

7. Veicot pārbaudi uz kuģa, kura karoga valstij nav saistoša kāda no šo noteikumu 5.3.apakšpunktā minētajām konvencijām, ostas valsts kontroles inspektors pret šo kuģi un tā apkalpi nepiemēro labvēlīgākas prasības kā pret kuģi, kura karoga valstij šī konvencija ir saistoša.

8. Šo noteikumu piemērošanu nodrošina ostas valsts kontroles inspektori.

9. Ostas valsts kontroles inspektora tiesības veikt ostas valsts kontroli apliecina ostas valsts kontroles inspektora dienesta apliecība (1.pielikums). Dienesta apliecību inspektors uzrāda pēc pieprasījuma.

II. Kuģu izvēle inspekcijai

10. Kuģošanas drošības inspekcija veic šo noteikumu 11., 12. un 20.punktā minētās kuģu inspekcijas tādā apjomā, kas atbilst vismaz 25 procentiem no to kuģu vidējā kopskaita, kas ienāk Latvijas ostās viena kalendāra gada laikā, aprēķinus veicot par trim iepriekšējiem kalendāra gadiem, par kuriem ir pieejami statistikas dati.

11. Izvēloties inspicējamus kuģus, Kuģošanas drošības inspekcija ievēro noteiktu prioritāro secību saskaņā ar kritērijiem, pēc kuriem kuģi izvēlas inspekcijai (2.pielikums).

12. Kuģošanas drošības inspekcija saskaņā ar šo noteikumu III nodaļu obligāti inspicē katru tādu kuģi, kas nav pakļauts paplašinātai inspekcijai, ja šī kuģa prioritātes faktors pārsniedz 50 un ja kopš pēdējās kuģa inspekcijas, kas veikta Parīzes memoranda reģiona ostā, ir pagājis vismaz mēnesis.

13. Kuģošanas drošības inspekcija atturas (lai neradītu pārmērīgu administratīvo slogu un ar pārmērīgi biežām inspekcijām netraucētu kuģa darbību) no to kuģu inspekcijas, kas pēdējo sešu mēnešu laikā ir inspicēti kādā no Eiropas Savienības dalībvalstīm, ja:

13.1. uz kuģi nav attiecināmi šo noteikumu 2.pielikuma 1.punktā minētie kritēriji;

13.2. pēc iepriekšējās uz kuģa veiktās inspekcijas nav saņemtas ziņas par kuģa trūkumiem;

13.3. nav pamatota iemesla inspekcijai saskaņā ar šo noteikumu 18.punktu;

13.4. uz kuģi nav attiecināms šo noteikumu 12.punkts.

14. Šo noteikumu 13.punkts neattiecas uz pārbaudēm, kurās novērtē kuģa apkalpes un tehnisko līdzekļu gatavību darboties trauksmes situācijās, kas īpaši paredzētas šo noteikumu 5.3.apakšpunktā minētajās konvencijās.

III. Inspekcijas veikšanas kārtība

15. Inspekcijas laikā ostas valsts kontroles inspektors veic šādas darbības:

15.1. pārbauda apliecības un citus dokumentus (3.pielikums), kas attiecas uz konkrēto kuģi;

15.2. pārbauda kuģa vispārējā stāvokļa atbilstību vispārējām drošības prasībām, tai skaitā mašīntelpas, dzīvojamās un dienesta telpas, kā arī kuģa telpu higiēniskos apstākļus.

16. Ostas valsts kontroles inspektors var pārbaudīt arī šo noteikumu 3.pielikumā neminētus dokumentus, ja tiem saskaņā ar šo noteikumu 5.3.apakšpunktā minēto konvenciju prasībām ir jābūt uz attiecīgā kuģa.

17. Ja pēc šo noteikumu 15. un 16.punktā noteiktajām darbībām ir pamatots iemesls uzskatīt, ka kuģis, tā aprīkojums vai apkalpe būtiski atšķiras no šo noteikumu 5.3.apakšpunktā minēto konvenciju un citu normatīvo aktu prasībām kuģošanas drošības, jūras vides aizsardzības un jūrnieku dzīves un darba apstākļu jomā, ostas valsts kontroles inspektors veic detalizētu inspekciju.

18. Pamatots iemesls veikt detalizētu kuģa, tā aprīkojuma vai apkalpes inspekciju (4.pielikums) ir ostas valsts kontroles inspektora pierādījumi.

19. Kuģu inspekcijas veic saskaņā ar šo noteikumu 5.pielikumā minētajos starptautiskajos dokumentos noteiktajām procedūrām.

IV. Paplašinātās inspekcijas

20. Kuģis, kas atbilst šo noteikumu 6.pielikuma I nodaļā noteiktajām kuģu kategorijām, 12 mēnešus pēc pēdējās paplašinātās inspekcijas, kas veikta Parīzes memorandu parakstījušas valsts ostā, ir pakļauts paplašinātai inspekcijai saskaņā ar šo noteikumu 6.pielikuma III nodaļu.

21. Ja šo noteikumu 20.punktā minētais kuģis izvēlēts inspekcijai saskaņā ar šo noteikumu 12.punktā noteiktajiem kritērijiem, ostas valsts kontroles inspektors veic šī kuģa paplašināto inspekciju. Laikposmā starp divām paplašinātajām inspekcijām kuģi var inspicēt saskaņā ar šo noteikumu III nodaļu.

