

Suvestinė redakcija nuo 2015-02-03 iki 2017-03-03

Įsakymas paskelbtas: Žin. 2004, Nr. [18-564](#), i. k. 1042210ISAK00003-23

Nauja redakcija nuo 2011-01-09:

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, Žin. 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRAS

ĮSAKYMAS

**DĖL UŽSIENIO VALSTYBIŲ LAIVŲ VALSTYBINĖS KONTROLĖS LIETUVOS
RESPUBLIKOJE VYKDYMO TAISYKLIŲ PATVIRTINIMO**

2004 m. sausio 15 d. d. Nr. 3-23

Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 23 straipsnio 2 dalimi, Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 58¹ straipsniu ir įgyvendindamas 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL 2009 L 131, p. 57) su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentu (ES) Nr. 1257/2013 (OL 2013 L 330, p. 1), ir 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/20/EB dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo (OL 2009 L 131, p. 128) nuostatas:

Preambulės pakeitimai:

Nr. [3-11](#), 2013-01-09, Žin., 2013, Nr. 4-121 (2013-01-12), i. k. 1132210ISAK00003-11

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

1. T v i r t i n u Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisykles (pridedama).

2. P a v e d u Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriui patvirtinti užsienio laivų inspektavimo akto, pranešimų apie laivo sulaikymą, laivo išleidimą po sulaikymo, plaukimo į kitą uostą sąlygų nustatymo, pranešimo kitos valstybės kompetentingai institucijai apie laive nepašalintus trūkumus, pranešimo apie uždraudimą įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus susitarimo memorandumo dėl laivų valstybinės kontrolės (toliau – Paryžiaus SM) regiono uostus ir uždraudimo įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM regiono uostus panaikinimo formas.

SUSISIEKIMO MINISTRAS

ZIGMANTAS BALČYTIS

PATVIRTINTA
Lietuvos Respublikos susisiekimo
ministro 2004 m. sausio 15 d.
įsakymu Nr. 3-23
(Lietuvos Respublikos susisiekimo
ministro 2010 m. gruodžio 29 d.
įsakymo Nr. 3-759 redakcija)

UŽSIENIO VALSTYBIŲ LAIVŲ VALSTYBINĖS KONTROLĖS LIETUVOS RESPUBLIKOJE VYKDYMO TAISYKLĖS

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklės (toliau – taisyklės) nustato užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo tvarką.

2. Šių taisyklių tikslas – sumažinti galimybę nustatytų standartų neatitinkantiems laivams plaukioti Lietuvos Respublikos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, užtikrinti, kad visų vėliavų laivuose būtų laikomasi tarptautinių ir Europos Sąjungos teisės aktų, susijusių su laivybos saugumu, laivybos apsauga, jūrų aplinkos apsauga ir gyvenimo bei darbo sąlygomis, reikalavimų. Šiomis taisyklėmis siekiama užtikrinti visų laivų, įplaukiančių į Lietuvos Respublikos uostus ar jūrinius terminalus arba prie jų esančias inkaravietes, uosto valstybės kontrolę, inspektavimo dažnumą nustatant pagal laivo rizikos lygį, detaliau ir dažniau inspektuojant didesnės rizikos laivus.

3. Šios taisyklės taikomos užsienio valstybių laivams, įplaukiantiems į Lietuvos jūrų uostus, jūrinius terminalus, taip pat laivams inkaravimo vietose, palaikantiems ryšį tarp laivo ir uosto, išskyrus atvejus, apibrėžtus Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse.

4. Inspektuodamas laivus, kurių vėliavos valstybė nėra ratifikavusi šiose taisyklėse nurodytų konvencijų, inspektorius privalo užtikrinti, kad tam laivui ir jo įgulai taikoma tvarka nebūtų palankesnė už tvarką, taikomą su šias konvencijas ratifikavusios valstybės vėliava plaukiojančiam laivui. Toks laivas inspektuojamas laikantis Paryžiaus susitarimo memorandumo dėl laivų valstybinės kontrolės (toliau – Paryžiaus SM) nustatytų procedūrų. Inspektorius, nustatęs, kad laive, plaukiojančiame su Europos Sąjungos valstybės narės vėliava, akivaizdžiai pažeisti Europos Sąjungos socialinės teisės aktų reikalavimai, nedelsdamas informuoja kitas kompetentingas institucijas ir organizacijas, kad būtų imtasi veiksmų pagal jų kompetenciją.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

5. Laivams, kurių bendroji talpa mažesnė kaip 500 ir kuriems netaikomos tarptautinių konvencijų nuostatos, šių taisyklių taikymo mastą nustato inspektorius, remdamasis laive esančiais dokumentais, išduotais laivo vėliavos valstybės kompetentingos institucijos (arba jos įgaliotos organizacijos), ir vadovaudamasis Paryžiaus SM 1 priedu bei savo profesine patirtimi taip, kad būtų užtikrinta, jog atitinkami laivai nekels akivaizdžios grėsmės saugai, sveikatai arba aplinkai. Tradiciniai, primityvios konstrukcijos ir žvejybos laivai tikrinami šių taisyklių IX skyriuje nustatyta tvarka.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

6. Šios taisyklės netaikomos karo laivams ar karinio transporto ir pagalbiniais laivams ir valstybiniais laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

7. Užsienio valstybių laivų valstybinę kontrolę Lietuvos Respublikoje vykdo Lietuvos saugios

laivybos administracijos (toliau – Administracija) inspektoriai. Administracija imasi būtinų priemonių, kad prireikus laivai būtų inspektuojami nakties metu, poilsio ir švenčių dienomis.

8. Šiose taisyklėse vartojamos sąvokos:

Akivaizdus pagrindas – faktinės aplinkybės, leidžiančios inspektoriui manyti, kad laivas, jo įranga ar įgula neatitinka tarptautinių konvencijų reikalavimų.

Draudimo įplaukti nurodymas – laivo kapitonui, už laivą atsakingai laivybos kompanijai ir vėliavos valstybei išduotas dokumentas, kuriuo jiems pranešama, kad laivui bus uždrausta įplaukti į visus Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM regiono uostus ir inkaravietes.

Jūriniai terminalai – įvairios paskirties terminalai, neįeinantys į uostų teritoriją ir turintys teisės aktų nustatyta tvarka jiems priskirtą sausumos teritoriją ir akvatoriją Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje.

Pirminis laivo inspektavimas – laivo dokumentų galiojimo ir jų buvimo laive patikrinimas, eksploatacinių laivo savybių patikrinimas, kaip nustatyta šių taisyklių 25 ir 26 punktuose.

Individualus laivo įplaukimas – pirmas laivo įplaukimas į Lietuvos Respublikos jūrų uostą, jūrinį terminalą ar inkaravietę per kalendorinius metus.

Inspektavimo duomenų bazė – Europos Sąjungos laivų inspektavimo informacinė sistema THETIS, skirta palengvinti įgyvendinti uosto valstybės kontrolės sistemą, kurioje skelbiami su Europos Sąjungoje ir Paryžiaus SM regione atliktais inspektavimais susiję duomenys.

Inspektorius – Administracijos specialistas, turintis susisiekimo ministro nustatytos formos pažymėjimą ir įgaliotas vykdyti valstybinę laivų kontrolę pagal šių taisyklių reikalavimus.

Išplėstinis laivo inspektavimas – laivų inspektavimas, kurio metu patikrinamos šių taisyklių 31 punkte nurodytos sritys.

Išsamus laivo inspektavimas – bendros laivo būklės, konstrukcijos, mechanizmų ir įrangos darbinės būklės, laivo įgulos sukomplektavimo ir jos narių kvalifikacijos liudijimų patikrinimas, detalus darbo ir gyvenimo sąlygų bei laive atliekamų darbų tvarkos atitikties tarptautinių konvencijų reikalavimams patikrinimas.

Klasifikacijos liudijimas – dokumentas, patvirtinantis laivo atitiktį 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, pakeistos 1978 m. protokolu, II-1 skyriaus A-1 dalies 3-1 taisyklėje išdėstytiems reikalavimams.

Laivo eksploatacijos sustabdymas – inspektoriaus sprendimas uždrausti toliau eksploatuoti laivą dėl to, kad buvo nustatyti trūkumai, dėl kurių tolesnis laivo eksploatavimas keltų pavojų.

Laivas inkaravimo vietoje – Lietuvos Respublikos jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse esantis laivas, kuris palaiko ryšį tarp laivo ir uosto, ir nėra prisišvartavęs prie krantinės Lietuvos Respublikos jūrų uoste.

Laivybos kompanija – laivo savininkas, valdytojas ar laivo be įgulos frachtuotojas, kuris iš laivo savininko yra perėmęs atsakomybę už laivo eksploatavimą ir kuris, prisiimdamas šią atsakomybę, sutiko perimti visas Tarptautinio saugios laivybos valdymo ir taršos iš laivų prevencijos (ISM) kodekse nustatytas pareigas ir atsakomybę.

Laivo sulaikymas – inspektoriaus sprendimas neleisti laivui išplaukti iš uosto, jeigu buvo nustatyti trūkumai, dėl kurių laivas nėra tinkamas plaukioti.

Laivo ir uosto sąveika – sąveikos, atsirandančios, kai laivui tiesioginį ir betarpišką poveikį daro veiksmai, susiję su asmenų ar prekių judėjimu iš laivo ar į laivą arba laivui ar laivo teikiamomis paslaugomis, kaip tai apibrėžta SOLAS 74 XI-2 skyriaus 1 taisyklės 1.8 punkte.

Liudijimas – laivo vėliavos valstybės arba jos vardu laivui išduotas dokumentas pagal tarptautinėse konvencijose nustatytus reikalavimus.

Nakties laikas – kalendorinis laikas nuo dvidešimt antros valandos iki šeštos valandos.

Paryžiaus SM regionas – geografinė zona, kurioje Paryžiaus SM pasirašiusios šalys atlieka inspektavimus pagal Paryžiaus SM reikalavimus.

Pripažintoji organizacija – klasifikacinė bendrovė ar kita įstaiga, vėliavos valstybės administracijos vardu atliekanti teisės aktų nustatytas užduotis.

Skundas – informacija ar pranešimas, pateikti bet kokio asmens arba organizacijos, kurie suinteresuoti dėl saugos laive, įskaitant įgulos saugą ar apsaugą nuo pavojų sveikatai, darbo ir

gyvenimo laive sąlygas ir taršos prevenciją.

Tarptautinės konvencijos – 1966 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo (LL), 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, pakeista 1978 m. protokolu (SOLAS 74), 1973 m. Tarptautinė apsaugos nuo teršimo iš laivų konvencija, pakeista 1978 m. protokolu (MARPOL), 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrinių rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW), 1972 m. Tarptautinių taisyklių, padedančių išvengti laivų susidūrimo jūroje, konvencija (COLREG 72), 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo (TONNAGE 69), 2001 m. Tarptautinė konvencija dėl laivuose naudojamų kenksmingų apsaugos nuo užsiteršimo sistemų kontrolės (AFS), 1992 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą, pakeista 1992 m. protokolu (CLC 92), 2001 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą (BUNKERS), 2006 m. Tarptautinės darbo organizacijos konvencija dėl darbo jūrų laivyboje (MLC). Šiose taisyklėse nurodytos konvencijos, taip pat su jomis susiję privalomojo pobūdžio kodeksai ir rezoliucijos, įskaitant dėl liudijimų ir kitų dokumentų, taikomos su vėliausiais pakeitimais, privalomais Lietuvos Respublikoje.

TDO – Tarptautinė darbo organizacija.

IMO – Tarptautinė jūrų organizacija.

IMO valstybės narės savanoriška audito schemas sistema ir procedūros – IMO audito, atliekamo valstybėje narėje, procedūros, patvirtintos 2005 m. gruodžio 1 d. IMO Asamblėjos Rezoliucija A.974 (24), kartu su taikymo metu galiojančiais jos pakeitimais.

Užsienio valstybės laivas – su užsienio valstybės vėliava plaukiojantis laivas, kuriam taikoma viena ar daugiau šiose taisyklėse nurodytų tarptautinių konvencijų.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

9. Įplaukiantys į Lietuvos Respublikos uostus užsienio valstybių laivai turi atitikti tarptautinių konvencijų, reglamentuojančių saugią laivybą, taršos iš laivų prevenciją, įgulos gyvenimo ir darbo sąlygas, reikalavimus. Užsienio valstybių laivų atitiktį tarptautinių konvencijų reikalavimams patvirtina laive esantys galiojantys liudijimai.

10. Inspektuodamas laivus, inspektorius privalo vadovautis tik šių taisyklių reikalavimais, Lietuvos Respublikos tarptautinėmis konvencijomis, tiesioginio taikymo Europos Sąjungos teisės aktais, Paryžiaus SM 1 priedo „Uosto valstybės atliekamos kontrolės procedūros“ nuostatomis ir šių taisyklių 7 priede nurodytomis Paryžiaus SM instrukcijomis. Pirminis, išsamus ar išplėstinis inspektavimas įforminamas surašant Administracijos direktoriaus įsakymu patvirtintos formos aktą. Akte turi būti šių taisyklių 8 priede nurodyta informacija. Aktas įteikiamas laivo kapitonui (atsakingam asmeniui).

II. INSPEKTAVIMO ĮPAREIGOJIMAI

11. Administracija inspektuoja užsienio valstybių laivus vadovaudamasi šių taisyklių 24 punkte nurodyta atrankos schema ir šių taisyklių 1 priedo nuostatomis.

12. Administracija užtikrina:

12.1. kad būtų inspektuojami visi į Lietuvos Respublikos jūrų uostus ar jūrinius terminalus arba prie jų esančias inkaravietes atplaukę I pirmenybės laivai;

12.2. kad kasmet būtų inspektuota tiek I pirmenybės ir II pirmenybės laivų, nurodytų šių taisyklių 24 punkte, kiek Lietuvos Respublikai priklauso pagal bendrą inspektavimą, kurie kasmet turi būti atlikti Europos Sąjungoje ir Paryžiaus SM regione, skaičių.

13. Laikoma, kad Administracija tinkamai vykdo inspektavimo įsipareigojimus, jeigu dėl kokių nors priežasčių neatliktų inspektavimų skaičius yra ne didesnis kaip:

13.1. 5% visų į Lietuvos Respublikos jūrų uostus ar jūrinius terminalus arba prie jų esančias inkaravietes įplaukusių I pirmenybės laivų, kurių rizikos lygis yra aukštas;

13.2. 10 % visų į Lietuvos Respublikos jūrų uostus, jūrinius terminalus ir inkaravimo vietas įplaukusių I pirmenybės laivų, išskyrus tuos laivus, kurių rizikos lygis yra aukštas.

14. Neatsižvelgiant į šių taisyklių 13 punkte nustatytą galimą neatliktų inspektavimų procentą, pirmiausia turi būti inspektuojami laivai, kurie pagal inspektavimo duomenų bazės pateiktus duomenis į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM uostus įplaukia nedažnai.