22. Ja kuģis, uz kuru attiecas šo noteikumu 20.punkts, plāno ienākt Latvijas ostā 12 mēnešus pēc kuģa pēdējās paplašinātās inspekcijas, tā kapteinis vai operators sniedz Kuģošanas drošības inspekcijai ziņas, kas minētas šo noteikumu 6.pielikuma II nodaļā. Ziņas sniedz vismaz trīs dienas pirms paredzamās ierašanās jebkurā Latvijas ostā vai pirms iepriekšējās ostas atstāšanas, ja paredzams, ka reiss būs īsāks.

23. Kuģa paplašināto inspekciju obligāti veic šādos gadījumos:

23.1. ja kuģis nav izpildījis šo noteikumu 22.punktā minētās prasības;

23.2. ja uz kuģi attiecas šo noteikumu 20., 21. un 22.punktā minētās prasības, kuģa prioritātes faktors ir septiņi vai lielāks un ja kopš pēdējās paplašinātās inspekcijas pagājuši 12 mēneši.

V. Ziņojums par inspekciju un drošības kontroles pasākumi

24. Pabeidzot inspekciju, detalizēto inspekciju vai paplašināto inspekciju, ostas valsts kontroles inspektors sastāda Parīzes memorandā noteikto ziņojumu par inspekciju. Ziņojumu iesniedz kuģa kapteinim. Ziņojuma kopiju nodod Kuģošanas drošības inspekcijas kuģu kontroles koordinētājam, kurš pārbaudes datus ievada *SIRENAC* datu bāzē un Kuģošanas drošības inspekcijas datu bāzē. Ziņojuma kopiju glabā Kuģošanas drošības inspekcijā.

25. Ja inspekcijas, detalizētās inspekcijas vai paplašinātās inspekcijas laikā ir atklāti trūkumi, kas apdraud cilvēku veselību, drošību, citus kuģus vai apkārtējo vidi, ostas valsts kontroles inspektors var pieņemt šādus lēmumus:

25.1. par kuģa aizturēšanu, ievērojot kuģa aizturēšanas kritērijus (7.pielikums);

25.2. par kuģa operāciju apturēšanu.

26. Papildus šo noteikumu 7.pielikumā noteiktajam kuģi aiztur, ja kuģim nav reisa datu reģistratora vai tas nav darba kārtībā, ja minētās ierīces izmantošana ir obligāta saskaņā ar šo noteikumu 27.punktu un starptautiskajiem normatīvajiem aktiem par reisa datu reģistrācijas sistēmām. Ja šo trūkumu nevar novērst uzreiz aizturēšanas ostā, ostas valsts kontroles inspektors var ļaut kuģim turpināt ceļu līdz tuvākajai ostai, kas piemērota trūkuma novēršanai. Trūkumus novērš 30 dienu laikā, un to novēršanai piemēro šo noteikumu 39.punktā noteikto kārtību.

27. Ar reisa datu reģistrācijas sistēmu, kas atbilst *SOLAS* konvencijā minētajiem Starptautiskās jūras organizācijas (turpmāk - SJO) rezolūcijā A.861(20) noteiktajiem darbības standartiem un Starptautiskās elektrotehnikas komisijas (SEK) standartā Nr.61996 noteiktajiem inspekcijas standartiem, aprīko šādu tipu kuģus, ja tie piestāj Eiropas Savienības ostās:

27.1. pasažieru kuģus;

27.2. kuģus, kas nav pasažieru kuģi, ar bruto tilpību 3000 un vairāk, kuri uzbūvēti pēc 2002.gada 1.jūlija.

28. Papildus šo noteikumu 7.pielikumā noteiktajam kuģi aiztur, ja ostas valsts kontroles inspektors kuģa inspekcijas laikā atklāj, ka uz kuģa, kuram Eiropas Savienības dalībvalstu teritorijā piemēro Starptautisko drošas pārvaldes kodeksu (turpmāk - *ISM* kodekss), nav kuģošanas kompānijas atbilstības dokumenta kopijas vai kuģa drošas pārvaldes apliecības, kas izsniegta saskaņā ar *ISM* kodeksu.

29. Ja kuģa vispārējais stāvoklis neatbilst šo noteikumu prasībām, ostas valsts kontroles inspektors var atlikt šāda kuģa inspekciju līdz brīdim, kad par kuģi atbildīgā persona ir nodrošinājusi kuģa atbilstību šo noteikumu 5.3.apakšpunktā minēto konvenciju prasībām.

30. Lēmuma par kuģa aizturēšanu vai 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:

30.1. aizpilda Parīzes memoranda ziņojuma par kuģa pārbaudi A un B veidlapas, kurās norāda informāciju saskaņā ar Parīzes memorandā noteikto;

30.2. aizpilda Parīzes memorandā noteikto paziņojumu kapteinim par kuģa aizturēšanu, tam pievieno aizpildītas šo noteikumu 30.1.apakšpunktā minētās veidlapas un iesniedz paziņojumu aizturamā kuģa kapteinim, bet tā kopiju - ostas kapteinim.