15. Neatsižvelgiant į šių taisyklių 13 punkte nustatytą galimą neatliktų inspektavimų procentą, pirmiausiai turi būti tikrinami į inkaravietes įplaukę I pirmenybės laivai, kurių rizikos lygis yra aukštas ir kurie pagal inspektavimo duomenų bazės pateiktus duomenis į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM uostus įplaukia nedažnai.

16. Laikoma, kad Administracija tinkamai vykdo inspektavimo įpareigojimus, jeigu:

16.1. į Lietuvos Respublikos jūrų uostus ar jūrinius terminalus arba prie jų esančias inkaravietes įplaukiančių I pirmenybės laivų skaičius viršija Lietuvos Respublikai priklausančių atlikti inspektavimų dalį, kaip apibrėžta šių taisyklių 12.2 punkte, jei I pirmenybės laivų inspektavimų skaičius atitinka tokią inspektavimų dalį ir jei Administracijos neinspektuotų I pirmenybės laivų skaičius ne didesnis kaip 30 % visų į Lietuvos Respublikos jūrų uostus ar jūrinius terminalus arba prie jų esančias inkaravietes įplaukiančių I pirmenybės laivų;

16.2. į Lietuvos Respublikos jūrų uostus ar jūrinius terminalus arba prie jų esančias inkaravietes įplaukiančių I pirmenybės ir II pirmenybės laivų skaičius yra mažesnis nei Lietuvos Respublikai priklausančių atlikti inspektavimų dalis, apibrėžta šių taisyklių 12.2 punkte, jei Administracija atlieka pagal šių taisyklių 12.1 punktą reikalaujamus I pirmenybės laivų inspektavimus ir inspektuoja bent 85 % visų į Lietuvos Respublikos jūrų uostus ar jūrinius terminalus arba prie jų esančias inkaravietes įplaukiančių II pirmenybės laivų.

17. I pirmenybės laivo inspektavimas gali būti atidėtas, jeigu inspektavimas gali būti atliktas kitame laivo įplaukimo uoste ar jūriniame terminale Lietuvos Respublikoje, jei tas laivas pakeliui neįplaukia į jokių kitų Europos Sąjungos ar Paryžiaus SM regiono uostą, jei atidedama ne ilgesniam kaip 15 dienų laikotarpiui arba inspektavimą per 15 dienų laikotarpį galima atlikti kitame Europos Sąjungos ar Paryžiaus SM regiono uoste, jei valstybė, kurioje yra šis įplaukimo uostas, iš anksto sutiko atlikti inspektavimą.

18. Šių taisyklių 17 punkte nurodytais atvejais atidėtus inspektavimus įregistravus inspektavimo duomenų bazėje, tokie inspektavimai nelaikomi neatliktais inspektavimais, tačiau jei nebuvo atliktas I pirmenybės laivo inspektavimas, tai turi būti padaryta kitame uoste.

19. Dėl su veiklos ypatumais susijusių priežasčių neatliktas I pirmenybės laivų inspektavimas nelaikomas neatliktu inspektavimu, jei inspektavimo duomenų bazėje yra įregistruotos šios inspektavimo neatlikimo priežastys:

19.1. inspektavimo vykdymas keltų pavojų inspektoriams, laivui, jo įgulai, uostui arba jūros aplinkai;

19.2. laivas į uostą įplaukia tik nakties metu. Tokiu atveju Administracija turi imtis priemonių, kad reguliariai nakties metu į uostus įplaukiantys laivai būtų deramai patikrinti.

20. Jei neatliktas laivo inspektavimas inkaravietėje, jis nelaikomas neatliktu inspektavimu, kai:

20.1. laivas per 15 dienų yra inspektuojamas kitame Europos Sąjungos arba Paryžiaus SM regione esančiame uoste arba inkaravimo vietoje;

20.2. laivas įplaukia į uostą tik nakties metu arba būna uoste per trumpai, kad būtų galima deramai atlikti inspektavimą, ir inspektavimo duomenų bazėje įregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis;

20.3. inspektavimo atlikimas keltų pavojų inspektorių, laivo, įgulos, uosto ar jūros aplinkos saugumui ir inspektavimo duomenų bazėje įregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis.

III. LAIVO RIZIKOS LYGIS

21. Laivų, įplaukiančių į Lietuvos Respublikos jūrų uostus ar jūrinius terminalus arba prie jų esančias inkaravietes, inspektavimo pirmenybę, laikotarpį tarp inspektavimų ir inspektavimo apimtį Administracija nustato pagal inspektavimo duomenų bazėje laivui priskirtą rizikos lygį.

22. Laivo rizikos lygis nustatomas pagal šiuos bazinius ir istorinius parametrus:

22.1. baziniai parametrai yra nustatomi pagal laivo tipą, amžių, vėliavą, susijusias pripažintąsias organizacijas ir kompanijos veiklą pagal šių taisyklių 1 priedo 2 ir 3 punktus ir šių taisyklių 2 priedą;

22.2. istoriniai parametrai yra nustatomi pagal laivo trūkumų ir sulaikymų skaičių per tam tikrą laikotarpį pagal šių taisyklių 1 priedo 4–6 punktus ir šių taisyklių 2 priedą.

IV. LAIVŲ INSPEKTAVIMAS

23. Laivai, įplaukiantys į Lietuvos Respublikos jūrų uostus ar jūrinius terminalus arba prie jų esančias inkaravietes, turi būti inspektuojami tokia tvarka:

23.1. Laivai turi būti periodiškai inspektuojami iš anksto nustatytais laiko tarpais atsižvelgiant į jų rizikos lygį, nustatytą pagal šių taisyklių 1 priedo 2–6 punktus. Laikotarpis tarp laivų periodinių inspektavimų ilgėja, jei rizikos lygis sumažėja. Didelio rizikos lygio laivams šis laikotarpis trunka ne ilgiau nei šešis mėnesius.

23.2. Laivai turi būti papildomai inspektuojami nepaisant to, kiek laiko praėjo nuo paskutinio periodinio inspektavimo, tokia tvarka:

23.2.1. Administracija užtikrina, kad būtų inspektuojami laivai, kuriems taikomi šių taisyklių 1 priedo 10 punkte išvardyti itin svarbūs veiksniai;

23.2.2. laivai, kuriems taikomi šių taisyklių 1 priedo 11 punkte išvardyti nenumatyti veiksniai, gali būti inspektuojami. Sprendimą dėl tokio papildomo inspektavimo priima Administracija.

24. Administracija, pasirinkdama inspektuoti laivus, atsižvelgia į jų rizikos lygį, kaip nurodyta šių taisyklių 21 ir 22 punktuose ir šių taisyklių 1 priedo 2–6 punktuose, ir kai iškyla itin svarbūs ar nenumatyti veiksniai, nurodyti šių taisyklių 1 priedo 10 ir 11 punktuose. Administracija, laikydamasi šių taisyklių 1 priedo 12 punkte nustatytos laivų atrankos tvarkos, atrenka I pirmenybės laivus, kuriems turi būti atliktas privalomas inspektavimas, ir, laikydamasi šių taisyklių 1 priedo 13 punkte nustatytos laivų atrankos tvarkos, atrenka II pirmenybės laivus, kuriems gali būti atliktas inspektavimas. Administracija turi teisę pasirinkti inspektuoti laivus, neatsižvelgdama į šių taisyklių 23 punkto nuostatas.

25. Laivo inspektavimas pradedamas dar nepakilus ant laivo denio. Inspektorius, vadovaudamasis profesine patirtimi, įvertina bendrą laivo korpuso, jo apkalos, krovininės žymės, įlipimo į laivą laiptų būklę. Laive pristato laivo kapitoniui arba atsakingam asmeniui, pateikia nustatytos formos pažymėjimą, paaiškina atvykimo į laivą priežastį.

26. Jeigu patikrinus pagal Europos Sąjungos teisės aktus ir tarptautines konvencijas privalomus liudijimus ir dokumentus, nurodytus šių taisyklių 3 priede, jų galiojimą, įvertinus bendrą laivo, įskaitant mašinų skyrių ir gyvenamąsias patalpas, būklę, laivo mechanizmus ir įrangą, įgulos sudėtį ir jos gyvenimo, darbo ir higienos sąlygas, nėra akivaizdaus pagrindo išsamiam laivo inspektavimui, taip pat įsitikinus, kad ankstesnio inspektavimo metu Europos Sąjungos ar Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste nustatyti trūkumai (jeigu jų buvo) yra pašalinti, laivo inspektavimas baigiamas užpildant Administracijos direktoriaus įsakymu patvirtintos formos aktą.

27. Jei inspektavimo metu yra akivaizdus pagrindas manyti, kad laivo būklė, jo įranga arba įgula iš esmės neatitinka tam tikrų tarptautiniuose ar Europos Sąjungos teisės aktuose nustatytų reikalavimų, turi būti atliekamas išsamus patikrinimas. Laikoma, kad akivaizdus pagrindas atlikti išsamų laivo patikrinimą yra:

27.1. šių taisyklių 1 priedo 10 ir 11 punktuose nurodytais atvejais;

27.2. netinkamai pildomas operacijų, atliekamų su nafta, registracijos žurnalas;

27.3. jei patikrinus laivo liudijimus ir dokumentus (šių taisyklių 3 priedas) nustatoma, kad pasibaigęs jų galiojimo laikas arba kai kurių iš jų laive nėra;

27.4. įgulos nariai nesugeba įvykdyti 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/106/EB dėl minimalaus jūrinių parengimo (OL 2008 L 323, p. 33) 18 straipsnyje išdėstytų susižinojimo laive reikalavimų;

27.5. jei patikrinus laivo įgulos kvalifikacinius dokumentus nustatoma, kad yra klastojimo požymių arba dokumento turėtojas nėra tas asmuo, kuriam jis buvo išduotas;

27.6. laivo kapitonas, vadovaujantis pareigūnas arba eilinis jūrininkas turi kvalifikacinius dokumentus, kuriuos išdavė STCW konvencijos neratifikavusi šalis;

27.7. jei pažeidžiamas laivo pakrovimo (iškrovimo) technologinis procesas (pvz., inertinių dujų sudėtyje deguonies lygis viršija leistiną normą);

27.8. jei laivo veiksmų, esant avarinei situacijai, planas neatitinka SOLAS 74 konvencijos reikalavimų arba įgulos nariai nežino, kaip elgtis, esant avarinei situacijai;

27.9. jei tanklaivio krovinio registravimo žurnale nėra naftos išpylimo į jūrą valdymo ir kontrolės sistemos įrašų paskutinio reiso be krovinio metu;

27.10. jei atitinkamoms institucijoms nebuvo pranešta apie klaidingai išsiųstą į eterį pagalbos šauksmo signalą;

27.11. jei laive trūksta įrenginių, kurie privalo būti pagal tarptautinių konvencijų reikalavimus;

27.12. jei laive itin blogos higienos sąlygos;

27.13. jei pagal bendrą įspūdį galima spręsti, kad esama didelių laivo korpuso ar korpuso konstrukcijų nusidėvėjimo požymių ar akivaizdžių trūkumų, dėl kurių gali kilti pavojus laivo konstrukcijai, nelaidumui vandeniui ar sandarumui;

27.14. jei gaunama informacijos ar įrodymų, kad laivo kapitonas ar įgula nėra susipažinę su saugios laivybos ar taršos prevencijos priemonėmis arba tokių priemonių nebuvo imtasi esant atitinkamai situacijai;

27.15. nėra darbo laiko laive grafiko ar jūrininkų darbo ir poilsio laiko apskaitos žurnalo.

27.16. nepateikiami šių taisyklių 3 priede nurodyti pagal MLC konvenciją privalomi liudijimai ir dokumentai arba jų nėra laive, arba pateikiami suklastoti dokumentai, arba pateiktuose dokumentuose nėra pagal MLC konvenciją reikalaujamos informacijos, arba pateikiami negaliojantys dokumentai;

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

27.17. gyvenimo ir darbo sąlygos laive neatitinka MLC konvencijos reikalavimų;

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

27.18. jeigu yra pagrįstų priežasčių manyti, kad laivas pakeitė vėliavą tam, kad nereikėtų laikytis MLC konvencijos reikalavimų;

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

27.19. yra gautas skundas dėl konkrečių gyvenimo ir darbo sąlygų laive neatitikties MLC konvencijos reikalavimams.

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

28. Jei inspektavimo metu pastebima akivaizdžių su laivo apsauga susijusių trūkumų, tai taip pat gali būti pagrindas išsamiam inspektavimui atlikti. Laikoma, kad akivaizdus pagrindas atlikti išsamų laivo patikrinimą yra:

28.1. tarptautinis laivo apsaugos liudijimas (ISSC) negalioja arba jo galiojimo terminas yra pasibaigęs;

28.2. laivo apsaugos lygis yra žemesnis negu uosto;

28.3. nebuvo vykdomi su laivo apsauga susiję mokymai;

28.4. nepakankami paskutinių 10-ies laivo ir uosto ar laivo ir laivo ryšių įrašai;

28.5. jei gaunama informacijos ar įrodymų, kad pagrindinis laivo personalas negali susikalbėti tarpusavyje;

28.6. jei gaunama informacijos ar įrodymų, kad esama didelių laivo apsaugos trūkumų;

28.7. iš trečiųjų šalių gauta informacija, pavyzdžiui, ataskaita ar skundas dėl laivo apsaugos;

28.8. laivas turi kelintą kartą iš eilės išduotą laikinąjį tarptautinį laivo apsaugos liudijimą

(ISSC) ir, inspektoriaus nuomone, laivo vadovybė ar laivybos kompanija prašydama išduoti tokį liudijimą siekia išvengti atitikties SOLAS 74 XI-2 skyriaus ir ISPS kodekso A dalies reikalavimams. ISPS kodekso A dalyje nurodytos aplinkybės, kada galima išduoti laikinąjį tarptautinį laivo apsaugos liudijimą.

29. Šių taisyklių 27 ir 28 punktuose pateiktas išsamaus inspektavimo pagrindą sudarančių kriterijų sąrašas nėra baigtinis. Inspektorius, vadovaudamasis savo profesine patirtimi, kiekvienu atveju sprendžia, ar tikslinga atlikti išsamų laivo inspektavimą.

29¹. Jeigu atlikus išsamų inspektavimą nustatoma, kad gyvenimo ir darbo sąlygos laive neatitinka MLC konvencijos reikalavimų, inspektorius nedelsdamas apie šiuos trūkumus informuoja laivo kapitoną ir nustato terminus, iki kurių jie turi būti pašalinti. Jei inspektorius nustato, kad trūkumai yra dideli arba jeigu jie susiję su galimu skundu pagal šių taisyklių 27.19 papunktį, jis taip pat informuoja apie šiuos trūkumus Lietuvos laivų savininkų asociaciją, Lietuvos jūrininkų sąjungą, prireikus kitas institucijas ir organizacijas pagal kompetenciją. Inspektoriaus sprendimu apie trūkumus gali būti informuotos vėliavos valstybės kompetentingos institucijos ir kito įplaukimo uosto kompetentingos institucijos.

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

30. Atsižvelgiant į šių taisyklių 1 priedo 10 ir 11 punktuose išdėstytą atrankos schemą, gali būti atliekamas išplėstinis šių laivų inspektavimas:

30.1. didelio rizikos lygio laivų;

30.2. senesnių kaip 12 metų keleivinių laivų, naftos tanklaivių, dujų arba cheminių medžiagų tanklaivių arba balkerių;

30.3. didelio rizikos lygio senesnių kaip 12 metų laivų arba keleivinių laivų, naftos tanklaivių, dujų arba cheminių medžiagų tanklaivių arba balkerių, jei yra svarbių veiksnių;

30.4. laivų, kuriuose turi būti atliktas pakartotinis inspektavimas po draudimo įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus išdavimo.

31. Išplėstinio inspektavimo metu pirmiausia turi būti tikrinama:

31.1. laivo dokumentacija;

31.2. korpuso būklė ir sandarumas;

31.3. avarinės sistemos;

31.4. radijo ryšys;

31.5. krovimo darbai;

31.6. priešgaisrinė sauga;

31.7. aliarmai ir signalizacijos sistemos;

31.8. gyvenimo ir darbo sąlygos;

31.9. navigacijos įranga;

31.10. gelbėjimosi priemonės;

31.11. pavojingieji kroviniai;

31.12. pagrindiniai ir pagalbiniai laivo varikliai;

31.13. taršos prevencijos sistemos.

32. Be to, atsižvelgiant į praktines galimybes ar apribojimus, susijusius su žmonių, laivo arba uosto sauga, išplėstinis laivo inspektavimas turi apimti tam tikrų rizikos sričių patikrinimą, atsižvelgiant į inspektuojamo laivo tipą.

33. Vykdydami išplėstinį laivų inspektavimą, inspektoriai privalo vadovautis ir 2010 m. gegužės 20 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 428/2010, įgyvendinančio Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB 14 straipsnį dėl išplėstinio laivų inspektavimo (OL 2010 L 125, p. 2), nuostatomis.

34. Laivo kapitonas privalo užtikrinti, kad laivo darbo tvarkaraštyje būtų numatyta pakankamai laiko išplėstiniam inspektavimui atlikti. Laivas negali išplaukti iš uosto iki inspektavimo pabaigos.

V. LAIVO SULAIKYMAS

35. Jeigu patikrinus Lietuvos Respublikos jūrų uoste esantį laivą nustatoma, kad jis neatitinka tarptautinių saugios laivybos ir taršos iš laivų prevencijos reikalavimų, taip pat įgulos gyvenimo ir darbo sąlygų laivuose standartų, Administracija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas arba jo eksploatacija, kurios metu buvo atskleisti trūkumai, būtų sustabdyta, neatsižvelgiant į tai, kiek laiko laivas stovės uoste. Nurodymas sulaikyti laivą arba sustabdyti jo eksploatavimą galioja tol, kol nepašalinamas pavojus arba kol Administracija nenustato, kad laivas, kuriam taikytinos tam tikros būtinos sąlygos, gali išplaukti į jūrą arba kad tą laivą vėl galima pradėti eksploatuoti nesukeliant grėsmės keleiviams arba įgulos saugai ir sveikatai ar kitiems laivams, arba nėra pernelyg didelės grėsmės padaryti žalos jūros aplinkai.

35¹. Jeigu patikrinus Lietuvos Respublikos jūrų uoste esantį laivą nustatoma, kad gyvenimo ir darbo sąlygos laive yra netinkamos ir tai gali kelti akivaizdų pavojų jūrininkų sveikatai ar saugumui, arba jeigu nustatyti trūkumai yra dideli arba jeigu tai pakartotinis MLC konvencijos reikalavimų (įskaitant jūrininkų teises) pažeidimas, Administracija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas arba jo eksploatacija, kurios metu buvo atskleisti trūkumai, būtų sustabdyta. Nurodymas sulaikyti laivą arba sustabdyti jo eksploatavimą galioja tol, kol nepašalinami šie trūkumai arba kol Administracija nepatvirtino koregavimo veiksmų plano ir neįsitikino, kad šis planas bus skubiai įgyvendintas. Prieš patvirtinant koregavimo veiksmų planą, turi būti įvertintas poreikis konsultuotis su laivo vėliavos valstybės kompetentinga institucija.

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

36. Sulaikęs laivą, inspektorius užpildo Administracijos direktoriaus įsakymu patvirtintos formos pranešimą dėl laivo sulaikymo ir įteikia kapitonui. Įteikdamas jį, inspektorius informuoja laivo kapitoną, kad per 14 kalendorinių dienų sprendimas dėl laivo sulaikymo raštu gali būti skundžiamas Administracijos direktoriui. Skundo pateikimas nesustabdo laivo sulaikymo.

37. Jeigu tikrinant laivą randama labai daug trūkumų, laivo patikrinimas gali būti sustabdytas ir atnaujintas tik po to, kai laivybos kompanija raštu informuos Administraciją, kad trūkumai pašalinti ir laivas atitinka tarptautinių konvencijų reikalavimus.

38. Už pakartotinį laivo patikrinimą Lietuvos Respublikos jūrų uoste po sulaikymo ir akto surašymą imama Lietuvos Respublikos Vyriausybės apskaičiuoto dydžio valstybės rinkliava. Laivui neleidiama išplaukti iš uosto tol, kol nesumokėta valstybės rinkliava arba laivo kapitonas nepateikia Administracijai priimtinių garantijų, kad rinkliava bus sumokėta po laivo išplaukimo.

39. Priimdamas sprendimą dėl laivo sulaikymo, inspektorius vadovaujasi Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatyme (Žin., 2000, Nr. [75-2264](#); 2005, Nr. [31-974](#)) ir šiose taisyklėse nurodytais pagrindais ir savo profesine patirtimi. Laikoma, kad laivas turi būti sulaikomas, jeigu nustatyti trūkumai yra tokie rimti, kad inspektorius turėtų sugrįžti ir įsitikinti, ar prieš laivui išplaukiant jie buvo pašalinti. Tam tikrais atvejais inspektorius gali nuspręsti, kad pakartotinis apsilankymas laive nėra tikslingas, jei yra galimybė kitu būdu patikrinti, ar trūkumai buvo pašalinti prieš laivui išplaukiant.

40. Priimdamas sprendimą, ar sulaikyti laivą, inspektorius privalo įsitikinti, kad:

- 40.1. laive yra reikiami galiojantys dokumentai;
- 40.2. laivo įgula atitinka laivo įgulos saugios minimalios sudėties reikalavimus;
- 40.3. laivas ir (arba) įgula geba būsimos kelionės metu:
 - 40.3.1. saugiai valdyti laivą;
 - 40.3.2. saugiai pakrauti, iškrauti ir vežti krovinį bei stebėti jo būklę;
 - 40.3.3. saugiai eksploatuoti mašinų skyrių;
 - 40.3.4. užtikrinti tinkamą laivo varomąją galią ir vairavimą;
 - 40.3.5. iškilus būtinybei, veiksmingai užgesinti gaisrą bet kurioje laivo dalyje;
 - 40.3.6. iškilus būtinybei, sparčiai ir saugiai palikti laivą bei imtis gelbėjimo veiksmų;
 - 40.3.7. vykdyti aplinkos taršos prevenciją;
 - 40.3.8. užtikrinti tinkamą laivo stovumą;
 - 40.3.9. užtikrinti tinkamą laivo nepralaidumą vandeniui;

- 40.3.10. susidarius avarinei padėčiai, perduoti ir priimti pranešimus;
- 40.3.11. laive užtikrinti saugias ir sanitarijos reikalavimus atitinkančias sąlygas;
- 40.3.12. teikti kiek įmanoma daugiau informacijos avarijos atveju.

41. Jeigu laivas neatitinka kurio nors iš šių taisyklių 40 punkte nurodytų kriterijų, inspektorius, atsižvelgdamas į visus nustatytus trūkumus ir vadovaudamasis savo profesine patirtimi, privalo svarstyti laivo sulaikymo tikslingumą. Laivo sulaikymą taip pat gali nulemti ir keletas ne tokių rimtų trūkumų. Pavyzdinis trūkumų, dėl kurių gali būti sulaikomas laivas, sąrašas pateiktas šių taisyklių 4 priede. Šis sąrašas nėra baigtinis.

42. Jeigu inspektavimo metu nustatoma, kad laive nėra veikiančio reiso duomenų registravimo (VDR) įrenginio tais atvejais, kai tokio įrenginio naudojimas yra privalomas pagal Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos įdiegimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. vasario 3 d. įsakymu Nr. 3-55 „Dėl Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos įdiegimo taisyklių patvirtinimo“ (Žin., 2004, Nr. [28-921](#); 2010, Nr. [135-6900](#)), nuostatas, Administracija užtikrina, kad toks laivas būtų sulaikytas. Jei tokio trūkumo negalima pašalinti sulaikymo uoste, Administracija gali leisti laivui plaukti į tinkamą artimiausią nuo sulaikymo uosto remonto įmonę, kur trūkumą galima nedelsiant pašalinti, arba gali pareikalauti pašalinti trūkumus ne vėliau kaip per 30 dienų. Tokiu atveju taikomos šių taisyklių 47 ir 61 punktuose numatytos procedūros.

43. Administracija užtikrina, kad laivai nebūtų nepagrįstai sulaikomi ar gaišinami. Jeigu laivas nepagrįstai sulaikomas uoste, laivybos kompanijos nuostoliai atlyginami Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka.

44. Siekdama sumažinti laivų grūstį uoste ar tam tikrose uosto dalyse, Administracija, uosto kapitonui sutikus, gali leisti sulaikytam laivui plaukti į kitą uosto dalį (prisišvartuoti prie kitos krantinės), jei užtikrinamas tinkamas laivybos saugumo lygis. Į grūsties uoste riziką neatsižvelgiama priimant sprendimus dėl laivo sulaikymo ar paleidimo.

45. Lietuvos Respublikos uostų administracijos bendradarbiauja su Administracija, organizuojant sulaikytų laivų švartavimą uoste.

46. Uostų administracijos kuo skubiau informuojamos apie nurodymą sulaikyti laivą.

47. Tais atvejais, kai inspektavimo metu rasti trūkumai negali būti pašalinti inspektavimo uoste, Administracija gali leisti laivui išplaukti į kitą artimiausiame laivybos kompanijos pasirinktame uoste esančią laivų remonto įmonę, kur jie būtų pašalinti. Laivo kapitonas ir laivo vėliavos valstybės kompetentinga institucija turi pateikti Administracijai priimtinas reiso sąlygas, kurios garantuotų laive esančių žmonių saugumą ir taršos prevenciją. Jei sprendimas siųsti laivą į remonto įmonę priimamas todėl, kad nesilaikoma IMO rezoliucijos A. 744(18) dėl laivo dokumentų arba laivo konstrukcinių gedimų ar trūkumų nuostatų, Administracija gali pareikalauti sulaikymo uoste atlikti būtinus laivo korpuso storio matavimus prieš leidžiant laivui išplaukti.

47¹. Administracija, nustačiusi, kad laive nėra taisyklių 3 priedo 52 arba 57 punkte nurodytų liudijimų ir dokumentų arba pasibaigęs jų galiojimas, nedelsdama informuoja apie tai uosto kapitoną. Uosto kapitonas gali priimti sprendimą išsiųsti laivą iš uosto. Apie priimtą sprendimą išsiųsti laivą iš uosto kapitonas nedelsdamas informuoja Administraciją. Administracija apie laivo išsiuntimą iš uosto praneša Europos Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai laivo vėliavos valstybei. Uosto kapitono sprendimas dėl laivo išsiuntimo gali būti skundžiamas Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka.

Papildyta punktu:

Nr. [3-11](#), 2013-01-09, Žin., 2013, Nr. 4-121 (2013-01-12), i. k. 1132210ISAK00003-11

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

VI. DRAUDIMAS ĮPLAUKTI Į EUROPOS SĄJUNGOS IR PARYŽIAUS SM VALSTYBIŲ NARIŲ UOSTUS AR INKARAVIETES

48. Laivams uždraudžiama įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ar inkaravietes, jeigu:

48.1. laivas plaukioja su valstybės, kurios laivų sulaikymo rodikliai yra Juodajame sąraše, patvirtintame laikantis Paryžiaus SM ir remiantis inspektavimo duomenų bazėje įregistruota informacija, kurį kasmet viešai skelbia Europos Komisija, vėliava ir jeigu per paskutinius 36 mėnesius valstybės narės ar Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravietėje buvo sulaikytas arba buvo uždraustas eksploatuoti pagal 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvą 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą (OL 2004 m. *specialusis leidimas*, 7 skyrius, 4 tomas, p. 296), daugiau kaip du kartus;

48.2. laivas plaukioja su valstybės, kurios laivų sulaikymo rodikliai yra Pilkajame sąraše, patvirtintame pagal Paryžiaus SM ir remiantis inspektavimo duomenų bazėje įregistruota informacija, kurį kasmet viešai skelbia Europos Komisija, vėliava ir jeigu per paskutinius 24 mėnesius valstybės narės arba Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravietėje buvo sulaikytas arba buvo uždraustas eksploatuoti pagal 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvą 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą, daugiau kaip du kartus.

49. Draudimo laivui įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ir inkaravietes procedūra vykdoma pagal šių taisyklių 5 priede išdėstytas nuostatas.

50. Draudimo įplaukti nurodymas įsigalioja, kai tik laivas išplaukia iš uosto arba inkaravietės, kuriuose jis buvo sulaikytas trečią kartą ir kuriuose buvo duotas draudimo įplaukti nurodymas.

51. Draudimo įplaukti nurodymas atšaukiamas praėjus 3 mėnesiams nuo jo išdavimo dienos, jeigu įvykdomos šių taisyklių 5 priedo 3–9 punktuose nustatytos sąlygos.

52. Jei laivui buvo antrą kartą uždrausta įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ar inkaravietes, draudimo įplaukti nurodymas atšaukiamas praėjus 12 mėnesių nuo jo išdavimo dienos, jeigu įvykdomos šių taisyklių 5 priedo 3–9 punktuose nustatytos sąlygos.

53. Jei laivas, kuriam du kartus buvo išduotas draudimo įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ar inkaravietes nurodymas, yra sulaikomas Lietuvos Respublikos jūrų uostuose, jūriniuose terminaluose ar inkaravietėse, jam uždraudžiama įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ar inkaravietes. Toks trečias draudimo įplaukti nurodymas gali būti atšauktas praėjus 24 mėnesiams po jo išdavimo dienos, jeigu įvykdomos šios sąlygos:

53.1. laivas plaukia su valstybės, kurios laivų sulaikymų skaičius nepatenka nei į šių taisyklių 48 punkte nurodytus Juodąjį, nei į Pilkąjį sąrašus, vėliava;

53.2. pagal tarptautines konvencijas privalomi liudijimai ir laivo klasės liudijimai yra išduoti organizacijos ar organizacijų, kurios yra pripažintos pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (OL 2009 L 131, p. 11);

53.3. laivą valdo kompanija, kurios veiklos rezultatai yra geri, kaip apibrėžta šių taisyklių 1 priedo 3.5 punkte;

53.4. įvykdytos šių taisyklių 5 priedo 3–9 punktuose nustatytos sąlygos.

54. Jeigu laivas, kuriam tris kartus buvo išduotas draudimo įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus, jūrinius terminalus ar inkaravietes nurodymas, praėjus 24 mėnesiams po trečiojo draudimo įplaukti nurodymo išdavimo dienos neatitinka šių taisyklių 5 priedo 3–9 punktuose išdėstytų reikalavimų, jam visam laikui uždraudžiama įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus, jūrinius terminalus ar inkaravietes.

55. Bet koks vėlesnis laivo sulaikymas Lietuvos Respublikos jūrų uostuose, jūriniuose terminaluose ar inkaravietėse po trečiojo draudimo įplaukti nurodymo išdavimo lemia tai, kad tokiam laivui visam laikui uždraudžiama įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus, jūrinius terminalus ar inkaravietes.

VII. PRANEŠIMAI

56. Jeigu laivui pagal šių taisyklių nuostatas gali būti taikomas išplėstinis inspektavimas, siekiant išvengti galimos laivo prastovos, laivo kapitonas, valdytojas arba agentas prieš tris dienas (arba laivui išplaukiant iš uosto, jeigu reisas trunka trumpiau negu tris dienas) iki laivo atplaukimo į paskirties uostą, jūrinį terminalą ar inkaravietę, kur gali būti vykdomas išplėstinis patikrinimas, Lietuvos Respublikos jūrų uosto ar jūrinio terminalo administracijai privalo pateikti šiuos duomenis apie laivą ir jo krovinį:

56.1. laivo pavadinimą ir šaukinį;

56.2. laivo valstybės vėliavą;

56.3. IMO numerį arba mobilųjį jūrų laivo atpažinimo (MMSI) kodą;

56.4. dedveito tonažą;

56.5. laivo pastatymo datą, nurodytą laivo liudijimuose;

56.6. apie tanklaivį papildomai pateikti šią informaciją:

56.6.1. laivo korpuso konstrukcijos ypatumus (viengubo korpuso apkalos, viengubo korpuso apkalos su atskirais švaraus balasto tankais, dvigubo korpuso apkalos);

56.6.2. krovinių ir balastinių tankų būklę (pakrauti, tušti ir degazuoti, su balastu, tušti);

56.6.3. krovinio kiekį ir jo charakteristikas;

56.7. laivo atvykimo į uostą laiką;

56.8. planuojamą laivo stovėjimo uoste laiką;

56.9. planuojamą laivo veiklą uoste (pakrovimą, iškrovimą, kita);

56.10. planuojamą kitų institucijų patikrinimo, remonto, priežiūros darbų apimtį;

56.11. vėliausio išplėstinio inspektavimo, atlikto Paryžiaus SM regione, datą.

57. Lietuvos Respublikos jūrų uostų ar jūrinių terminalų administracijos privalo užtikrinti, kad šių taisyklių 56 punkte nurodyta informacija būtų teikiama Administracijai, naudojant elektronines priemones.

58. Lietuvos Respublikos jūrų uostų ir jūrinių terminalų administracijos užtikrina, kad Administracijai būtų teikiami pranešimai apie:

58.1. laivus, kurie nepranešė išankstinės informacijos, teiktinos prieš laivui įplaukiant į uostą, reikalaujamos pagal Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatus, patvirtintus Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2003 m. liepos 9 d. įsakymu Nr. 3-414/346 (Žin., 2003, Nr. [77-3535](#)), Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos įdiegimo taisyklės, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. vasario 3 d. įsakymu Nr. 3-55 „Dėl Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos įdiegimo taisyklių patvirtinimo“ (Žin., 2004, Nr. [28-921](#); 2010, Nr. [135-6900](#)), ar 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 725/2004 dėl laivų ir uostų įrenginių apsaugos stiprinimo (OL 2004 m. *specialusis leidimas*, 7 skyrius, 8 tomas, p. 74) ir šių taisyklių reikalavimus;

58.2. laivus, kuriems atsisakyta duoti leidimą įplaukti į uostą ar kurie buvo išsiųsti iš uosto dėl saugumo priežasčių;

58.3. laivus, kurie išplaukė iš uosto pažeisdami Laivuose susidarančių atliekų ir laivų krovinių likučių tvarkymo nuostatuose įtvirtintus įpareigojimus priduoti eksploatacinius teršalus ir (arba) krovinio likučius;

58.4. laivus, apie kuriuos locmanai pranešė uostų administracijoms, kad jie turi akivaizdžių trūkumų, galinčių pakenkti laivybos saugai arba kelti pavojų aplinkai. Šiuo atveju uostų administracijos, naudodamos elektronines ryšio priemones, Administracijai turi pateikti informaciją apie laivą (pavadinimą, IMO identifikavimo numerį, šaukinį ir vėliavą), maršrutą (paskutinį įplaukimo uostą, paskirties uostą) ir laive pastebėtų akivaizdžių trūkumų aprašymą. Teikdami šiuos pranešimus locmanai ir uostų administracijos turi atsižvelgti į Europos Komisijos nustatytus reikalavimus pranešimo turiniui ir formai.

59. Jeigu Administracija, gavusi šių taisyklių 56 punkte numatytą pranešimą, nusprendžia nevykdyti laivo išplėstinio inspektavimo, apie tai turi būti informuojamas laivo kapitonas.

60. Administracija privalo užtikrinti, kad apie laivo sulaikymą ar sulaikymo atšaukimą būtų informuota laivo vėliavos valstybės administracija, o kai tai neįmanoma – laivo vėliavos valstybės

konsulinė įstaiga ar artimiausia diplomatinė atstovybė ir, jeigu trūkumai susiję su laivo klase, klasifikacinė bendrovė, kuri vykdo laivo techninę priežiūrą ir išduoda privalomus pagal tarptautines konvencijas liudijimus. Jei laivas sulaikomas dėl didelio ar pakartotinio MLC konvencijos reikalavimų (įskaitant jūrininkų teises) pažeidimo arba dėl to, kad gyvenimo ir darbo sąlygos laive yra netinkamos ir tai gali kelti akivaizdų pavojų jūrininkų sveikatai ar saugumui, Administracija informuoja laivo vėliavos valstybės kompetentingą instituciją, prašydama, kad pastaroji atsiųstų savo atstovą dalyvauti pakartotiniame laivo patikrinime, nustatydamas terminus atsakymui pateikti. Apie laivo sulaikymą taip pat informuojama Lietuvos laivų savininkų asociacija, Lietuvos jūrininkų sąjunga, prireikus ir kitos institucijos ir organizacijos pagal kompetenciją.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

61. Jeigu, vadovaudamasi šių taisyklių 47 punkto nuostatomis, Administracija atideda trūkumų pašalinimo terminą iki laivo atplaukimo į kitos valstybės uostą, inspektorius tos valstybės kompetentingai institucijai nusiunčia nustatytos formos pranešimą. Laivui, kuris išplaukia iš uosto neįvykęs Administracijos nustatytų reikalavimų arba neplaukia į paskirtą remontui uostą, uždraudžiama įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus. Draudimas galioja tol, kol laivybos kompanija nepateikia Administracijai priimtinių įrodymų, kad laivas visiškai atitinka visus taikytinus konvencijų reikalavimus. Administracija apie tai informuoja Europos Komisiją, Europos Sąjungos valstybės nares, laivo vėliavos valstybės kompetentingas institucijas ir klasifikacinę bendrovę, kuri vykdo laivo techninę priežiūrą ir išduoda privalomus pagal konvencijas liudijimus, pateikia informaciją inspektavimo duomenų bazei. Jei Administracijai gavus pranešimą iš kitos Europos Sąjungos valstybės narės apie privalomą laivo atvykimą į Lietuvos Respublikos uostuose esančias remonto įmones, šis išplaukia iš patikrinimo uosto neįvykęs tos valstybės kompetentingos institucijos nustatytų reikalavimų ar neatvyksta į atitinkamą Lietuvos Respublikos uostą, Administracija apie tai praneša kompetentingoms kitų Europos Sąjungos valstybių narių institucijoms. Jei tokiam laivui uždraudžiama įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus, Administracija gali dėl susiklosčiusių *force majeure* aplinkybių arba dėl itin svarbių saugumo priežasčių, arba siekdama sumažinti taršos riziką, arba tam, kad būtų pašalinti trūkumai, duoti leidimą įplaukti į konkretų Lietuvos Respublikos jūrų uostą ar inkaravimo vietą, su sąlyga, kad laivybos kompanija arba kapitonas įgyvendino pakankamas, Administracijai priimtinas priemones, užtikrinančias saugų įplaukimą į uostą.

62. Administracija privalo užtikrinti, kad inspektavimo duomenų bazei nedelsiant būtų pateikta ir per 72 valandas patvirtinta:

62.1. informacija apie laivų patikrinimus, sulaikymus ir sulaikymų atšaukimus;

62.2. informacija apie laivams išduotus draudimo įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ar inkaravietes nurodymus.

63. Administracija, atlikusi užsienio valstybių laivų patikrinimus pagal Privalomų patikrinimų, užtikrinančių saugų keleivinių keltų ir greitaeigių keleivinių laivų valdymą, atlikimo tvarką, patvirtintą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. spalio 11 d. įsakymu Nr. 3-492 „Dėl Privalomų patikrinimų, užtikrinančių saugų keleivinių keltų ir greitaeigių keleivinių laivų valdymą, atlikimo tvarkos patvirtinimo“ (Žin., 2002, Nr. [102-4589](#)), informaciją apie šiuos patikrinimus pateikia inspektavimo duomenų bazei, įregistruodama šiuos patikrinimus kaip išsamius, arba, jei buvo patikrintos visos šių taisyklių 31–33 punktuose nurodytos sritys, išplėstinius inspektavimus.

64. Jei laivybos kompanijai ar jos atstovui apskundus laivo sulaikymą skundas patenkinamas ir sprendimas sulaikyti laivą ar draudimo įplaukti nurodymas yra atšaukiamas, Administracija privalo užtikrinti, kad informacija apie laivo sulaikymą inspektavimo duomenų bazėje būtų nedelsiant pakeista ir per 24 valandas nuo tokio sprendimo priėmimo būtų informuota Europos Komisija tam, kad jos interneto svetainėje, kurioje skelbiama laivų sulaikymo ar draudimo įplaukti nurodymų informacija, duomenys apie sprendimą sulaikyti laivą ar išduoti draudimo įplaukti nurodymą būtų atitinkamai ištaisyti.

65. Administracija informuoja laivo vėliavos valstybės kompetentingas institucijas ir Tarptautinio darbo biuro generalinį direktorių, jei tiriant gautus skundus buvo nustatyta, kad skundas dėl laivo saugos, darbo ir gyvenimo laive sąlygų ir taršos prevencijos yra pagrįstas, net ir tuo atveju, kai dėl nustatytų trūkumų laivas nėra sulaikomas. Jei laivas buvo sulaikytas uoste dėl MLC konvencijos reikalavimų pažeidimo, Administracija persiunčia inspektavimo akto ir laivo vėliavos kompetentingos institucijos atsakymo (jeigu toks per nustatytą terminą buvo gautas) kopijas Tarptautinio darbo biuro generaliniam direktoriui.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

66. Administracija kasmet iki kovo 15 d. pateikia Socialinės apsaugos ir darbo ministerijai statistinę informaciją apie praėjusiais metais išnagrinėtus skundus, susijusius su MLC konvencijos reikalavimų pažeidimais.

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

VIII. SKUNDŲ NAGRINĖJIMAS

67. Administracija užtikrina, kad būtų atliktas kaip įmanoma skubesis pirminis visų skundų, susijusių su laivo būkle ir jos keliama grėsmė laivybos saugumui ar jūros aplinkai, taip pat skundų dėl MLC konvencijoje nustatytų įgulos gyvenimo ir darbo laive standartų (įskaitant jūrininkų teises) galimo pažeidimo, įvertinimas.

68. Jei Administracija nustato, kad skundas yra nepagrįstas, ji informuoja skundo pateikėją apie savo sprendimą nevykdyti tolesnio tyrimo, nurodydama tokio sprendimo motyvus.

69. Jei Administracija nustato, kad tikslinga atlikti skunde nurodytų aplinkybių tyrimą, ji sudaro galimybes su skundu susijusiam asmeniui pateikti savo argumentus. Vadovaujantis šių taisyklių 1 priedo 11 punktu, gali būti nuspręsta atlikti laivo inspektavimą.

70. Inspektoriui draudžiama atskleisti skundą pateikusio asmens tapatybę, pateiktų skundų ir visų pokalbių su įgulos nariais turinį atitinkamo laivo kapitonui, laivo savininkui ar kitam asmeniui. Inspektorius, atskleidęs šią konfidencialią informaciją, atsako teisės aktų nustatyta tvarka.

71. Jei gautas skundas yra susijęs su MLC konvencijos reikalavimų pažeidimais, turi būti atliekamas laivo inspektavimas, kai yra pagrįstų abejonų, kad gyvenimo ir darbo sąlygos yra netinkamos ir tai gali kelti akivaizdų pavojų jūrininkų sveikatai ar saugumui, arba kai skundą nagrinėjantis inspektorius turi pagrįstų abejonų, kad skunde nurodyti trūkumai pažeidžia MLC konvencijoje nustatytus tarptautinius įgulos gyvenimo ir darbo laive standartus. Tokiu atveju turi būti patikrinta, ar buvo atliktos skundo nagrinėjimo laive procedūros. Inspektorius turi paskatinti, kad ginčas, dėl kurio buvo pateiktas skundas, būtų išspręstas laive. Inspektoriui nustačius, kad gyvenimo ir darbo sąlygos laive yra netinkamos ir tai gali kelti akivaizdų pavojų jūrininkų sveikatai ar saugumui, arba kai nustatomi dideli ar pakartotiniai MLC konvencijos reikalavimų pažeidimai, laivas turi būti sulaikomas šių taisyklių V skyriaus nustatyta tvarka.

72. Jei skunde keliama klausimai neišsprendžiami laive, tačiau nustatyti trūkumai nėra pakankami, kad laivas būtų sulaikytas pagal šių taisyklių V skyriaus nuostatas, Administracija informuoja laivo vėliavos valstybę, prašydama per nurodytą terminą pateikti rekomendacijas dėl nustatytų aplinkybių ir koregavimo veiksmų plano. Jei skundo nepavyksta išspręsti ir atlikus šiame punkte nurodytus veiksmus, Administracija laivo inspektavimo akto kopiją kartu su laivo vėliavos valstybės atsakymu (jei gautas) pateikia Tarptautinei darbo organizacijai, apie skundo aplinkybes informuodama Lietuvos laivų savininkų asociaciją, Lietuvos jūrininkų sąjungą, prireikus ir kitas institucijas ir organizacijas pagal kompetenciją.

Papildyta skyriumi:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

IX. TRADICINIŲ, PRIMITIVEVIOS KONSTRUKCIJOS IR ŽVEJYBOS LAIVŲ KONTROLĖS YPATUMAI

73. Tradiciniai, primityvios konstrukcijos ir žvejybos laivai inspektuojami, kad būtų užtikrinta, jog tokie laivai nekels akivaizdžios grėsmės žmonių gyvybei, laivybos saugumui, jūros aplinkai ar įgulos gerovei ar sveikatai.

74. Tikrindamas laivą, inspektorius turi įvertinti, ar laivas atitinka saugumo, sveikatos apsaugos ir aplinkosaugos reikalavimus. Vertindamas reikalavimų atitiktį, inspektorius privalo atsižvelgti į tokius veiksnius: numatomo reiso ar eksploatacijos pobūdis ir trukmė, laivo dydis ir tipas, esama įranga ir krovinio pobūdis.

75. Inspektorius, vykdydamas laivo patikrinimą, įvertina laivo vėliavos valstybės administracijos ar jos vardu išduotus liudijimus ar kitus dokumentus. Jei laivui taikomos tam tikrų tarptautinių konvencijų nuostatos, turi būti patikrinta, ar laive yra šių taisyklių 3 priede nurodyti dokumentai ir ar nėra pasibaigęs jų galiojimas. Inspektorius, remdamasis tokių liudijimų ir dokumentų turiniu ir atsižvelgdamas į bendrą laivo būklę, vadovaudamasis savo profesine patirtimi, sprendžia, ar yra akivaizdus pagrindas atlikti išsamų laivo patikrinimą, ir, jeigu taip, tai kokios apimties. Priimdamas šį sprendimą, inspektorius atsižvelgia į šių taisyklių 27 punkte išdėstytus akivaizdaus pagrindo atlikti išsamų laivo patikrinimą kriterijus.

76. Nusprendęs atlikti išsamų laivo patikrinimą, inspektorius patikrina:

76.1. sritis, susijusias su krovos žymėmis:

76.1.1. atvirų denių sandarumą, kuriam gali turėti įtakos oro sąlygos (arba nelaidumą vandeniui, atsižvelgiant į konkretų atvejį);

76.1.2. liukus ir jų uždarymo įtaisus;

76.1.3. sandarius antstatų angų uždorius;

76.1.4. borto išleidimo įrenginius;

76.1.5. siurblius ir kitus vandens pašalinimo įrenginius;

76.1.6. ventiliatorius ir ortakius;

76.1.7. informaciją apie stovumą;

76.2. sritis, susijusias su gyvybės apsauga jūroje:

76.2.1. gelbėjimo priemonės;

76.2.2. priešgaisrines priemones;

76.2.3. bendrą konstrukcijų būklę (pvz., korpusą, denį, liukų dangčius ir pan.);

76.2.4. pagrindinius mechanizmus ir elektros įrangą;

76.2.5. navigacijos įrangą, įskaitant radijo ryšio priemones;

76.3. sritis, susijusias su taršos iš laivo prevencija:

76.3.1. naftos ir naftos mišinių išmetimo kontrolės įrenginius, pvz., naftingo vandens separavimo ar filtravimo įrangą ar kitas tolygias priemones (naftos, naftingų mišinių, naftos liekanų saugojimo tankus);

76.3.2. naftos, naftingų mišinių ir naftos liekanų pašalinimo priemonės;

76.3.3. naftą ir alyvą mašinų skyriaus išilginiuose triumų loviuose;

76.3.4. atliekų / šiukšlių surinkimo, laikymo ir pašalinimo priemonės;

76.4. gyvenimo ir darbo sąlygas laive.

77. Šių taisyklių 76 punkte pateiktas inspektavimo metu tikrintinų sričių sąrašas nėra baigtinis. Inspektorius, vadovaudamasis savo profesine patirtimi, kiekvienu atveju sprendžia, ar tikslinga atlikti atitinkamos srities tikrinimą arba tikrinti kitas, šių taisyklių 76 punkte nenurodytas, sritis. Inspektavimo rezultatai įforminami užpildant Administracijos direktoriaus patvirtintos formos aktą. Aktas įteikiamas laivo kapitonui (atsakingam asmeniui).

78. Tradiciniai laivai inspektuojami pagal 2005 m. lapkričio 25 d. Saugaus tradicinių laivų naudojimo Europos vandenyse pažymėjimų ir tradicinių laivų įgulų kompetencijos pažymėjimų abipusio pripažinimo susitarimo memorandumo (toliau – Londono memorandum) reikalavimus. Administracija pripažįsta pagal Londono memorandumą užsienio valstybių išduotus tradicinio laivo atitikties dokumentus ir tradicinių laivų įgulų kompetenciją patvirtinančius nacionalinius pažymėjimus ir kontroliuoja, ar tradiciniuose laivuose yra pagal Londono memorandumą išduoti dokumentai, ar nėra pasibaigęs jų galiojimas, ar tradicinio laivo įgula ir bendra laivo būklė, įskaitant

mašinų skyriaus būklę, atitinka Londono memorandum II ir II.1 prieduose pateiktus būtinus standartus.

79. Administracija, inspektuodama žvejybos laivus, kurių ilgis daugiau kaip 24 m, turi įvertinti, ar jie atitinka 1997 m. gruodžio 11 d. Tarybos direktyvos 97/70/EB, nustatančios suderintus saugumo reikalavimus 24 metrų ilgio ir ilgesniems žvejybos laivams. Tuo atveju, jei tokie laivai plaukioja su ne Europos Sąjungos valstybės vėliava ir jie nėra eksploatuojami Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ir neatiduoda laimikio Lietuvos uostuose, taip pat tikrinama atitiktis ir 1993 m. Toremolinoso protokolo dėl 1977 m. tarptautinės Toremolinoso konvencijos dėl žvejybos laivų saugos reikalavimams, jeigu šis protokolas yra įsigaliojęs.

80. Jeigu inspektavimo metu nustatomi trūkumai, Administracija imasi priemonių, kad jie būtų pašalinti arba, jei laivui leidžiama plaukti į kitą uostą, kad būtų užtikrinta, jog laivas nekels grėsmės žmonių gyvybei, laivybos saugumui, jūros aplinkai ar įgulos gerovei ar sveikatai. Jeigu tikrinant laivą randama labai daug trūkumų, laivo patikrinimas gali būti sustabdytas ir atnaujintas tik po to, kai laivybos kompanija raštu informuos Administraciją, kad trūkumai pašalinti ir laivas atitinka tarptautinių konvencijų reikalavimus.

81. Tais atvejais, kai inspektavimo metu rasti trūkumai kelia grėsmę žmonių gyvybei, laivybos saugumui, jūros aplinkai ar įgulos gerovei ar sveikatai, Administracija užtikrina, kad laivas būtų sulaikytas uoste arba jo eksploatacija sustabdyta. Priimdamas sprendimą sulaikyti laivą, inspektorius atsižvelgia į laivui taikomus šių taisyklių 4 priede nurodytus laivo sulaikymo pagrindus.

82. Sulaikęs laivą arba priėmęs sprendimą sustabdyti jo eksploataciją, inspektorius užpildo Administracijos direktoriaus patvirtintos formos pranešimą dėl laivo sulaikymo arba jo eksploatavimo sustabdymo ir įteikia laivo kapitonui. Įteikdamas jį, inspektorius informuoja laivo kapitoną, kad sprendimas per 14 kalendorinių dienų raštu gali būti skundžiamas Administracijos direktoriui. Skundo pateikimas nesustabdo laivo sulaikymo ar jo eksploatavimo sustabdymo.

83. Nurodymas sulaikyti laivą arba sustabdyti jo eksploatavimą galioja tol, kol nepašalinamas pavojus arba kol Administracija nenustato, kad laivas, kuriam taikytinos tam tikros būtinos sąlygos, gali išplaukti į jūrą arba kad tą laivą vėl galima pradėti eksploatuoti nesukeliant grėsmės keleivių arba įgulos saugai ir sveikatai ar kitiems laivams, arba nėra didelės grėsmės padaryti žalos jūros aplinkai. Laivo kapitonui įteikiamas Administracijos direktoriaus patvirtintos formos pranešimas apie laivo išleidimą po sulaikymo arba sprendimo sustabdyti laivo eksploatavimą panaikinimą.

84. Už pakartotinį laivo patikrinimą Lietuvos Respublikos jūrų uoste po sulaikymo ir akto surašymą imama Lietuvos Respublikos Vyriausybės apskaičiuoto dydžio valstybės rinkliava. Laivui neleidžiama išplaukti iš uosto tol, kol nesumokėta valstybės rinkliava arba kol laivo kapitonas nepateikia Administracijai priimtinių garantijų, kad rinkliava bus sumokėta po laivo išplaukimo.

85. Tais atvejais, kai inspektavimo metu rasti trūkumai negali būti pašalinti inspektavimo uoste, Administracija gali leisti laivui išplaukti į kitame laivybos kompanijos pasirinktame uoste esančią laivų remonto įmonę, kur jie būtų pašalinti. Laivo kapitonas ir laivo vėliavos valstybės kompetentinga institucija turi pateikti Administracijai priimtinas reiso sąlygas, kurios garantuotų laive esančių žmonių saugumą ir taršos prevenciją.

86. Inspektuojant laivus pagal šio skyriaus reikalavimus inspektavimo rezultatai inspektavimo duomenų bazei neteikiami. Bet koku atveju, jei laive nustatomi trūkumai arba jei dėl laive nustatytų trūkumų, kurie kelia aiškų ir tiesioginį pavojų laivybos saugumui, jūros aplinkai ar įgulos gerovei ar sveikatai, nusprendžiama laivą sulaikyti uoste, apie tai turi būti informuojama laivo vėliavos valstybės kompetentinga institucija, Tarptautinė jūrų organizacija ir, jeigu taikoma, klasifikacinė bendrovė, kuri vykdo laivo techninę priežiūrą, pridedant inspektavimo akto kopiją.

Papildyta skyriumi:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

X. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

Skyriaus numeracijos pakeitimas:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

87. Asmenys, pažeidę šių taisyklių reikalavimus, atsako įstatymų nustatyta tvarka.

Punkto numeracijos pakeitimas:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

Priedo pakeitimai:

Nr. [3-49](#), 2008-02-15, Žin., 2008, Nr. 21-779 (2008-02-21), i. k. 1082210ISAK00003-49

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, Žin., 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

Užsienio valstybių laivų valstybinės
kontrolės Lietuvos Respublikoje
vykdymo taisyklių
1 priedas

LIETUVOS RESPUBLIKOJE VYKDOMOS UŽSIENIO VALSTYBIŲ LAIVŲ VALSTYBINĖS KONTROLĖS SISTEMOS ELEMENTŲ APRAŠAS

1. Lietuvos Respublikos jūrų uostuose, jūriniuose terminaluose ar inkaravietėse prie jų užsienio valstybių laivai inspektuojami pagal bendrą Europos Sąjungos inspektavimo sistemą, kuri reglamentuoja laivo rizikos lygio nustatymą bei įdiegia laivų atrankos inspektavimams schemą.

I. Laivo rizikos lygis

2. Laivo rizikos lygis nustatomas pagal bazinius ir istorinius parametrus.

3. Baziniai parametrai – tai laivo tipas, laivo amžius, vėliavos valstybės veikla, laivą prižiūrinti pripažintoji organizacija ir laivybos kompanijos veiklos rezultatai, į kuriuos atsižvelgiama taip:

3.1. Laivo tipas – laikoma, kad keleiviniai laivai, naftos ir cheminių medžiagų tanklaiviai, dujų tanklaiviai ir balkeriai kelia didesnę riziką.

3.2. Laivo amžius – laikoma, kad senesni kaip dvylikos metų laivai kelia didesnę riziką.

3.3. Vėliavos valstybės veikla – laikoma, kad plaukiojantys su valstybės, kurios sulaikymų rodikliai Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM regione yra aukšti, kelia didesnę riziką, o laivai, plaukiojantys su valstybės, kurios sulaikymų rodikliai Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM regione yra žemi, kelia mažesnę riziką. Be to, laikoma, kad laivai, plaukiojantys su valstybės, kurioje buvo užbaigtas auditas ir prireikus pateiktas koregavimo veiksmų planas pagal sistemą ir procedūras, skirtas savanoriškai IMO valstybės narės audito schemai, kelia mažesnę riziką. Vertinant vėliavos valstybės veiklą, turi būti vadovaujama 2010 m. rugsėjo 13 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 801/2010, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB (OL 2010 L 241, p. 1) 10 straipsnio 3 dalies nuostatos dėl vėliavos valstybės kriterijų.

3.4. Laivą prižiūrinti pripažintoji organizacija – laikoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė pripažintosios organizacijos, kurių veiklos rezultatų lygis pagal sulaikymo rodiklius Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM regione yra žemas arba labai žemas, kelia didesnę riziką, o laivai, kuriems liudijimus išdavė pripažintosios organizacijos, kurių veiklos rezultatų lygis pagal sulaikymo rodiklius Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM regione yra aukštas, kelia mažesnę riziką. Be to, laikoma, kad laivai, kuriems liudijimus išdavė Europos Sąjungoje pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų pripažintosios organizacijos, kelia mažesnę riziką.

3.5. Laivybos kompanijos veiklos rezultatai – laikoma, kad laivai, priklausantys kompanijai, kurios veiklos rezultatų lygis pagal laivų trūkumus ir sulaikymo rodiklius Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM regione yra žemas arba labai žemas, kelia didesnę riziką, laivai, priklausantys kompanijai, kurios veiklos rezultatų lygis pagal laivų trūkumus ir sulaikymo rodiklius Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM regione yra aukštas, kelia mažesnę riziką. Vertinant laivybos kompanijų veiklą, turi būti vadovaujama 2010 m. rugsėjo 13 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 802/2010, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB 10 straipsnio 3 dalies ir 27 straipsnio nuostatos dėl laivybos kompanijų veiklos vertinimo (OL 2010 L 241, p. 4), nuostatomis.

4. Istoriniai parametrai – tai laivo ankstesnių inspektavimų rezultatai, į kuriuos atsižvelgiama taip:

4.1. Laikoma, kad didesnę riziką kelia daugiau kaip vieną kartą sulaikyti laivai.

4.2. Laikoma, kad laivai, kuriuose per šių taisyklių 2 priede nurodytą laikotarpį atlikto inspektavimo metu rastas mažesnis skaičius trūkumų, nei nurodyta šių taisyklių 2 priede, kelia

mažesnę riziką.

4.3. Laikoma, kad laivai, kurie per šią taisyklių 2 priede nurodytą laikotarpį nebuvo sulaikyti, kelia mažesnę riziką.

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

5.1. didelė rizika;

5.2. standartinė rizika,

5.3. maža rizika.

6. Nustatant laivo rizikos lygį, daugiau dėmesio turi būti skiriama tokiems parametrams: laivo tipas, vėliavos valstybės veikla, pripažintosios organizacijos ir kompanijos veiklos rezultatai.

II. Laivų inspektavimas

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

8. Administracija turi užtikrinti, kad būtų atliktas periodinis inspektavimas:

8.1. Visų didelės rizikos laivų, kurie per paskutinius šešis mėnesius nebuvo inspektuoti Europos Sąjungos ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste ar inkaravietėje. Didelės rizikos laivai gali būti inspektuojami nuo penkto mėnesio.

8.2. Visų standartinės rizikos laivų, kurie per paskutinius 12 mėnesių nebuvo inspektuoti Europos Sąjungos ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste ar inkaravietėje. Standartinės rizikos laivai gali būti inspektuojami nuo 10 mėnesio.

8.3. Visų mažos rizikos laivų, kurie per paskutinius 36 mėnesius nebuvo inspektuoti Europos Sąjungos ar Paryžiaus SM regione esančiame uoste ar inkaravietėje. Mažos rizikos laivai gali būti inspektuojami nuo 24 mėnesio.

9. Laivai, kuriems taikomi toliau nurodyti itin svarbūs veiksniai, nurodyti šio priedo 10 punkte, arba nenumatyti veiksniai, nurodyti šio priedo 11 punkte, inspektuojami neatsižvelgiant į tai, kiek laiko praėjo nuo paskutinio periodinio inspektavimo. Tačiau, ar būtina dėl nenumatytų veiksmų atlikti papildomą inspektavimą, sprendžia inspektorius, vadovaudamasis savo kaip specialisto vertinimu.

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

10.1. laivai, kuriems priskirta klasė buvo laikinai ar visiškai atšaukta dėl su sauga susijusių priežasčių po paskutinio inspektavimo Europos Sąjungos ar Paryžiaus SM regione;

10.2. laivai, dėl kurių gauta ataskaita ar pranešimas iš kitos valstybės narės;

10.3. laivai, kurių tapatybės neįmanoma nustatyti inspektavimo duomenų bazėje;

10.4. laivai, kurie plaukdami į uostą susidūrė su kitu laivu, užplaukė ant seklumos ar buvo išmesti į krantą;

10.5. laivai, kurie buvo kaltinami galimai pažeidę kenksmingų medžiagų arba nuotekų šalinimo nuostatas, arba

10.6. laivai, kurie manevravo chaotiškai arba nesaugiai, taip nesilaikydami IMO patvirtintų laivybos maršrutų arba saugios laivybos praktikos bei procedūrų.

11. Laivai, kuriems taikomi šie nenumatyti veiksniai, Administracijos sprendimu gali būti inspektuojami nepriklausomai nuo laikotarpio, praėjusio nuo paskutinio periodinio inspektavimo:

11.1. laivai, kurie buvo eksploatuojami taip, kad kėlė pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai, arba nesilaikė IMO rekomendacijos dėl laivybos įplaukiant į Baltijos jūrą galiojančios redakcijos;

11.2. laivai, kuriems liudijimus išdavė anksčiau pripažinta organizacija, kurios pripažinimas buvo atšauktas po paskutinio inspektavimo Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM regione;

11.3. laivai, apie kuriuos locmanai arba uostų administracijos pranešė, kad jie turi akivaizdžių

trūkumų, galinčių pakenkti laivybos saugai arba kelti pavojų aplinkai;

11.4. laivai, nesilaikantys reikalavimų pateikti pagal Lietuvos Respublikos ir (arba) Europos Sąjungos teisės aktų nuostatas privalomų pranešimų;

11.5. laivai, dėl kurių gautas laivo kapitono, įgulos nario arba kito saugiu laivo eksploatavimu, gyvenimo ir darbo sąlygomis laive arba taršos prevencija teisėtai suinteresuoto asmens ar organizacijos pranešimas arba skundas, įskaitant krante pateiktą skundą, išskyrus atvejus, kai Administracija tokį pranešimą arba skundą laiko akivaizdžiai nepagrįstu;

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

11.6. laivai, nuo kurių ankstesnio sulaikymo praėjo daugiau kaip trys mėnesiai;

11.7. laivai, apie kuriuos pranešta, kad jie turi neištaisytų trūkumų, išskyrus tuos laivus, kurie trūkumus turėjo ištaisyti per 14 dienų po išvykimo, ir tuos, kurie trūkumus turėjo ištaisyti iki išvykimo;

11.8. laivai, apie kuriuos pranešta, kad jie turi sunkumų, susijusių su jų kroviniu, ypač su kenksmingais ir pavojingais kroviniais.

11.9. laivai, kurie eksploatuojami taip, kad kelia pavojų žmonėms, turtui ar aplinkai;

11.10. laivai, apie kuriuos iš patikimų šaltinių gauta informacijos, kad jų rizikos duomenys skiriasi nuo pateikiamų inspektavimo duomenų bazėje ir todėl padidėjo rizikos lygis;

11.11. laivai, dėl kurių koregavimo veiksmų plano buvo susitarta po laivo sulaikymo dėl to, kad gyvenimo ir darbo sąlygos laive netinkamos ir tai kelia akivaizdų pavojų jūrininkų sveikatai ar saugumui arba kai nustatyti dideli ar pakartotiniai MLC konvencijos reikalavimų (įskaitant jūrininkų teises) pažeidimai, tačiau to plano įgyvendinimas nepatikrintas inspektoriaus.

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

III. Atrankos schema

12. I pirmenybės laivai turi būti inspektuojami taip:

12.1. išplėstinis inspektavimas turi būti atliekamas:

12.1.1. kiekviename didelio rizikos lygio laive, kuris per pastaruosius šešis mėnesius nebuvo inspektuotas;

12.1.2. kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivyje ar balkeryje, kurio rizikos lygis yra standartinis ir kuris nebuvo inspektuotas per pastaruosius 12 mėnesių;

12.2. pirminis arba išsamus inspektavimas atitinkamai atliekamas kiekviename senesniame kaip 12 metų laive, išskyrus keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivius ar balkerus, kurio rizikos lygis yra standartinis ir kuris nebuvo inspektuotas per pastaruosius 12 mėnesių;

12.3. itin svarbaus veiksnio atveju:

12.3.1. išsamus arba išplėstinis inspektavimas pagal inspektoriaus, kaip specialisto, profesinį vertinimą atliekamas kiekviename didelės rizikos lygio laive ar bet kuriame senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivyje ar balkeryje;

12.3.2. išsamus inspektavimas atliekamas kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų arba cheminių medžiagų tanklaivius ar balkerus.

13. Administracijai nusprendus inspektuoti II pirmenybės laivą, taikoma tokia tvarka:

13.1. Išplėstinis inspektavimas turi būti atliekamas:

13.1.1. kiekviename didelio rizikos lygio laive, kuris per pastaruosius penkis mėnesius nebuvo inspektuotas;

13.1.2. kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivyje arba balkeryje, kurio rizikos lygis yra standartinis ir kuris per pastaruosius 10 mėnesių nebuvo inspektuotas; arba

13.1.3. kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų ar

cheminių medžiagų tanklaivyje ar balkeryje, kurio rizikos lygis yra mažas ir kuris per pastaruosius 24 mėnesius nebuvo inspektuotas;

13.2. pirminis arba išsamus inspektavimas prireikus yra atliekamas:

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

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

13.3. nenumatyto veiksnio atveju:

13.3.1. kiekviename laive, kurio rizikos lygis yra didelis, ar kiekviename senesniame kaip 12 metų keleiviniame laive, naftos tanklaivyje, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivyje arba balkeryje, yra atliekamas išsamus arba išplėstinis, pagal inspektoriaus kaip specialisto profesinį vertinimą, inspektavimas;

13.3.2. išsamus inspektavimas turi būti atliekamas kiekviename laive, išskyrus senesnius kaip 12 metų keleivinius laivus, naftos tanklaivius, dujų ar cheminių medžiagų tanklaivius arba balkerius.

Priedo pakeitimai:

Nr. [3-49](#), 2008-02-15, *Žin.*, 2008, Nr. 21-779 (2008-02-21), i. k. 1082210ISAK00003-49

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, *Žin.*, 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

Užsienio valstybių laivų valstybinės
kontrolės Lietuvos Respublikoje
vykdymo taisyklių
2 priedas

LAIVO RIZIKOS LYGIO NUSTATYMAS

				Rizikos lygis			
				Didelės rizikos laivas (DRL)		Standartinės rizikos laivas (SRL)	Mažos rizikos laivas (MRL)
Baziniai parametrai				Kriterijai	Vertinimo svertiniai koeficientai	Kriterijai	Kriterijai
1	Laivo tipas			Cheminių medžiagų tanklaivis Dujų tanklaivis Naftos tanklaivis Balkeris Keleivinis laivas	2	nei didelės, nei mažos rizikos laivas	Visi tipai
2	Laivo amžius			visi tipai > 12 m.	1		Visų amžių
3a	Vėliava	JPB (Juodasis, Pilkasis ir Baltasis) sąrašai		Juodasis – LDR (labai didelė rizika), DR (didelė rizika), VR (vidutinė rizika) link DR (didelės rizikos)	2		Baltasis
				Juodasis – VR (vidutinė rizika)	1		
3b		IMO auditas		-	-		Taip
4a	Pripažinti organizacija	Veiklos rezultatai	A (aukštas lygis)	-	-		Aukštas lygis
			V (vidutini s)	-	-		-
			Ž (žemas)	Žemas lygis	1	-	

			LŽ (labai žemas)	Labai žemas lygis		-
4b		Pripažinta ES		-	-	Taip
5	Kompanija	Veiklos rezultatai	A	-	-	Aukštas lygis
			V	-	-	-
			Ž	Žemas lygis	2	-
			LŽ	Labai žemas lygis		-
Istoriniai parametrai						
6	Per kiekvieną inspektavimą, atliktą per paskutinius 36 mėn., užregistruotų trūkumų skaičius	Trūkumai	Netaikoma	-		<= 5 (ir per paskutinius 36 mėn. atliktas bent vienas inspektavimas)
7	Sulaikymų per paskutinius 36 mėn. skaičius	Sulaikymai	>= 2 sulaikymai	1		Sulaikymų nebūta

DRL (didelės rizikos laivai) yra tokie laivai, kurie atitinka kriterijus, kurių bendra vertė yra 5 ar daugiau svorinio koeficiento punktai.

MRL (mažos rizikos laivai) yra tokie laivai, kurie atitinka visus mažos rizikos parametrus.

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

Priedo pakeitimai:

Nr. [3-49](#), 2008-02-15, Žin., 2008, Nr. 21-779 (2008-02-21), i. k. 1082210ISAK00003-49

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, Žin., 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

Užsienio valstybių laivų valstybinės
kontrolės Lietuvos Respublikoje
vykdymo taisyklių
3 priedas

LIUDIJIMŲ IR DOKUMENTŲ, TURINČIŲ BŪTI LAIVE, SĄRAŠAS¹

1. Tarptautinis laivo matmenų liudijimas, išduotas pagal 1969 m. Tarptautinę konvenciją dėl laivų matmenų nustatymo.
 2. Keleivinio laivo saugumo liudijimas.
 3. Krovininio laivo saugios konstrukcijos liudijimas.
 4. Krovininio laivo saugių įrenginių liudijimas.
 5. Krovininio laivo saugių radijo įrenginių liudijimas.
 6. Išimties liudijimas su vežamų krovinių sąrašu pagal SOLAS 74 konvencijos II-2/53.1.3 taisyklės nuostatas.
 7. Krovininio laivo saugumo liudijimas.
 8. Laivo atitikties SOLAS 74 konvencijos II-2/54 taisyklės nuostatomis liudijimas.
 9. Leidžiamų laivui vežti pavojingų krovinių sąrašas arba manifestas, arba pavojingų krovinių pakrovimo planas.
 10. Tarptautinis liudijimas, patvirtinantis, kad laivas tinka vežti suskystintas dujas kaip piltinį krovinį, arba liudijimas, patvirtinantis, kad laivas tinka vežti suskystintas dujas kaip piltinį krovinį (atsižvelgiant į tai, kas yra taikoma).
 11. Tarptautinis liudijimas, patvirtinantis, kad laivas tinka vežti pavojingas chemines medžiagas kaip piltinį krovinį, arba liudijimas, patvirtinantis, kad laivas tinka vežti pavojingas chemines medžiagas kaip piltinį krovinį (atsižvelgiant į tai, kas yra taikoma).
 12. Tarptautinis teršimo nafta prevencijos liudijimas (pagal MARPOL konvencijos I priedą).
 13. Tarptautinis teršimo skystomis kenksmingomis medžiagomis, vežant jas kaip piltinį krovinį, prevencijos liudijimas.
 14. Tarptautinis krovininės vaterlinijos liudijimas.
 15. Tarptautinis krovininės vaterlinijos išimties liudijimas.
 16. Operacijų, atliekamų su nafta, registracijos žurnalas (I ir II dalys).
 17. Laivo įgulos veiksmų avarinio naftos užteršimo atveju planas.
 18. Laivo krovinio registravimo žurnalas.
 19. Minimalios įgulos saugaus laivo valdymo liudijimas.
 20. Kvalifikaciniai liudijimai, išduoti pagal STCW konvencijos nuostatas.
 21. Sveikatos pažymėjimai (MLC konvencija).
- Punkto pakeitimai:*
Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407
22. Darbų laive planavimo grafikas (MLC konvencija ir STCW konvencija).
- Punkto pakeitimai:*
Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407
23. Jūrininkų darbo ir poilsio valandų apskaitos dokumentas (MLC konvencija).
- Punkto pakeitimai:*
Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407
24. Laivo stovumo skaičiavimai.
 25. Atitikties dokumento kopija ir laivo saugaus valdymo liudijimas, išduoti pagal Tarptautinio saugaus laivybos valdymo ir taršos prevencijos iš laivų kodekso nuostatas.
 26. Laivo klasės liudijimas (jeigu laivui suteikta klasė).

¹ Pagal konkrečiam laivui taikomus reikalavimus.

27. Laivo korpuso konstrukcijų apžiūrų byla (taikoma tik tanklaiviams ir balkeriams).
28. Informacija apie santykio A/A-maks. dydį (taikoma tik ro-ro keleiviniams laivams).
29. Dokumentas, patvirtinantis, kad laivas tinka grūdams vežti.
30. Specialios paskirties laivo saugumo liudijimas.
31. Greitaeigio laivo saugumo liudijimas.
32. Naftos išpylimo į jūrą kontrolės ir registravimo įrangos įrašai paskutinio reiso be krovinio metu (taikoma tik tanklaiviams).
33. Laivo aliarmo planas, kovos su gaisru planas, veiksmų, esant laivo korpuso pažeidimams (dėl keleivinių laivų) planas, keleivinių laivų kapitoniui paruoštas veiklos, įvykus avarinei situacijai, planas.
34. Laivo žurnalas įrašams apie privalomus įgulos veiksmus, įvykus avarinei situacijai, mokymus ir treniruotes įgulai veikiant avarinėse situacijose registruoti.
35. Valstybinės uosto kontrolės laivo patikrinimo aktai.
36. Krovinio tvirtinimo vadovas.
37. Keleivinių laivų plaukiojimo rajono apribojimo dokumentas.
38. Keleivinio laivo bendradarbiavimo su jūriniais koordinaciniais gelbėjimo centrais planas.
39. Biriems kroviniams vežti pritaikyto laivo (balkerio) vadovas.
40. Biriems kroviniams vežti pritaikyto laivo (balkerio) pakrovimo (iškrovimo) planas.
41. Šiukšlių tvarkymo laive planas.
42. Šiukšlių tvarkymo laive registracijos žurnalas.
43. Civilinės atsakomybės draudimo ar kitokios finansinės garantijos už taršos nafta padarytą žalą liudijimas (pagal 1992 m. Tarptautinę konvenciją dėl civilinės atsakomybės už taršos nafta padarytą žalą).
44. Procedūrų ir parengties vadovas (pagal MARPOL konvencijos II priedą).
45. Tarptautinis oro taršos prevencijos liudijimas (pagal MARPOL konvencijos VI priedą).
46. Tarptautinis taršos nuotekomis prevencijos liudijimas (pagal MARPOL konvencijos IV priedą).
47. Tarptautinis laivo apsaugos liudijimas.
48. Laivo istorijos tęstinis įrašas.
49. Tarptautinio apsaugos nuo užsiteršimo sistemos liudijimas, išduotas pagal 2001 m. Tarptautinę konvenciją dėl laivuose naudojamų kenksmingų apsaugos nuo užsiteršimo sistemų kontrolės.
50. Apsaugos nuo užsiteršimo sistemos deklaracija, numatyta 2001 m. Tarptautinės konvencijos dėl laivuose naudojamų kenksmingų apsaugos nuo užsiteršimo sistemų kontrolės.
51. Kilnojamojo jūrinio gręžimo įrenginio saugos liudijimas.
52. Liudijimai privalomi pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/20/EB dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo.
53. Pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 392/2009 dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju privalomas liudijimas.
54. Darbo jūrų laivyboje liudijimas (MLC konvencijos 5.1.3 taisyklėje nurodytas liudijimas).

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

55. Darbo jūrų laivyboje atitikties deklaracija (MLC konvencijos 5.1.3 taisyklėje nurodyta deklaracija), I ir II dalys.

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

56. Draudimo ar kitos finansinės garantijos liudijimas, susijęs su civiline atsakomybe už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą.

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

57. Atitinkamai pavojingųjų medžiagų sąrašo sertifikatas arba atitikties liudijimas, jei taikytina pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo.

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

Priedo pakeitimai:

Nr. [3-49](#), 2008-02-15, Žin., 2008, Nr. 21-779 (2008-02-21), i. k. 1082210ISAK00003-49

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, Žin., 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

Užsienio valstybių laivų valstybinės
kontrolės Lietuvos Respublikoje
vykdymo taisyklių
4 priedas

LAIVO SULAIKYMO PAGRINDAI

Bendro pobūdžio reikalavimai

1. Laive nėra Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklių 3 priede nurodytų dokumentų arba pasibaigęs jų galiojimas. Užsienio valstybių, kurios neratifikavo galiojančių tarptautinių konvencijų, laivams šis reikalavimas netaikomas, tačiau tai neturi suteikti palankesnių sąlygų šiems laivams ir tokie laivai turi atitikti atitinkamų galiojančių tarptautinių konvencijų reikalavimus.

2. Jei nustatomi trūkumai, susiję su inertinių dujų sistemos, su kroviniu susijusios įrangos ar mechanizmų gedimais (arba netinkama priežiūra), inspektoriaus sprendimu, laivas gali būti nesulaikomas, tačiau turi būti nutraukti krovimo darbai iki trūkumai bus pašalinti.

Sritys pagal SOLAS 74

3. Laivo įgula neatitinka minimalios įgulos sudėties liudijimo reikalavimų.

4. Yra pagrindinės jėgainės arba kitų svarbių mechanizmų, elektros įrangos gedimų.

5. Nepakankama švara mašinų skyriuje, per didelis naftuoto vandens kiekis šuliniuose, vamzdžių izoliacijos, įskaitant išmetamųjų dujų vamzdžius mašinų skyriuje, užterštos naftos produktais, neveikia nusausinimo sistema.

6. Nepatikimai veikia avarinis generatorius, neveikia avarinis apšvietimas, sugedusios akumuliatoriaus baterijos.

7. Yra pagrindinio ir pagalbinio vairo įrenginių gedimų.

8. Nepakankamas individualių gelbėjimosi priemonių kiekis arba jos netinkamos naudoti. Neveikia gelbėjimo valčių (plaustų) nuleidimo įranga.

9. Nėra gaisro aptikimo sistemos, priešgaisrinių signalizacijų, gaisro gesinimo įrangos, stacionarių gaisro gesinimo įrengimų, ventiliacijos vožtuvų, automatinų priešgaisrinių sklendžių, greitai užsidarančių įtaisų, jie neatitinka reikalavimų arba yra labai nusidėvėję ir netinkami naudoti pagal numatytą paskirtį.

10. Nepakankamas gesinimo skysčio kiekis arba nepatikimas stacionarios priešgaisrinės sistemos, sumontuotos ant tanklaivių krovininio denio, veikimas. Nepatikimas tanklaivių inertinių dujų sistemos veikimas.

11. Nepakankamas žibintų, ženklų ir garso signalų kiekis arba jie netinka naudoti.

12. Nėra radijo įrangos, skirtos nelaimės ir saugos pranešimams perduoti, arba yra jos gedimų.

13. Nėra navigacijos įrangos, arba yra jos gedimų, atsižvelgiant į SOLAS 74 V/16.2 taisyklės nuostatas.

14. Atsižvelgiant į planuojamą reisą, neatlikta jūrlapių ir kitos šių jūros rajonų navigacinės literatūros korektūra. Inspektorius turi atsižvelgti į tai, kad vietoje jūrlapių gali būti naudojama aprobuoto tipo Elektroninių jūrlapių rodymo ir informacijos sistema (ECDIS), kurioje naudojami oficialūs duomenys.

15. Tanklaivio siurblinės ventiliacijos kanalai neatitinka SOLAS 74 konvencijos II-2/59.3.1 taisyklės reikalavimų.

16. Nevykdomi SOLAS 74 konvencijos XI skyriaus 2 taisyklės reikalavimai dėl laivo korpuso konstrukcijų būklės sustiprintos kontrolės programos įgyvendinimo.

17. Laivo įgulos pasirengimas ir veiksmai tikrinant laivo eksploataciją turi daug trūkumų (Paryžiaus SM 1 priedo 5.5 skirsnis).

Sritys pagal Tarptautinį piltinių krovinių pervežimo (IBC) kodeksą

18. Kraunamas į laivą krovinyss nėra nurodytas liudijimo, išduoto pagal Tarptautinių piltinių krovinių pervežimo kodeksą, priede arba nėra informacijos apie krovinį.
19. Nėra arba neveikia aukšto slėgio saugos prietaisai.
20. Elektros įranga, skirta naudoti potencialiai sprogioje aplinkoje, neatitinka nustatytų saugos reikalavimų arba neatitinka IBC kodekso reikalavimų.
21. Potencialiai sprogioje aplinkoje yra gaisrą sukeliančių įrenginių.
22. Nevykdomi specialūs reikalavimai.
23. Krovininiuose tankuose krovinio pakrauta daugiau negu leidžiama.
24. Temperatūrai jautrūs produktai nepakankamai apsaugoti nuo temperatūros poveikio.

Sritys pagal Tarptautinį dujų vežimo (ICG) kodeksą

25. Kraunamas krovinyss nėra nurodytas tinkamumo liudijime, išduotame pagal Tarptautinį dujų pervežimo kodeksą, arba nėra informacijos apie krovinį.
26. Nėra uždarymo įtaisų gyvenamosiose ir tarnybinėse patalpose.
27. Pertvaros laidžios dujoms.
28. Neveikia oro uždarymas.
29. Nėra arba neveikia momentinio užsidarymo vožtuvai.
30. Nėra arba neveikia apsauginiai vožtuvai.
31. Elektros įrenginiai, sumontuoti potencialiai sprogioje aplinkoje, neatitinka reikalavimų.
32. Krovinio skyriuje neveikia ventiliacija.
33. Krovininiuose tankuose neveikia slėgio signalizacija.
34. Neveikia dujų nutekėjimo kontrolės signalizacija arba kenksmingų dujų analizatorius.
35. Medžiagos, kurios turi būti inhibuojamos, vežamos be galiojančio inhibitoriaus liudijimo.

Sritys pagal Tarptautinę konvenciją dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo (LL 66)

36. Apgadinimai, korozija arba taškinė korozija deniuose ir korpuse esančiuose dideliuose apkalų plotuose bei susijusiose standinamosiose detalėse, ir tai daro įtaką laivo tinkamumui plaukioti arba jo atsparumui išlaikyti vietines apkrovas, išskyrus atvejus, kai buvo atlikti derami laikinieji remonto darbai, kad laivas galėtų plaukti į uostą, kur būtų atliekamas jo kapitalinis remontas.
37. Akivaizdus laivo stovumo nepakankamumas.
38. Kapitonas negali pateikti patikimos patvirtintos informacijos, kad jis reiso metu galėtų tinkamai įvertinti ir apskaičiuoti laivo stovumą keičiantis reiso sąlygoms.
39. Nėra arba netinkama triumų dangčių, vandeniui nelaidžių durų, ventiliacinių angų uždarymo įrenginių būklė.
40. Laivas perkrautas.
41. Ant korpuso apkalos nėra arba nematomi krovininės žymos ženklai.

Sritys pagal MARPOL konvencijos I priedą

42. Nėra arba tinkamai neveikia naftuotų vandenų filtravimo, naftos išpylimo į jūrą valdymo ir kontrolės arba 15 ppm koncentracijos signalizacijos įrenginiai.
43. Planuojamam reisui nėra pakankamo laisvo kuro (tepalo) nuosėdų arba naftuotų vandenų cisternų tūrio.
44. Nėra operacijų, atliekamų su nafta ir jos produktais, registracijos žurnalo.
45. Laive rasta nelegali naftuotų vandenų nusausinimo sistema.
46. Nėra laivo konstrukcijų būklės patikrinimo aktų bylos arba aktai neatitinka MARPOL konvencijos I priedo 13G taisyklės 3 dalies b punkto reikalavimų.

Sritys pagal MARPOL konvencijos II priedą

- 47. Nėra Procedūrų ir tvarkos vadovo.
- 48. Krovinys nesuskirstytas pagal kategorijas.
- 49. Nėra krovinių registracijos žurnalo.
- 50. Naftos grupės kroviniai vežami nesilaikant MARPOL konvencijos II priedo reikalavimų arba neturint atitinkamai pakoreguoto liudijimo.
- 51. Sumontuotas nelegalus pašalinimo vamzdynas.

Sritys pagal MARPOL konvencijos V priedą

- 52. Nėra šiukšlių tvarkymo laive plano.
- 53. Nėra šiukšlių tvarkymo laive registracijos žurnalo.
- 54. Laivo įgula nežino šiukšlių tvarkymo plano reikalavimų.

Sritys pagal Tarptautinę konvenciją dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW 78/95) ir Direktyvą 2008/106/EB

- 55. Laivo įgulos nariai neturi laivo vėliavos valstybės administracijos diplomų patvirtinimų, nėra dokumento, patvirtinančio, kad dėl diplomų patvirtinimo buvo kreiptasi į laivo vėliavos valstybės administraciją.
- 56. Nustatoma, kad atestatas buvo gautas nesąžiningai arba jo turėtojas nėra tas asmuo, kuriam tas atestatas buvo išduotas.
- 57. Įgulos narių skaičius ir kvalifikacija neatitinka laivo vėliavos valstybės administracijos reikalavimų.
- 58. Laive organizuotas laivavedžių ir mechanikų budėjimas neatitinka laivo vėliavos valstybės administracijos reikalavimų.
- 59. Budėjimo pamainoje nėra tinkamos kvalifikacijos asmens, kuris valdytų įrangą, būtiną saugiai laivybai, saugiam radijo ryšiui ar taršos jūroje prevencijai užtikrinti.
- 60. Laivo įgulos nariai nesugeba vykdyti savo pareigų, esant avarinėms situacijoms, susijusioms su laivo saugumu ir taršos prevencija.
- 61. Nėra galimybės prasidėjus reisui sukomplektuoti laive budėjimo iš pailsėjusių įgulos narių.

Sritys pagal MLC konvenciją

Pakeistas skirsnio pavadinimas:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

- 62. Nepakankamas maisto kiekis, kad jo užtektų reisui iki kito uosto.
- 63. Nepakankamas geriamo vandens kiekis, kad jo užtektų reisui iki kito uosto.
- 64. Laive itin blogos higienos sąlygos.
- 65. Laivo, plaukiojančio rajonuose, kuriuose gali būti labai žema temperatūra, gyvenamosiose patalpose nėra šildymo.
- 66. Nepakankamas laivo gyvenamųjų patalpų vėdinimas.
- 67. Koridoriai arba gyvenamosios patalpos labai šiukšlinos, užgriozdintos įranga ar kroviniu arba dėl kitų priežasčių nesaugios.

68. Yra akivaizdžių įrodymų, kad budinčio ir kito personalo tarnybos metu darbingumui pirmą budėjimo pamainą ar vėlesnių budėjimų metu trukdo nuovargis.

69. Sąlygos laive akivaizdžiai kelia pavojų jūrininkų saugai, sveikatai ar saugumui.

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

70. Jei nustatomi trūkumai yra dideli ar jei tai yra pakartotinis MLC konvencijos reikalavimų (įskaitant jūrininkų teises), susijusių su jūrininkų gyvenimo ir darbo sąlygomis, kaip nustatyta laivo darbo jūrų laivyboje liudijime ir darbo jūrų laivyboje atitikties deklaracijoje, pažeidimas.

Papildyta punktu:

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

Priedo pakeitimai:

Nr. [3-49](#), 2008-02-15, *Žin.*, 2008, Nr. 21-779 (2008-02-21), i. k. 1082210ISAK00003-49

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, *Žin.*, 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

Užsienio valstybių laivų valstybinės
kontrolės Lietuvos Respublikoje
vykdymo taisyklių
5 priedas

UŽDRAUDIMO ĮPLAUKTI Į EUROPOS SĄJUNGOS IR PARYŽIAUS SM VALSTYBIŲ NARIŲ UOSTUS IR INKARAVIETES PROCEDŪRA

1. Jeigu sulaikius laivą nustatoma, kad yra aplinkybių, nurodytų šių taisyklių 48.1 arba 48.2 punktuose, Lietuvos saugios laivybos administracija (toliau – Administracija) raštu privalo pranešti laivo kapitonui, jog laivui bus išduotas draudimo įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ar inkaravietes nurodymas, kuris įsigalios po to, kai laivas paliks uostą. Draudimo įplaukti nurodymas įsigalioja iš karto, kai laivas išplaukia iš uosto pašalinus trūkumus, dėl kurių jis buvo sulaikytas.

2. Administracija, išdavusi draudimo įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ar inkaravietes nurodymą, privalo raštu informuoti laivo vėliavos valstybės kompetentingas institucijas, klasifikacinę bendrovę, kuri vykdo laivo techninę priežiūrą (jeigu laivui suteikta klasė), Paryžiaus SM sekretoriatą, Europos Sąjungos valstybės nares, Europos Komisiją, Paryžiaus SM valstybės nares. Be to, informacija apie išduotą draudimo įplaukti nurodymą nedelsiant turi būti paskelbta ir Inspektavimo duomenų bazėje.

3. Dėl išduoto draudimo įplaukti į bet kurį Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostą nurodymo panaikinimo laivybos kompanija turi raštu kreiptis į Administraciją. Prie prašymo turi būti pridėtas laivo vėliavos valstybės kompetentingos institucijos po apsilankymo laive išduotas dokumentas, patvirtinantis, kad laivas visiškai atitinka jam taikomų tarptautinių konvencijų reikalavimus, ir apsilankymo laive įrodymai (apžiūros aktai ar pan.). Jeigu laivui suteikta klasė, prie prašymo turi būti pridėtas klasifikacinės bendrovės liudijimas, patvirtinantis, kad laivas visiškai atitinka klasifikacinės bendrovės taisyklių ir standartų reikalavimus. Klasifikacinė bendrovė pateikia kompetentingai institucijai apsilankymą laive patvirtinančius įrodymus (apžiūros aktus ar pan.).

4. Administracijos išduotą draudimą įplaukti gali panaikinti tik Administracija, patikrinusi laivą iš anksto sutartame uoste, jeigu ji įsitikina, kad laivas visiškai atitinka jam taikomų tarptautinių konvencijų reikalavimus. Tam tikrais atvejais, kai numatomas pakartotinio inspektavimo uostas yra ne Lietuvos Respublikoje, bet kitoje Europos Sąjungos ir (ar) Paryžiaus SM valstybės narėje, Administracijai sutikus, laivo pakartotinį inspektavimą gali atlikti ir tos valstybės kompetentinga institucija. Tokiu atveju Administracijai turi būti pateikti įrodymai, kad laivas visiškai atitinka jam taikomų tarptautinių konvencijų reikalavimus.

5. Draudimo įplaukti nurodymas gali būti atšauktas tik praėjus šių taisyklių 51–53 punktuose nurodytam laikotarpiui ir sutartame uoste atlikus pakartotinį laivo inspektavimą.

6. Jei sutartas uostas yra kitoje Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybėje narėje, Administracija išsiunčia tos valstybės kompetentingoms institucijoms prašymą, kad laivui, kuriam Administracija yra išdavusi draudimo įplaukti nurodymą, būtų leista įplaukti į tos valstybės uostą, kur jam būtų atliktas pakartotinis inspektavimas.

7. Jeigu laivo, kuriam draudimo įplaukti nurodymą yra išdavusi kitos Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybės narės kompetentinga institucija, pakartotinis inspektavimas numatomas Lietuvos Respublikos jūrų uoste, Administracija, gavusi tos valstybės narės kompetentingos institucijos prašymą, gali leisti vienkartinį laivo įplaukimą į Lietuvos Respublikos jūrų uostą, kur jam būtų atliktas pakartotinis inspektavimas. Tokiais atvejais, kol neatšauktas draudimo įplaukti nurodymas, uoste negali būti atliekami jokie krovimo darbai.

8. Jei laivo sulaikymo, dėl kurio išduotas draudimo įplaukti nurodymas, priežastis buvo laivo konstrukcijos trūkumai, Administracija gali pareikalauti, kad pakartotinio inspektavimo metu būtų sudaryta galimybė apžiūrėti tam tikras patalpas, įskaitant krovinių triumus ir tankus.

9. Pakartotinis inspektavimas atliekamas išplėstinio inspektavimo apimtimi, kaip apibrėžta šių

taisyklių 31–33 punktuose.

10. Jeigu pakartotinio inspektavimo metu nustatoma, kad laivas visiškai atitinka visų jam taikomų tarptautinių konvencijų reikalavimus, draudimas laivui įplaukti į Europos Sąjungos ir Paryžiaus SM valstybių narių uostus ar inkaravietes turi būti panaikinamas. Administracija apie tai raštu informuoja laivybos kompaniją.

11. Administracija apie uždraudimo panaikinimą raštu praneša laivo vėliavos valstybės administracijai, laivo klasės liudijimą išdavusiai klasifikacinei bendrovei, Europos Sąjungos valstybių narių kompetentingoms institucijoms, Paryžiaus SM valstybėms narėms, Europos Komisijai, Paryžiaus SM sekretariatui, išsiunčia pranešimą į Inspektavimo duomenų bazę.

Priedo pakeitimai:

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, Žin., 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

Užsienio valstybių laivų valstybinės
kontrolės Lietuvos Respublikoje
vykdymo taisyklių
6 priedas

INFORMACIJOS TEIKIMO TVARKA

1. Kiekvienais metais, ne vėliau kaip iki balandžio 1 d., Lietuvos saugios laivybos administracija (toliau – Administracija) Europos Komisijai turi pateikti tokius praėjusių metų duomenis apie:

1.1. Administracijoje dirbančių inspektorių, vykdančių uosto valstybės kontrolę užsienio valstybių laivuose, skaičių. Europos Komisijai pateikiama šioje lentelėje nurodyta informacija:

Uostas/zona	Visu etatu dirbančių inspektorių skaičius (A)	Ne visu etatu dirbančių inspektorių skaičius (B)	Perskaičiavimas iš B į visu etatu dirbančių inspektorių skaičių (C)	Iš VISO (A+C)
Iš VISO:				

1.2. bendrą individualių laivų įplaukimų į Lietuvos Respublikos uostus skaičių.

2. Lietuvos Respublikos jūrų uostų ar jūrinių terminalų administracijos iki kiekvieno mėnesio 10 dienos teikia Administracijai informaciją apie praėjusį mėnesį atvykusius laivus, įskaitant apie savo atvykimą į inkaravimo vietą pranešusius laivus, jų IMO numerius ir atvykimo datas, taip pat informaciją apie reguliarias susisiekimo paslaugas teikiančius keltus ir jų plaukimo grafikus. Informacija apie reguliarias susisiekimo paslaugas teikiančių keltų plaukimo grafiko pasikeitimą patikslinama kiekvieną kartą, kai pasikeičia keltų plaukimo grafikas.

3. Administracija, gavusi atitinkamus duomenis iš Lietuvos Respublikos jūrų uostų ar jūrinių terminalų administracijų, kas šešis mėnesius pateikia Europos Komisijai į Lietuvos Respublikos uostus įplaukusių individualių laivų, išskyrus reguliarias susisiekimo paslaugas teikiančius keltus, judėjimo sąrašą, kuriame nurodytas tų laivų IMO numeris ir atvykimo data. Šis sąrašas pateikiamas lentelės forma skaičiuoklės programoje, kad pirmiau nurodytą informaciją būtų galima peržiūrėti ir apdoroti automatinio būdu. Sąrašas turi būti pateiktas Europos Komisijai per keturis mėnesius nuo to laikotarpio, už kurį pateikiami duomenys, pabaigos.

4. Administracija privalo pateikti Europos Komisijai reguliarias susisiekimo paslaugas teikiančių keltų plaukimo sąrašą. Sąraše nurodomas kiekvieno laivo IMO identifikavimo numeris, pavadinimas ir maršrutas. Šis sąrašas pateikiamas lentelės forma skaičiuoklės programoje, kad šią informaciją būtų galima peržiūrėti ir apdoroti automatinio būdu. Ši informacija patikslinama kiekvieną kartą, kai pasikeičia keltų plaukimo grafikas.

Priedo pakeitimai:

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, Žin., 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

Užsienio valstybių laivų valstybinės
kontrolės Lietuvos Respublikoje
vykdymo taisyklių
7 priedas

LAIVŲ KONTROLĖS PROCEDŪROS

1. Inspektoriai, vykdančys užsienio valstybių laivų kontrolę Lietuvos Respublikoje, privalo vadovautis šių Paryžiaus SM laivų kontrolės procedūrų nuostatomis (taikymo metu galiojančia redakcija):

- 1.1. Įgulos veiksmų kontrolė keltuose ir keleiviniuose laivuose (Instrukcija 33/2000/02);
- 1.2. Uosto valstybės kontrolės pareigūnams skirtos gairės dėl elektroninių jūrlapių (Instrukcija 35/2002/02);
- 1.3. Darbo ir gyvenimo sąlygų inspektavimo gairės (Instrukcija 36/2003/08);
- 1.4. Gairės dėl atitikties STCW konvencijai (Instrukcija 37/2004/02);
- 1.5. Darbo ir poilsio valandų inspektavimo gairės (Instrukcija 37/2004/05);
- 1.6. Uosto valstybės kontrolės pareigūnams skirtos apsaugos aspektų tikrinimo gairės (Instrukcija 37/2004/10);
- 1.7. Uosto valstybės kontrolės pareigūnams skirtos reiso duomenų registravimo įrangos (VDR) patikrinimo gairės (Instrukcija 38/2005/02);
- 1.8. Gairės dėl atitikties MARPOL 73/78 I priedo reikalavimams (Instrukcija 38/2005/05);
- 1.9. Viengubo korpuso tanklaivių būklės įvertinimo sistemos (CAS) kontrolės gairės (Instrukcija 38/2005/07);
- 1.10. Uosto valstybės kontrolės pareigūnams skirtos ISM kodekso gairės (Instrukcija 39/2006/01);
- 1.11. Uosto valstybės kontrolės pareigūnams skirtos GMDSS (globalinė jūrų avarinio ryšio ir saugumo sistema) gairės (Instrukcija 39/2006/02);
- 1.12. Uždraudimo įplaukti ir pranešimų optimizavimo kontrolinis sąrašas (Instrukcija 39/2006/03);
- 1.13. Uosto valstybės kontrolės pareigūnams skirtos balastinių tankų ir pagrindinės jėgainės gedimo simuliacijos (elektros tiekimo sistemos gedimo testas) gairės (Instrukcija 39/2006/10);
- 1.14. Balkerių struktūros patikrinimo gairės (Instrukcija 39/2006/11);
- 1.15. Geros praktikos kodeksas, skirtas uosto valstybės kontrolės pareigūnams (Instrukcija 39/2006/12);
- 1.16. Pripažintųjų organizacijų atsakomybės vertinimo kriterijai (Instrukcija 40/2007/04);
- 1.17. Gairės dėl atitikties MARPOL 73/78 VI priedo reikalavimams (Instrukcija 40/2007/09).

Papildyta priedu:

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, Žin., 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

Užsienio valstybių laivų valstybinės
kontrolės Lietuvos Respublikoje
vykdymo taisyklių
8 priedas

INSPEKTAVIMO AKTAS

1. Inspektorius, atlikęs pirminį, išsamų ar išplėstinį inspektavimą, surašo Administracijos direktoriaus įsakymu patvirtintos formos aktą, kuris įteikiamas laivo kapitonui (atsakingam asmeniui). Akte turi būti nurodomi bendro pobūdžio duomenys, informacija apie inspektavimą ir papildoma informacija laivo sulaikymo atveju.

2. Akte turi būti nurodoma ši bendroji informacija:

2.1. Administracijos rekvizitai;

2.2. inspektavimo data ir vieta;

2.3. inspektuoto laivo pavadinimas;

2.4. laivo vėliava;

2.5. laivo tipas (kaip nurodyta saugaus valdymo liudijime);

2.6. IMO numeris;

2.7. laivo šaukinys;

2.8. laivo tonažas (BT);

2.9. Dedveitas (tam tikrais atvejais);

2.10. laivo pastatymo metai (laivo saugos liudijimuose nurodytą laivo pastatymo datą);

2.11. klasifikacinė bendrovė ar klasifikacinės bendrovės, taip pat bet kuri kita organizacija, jei taikoma, išdavusi (-ios) šiam laivui klasifikacijos liudijimus;

2.12. pripažintoji organizacija ar pripažintosios organizacijos ir (arba) bet kuri kita šalis, vėliavos valstybės vardu išdavusi (-ios) šiam laivui liudijimus pagal taikytinas konvencijas;

2.13. laivybos kompanijos pavadinimas ir adresas;

2.14. jei laivas veža piltinius skystus ar kietus krovinius, – už laivo pasirinkimą ir už frachto tipą atsakingo frachtuotojo pavadinimas ir adresas;

2.15. akto parengimo galutinė data;

2.16. nuoroda, kad išsami informacija apie inspektuotus ar sulaikytus laivus gali būti paskelbta viešai.

3. Akte turi būti nurodoma ši informacija apie inspektavimą:

3.1. taikant atitinkamas konvencijas išduoti liudijimai, atitinkamą liudijimą (liudijimus) išdavusi institucija ar organizacija, taip pat išdavimo ir galiojimo pabaigos data;

3.2. inspektuotos laivo dalys ar elementai (jei atliekamas išsamus ar išplėstinis inspektavimas);

3.3. paskutinės tarpinės, metinės ar atnaujinimo apžiūros uostas ir data bei apžiūrą atlikusios organizacijos pavadinimas;

3.4. inspektavimo rūšis (inspektavimas, išsamus inspektavimas, išplėstinis inspektavimas);

3.5. trūkumų pobūdis;

3.6. priemonės, kurių imtasi.

4. Jei po patikrinimo laivas sulaikomas, akte papildomai turi būti nurodyta ši informacija:

4.1. sprendimo sulaikyti laivą data;

4.2. sprendimo sulaikyti laivą atšaukimo data;

4.3. trūkumų, dėl kurių buvo nuspręsta sulaikyti laivą, pobūdis (pateikiant nuorodas į atitinkamų konvencijų taisykles);

4.4. jei trūkumai, kurie pavieniui ar kartu su kitais trūkumais nulėmė laivo sulaikymą, yra susiję su laivo klase, nurodoma atsakinga klasifikacinė bendrovė;

4.5. priemonės, kurių imtasi.

Papildyta priedu:

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, Žin., 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

Pakeitimai:

1.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-49](#), 2008-02-15, Žin., 2008, Nr. 21-779 (2008-02-21), i. k. 1082210ISAK00003-49

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 15 d. įsakymo Nr. 3-23 "Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo" pakeitimo

2.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-44](#), 2009-02-13, Žin., 2009, Nr. 20-814 (2009-02-21), i. k. 1092210ISAK00003-44

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 15 d. įsakymo Nr. 3-23 "Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo" pakeitimo

3.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-759](#), 2010-12-29, Žin., 2011, Nr. 3-94 (2011-01-08), i. k. 1102210ISAK0003-759

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 15 d. įsakymo Nr. 3-23 "Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikos jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo" pakeitimo

4.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-11](#), 2013-01-09, Žin., 2013, Nr. 4-121 (2013-01-12), i. k. 1132210ISAK00003-11

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 15 d. įsakymo Nr. 3-23 "Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklių patvirtinimo" pakeitimo

5.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-34\(1.5 E\)](#), 2015-01-30, paskelbta TAR 2015-02-02, i. k. 2015-01407

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 15 d. įsakymo Nr. 3-23 „Dėl Užsienio valstybių laivų valstybinės kontrolės Lietuvos Respublikoje vykdymo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo