

## EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2009/16/EY,

annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009,

satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta

(uudelleenlaadittu toisinto)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,  
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(1)</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon <sup>(2)</sup>,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä <sup>(3)</sup> ja ottavat huomioon sovittelukomitean 3 päivänä helmikuuta 2009 hyväksymän tekstin,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Satamavaltioiden suorittamasta alusten valvonnasta 19 päivänä kesäkuuta 1995 annettua neuvoston direktiiviä 95/21/EY <sup>(4)</sup> on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin. Nyt kun mainittua direktiiviä muutetaan vielä uudelleen, se olisi selkeyden vuoksi laadittava uudelleen.

(2) Yhteisö on vakavasti huolestunut merionnettomuuksista sekä jäsenvaltioiden merialueiden ja rannikoiden pilaantumisesta.

(3) Yhteisö on myös huolestunut asumis- ja työskentelyolosuhteista aluksilla.

<sup>(1)</sup> EUVL C 318, 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> EUVL C 229, 22.9.2006, s. 38.

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin lausunto, annettu 25. huhtikuuta 2007 (EUVL C 74 E, 20.3.2008, s. 584), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 6. kesäkuuta 2008 (EUVL C 198 E, 5.8.2008, s. 1), Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 24. syyskuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston päätös, tehty 26. helmikuuta 2009, ja Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, annettu 11. maaliskuuta 2009 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

<sup>(4)</sup> EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1.

(4) Turvallisuutta, pilaantumisen ehkäisemistä ja asumis- ja työskentelyolosuhteita aluksilla voidaan tehokkaasti parantaa vähentämällä merkittävästi alikuntoisten alusten määrää yhteisön vesillä ja soveltamalla tiukasti yleissopimuksia, kansainvälisiä sääntöjä ja päätöslausemia.

(5) Tätä varten jäsenvaltioiden olisi jäsenvaltioiden valtuuttamisesta ratifioimaan, Euroopan yhteisön edun vuoksi, erityisesti koskeva Kansainvälisen työjärjestön vuoden 2006 yleissopimus 7 päivänä kesäkuuta 2007 tehdyn neuvoston päätöksen 2007/431/EY <sup>(5)</sup> mukaisesti pyrittävä ratifioimaan mainittu sopimus yhteisön toimivaltaan kuuluvin osin mahdollisimman pikaisesti ja mieluiten ennen 31 päivää joulukuuta 2010.

(6) Sen valvominen, että alukset täyttävät turvallisuutta, pilaantumisen ehkäisemistä ja asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevat kansainväliset standardit, on pääasiassa lippuvaltion vastuulla. Turvautuen tarvittaessa hyväksytyihin järjestöihin, lippuvaltion on taattava, että asiaa koskevien todistusten myöntämiseksi suoritettavat tarkastukset ja katsastukset ovat täydelliset ja tehokkaat. Katsastuksen jälkeinen aluksen ja sen laitteiston ylläpito alukseen sovellettavien yleissopimusten mukaisen edellytysten mukaisena on varustamon vastuulla. Jotkin lippuvaltiot ovat kuitenkin jättäneet kansainväliset sopimusmääräykset toimeenpanematta, eivätkä ole noudattaneet niitä. Tästä syystä lisätoimenpiteenä alikuntoisten alusten liikennöinnin vähentämiseksi myös satamavaltioiden olisi valvottava, että alukset täyttävät turvallisuutta, pilaantumisen ehkäisemistä ja asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevat kansainväliset sopimusmääräykset, pitäen kuitenkin mielessä, että satamavalvontaviranomaisen suorittamat tarkastukset eivät ole katsastuksia eivätkä asiaa koskevat tarkastuslomakkeet ole merikelpoisuustodistuksia.

(7) Jäsenvaltioiden yhdenmukaistettu lähestymistapa näiden kansainvälisten sopimusmääräysten tehokkaaksi täytäntöönpanemiseksi niiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtivien ja niiden satamia käyttävien alusten suhteen estäisi kilpailun vääristymisen.

(8) Merenkulku on otollinen terrorismin kohde. Merikuljetusten turvatoimet olisi toteutettava tehokkaasti ja jäsenvaltioiden olisi tiiviisti valvottava turvasääntöjen noudattamista suorittamalla turvatarkastuksia.

<sup>(5)</sup> EUVL L 161, 22.6.2007, s. 63.

- (9) Olisi hyödynnettävä sitä kokemusta, joka on saatu Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitetun satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan (Pariisin pöytäkirja) voimassaoloaikana.
- (10) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1406/2002<sup>(1)</sup> perustetun Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) olisi tarjottava tarvittava tuki satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan järjestelmän yhdenmukaisen ja tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi. EMSAn olisi erityisesti edesautettava tämän direktiivin mukaisesti perustetun tarkastustietokannan sekä satamavaltiovalvonnassa toimivien tarkastajien jäsenvaltioiden toimesta tapahtuvaa kouluttamista ja pätevyyden arvioimista koskevan yhdenmukaistetun yhteisön järjestelmän kehittämistä ja täytäntöönpanoa.
- (11) Tehokkaassa satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevassa järjestelmässä olisi pyrittävä varmistamaan, että kaikki Euroopan unionin satamissa tai ankkuripaikoissa käyvät alukset tarkastetaan säännöllisesti. Tarkastuksissa olisi keskityttävä alikuntoisiin aluksiin: hyväkuntoiset alukset eli ne, joilla on tyydyttävä tarkastushistoria tai joiden lippuvaltio noudattaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) jäsenvaltioiden vapaaehtoista auditointijärjestelmää, olisi palkittava tarkastamalla ne harvemmin. Erityisesti tätä varten jäsenvaltioiden olisi annettava yleisesti etusija tarkastettaville suuren turvallisuusrisikin aluksille.
- (12) Tällaiset uudet tarkastusjärjestelyt olisi sisällytettävä yhteisön satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaan järjestelmään heti, kun sen yksityiskohdat on määritelty, ja siten, että periaatteena on tarkastusten jakautuminen tavalla, jossa kukin jäsenvaltio myötävaikuttaa oikeudenmukaisella panoksella yhteisön tavoitteen eli kattavan tarkastusjärjestelmän toteutumiseen ja tarkastusten määrä jaetaan oikeudenmukaisella tavalla jäsenvaltioiden kesken. Tätä tarkastusten jakamista koskevaa järjestelyä olisi tarkasteltava uudelleen, ja tässä yhteydessä olisi järjestelyn tehokkuuden parantamiseksi otettava huomioon uuden satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan järjestelmän yhteydessä kerätty asiantuntemus ja kokemus. Jäsenvaltioiden olisi palkattava ja pidettävä palveluksessaan tarvittava määrä henkilökuntaa, kuten päteviä tarkastajia, kunkin sataman alusliikenteen määrän ja ominaispiirteiden mukaan.
- (13) Tässä direktiivissä perustetussa tarkastusjärjestelmässä otetaan huomioon Pariisin pöytäkirjan nojalla tehty työ. Kaikesta Pariisin pöytäkirjasta johtuvasta kehityksestä on päästävä yhteisymmärrykseen yhteisön tasolla ennen sen soveltamista koko EU:n alueella, mikä edellyttää yhteisön ja Pariisin pöytäkirjan puiteissa tehtävän työn tiiviin yhteensovittamisen aloittamista ja ylläpitämistä mahdollisimman suuren lähentymisen helpottamiseksi.
- (14) Komission olisi vastattava tarkastustietokannan hallinnoimisesta ja ajan tasalla pitämisestä tiiviissä yhteistyössä Pariisin pöytäkirjan kanssa. Tarkastustietokantaan olisi sisällytettävä jäsenvaltioiden ja kaikkien Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajien suorittamissa tarkastuksissa ilmenneet tiedot. Kunnes yhteisön meriliikenteen tietojärjestelmä Safe-SeaNet on täysin toimintavalmis ja siihen on mahdollista tallentaa alusten satamakäyntejä koskevat tiedot automaattisesti, jäsenvaltioiden olisi toimitettava direktiivin täytäntöönpanon asianmukaisen seurannan edellyttämät, erityisesti alusten liikkeitä koskevat tiedot komissiolle. Komission olisi haettava tarkastustietokannasta jäsenvaltioiden toimittamien tarkastustietojen pohjalta tiedot alusten riskiprofiileista, kaikista tarkastusvuorossa olevista aluksista ja alusten liikkeistä ja laskettava tarkastusvelvoite kullekin jäsenvaltiolle. Tarkastustietokannan on oltava yhteensopiva yhteisön muiden meriturvallisuusalan tietokantojen kanssa.
- (15) Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä tarkistamaan Pariisin pöytäkirjan mukaista lippuvaltioiden valkoisen, harmaan ja mustan listan laadintamenetelmää, jotta varmistettaisiin sen oikeudenmukaisuus erityisesti sellaisten lippuvaltioiden osalta, joiden laivastot ovat pieniä.
- (16) Satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia koskevat säännöt ja menettelytavat, mukaan lukien alusten pysäyttämisen perusteet, olisi yhdenmukaistettava sen varmistamiseksi, että tarkastukset ovat yhtä tehokkaita kaikissa satamissa, mikä vähentäisi myös merkittävästi tiettyjen satamien valikoivaa käyttöä määräsatamina tarkastusten välttämiseksi.
- (17) Määräaikaistarkastuksissa ja lisätarkastuksissa olisi tutkittava kunkin aluksen osalta ennalta määritetyt kohteet alustyyppin, tarkastustyyppin ja aiempien satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten perusteella. Kussakin tarkastuksessa tutkittavat riskikohteet olisi määritettävä tarkastustietokannan tietojen avulla.
- (18) Tietty alusluokat aiheuttavat suuren onnettomuus- tai pilaantumisvaaran saavutettuaan tietyn iän, joten ne olisi tarkastettava laajemmin. Tällaisten laajennettujen tarkastusten sisältö olisi määriteltävä.
- (19) Tällä direktiivillä käyttöön otetussa tarkastusjärjestelmässä alusten määräaikaistarkastusten tarkastusväli riippuu alusten riskiprofiilista, joka määräytyy tiettyjen yleisten ja historiallisten tekijöiden perusteella. Suuren turvallisuusrisikin alusten tarkastusväli ei saisi olla pidempi kuin kuusi kuukautta.
- (20) Jotta toimivaltaisilla satamavaltion valvonnasta vastaavilla viranomaisilla olisi käytössään tiedot satamassa tai ankkuripaikassa olevista aluksista, olisi satamaviranomaisten tai tähän tehtävään nimettyjen viranomaisten tai elinten toimitettava tiedot alusten saapumisesta mahdollisuuksien mukaan heti, kun ne itse ovat vastaanottaneet kyseisen tiedon.

<sup>(1)</sup> EYVL L 208, 5.8.2002, s. 1.

- (21) Tietyt alukset aiheuttavat huonon kuntonsa, lippuvaltionsa toiminnan ja taustansa vuoksi ilmeisen vaaran merenkulun turvallisuudelle ja meriympäristölle. Sen vuoksi yhteisöllä on oikeus evätä kyseisten alusten pääsy jäsenvaltioiden satamiin ja ankkuripaikkoihin. Pääsyn epäämisen tulisi olla oikeassa suhteessa aiheutuvaan vaaraan, ja aluksen pääsy voitaisiin evätä pysyvästi, jos aluksesta vastaava liikenteenharjoittaja toistuvasti jättää korjaavat toimenpiteet suorittamatta huolimatta useista pääsyn epäämisistä ja pysäyttämistä yhteisössä sijaitsevilla satamissa ja ankkuripaikoissa. Kolmas päätös evätä pääsy voidaan kumota ainoastaan, jos tietyt erityisesti aluksen lippuvaltioon ja alusta hallinnoivaan yritykseen liittyvät edellytykset, joiden tarkoituksena on varmistaa, että kyseistä alusta voidaan käyttää turvallisesti yhteisön vesillä, täyttyvät. Muussa tapauksessa alukselta olisi evättävä pysyvästi pääsy jäsenvaltioiden satamiin ja ankkuripaikkoihin. Kaikissa tapauksissa kyseisen aluksen tämän jälkeen tapahtuvan pysäyttämisen olisi johdettava jäsenvaltioiden satamiin ja ankkuripaikkoihin pääsyn pysyvään epäämiseen. Avoimuuden edistämiseksi luettelo aluksista, joilta on evätty pääsy yhteisössä sijaitseviin satamiin ja ankkuripaikkoihin, olisi julkistettava.
- (22) Jotta tietyille viranomaisille ja yhtiöille toistuvista tarkastuksista aiheutuvaa taakkaa voitaisiin vähentää, isäntävaltion, joka ei ole kyseisen aluksen lippuvaltio, suorittamat ro-ro-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten katsastukset, jotka on tehty pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/35/EY<sup>(1)</sup> mukaisesti ja jotka sisältävät vähintään kaikki laajennettuun tarkastukseen sisältyvät kohdat, olisi otettava huomioon aluksen riskiprofiilia, tarkastusten välistä ajanjaksoa ja kunkin jäsenvaltion tarkastusvelvoitetta määritettäessä. Lisäksi komission olisi tarkasteltava, onko tarkoituksenmukaista muuttaa direktiiviä 1999/35/EY vastaisuudessa ro-ro-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten liikennöinnin edellytyksenä olevan turvallisuustason nostamiseksi.
- (23) Asiaan liittyvien yleissopimusten noudattamatta jättäminen olisi saatava loppumaan. Alukset, joissa on tehtävä korjaavia toimenpiteitä, olisi pysäytettävä, jos todetut puutteet muodostavat selvän vaaran turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle, ja niiden matkaanlähtö olisi sallittava vasta, kun puutteet on korjattu.
- (24) Toimivaltaisten viranomaisten antamista pysäyttämismääräyksistä olisi voitava valittaa aluksen aiheuttomaan pysäyttämiseen ja viivyttämiseen johtavien kohtuuttomien päätösten ehkäisemiseksi. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä sen varmistamiseksi, että valitukset käsitellään kansallisen lainsäädännön mukaisesti kohtuullisessa määräjassa.
- (25) Satamavaltiovalvontaa harjoittavilla viranomaisilla ja tarkastajilla ei saisi olla eturistiriitoja tarkastussataman tai tarkastettavien alusten tai niihin liittyvien etutahojen kanssa. Tarkastajilla olisi oltava asianmukainen pätevyys, ja heidän olisi saatava tarvittavaa koulutusta tarkastusten suorittamiseen liittyvän osaamisen ylläpitämiseksi ja lisäämiseksi. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä tarkastajien kouluttamista ja tarkastajien pätevyyden todentamista koskevan yhteisön yhteisen järjestelmän kehittämiseksi ja edistämiseksi.
- (26) Luotseilla ja satamaviranomaisilla tai -organisaatioilla olisi oltava oikeus antaa hyödyllistä tietoa aluksilla todetuista selvistä sääntöjenvastaisuuksista.
- (27) Aluksella vallitsevia asuin- ja työoloja koskevat valitukset henkilöiltä, joiden perusteltua etua asia koskee, olisi tutkittava. Valituksen tekijälle olisi tiedotettava toimenpiteistä, joihin valituksen johdosta on ryhdytty.
- (28) Yhteistyö jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ja muiden viranomaisten tai organisaatioiden välillä on välttämätöntä tehokkaan seurannan varmistamiseksi sellaisten alusten osalta, joissa on ilmennyt puutteita ja joille on annettu lupa jatkaa matkaansa, sekä satamissa olevia aluksia koskevan tiedon vaihtamiseksi.
- (29) Koska tarkastustietokanta on keskeinen osa satamavaltiovaltioiden harjoittamaa valvontaa, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että se pidetään ajan tasalla yhteisön vaatimusten mukaisesti.
- (30) Tietojen julkaiseminen sellaisista aluksista, liikenteenharjoittajista tai yhtiöistä, jotka eivät täytä kansainvälisiä turvallisuutta, terveyttä ja meriympäristön suojelua koskevia määräyksiä, ottaen huomioon yhtiöiden käyttämän laivaston koko, voi osoittautua tehokkaaksi pelotteeksi, joka estää rahtaaajia käyttämästä tällaisia aluksia, sekä ylläkkeeksi laivanvarustajille korjata puutteet. Komission olisi julkaistavien tietojen osalta toimittava tiiviissä yhteistyössä Pariisin pöytäkirjan kanssa ja otettava kaikki julkaistu tieto huomioon, jotta vältettäisiin tarpeetonta päällekkäisyyttä. Jäsenvaltioiden pitäisi joutua toimittamaan asianmukaiset tiedot vain kerran.
- (31) Kaikki kustannukset, jotka liittyvät sellaisten alusten tarkastamiseen, jotka on pysäytettävä, sekä kustannukset, joita aiheutuu satamaanpääsykiellon poistamisesta, olisi perittävä laivanvarustajalta tai liikenteenharjoittajalta.

(<sup>1</sup>) EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1.

- (32) Tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käyttäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY<sup>(1)</sup> mukaisesti.
- (33) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta muuttaa tätä direktiiviä siihen liittyvien yleissopimuksiin, kansainvälisiin sääntöihin ja päätöslauselmiin myöhemmin tehtyjen muutosten ottamiseksi huomioon ja laatia säännöt 8 ja 10 artiklan säännösten soveltamisesta. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (34) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa direktiivin tavoitteita, joihin kuuluu erityisesti alikuntoisten alusten liikennöinnin vähentäminen jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä parantamalla meriliikenteessä olevia aluksia koskevaa yhteisön tarkastusjärjestelmää sekä ennalta ehkäisevien toimien kehittäminen meren pilaantumisen alalla, vaan ne voidaan niiden laajuuden tai vaikutusten takia saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.
- (35) Velvollisuus saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä olisi rajoitettava koskemaan ainoastaan niitä säännöksiä, joilla muutetaan direktiivin 95/21/EY sisältöä. Velvollisuus saattaa sisällöltään muuttumattomat säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä perustuu mainittuun direktiiviin.
- (36) Tämä direktiivi ei saisi vaikuttaa liitteessä XV olevassa B osassa mainituissa direktiiveissä asetettuihin jäsenvaltioita velvoittaviin määräaikoihin, joiden kuluessa jäsenvaltioiden on saatettava direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sovellettava niitä.
- (37) Tämän direktiivin mukaisesti luotua satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää olisi sovellettava samasta päivästä alkaen kaikissa jäsenvaltioissa. Komission olisi tätä varten huolehdittava siitä, että asianmukaiset valmistelevat toimenpiteet toteutetaan, mukaan lukien tarkastustietokannan testaaminen ja koulutuksen tarjoaminen tarkastajille.
- (38) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen<sup>(2)</sup> 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita kannustetaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja sen kansallisen lainsäädännön osaksi saattamisen edellyttämien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne.
- (39) Jotta sisämaajäsenvaltioille ei koituisi kohtuutonta hallinnollista rasitetta, niiden olisi saatava niin sanotun *de minimis* -säännön nojalla poiketa tämän direktiivin säännöksistä, mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että kyseisten valtioiden ei tarvitse saattaa direktiiviä osaksi kansallista lainsäädäntöään, kunhan ne täyttävät tietyt edellytykset.
- (40) Sen tosiseikan huomioon ottamiseksi, että Ranskan merentakaiset departementit kuuluvat erilliseen maantieteelliseen vyöhykkeeseen, että ne ovat suurelta osin muiden alueellisten satamavalvontasäännösten kuin Pariisin pöytäkirjan alaisia ja että niiden ja Manner-Euroopan väliset liikennevirrat ovat hyvin rajallisia, asianomaiselle jäsenvaltiolle olisi sallittava kyseisten satamien jättäminen yhteisön sisällä sovellettavan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan järjestelmän ulkopuolelle,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

#### 1 artikla

#### Tarkoitus

Tällä direktiivillä on tarkoitus osaltaan vaikuttaa siihen, että alikuntoisten alusten määrä vähenisi merkittävästi jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä

- a) lisäämällä merenkulun turvallisuutta ja turvatoimia, meriympäristön suojelua sekä asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevan kansainvälisen ja asiaan kuuluvan yhteisön lainsäädännön noudattamista kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtivilla aluksilla;
- b) luomalla yhteiset perusteet satamavaltioiden suorittamille alusten tarkastuksille ja yhdenmukaistamalla tarkastus- ja pysäyttämismenettelyt käyttäen hyväksi Pariisin pöytäkirjan nojalla kertynyttä asiantuntemusta ja kokemusta;
- c) soveltamalla yhteisön sisällä satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää, joka perustuu tavoitteeseen tarkastaa kaikki yhteisössä ja Pariisin pöytäkirjan alueella sijaitsevilla satamissa käyvät alukset niiden riskiprofiilista riippuvien määräajoin niin, että suuremman riskin aiheuttavat alukset tarkastetaan muita perusteellisemmin ja muita lyhemmin aikavälein.

<sup>(1)</sup> EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

## 2 artikla

**Määritelmät**

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- 1) 'yleissopimuksilla' seuraavia yleissopimuksia sekä niiden pöytäkirjoja ja muutoksia sekä niihin liittyviä pakollisia säännöstöjä sellaisina kuin ne kulloinkin ovat voimassa:
  - a) vuoden 1966 kansainvälinen lastiviivasopimus (LL 66);
  - b) vuoden 1974 kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS 74);
  - c) vuoden 1973 kansainvälinen yleissopimus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä sekä siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (MARPOL 73/78);
  - d) vuoden 1978 kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus (STCW 78/95);
  - e) vuoden 1972 yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen estämiseksi merellä (COLREG 72);
  - f) vuoden 1969 kansainvälinen aluksenmittausyleissopimus (ITC 69);
  - g) vuoden 1976 yleissopimus kauppa-aluksissa noudatettava vähimmäistasosta (ILO N:o 147); ja
  - h) vuoden 1992 kansainvälinen yleissopimus öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (CLC 92);
- 2) 'Pariisin pöytäkirjalla' satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevaa, Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitettua yhteisymmärryspöytäkirjaa, sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa;
- 3) 'IMO:n jäsenvaltioiden vapaaehtoisen auditointijärjestelmän puitteilla ja menettelyillä' IMO:n yleiskokouksen päätöslauselmaa A.974 (24);
- 4) 'Pariisin pöytäkirjan alueella' maantieteellistä aluetta, jolla Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajat tekevät tarkastuksia Pariisin pöytäkirjan puitteissa;
- 5) 'aluksella' meriliikenteessä olevaa alusta, johon sovelletaan yhtä tai useampaa yleissopimusta ja joka purjehtii muun kuin kyseisen satamavaltion lipun alla;
- 6) 'aluksen ja sataman vuorovaikutuksella' vuorovaikutusta, joka syntyy, kun alukseen vaikuttavat suoraan ja välittömästi toimet, jotka liittyvät henkilöiden ja tavaroiden liikumiseen tai satamapalvelujen suorittamiseen alukselle tai aluksesta;
- 7) 'ankkuripaikassa olevalla aluksella' satamassa tai sataman toimivaltaan kuuluvalla muulla alueella mutta ei laiturissa olevaa alusta, joka osallistuu aluksen ja sataman vuorovaikutukseen;
- 8) 'tarkastajalla' valtion virkamiestä tai muuta henkilöä, jonka jäsenvaltion toimivaltainen viranomaisella on asianmukaisesti valtuuttanut suorittamaan satamavaltiotarkastuksia ja joka on vastuussa kyseiselle toimivaltaiselle viranomaiselle;
- 9) 'toimivaltaisella viranomaisella' tämän direktiivin mukaisesti satamavaltiovalvonnasta vastaavaa merenkulkuviranomaista;
- 10) 'yöajalla' mitä tahansa kansallisessa lainsäädännössä määriteltyä vähintään seitsemän tunnin ajanjaksoa, johon on joka tapauksessa sisällyttävä kello 0.00:n ja kello 5.00:n välinen ajanjakso;
- 11) 'perustarkastuksella' aluksella tapahtuvaa tarkastajan käyntiä, jonka tarkoituksena on tarkastaa asiaan liittyvien yleissopimusten ja määräysten noudattaminen ja joka kattaa ainakin 13 artiklan 1 kohdassa vaaditut tarkastukset;
- 12) 'yksityiskohtaisella tarkastuksella' tarkastusta, jonka yhteydessä alus, sen varusteet ja henkilökunta kokonaisuudessaan tai, tarvittaessa, osa siitä alistetaan 13 artiklan 3 kohdassa määritellyissä olosuhteissa perusteelliseen tutkimukseen, joka kattaa aluksen rakenteen, varusteet, miehityksen, asumis- ja työskentelyolosuhteet sekä sen, noudatetaanko aluksella vaadittavia toimintatapoja;
- 13) 'laajennetulla tarkastuksella' tarkastusta, joka käsittää vähintään liitteessä VII olevassa C osassa luetellut kohdat. Laajennettu tarkastus voi sisältää yksityiskohtaisen tarkastuksen, jos tähän on 13 artiklan 3 kohdan mukaisesti ilmeisiä syitä;
- 14) 'valituksella' tietoa tai ilmoitusta, jonka on toimittanut henkilö tai organisaatio, jonka oikeutettua etua aluksen turvallisuus, miehistöön kohdistuvat turvallisuus- ja terveysriskit, aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteet tai ympäristön pilaantumisen ehkäisy koskevat;
- 15) 'pysäyttämällä' aluksen matkaanlähdon virallista epäämistä sellaista havaittujen puutteiden takia, jotka yksin tai yhdessä tekevät aluksesta merikelvottoman;

- 16) 'pääsyn epäämismääräyksellä' aluksen päällikölle, aluksesta vastuussa olevalle yhtiölle ja lippuvaltiolle annettavaa päästöä, jolla evätään aluksen pääsy kaikkiin yhteisön satamiin ja ankkuripaikkoihin;
- 17) 'toiminnon kieltämisellä' alukselle annettua virallista kieltoa jatkaa jotakin toiminnoistaan sen vuoksi, että havaitut puutteet tekisivät yksinään tai yhdessä toiminnon jatkamisen vaaralliseksi;
- 18) 'yhtiöllä' aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten hoitoyhtiötä tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaajaa, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnasta varustamolta ja joka on vastuun otettuaan suostunut hoitamaan kaikki kansainvälisestä turvallisuusjohtamissäännöstöstä (ISM-säännöstöstä) johtuvat velvoitteet ja vastuut;
- 19) 'hyväksytyllä laitoksella' luokituslaitosta tai muuta yksityistä elintä, joka hoitaa lakisäätteisiä tehtäviä lippuvaltion viranomaisten puolesta;
- 20) 'lakisäätteisellä todistuksella' kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion toimesta tai puolesta annettua todistuskirjaa;
- 21) 'luokitustodistuksella' asiakirjaa, jossa vahvistetaan SOLAS 74 -yleissopimuksen liitteessä olevan II-1 luvun A-1 osan 3 säännön 1 kohdan noudattaminen;
- 22) 'tarkastustietokannalla' tietojärjestelmää, jonka avulla pannaan täytäntöön satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva järjestelmä yhteisössä ja joka koskee yhteisön ja Pariisin pöytäkirjan alueella tehtyihin tarkastuksiin liittyviä tietoja.

### 3 artikla

#### Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan sellaiseen alukseen ja sen miehistöön, joka käy jäsenvaltion satamassa tai ankkuripaikassa ja osallistuu aluksen ja sataman vuorovaikutukseen.

Ranska voi päättää, että perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuissa merentakaisissa departementeissa sijaitsevat satamat ja ankkuripaikat eivät ole tässä kohdassa tarkoitettuja satamia ja ankkuripaikkoja.

Jos jäsenvaltio tarkastaa aluksen lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä muualla kuin satamassa, sitä pidetään tämän direktiivin mukaisena tarkastuksena.

Mitä tässä artiklassa säädetään, ei vaikuta asiaa koskevien yleissopimusten mahdollistamiin jäsenvaltion väliintulo-oikeuksiin.

Jäsenvaltiot, joilla ei ole merisatamia ja jotka voivat todistaa, että niiden jokisatamissa vuosittain viimeisten kolmen vuoden aikana käyneiden laivojen kokonaismäärästä alle viisi prosenttia on tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia, voivat poiketa tämän direktiivin säännöksistä.

Jäsenvaltioiden, joilla ei ole merisatamia, on ilmoitettava komissiolle viimeistään siihen päivään mennessä, jolloin direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä, niiden satamissa edellä tarkoitetun kolmevuotiskauden aikana käyneiden laivojen kokonaismäärä ja tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten määrä, sekä ilmoitettava komissiolle kaikista myöhemmistä muutoksista edellä mainittuihin määriin.

2. Jäsenvaltioiden on sovellettava alle 500 bruttorekisteritonin aluksiin asiaa koskevan yleissopimuksen määräyksiä ja, jos mitään yleissopimusta ei sovelleta, toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, etteivät kyseiset alukset muodosta selvää vaaraa turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle. Soveltaessaan tätä kohtaa jäsenvaltioiden on otettava huomioon Pariisin pöytäkirjan liite 1.

3. Tarkastaessaan alusta, jonka lippuvaltio ei ole liittynyt tiettyyn yleissopimukseen, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei alus ja sen miehistö saa osakseen parempaa kohtelua kuin kyseiseen yleissopimukseen liittyneen lippuvaltion alus.

4. Tämän direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu kalastus-alukset, sota-alukset, avustavat sota-alukset, yksinkertaiset puiset alukset, ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät julkisen vallan alukset eivätkä ei-ammattimaisessa käytössä olevat huviveneet.

### 4 artikla

#### Tarkastusvaltuudet

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta niillä on laillinen oikeus suorittaa ulkomaisilla aluksilla tässä direktiivissä tarkoitettuja tarkastuksia kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

2. Jäsenvaltioilla on oltava alusten tarkastamista varten toimivaltaiset viranomaiset, joiden palvelukseen on nimitetty tarvittava määrä henkilökuntaa ja erityisesti päteviä tarkastajia, esimerkiksi palkkaamalla lisähenkilökuntaa, ja niiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tarkastajat suorittavat tehtävänsä tässä direktiivissä säädetyllä tavalla, ja erityisesti on huolehdittava siitä, että toimivaltaiset viranomaiset ovat käytettävissä tämän direktiivin mukaisia tarkastuksia varten.

## 5 artikla

**Tarkastusjärjestelmä ja vuosittaiset tarkastusvelvoitteet**

1. Jäsenvaltioiden on suoritettava tarkastuksia 12 artiklassa tarkoitetun valintajärjestelmän ja liitteen I säännösten mukaisesti.

2. Täyttääkseen vuosittaisen tarkastusvelvoitteensa kunkin jäsenvaltion on

a) tarkastettava kaikki 12 artiklan a alakohdassa tarkoitetut, satamissaan tai ankkuripaikoissaan käyvät I-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset ja

b) suoritettava vuosittain sellainen määrä 12 artiklan a ja b alakohdassa tarkoitettujen I-kiireellisyysluokkaan ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten tarkastuksia, joka vastaa sen omaa osuutta yhteisön ja Pariisin pöytäkirjan alueella vuosittain vaadittavien tarkastusten kokonaismäärästä. Kunkin jäsenvaltion osuus tarkastuksista vastaa kyseisen jäsenvaltion satamissa käyvien alusten määrän osuutta kaikkien yhteisön ja Pariisin pöytäkirjan alueen valtioiden satamissa käyvien alusten kokonaismäärästä.

3. Laskettaessa edellä 2 kohdan b alakohdassa mainittua osuutta yhteisön ja Pariisin pöytäkirjan alueella vuosittain vaadittavien tarkastusten kokonaismäärästä ankkurissa olevia aluksia ei lasketa, ellei asianomainen jäsenvaltio muuta ilmoita.

## 6 artikla

**Tarkastusvelvoitteen noudattamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt**

Jäsenvaltion, joka ei suorita 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa vaadittuja tarkastuksia, katsotaan noudattavan kyseisen säännöksen mukaista velvoitettaan, kunhan suorittamatta jääneet tarkastukset eivät ylitä

a) viittä prosenttia sen satamissa ja ankkuripaikoissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien, suuren turvallisuusriskin alusten kokonaismäärästä;

b) 10:tä prosenttia sen satamissa ja ankkuripaikoissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien, muiden kuin suuren turvallisuusriskin alusten kokonaismäärästä.

Edellä a ja b alakohdassa säädetyistä prosenttiosuuksista riippumatta jäsenvaltioiden on kuitenkin tarkastettava ensisijaisesti alukset, jotka tarkastustietokannasta saatujen tietojen mukaan käyvät harvoin yhteisön satamissa.

Edellä a ja b alakohdassa säädetyistä prosenttiosuuksista riippumatta jäsenvaltioiden on I-kiireellisyysluokan alusten osalta kuitenkin tarkastettava ensisijaisesti suuren turvallisuusriskin alukset, jotka tarkastustietokannasta saatujen tietojen mukaan käyvät harvoin yhteisön satamissa.

## 7 artikla

**Tasapainoisen tarkastusosuuden yhteisössä mahdollistavat yksityiskohtaiset säännöt**

1. Jos jäsenvaltion satamissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärä on suurempi kuin sen 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettu tarkastusosuus, jäsenvaltion katsotaan noudattavan velvoitettaan, jos se tarkastaa vähintään vuosittaista tarkastusosuuttaan vastaavan määrän I-kiireellisyysluokkaan kuuluvia aluksia ja jos kaikista sen satamissa ja ankkuripaikoissa käyvistä I-kiireellisyysluokkaan kuuluvista aluksista jää tarkastamatta korkeintaan 30 prosenttia.

2. Jos jäsenvaltion satamissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärä on pienempi kuin sen 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettu tarkastusosuus, jäsenvaltion katsotaan noudattavan velvoitettaan, jos se suorittaa 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetut I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten tarkastukset ja tarkastaa vähintään 85 prosenttia kaikista satamissaan ja ankkuripaikoissaan käyvistä II-kiireellisyysluokkaan kuuluvista aluksista.

3. Komissio tarkastelee 35 artiklassa tarkoitetun uudelleentarkastelun yhteydessä erityisesti tämän artiklan vaikutusta tarkastusvelvoitteen kannalta, ottaen huomioon yhteisön ja Pariisin pöytäkirjan nojalla kerätyn asiantuntemuksen ja kokemuksen. Uudelleentarkastelussa otetaan huomioon tavoite tarkastaa kaikki yhteisön satamissa tai ankkuripaikoissa käyvät alukset. Mikäli aiheellista, komissio ehdottaa lisätoimenpiteitä yhteisössä sovellettavan tarkastusjärjestelmän tehokkuuden parantamiseksi sekä tarvittaessa tämän artiklan vaikutuksia koskevaa uutta tarkastelua myöhemmässä vaiheessa.

## 8 artikla

**Tarkastusten siirtäminen myöhempään ajankohtaan ja poikkeustapaukset**

1. Jäsenvaltio voi päättää siirtää I-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen tarkastamisen myöhempään ajankohtaan,

a) jos tarkastus voidaan suorittaa aluksen käydessä samassa jäsenvaltiossa seuraavan kerran, alus ei käy välillä missään muussa yhteisön eikä Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa, ja lykkäyksen pituus on korkeintaan 15 päivää; tai

b) jos tarkastus voidaan suorittaa jossakin muussa yhteisön tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa, jossa alus käy, 15 päivän kuluessa, ja kyseisen sataman sijaintivaltio on antanut etukäteen suostumuksensa tarkastuksen suorittamiseen.

Jos tarkastus siirretään myöhempään ajankohtaan a tai b alakohdan mukaisesti ja tallennetaan tarkastustietokantaan, suorittamatta jäänyttä tarkastusta ei lasketa tarkastuksen siirtäneiden jäsenvaltioiden suorittamatta jättämäksi tarkastukseksi.

Jos I-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen tarkastus jää suorittamatta, kyseistä alusta ei kuitenkaan vapauteta tämän direktiivin mukaisesta tarkastuksesta seuraavassa yhteisön satamassa, jossa se käy.

2. Seuraavissa poikkeustapauksissa I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten suorittamatta jäänyttä tarkastusta ei lasketa suorittamatta jätetyksi, jos tarkastustietokantaan on kirjattu tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy:

- a) toimivaltainen viranomainen katsoo, että tarkastuksen suorittaminen vaarantaisi tarkastajien, aluksen, sen miehistön tai sataman turvallisuuden taikka meriympäristön; tai
- b) alus käy satamassa vain yöaikaan. Jäsenvaltioiden on kuitenkin toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että säännöllisesti yöaikaan käyvät alukset voidaan tarkastaa asianmukaisesti.

3. Jos ankkuripaikassa olevaa alusta ei tarkasteta, tarkastusta ei lasketa suorittamatta jätetyksi, jos

- a) alus tarkastetaan jossakin muussa yhteisön tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa liitteen I mukaisesti 15 päivän kuluessa; tai
- b) alus käy satamassa vain yöaikaan tai sen käynti kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voitaisi suorittaa tyydyttävällä tavalla ja tarkastustietokantaan on kirjattu tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy; tai
- c) toimivaltainen viranomainen katsoo, että tarkastuksen suorittaminen vaarantaisi tarkastajien, aluksen tai sen miehistön turvallisuuden taikka sataman tai meriympäristön, ja tarkastustietokantaan on kirjattu tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy.

4. Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä ja jotka koskevat tämän artiklan soveltamista koskevia sääntöjä, hyväksytään 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

## 9 artikla

### Alusten saapumisesta ilmoittaminen

1. Jos jäsenvaltion satamaan tai ankkuripaikkaan matkalla olevalle alukselle voidaan tehdä laajennettu tarkastus 14 artiklan mukaisesti, aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava sen saapumisesta liitteen III säännösten mukaisesti.

2. Kyseisen satamaviranomaisen tai elimen taikka tätä tarkoitusta varten nimetyn viranomaisen tai elimen on tämän artiklan 1 kohdassa ja alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta 27 päivänä kesäkuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY<sup>(1)</sup> 4 artiklassa tarkoitetun ilmoituksen saatuaan toimitettava tiedot edelleen toimivaltaiselle viranomaiselle.

3. Kaikki tässä artiklassa tarkoitetut tiedot on toimitettava mahdollisuuksien mukaan sähköisessä muodossa.

4. Jäsenvaltioiden tämän direktiivin liitteen III soveltamiseksi laatimien menettelyjen ja tiedon esitystapojen on oltava alusten ilmoituksia koskevien asian kannalta merkityksellisten direktiivin 2002/59/EY säännösten mukaisia.

## 10 artikla

### Aluksen riskiprofiili

1. Kaikille tarkastustietokantaan sisällyville aluksille, jotka käyvät jonkin jäsenvaltion satamassa tai ankkuripaikassa, on määriteltävä riskiprofiili, joka määrittää kunkin aluksen tarkastuksen ensisijaisuuden, tarkastusvälit ja tarkastusten laajuuden.

2. Aluksen riskiprofiili määräytyy seuraavien yleisten ja historiallisten tekijöiden perusteella:

- a) Yleiset tekijät

Yleiset tekijät koskevat aluksen tyyppiä, ikää, lippua, sen käyttöön liittyviä hyväksytyjä laitoksia ja yhtiön toimintaa liitteessä I olevan I osan 1 kohdan sekä liitteen II mukaisesti.

- b) Historialliset tekijät

Historialliset tekijät koskevat puutteiden ja pysäyttämisten määrää tietynä aikana liitteessä I olevan I osan 2 kohdan sekä liitteen II mukaisesti.

(<sup>1</sup>) EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10.



3. Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä ja jotka koskevat tämän artiklan täytäntöönpanoa koskevia sääntöjä, erityisesti

a) lippuvaltion liittyviä perusteita;

b) yhtiön toimintaan liittyviä perusteita,

hyväksytään 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsitteitä sääntelymenettelyä noudattaen ja käyttäen hyväksi Pariisin pöytäkirjan puitteissa kertynyttä asiantuntemusta.

#### 11 artikla

##### Tarkastusten suorittamisvälit

Yhteisössä sijaitsevilla satamissa tai ankkuripaikoissa käyville aluksille on tehtävä määräaikaistarkastuksia tai lisätarkastuksia seuraavasti:

a) Aluksille on tehtävä määräaikaistarkastuksia ennalta määrätyn, alusten riskiprofiilin perusteella määräytyvin väliajoin liitteessä I olevan 1 osan mukaisesti. Alusten määräaikaistarkastusten aikavälejä pidennetään riskin pienentyessä. Suuren turvallisuusriskin alusten osalta tämä aikaväli on enintään kuusi kuukautta.

b) Aluksille on tehtävä lisätarkastuksia niiden viimeisimmästä määräaikaistarkastuksesta riippumatta seuraavasti:

— Toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava sellaisten alusten tarkastaminen, joita koskevat liitteessä I olevan II osan 2A kohdassa luetellut ensisijaiset tekijät.

— Alukset, joita koskevat liitteessä I olevan II osan 2B kohdassa luetellut ennalta arvaamattomat tekijät, voidaan tarkastaa. Päätöksen tällaisen lisätarkastuksen suorittamisesta tekee toimivaltainen viranomainen ammatillisen harkintansa mukaan.

#### 12 artikla

##### Tarkastettavien alusten valinta

Toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että alukset valitaan tarkastettaviksi liitteessä I olevassa I osassa esitetyn riskiprofiilin perusteella ja kun ilmenee liitteessä I olevan II osan 2A ja 2B kohdassa tarkoitettuja ensisijaisia tai ennalta arvaamattomia tekijöitä.

Alusten tarkastusta varten toimivaltainen viranomainen

a) valitsee alukset, joille on tehtävä pakollinen tarkastus, jäljempänä 'I-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset', liitteessä I olevan II osan 3A kohdassa esitetyn valintajärjestelmän mukaisesti;

b) voi valita alukset, joille voidaan tehdä tarkastus, jäljempänä 'II-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset', liitteessä I olevan II osan 3 B kohdan mukaisesti.

#### 13 artikla

##### Perustarkastukset ja yksityiskohtaiset tarkastukset

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 12 artiklan mukaisesti tarkastettaviksi valituille aluksille tehdään perustarkastus tai yksityiskohtainen tarkastus seuraavasti:

1. Kunkin perustarkastuksen osalta toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että tarkastaja ainakin

a) tarkastaa yhteisön merilainsäädännössä ja turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvissä yleissopimuksissa aluksissa pidettäväksi edellytetyt todistuskirjat ja muut asiakirjat, jotka luetaan liitteessä IV;

b) tarkastaa tarvittaessa, että aiemman jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion suorittaman tarkastuksen aikana havaitut puutteet on korjattu;

c) varmistuu aluksen yleisestä kunnosta, hygieniasta, konehuone ja asuintilat mukaan luettuina.

2. Jos tarkastustietokantaan on 1 alakohdassa tarkoitettujen tarkastusten perusteella merkitty puutteita, jotka on korjattava seuraavassa käyntisatamassa, kyseisen seuraavan sataman toimivaltainen viranomainen voi päättää olla tekemättä 1 alakohdan a ja c alakohdassa tarkoitettuja tarkastuksia.

3. Yksityiskohtainen tarkastus, johon kuuluu sen lähempi tarkastaminen, vastaako alus sen käytölle asetettuja vaatimuksia, on suoritettava, jos 1 alakohdassa tarkoitettujen tarkastusten jälkeen on ilmennyt ilmeisiä syitä olettaa, että aluksen tai sen varusteiden kunto tai miehistö eivät olennaisesti täytä yleissopimuksen asiaan liittyviä vaatimuksia.

"Ilmeinen syy" on olemassa, kun tarkastaja havaitsee seikkoja, jotka hänen ammatillisen harkintansa mukaan oikeuttavat tekemään alukselle, sen varusteille tai henkilökunnalle yksityiskohtaisen tarkastuksen.

Liitteessä V annetaan esimerkkejä "ilmeisistä syistä".

## 14 artikla

**Laajennetut tarkastukset**

1. Seuraaviin luokkiin kuuluville aluksille voidaan tehdä laajennettu tarkastus liitteessä I olevan II osan 3A ja 3B kohdan mukaisesti:

- alukset, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski,
- matkustaja-alkukset, öljysäiliöalukset, kaasui- tai kemikaalisäiliöalukset taikka irtolastialukset, jotka ovat yli 12 vuotta vanhoja,
- alukset tai matkustaja-alkukset, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski, öljysäiliöalukset, kaasui- tai kemikaalisäiliöalukset taikka irtolastialukset, jotka ovat yli 12 vuotta vanhoja, jos on olemassa ensisijaisia tai ennalta arvaamattomia tekijöitä,
- alukset, joille on tehtävä uusi tarkastus 16 artiklan mukaisen pääsyn epäämisen johdosta.

2. Aluksen liikenteenharjoittajan tai päällikön on huolehdittava siitä, että aluksen liikennöintiakataulussa varataan riittävästi aikaa laajennettua tarkastusta varten.

Ellei turvallisuusyistä toteutettavista valvontatoimista muuta johdu, aluksen on pysyttävä satamassa kunnes tarkastus on tehty.

3. Saatuaan ennakoilmoituksen alukselta, jolle voidaan tehdä laajennettu määräaikaistarkastus, toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava alukselle, jos laajennettua tarkastusta ei tehdä.

4. Laajennetun tarkastuksen laajuus ja sen yhteydessä tarkastettavat riskikohteet vahvistetaan liitteessä VII. Komissio vahvistaa 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen liitteen VII täytäntöönpanoa koskevat toimenpiteet.

## 15 artikla

**Turvallisuutta ja turvatoimia koskevat ohjeet ja menettelytavat**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden tarkastajat noudattavat liitteessä VI mainittuja menettelytapoja ja ohjeita.

2. Turvatarkastuksien osalta jäsenvaltioiden on sovellettava tämän direktiivin liitteessä VI vahvistettuja asianmukaisia menettelytapoja kaikkiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 725/2004 <sup>(1)</sup> 3 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuihin aluksiin, jotka käyvät niiden satamissa ja ankkuripa-

koissa, paitsi jos niiden lippuvaltio on sama kuin tarkastussataman sijaintivaltio.

3. Laajennettuja tarkastuksia koskevia tämän direktiivin 14 artiklan säännöksiä sovelletaan direktiivin 1999/35/EY 2 artiklan a ja b alakohdassa tarkoitettuihin ro-ro-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin.

Jos alus on katsastettu direktiivin 1999/35/EY 6 ja 8 artiklan mukaisesti isäntävaltiossa, joka ei ole aluksen lippuvaltio, tällainen erityiskatsastus voidaan kirjata joko yksityiskohtaisena tai laajennettuna tarkastuksena tarkastustietokantaan ja ottaa huomioon tämän direktiivin 10, 11 ja 12 artiklaa sovellettaessa sekä laskettaessa kunkin jäsenvaltion tarkastusvelvoitteen täyttymistä edellyttäen, että kaikki tämän direktiivin liitteessä VII mainitut seikat on katettu.

Tämän direktiivin säännökset puutteiden korjaamisesta, pysäyttämistä, pääsyn epäämisestä sekä tarvittaessa tarkastusten, pysäyttämisten ja pääsyn epäämisten jatkotoimista eivät vaikuta direktiivin 1999/35/EY 10 artiklan mukaisesti päätettyyn ro-ro-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen liikennöinnin estämiseen.

4. Komissio voi tarvittaessa antaa 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen tämän artiklan 1 ja 2 kohdan yhdenmukaista soveltamista koskevat säännöt.

## 16 artikla

**Pääsyn epäämiseen liittyvät toimenpiteet, jotka koskevat tiettyjä aluksia**

1. Jäsenvaltion on varmistettava, että alukselta,

— jonka lippuvaltion pysäyttämistä täyttää Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytyyn ja tarkastustietokantaan kirjattuihin, komission vuosittain julkaisemiin tietoihin perustuvaan mustaan listaan sisällyttämisen perusteet ja joka on pysäytetty tai jonka liikennöinti on estetty direktiivin 1999/35/EY nojalla yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 36 kuukauden aikana jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa tai ankkuripaikassa, tai

— jonka lippuvaltion pysäyttämistä täyttää Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytyyn ja tarkastustietokantaan kirjattuihin, komission vuosittain julkaisemiin tietoihin perustuvaan harmaaseen listaan sisällyttämisen perusteet ja joka on pysäytetty tai jonka liikennöinti on estetty direktiivin 1999/35/EY nojalla yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa tai ankkuripaikassa,

evätään pääsy sen satamiin 21 artiklan 6 kohdassa tarkoitettuja tilanteita lukuun ottamatta.

<sup>(1)</sup> EUVL L 129, 29.4.2004, s. 6.

Pääsyn epäämistä sovelletaan heti, kun alus poistuu satamasta tai ankkuripaikasta, jossa se on pysäytetty kolmannen kerran ja jossa sille on annettu pääsyn epäämispäätös.

2. Pääsyn epäämispäätös kumotaan vasta vähintään kolmen kuukauden kuluttua sen antamisesta ja kun liitteessä VIII olevan 3–9 kohdan edellytykset täyttyvät.

Jos aluksen pääsy evätään jo toisen kerran, epäämispäätös voidaan kumota vasta 12 kuukauden kuluttua.

3. Jos alus tämän jälkeen pysäytetään yhteisön alueella olevassa satamassa tai ankkuripaikassa, sen pääsy yhteisön satamiin tai ankkuripaikkoihin evätään. Tämä kolmas pääsyn epäämispäätös voidaan kumota 24 kuukauden kuluttua päätöksen antamisesta ja vain, jos

— aluksen lippuvaltion pysäyttämistä ei täytä 1 kohdassa tarkoitettuun mustaan eikä harmaaseen listaan sisällyttämisen perusteita,

— aluksen lakisäätteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset ovat alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (uudelleenlaadittu toisinto) 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 391/2009<sup>(1)</sup>, mukaisesti hyväksytyt laitoksen tai hyväksytyjen laitosten antamia,

— alusta hallinnoivan yhtiön toiminnan laatu on korkea liitteessä I olevan I osan 1 kohdan mukaisesti, ja

— liitteessä VIII olevan 3–9 kohdan edellytykset täyttyvät.

Aluksilta, jotka eivät täytä tässä kohdassa säädettyjä vaatimuksia, kun päätöksen antamisesta on kulunut 24 kuukautta, on evätävä pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin ja ankkuripaikkoihin yhteisön alueella.

4. Jos pääsy on evätty kolmannen kerran ja alus sen jälkeen pysäytetään jossain satamassa tai ankkuripaikassa yhteisön alueella, alukselta evätään pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin ja ankkuripaikkoihin yhteisön alueella.

5. Tätä artiklaa soveltaessaan jäsenvaltioiden on noudatettava liitteessä VIII säädettyjä menettelyjä.

## 17 artikla

### Päällikölle annettava tarkastuskertomus

Kun tarkastus, yksityiskohtainen tarkastus tai laajennettu tarkastus on suoritettu, tarkastajan on laadittava liitteen IX mukainen tarkastuskertomus. Tarkastuskertomuksesta on toimitettava jäljennös aluksen päällikölle.

## 18 artikla

### Valitukset

Toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä kaikille valituksille pikaisesti alustava arviointi. Arvioinnin avulla voidaan päätellä, onko valitus oikeutettu.

Jos näin on, toimivaltainen viranomainen vie valituksen asianmukaisesti eteenpäin huolehtien siitä, että kaikilla, joita valitus välittömästi koskee, on mahdollisuus esittää näkemyksensä.

Jos toimivaltainen viranomainen pitää valitusta selkeästi perusteettomana, viranomaisen on ilmoitettava tästä päätöksestä perusteluineen valituksen tekijälle.

Valittajan henkilöllisyyttä ei saa paljastaa kyseisen aluksen päällikölle eikä omistajalle. Tarkastajan on toteutettava kaikki miehistön haastattelut luottamuksellisesti.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava lippuvaltion hallinnolle ja tarvittaessa Kansainväliselle työjärjestölle (ILO) kaikista sellaisista valituksista, jotka eivät ole selkeästi perusteettomia, sekä niiden johdosta toteutetuista toimenpiteistä.

## 19 artikla

### Puutteiden korjaaminen ja pysäyttäminen

1. Toimivaltaisen viranomaisen on varmistuttava siitä, että tarkastuksessa varmistuneet tai ilmenneet puutteet on korjattu tai korjataan yleissopimusten mukaisesti.

2. Kun on kyse puutteista, jotka muodostavat selvän vaaran turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle, sen satamavaltion toimivaltaisen viranomaisen, jossa alus tarkastetaan, on varmistuttava, että alus pysäytetään tai toiminto, jonka aikana puute on havaittu, keskeytetään. Pysäyttämismääräystä tai toiminnon keskeyttämistä ei saa peruuttaa ennen kuin vaara on poistettu tai ennen kuin kyseinen viranomainen toteaa, että alus voi, tarpeelliseksi katsotuin ehdoin, lähteä merelle tai käynnistää toiminnon uudelleen vaarantamatta matkustajien tai miehistön turvallisuutta ja terveyttä tai aiheuttamatta vaaraa muille aluksille, taikka ilman että meriympäristölle aiheutuu kohtuutonta haittaa.

<sup>(1)</sup> Katso tämän virallisen lehden sivu 11

3. Käyttäessään ammatillista harkintaansa sen ratkaisemiseksi, onko alus pysäytettävä, tarkastajan on sovellettava liitteessä X vahvistettuja perusteita.

4. Jos tarkastuksessa käy ilmi, että alusta ei ole varustettu toimivalla matkatietojen tallentimella sen käytön ollessa direktiivin 2002/59/EY mukaan pakollista, toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että alus pysäytetään.

Jos tällaisia puutteita ei voida nopeasti korjata pysäyttämismassassa, toimivaltainen viranomainen voi joko antaa alukselle luvan siirtyä pysäyttämismassasta lähimmälle sopivalle korjaus- telakalle, jossa puutteet voidaan nopeasti korjata, tai edellyttää, että puute korjataan korkeintaan 30 päivän kuluessa Pariisin pöytäkirjan yhteydessä määritellyissä ohjeissa olevien säännösten mukaisesti. Näiltä osin sovelletaan 21 artiklassa säädettyjä menettelyjä.

5. Poikkeuksellisissa olosuhteissa, jos aluksen yleinen kunto selvästikään ei vastaa vaatimuksia, voi toimivaltainen viranomainen siirtää aluksen tarkastusta siihen asti, kunnes vastuulliset osapuolet toteuttavat tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alus täyttää yleissopimusten asiaa koskevat vaatimukset.

6. Jos alus pysäytetään, toimivaltaisen viranomaisen on välittömästi ilmoitettava kirjallisesti kaikista niistä olosuhteista, joiden takia väliintulo katsottiin tarpeelliseksi, lippuvaltion hallinnolle, tai mikäli tämä ei ole mahdollista, kyseisen valtion konsulille tai hänen poissa ollessaan sen lähimmälle diplomaattiselle edustajalle, sekä liitettävä ilmoitukseen tarkastuskertomus. Lisäksi asiasta on tarvittaessa ilmoitettava myös nimetyille katsastajille tai hyväksytyille laitoksille, jotka vastaavat luokitustodistusten antamisesta tai yleissopimusten mukaisten lakisäätteiden todistusten antamisesta.

7. Tämä direktiivi ei vaikuta niihin yleissopimusten lisävaatimuksiin, jotka koskevat satamavaltiotarkastuksiin liittyvää ilmoitusvelvollisuutta ja ilmoittamisenmenettelyä.

8. Kun satamavaltiovalvontaa harjoitetaan tämän direktiivin mukaisesti, on kaikki mahdollinen pyrittävä tekemään sen välttämiseksi, että alus pysäytetään tai sen matkaa viivytetään aiheuttomasti. Mikäli alus pysäytetään tai sen matkaa viivytetään aiheuttaen, on aluksen omistaja tai liikenteenharjoittaja oikeutettu korvauksiin kärsimästään menetyksestä tai vahingosta. Milloin pysäyttämistä epäillään aiheuttomaksi, todistusvelvollisuus on aluksen omistajalla tai liikenteenharjoittajalla.

9. Sataman ruuhkautumisen välttämiseksi toimivaltainen viranomainen voi sallia pysäytetyn aluksen siirtämisen sataman toiseen osaan, jos se on turvallista. Sataman ruuhkautumiseen

liittyviä näkökohtia ei kuitenkaan saa ottaa huomioon tehtäessä päätöksiä aluksen pysäyttämiseksi tai vapauttamiseksi.

Satamaviranomaisten tai -organisaatioiden on tehtävä yhteistyötä toimivaltaisen viranomaisen kanssa pysäytettyjen alusten sijoittamisen helpottamiseksi.

10. Satamaviranomaisille tai -organisaatioille tiedotetaan mahdollisimman pian pysäyttämismääräyksen antamisesta.

## 20 artikla

### Valitusoikeus

1. Aluksen omistajalla tai liikenteenharjoittajalla tai heidän jäsenvaltion sijoittautuneella edustajallaan on oikeus valittaa toimivaltaisen viranomaisen tekemästä pysäyttämisen tai pääsyn epäämispäätöksestä. Valitus ei aiheuta pysäyttämisen tai pääsyn epäämistöimenpiteen keskeyttämistä.

2. Tätä varten jäsenvaltioiden on laadittava ja ylläpidettävä sopivia menettelytapoja kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti.

3. Toimivaltaisen viranomaisen on asianmukaisella tavalla ilmoitettava 1 kohdassa tarkoitettujen aluksen päällikölle valitusoikeudesta ja tähän liittyvistä käytännön menettelyistä.

4. Jos pysäyttämisen tai pääsyn epäämispäätös kumotaan tai sitä muutetaan aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan tai heidän edustajansa valituksen tai pyynnön johdosta,

a) jäsenvaltion on varmistettava, että tarkastustietokantaan tehdään viipymättä tarvittavat muutokset;

b) sen jäsenvaltion, jossa pysäyttämisen tai pääsyn epäämispäätös on annettu, on 24 tunnin kuluessa tällaisesta päätöksestä korjattava 26 artiklan mukaisesti julkaistut tiedot.

## 21 artikla

### Tarkastusten ja pysäyttämisten seuranta

1. Kun 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja puutteita ei voida korjata tarkastussatamassa, kyseisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi antaa alukselle luvan jatkaa matkaansa ilman perusteetonta viivästyä pysäyttämismassasta lähimmälle sopivalle, päällikön ja kyseisten viranomaisten valitsemalle korjaus- telakalle, jossa jatkotoimenpiteet voidaan toteuttaa, mikäli alus noudattaa lippuvaltion toimivaltaisen viranomaisen määräämiä ja kyseisen jäsenvaltion hyväksymiä ehtoja. Näiden ehtojen avulla varmistetaan, että alus voi lähteä matkaan aiheuttamatta vaaraa matkustajien tai miehistön turvallisuudelle ja terveydelle tai muille aluksille tai aiheuttamatta kohtuutonta vaaraa meriympäristölle.

2. Jos päätös lähettää alus korjaustelakalle perustuu IMO:n päätöslauselman A.744 (18) noudattamatta jättämiseen joko aluksen asiakirjojen tai aluksen rakenteellisten vikojen tai puutteiden suhteen, toimivaltainen viranomaisena voi edellyttää, että tarvittavat paksuusmittaukset suoritetaan pysäyttämissatamassa ennen kuin alus saa poistua satamasta.

3. Jäsenvaltion tarkastussatamassa olevan toimivaltaisen viranomaisen on 1 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa ilmoitettava kaikista matkaa koskevista ehdoista sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa korjaustelakka sijaitsee, 19 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuille osapuolille sekä tarvittaessa muille kyseeseen tuleville viranomaisille.

Ilmoituksen vastaanottaneen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava ilmoituksen tehneelle viranomaiselle niistä toimista, joihin asian johdosta on ryhdytty.

4. Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteet sen varmistamiseksi, että yhteisön satamiin tai ankkuripaikkoihin pääsy evätään 1 kohdassa tarkoitetuilta aluksilta, jotka lähtevät merelle, jos ne

- a) eivät täytä niitä ehtoja, jotka jäsenvaltion tarkastussataman toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet, tai
- b) kieltäytyvät noudattamasta yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia jättämällä saapumatta kyseiselle korjaustelakalle.

Epääminen on voimassa, kunnes omistaja tai liikenteenharjoittaja esittää sellaiset todisteet, jotka sen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät osoituksena siitä, että alus täyttää kaikki yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset.

5. Edellä 4 kohdan a alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, jossa aluksessa todettiin olevan puutteita, on heti tehtävä ilmoitus kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Edellä 4 kohdan b alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, jossa korjaustelakka sijaitsee, on heti tehtävä ilmoitus kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Ennen satamaan pääsyn epäämistä jäsenvaltio voi pyytää neuvotteluja kyseisen aluksen lippuvaltion kanssa.

6. Poiketen siitä, mitä 4 kohdan säännöksissä säädetään, satamavaltion viranomaisena voi sallia aluksen pääsyn tiettyyn sa-

tamaan tai ankkuripaikkaan ylivoimaisen esteen sattuessa tai ylivoimaisesti tärkeämpien turvallisuuskäytäntökohtien vuoksi tai pilaantumisvaaran poistamiseksi tai vähentämiseksi tai puutteiden korjaamiseksi, mikäli aluksen omistaja, liikenteenharjoittaja tai päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiin toimenpiteisiin turvallisen satamaan tulon varmistamiseksi.

## 22 artikla

### Tarkastajien ammatillinen pätevyys

1. Tarkastuksia saavat suorittaa vain sellaiset tarkastajat, jotka täyttävät liitteessä XI eriteltyt pätevyysvaatimukset ja jotka toimivaltainen viranomaisena on valtuuttanut harjoittamaan satamavaltiovalvontaa.

2. Jos satamavaltion toimivaltaisella viranomaisella ei ole käytettävissään vaadittua ammatillista asiantuntemusta, kyseisen toimivaltaisen viranomaisen tarkastajaa voi avustaa henkilö, jolla on vaadittu asiantuntemus.

3. Toimivaltaisella viranomaisella, satamavaltiovalvontaa suorittavilla tarkastajilla ja heidän avustajillaan ei saa olla tarkastussatamaan tai tarkastettaviin aluksiin liittyvää kaupallista intressiä, eivätkä tarkastajat saa olla sellaisen yksityisen organisaation palveluksessa tai tehdä työtä sellaiselle organisaatiolle, joka myöntää pakollisia todistuskirjoja ja luokitustodistuksia tai joka suorittaa aluksille todistuskirjojen myöntämistä varten vaadittavia katsastuksia.

4. Jokaisella tarkastajalla on oltava toimivaltaisen viranomaisen yhteisen mallin laatimisesta satamavaltiovalvontaa suorittavien tarkastajien henkilötodistusta varten 25 päivänä kesäkuuta 1996 annetun komission direktiivin 96/40/EY<sup>(1)</sup> mukaisesti antama henkilötodistus.

5. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tarkastajien pätevyys ja se, että he täyttävät liitteen XI vähimmäisvaatimukset, todennetaan ennen kuin heidät valtuutetaan suorittamaan tarkastuksia ja tämän jälkeen säännöllisin väliajoin 7 kohdassa tarkoitettu koulutusjärjestelmä huomioon ottaen.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tarkastajat saavat riittävää koulutusta tässä direktiivissä säädetyistä ja yleissopimusten muutosten myötä tapahtuvista muutoksista yhteisössä sovellettavaa satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevassa järjestelmässä.

7. Komissio kehittää ja edistää yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa yhteisön yhteistä järjestelmää satamavaltiovalvontaa harjoittavien tarkastajien jäsenvaltioissa tapahtuvaa kouluttamista ja pätevyyden todentamista varten.

<sup>(1)</sup> EYVL L 196, 7.8.1996, s. 8.

## 23 artikla

**Luotsien ja satamaviranomaisten tekemät ilmoitukset**

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että niiden luotsit, jotka osallistuvat aluksen kiinnittämiseen laituriin tai sen irrottamiseen laiturista tai jotka toimivat aluksilla, jotka ovat matkalla jäsenvaltion satamaan tai kulkevat jäsenvaltion alueen kautta, ilmoittavat viipymättä satamavaltion tai rannikkovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, mikäli he tavanomaisia tehtäviään suorittaessaan havaitsevat aluksessa olevan ilmeisiä sääntöjenvastaisuuksia, jotka voivat haitata aluksen turvallista kulkua tai aiheuttaa meriympäristölle vaaraa.

2. Kun satamaviranomaiset tai -organisaatiot tavanomaisia tehtäviään suorittaessaan saavat tietää, että heidän satamassaan olevassa aluksessa on ilmeisiä sääntöjenvastaisuuksia, jotka voivat haitata aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa meriympäristölle kohtuutonta vaaraa, viranomaisen tai organisaation on välittömästi ilmoitettava asiasta kyseisen satamavaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

3. Jäsenvaltioiden on edellytettävä, että luotsit ja satamaviranomaiset tai -organisaatiot ilmoittavat vähintään seuraavat tiedot mahdollisuuksien mukaan sähköisessä muodossa:

— aluksen tunnistetiedot (nimi, IMO-tunnistenumero, radiokutsutunnus ja lippuvaltio),

— aluksen reitti (viimeinen käyntisatama, määräsatama),

— kuvaus aluksella todetuista ilmeisistä sääntöjenvastaisuuksista.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että luotsien ja satamaviranomaisten tai -organisaatioiden ilmoittamien ilmeisten sääntöjenvastaisuuksien johdosta toteutetaan tarvittavat jatkotoimenpiteet, ja merkittävä toteutetut toimenpiteet muistiin.

5. Komissio voi 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen hyväksyä tämän artiklan täytäntöönpanotoimenpiteitä, myös yhtenäistetyn sähköisen lomakkeen ja menettelytavat, joita käytetään luotsien ja satamaviranomaisten tai -organisaatioiden havaitsemien ilmeisten sääntöjenvastaisuuksien ja jäsenvaltioiden toteuttamien jatkotoimenpiteiden ilmoittamisessa.

## 24 artikla

**Tarkastustietokanta**

1. Komissio kehittää, pitää yllä ja päivittää tarkastustietokantaa Pariisin pöytäkirjan nojalla kertyneen asiantuntemuksen ja kokemusten pohjalta.

Tarkastustietokantaan on sisällyttävä kaikki tässä direktiivissä perustetun tarkastusjärjestelmän täytäntöönpanon edellyttämät tiedot sekä liitteessä XII säädetyt toiminnot.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että niiden satamissa ja ankkuripaikoissa käyvien alusten todellista saapumisaikaa ja todellista lähtöaikaa koskevat tiedot siirretään kyseisen sataman tunnisteen kanssa kohtuullisessa ajassa tarkastustietokantaan direktiivin 2002/59/EY 3 artiklan s kohdassa tarkoitetun yhteisön merenkulun tiedonvaihtojärjestelmän ("SafeSeaNet-järjestelmä") välityksellä. Kun nämä tiedot on siirretty tarkastustietokantaan SafeSeaNet-järjestelmän välityksellä, jäsenvaltiot vapautetaan tämän direktiivin liitteessä XIV olevan 1.2 kohdan sekä 2 kohdan a ja b alakohdan mukaisesta tietojen toimittamisesta.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän direktiivin mukaisesti tehtyihin tarkastuksiin liittyvät tiedot siirretään tarkastustietokantaan heti, kun tarkastuskertomus on saatu valmiiksi tai pysäyttämispäätös on kumottu.

Jäsenvaltioiden on varmistettava 72 tunnin kuluessa, että tarkastustietokantaan siirretyt tiedot validoidaan julkaisemista varten.

4. Jäsenvaltioiden toimittamien tarkastustietojen perusteella komission on voitava hakea tarkastustietokannasta kaikki tämän direktiivin täytäntöönpanoa koskevat asiaankuuluvat tiedot, erityisesti tiedot aluksen riskiprofiilista, tarkastusvuorossa olevista aluksista, alusten liikkeistä ja kunkin jäsenvaltion tarkastusvelvoitteista.

Jäsenvaltioilla on oltava mahdollisuus saada kaikki tarkastustietokantaan tallennetut tiedot, jotka liittyvät tämän direktiivin mukaisten tarkastusmenettelyjen toteuttamiseen.

Jäsenvaltioille ja Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajina oleville kolmansille osapuolille on annettava mahdollisuus saada kaikki tiedot, jotka ne ovat tallentaneet tarkastustietokantaan, ja kaikkia niiden lipun alla purjehtivia aluksia koskevat tiedot.

## 25 artikla

**Tietojenvaihto ja yhteistyö**

Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että satamaviranomaiset tai -organisaatiot ja muut asiaan liittyvät viranomaiset tai elimet toimittavat toimivaltaiselle, satamavaltion suorittamasta valvonnasta vastaavalle viranomaiselle seuraavat hallussaan olevat tiedot:

— 9 artiklan ja liitteen III mukaisesti ilmoitetut tiedot,

- tiedot aluksista, jotka eivät ole ilmoittaneet tämän direktiivin, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa 27 päivänä marraskuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY<sup>(1)</sup> ja direktiivin 2002/59/EY sekä soveltuviissa tapauksissa asetuksen (EY) N:o 725/2004 vaatimusten mukaisia tietoja,
- tiedot aluksista, jotka ovat lähteneet merelle noudattamatta direktiivin 2000/59/EY 7 tai 10 artiklaa,
- tiedot aluksista, joiden pääsy satamaan on turvallisuussyistä kielletty tai jotka on turvallisuussyistä karkotettu satamasta,
- tiedot 23 artiklan mukaisista ilmeisistä sääntöjenvastaisuuksista.

#### 26 artikla

### Tietojen julkaiseminen

Komissio asettaa saataville ja pitää yllä julkisella verkkosivustolla tarkastuksiin, pysäyttämisiin ja pääsyn epäämisiin liittyvät tiedot liitteen XIII mukaisesti Pariisin pöytäkirjan nojalla kertyneen asiantuntemuksen ja siitä saatujen kokemusten pohjalta.

#### 27 artikla

### Luettelon julkaiseminen yhtiöistä, joiden toiminnan laatu on heikko tai erittäin heikko

Komissio laatii ja julkaisee säännöllisesti julkisella verkkosivustolla tietoja yhtiöistä, joiden toiminnan laadun on liitteessä I olevassa 1 osassa tarkoitettua aluksen riskiprofiilia määriteltäessä katsottu olleen heikko tai erittäin heikko vähintään kolmen kuukauden ajan.

Komissio antaa tämän artiklan täytäntöönpanoa koskevat säännöt 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen ja vahvistaa erityisesti julkaisemista koskevat yksityiskohtaiset säännöt.

#### 28 artikla

### Kustannusten takaisinmaksu

1. Jos 13 ja 14 artiklassa tarkoitetuissa tarkastuksissa varmistuu tai ilmenee, että aluksessa on yleissopimusten vaatimuksiin nähden sellaisia puutteita, jotka oikeuttavat aluksen pysäyttämisen, on aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan tai heidän satamavaltioon sijoittautuneen edustajansa katettava kaikki tarkastuksiin liittyvät kustannukset normaalin kirjanpitokauden aikana.

2. Jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen suorittamista 16 artiklan ja 21 artiklan 4 kohdan säännösten mukaisista tarkastuksista aiheutuneet kustannukset on perittävä aluksen omistajalta tai liikenteenharjoittajalta.

3. Mikäli alus pysäytetään, aluksen omistaja tai liikenteenharjoittaja vastaa kaikista satamaan pysäyttämisestä aiheutuneista kuluista.

4. Pysäyttämistä ei saa kumota ennen kuin kustannukset on maksettu kokonaan tai kustannusten takaisinmaksusta on annettu riittävä vakuus.

#### 29 artikla

### Täytäntöönpanon seuranta varten tarvittavat tiedot

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle liitteessä XIV luetellut tiedot kyseisessä liitteessä mainituin väliajoin.

#### 30 artikla

### Jäsenvaltioiden toimien seuranta

Tämän direktiivin tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi ja yhteisön satamavaltiovalvontajärjestelmän yleisen toiminnan seuraamiseksi asetuksen (EY) N:o 1406/2002 2 artiklan b kohdan i alakohdan mukaisesti komissio kerää tarvittavia tietoja ja tekee käyntejä jäsenvaltioihin.

#### 31 artikla

### Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002<sup>(2)</sup> 3 artiklalla perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea).

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädettyksi määräajaksi vahvistetaan kolme kuukautta.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

#### 32 artikla

### Muutosmenettely

Komissio

a) mukauttaa liitteitä, liitettä I lukuun ottamatta, merenkulun turvallisuutta ja turvatoimia koskevassa yhteisön lainsäädännössä ja asiaankuuluvien kansainvälisten järjestöjen yleissopimuksissa, kansainvälisissä säännöstoissa ja päätöslauselmissa tapahtuneiden muutosten sekä Pariisin pöytäkirjassa tapahtuneen kehityksen huomioon ottamiseksi;

<sup>(1)</sup> EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81.

<sup>(2)</sup> EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1.

b) muuttaa määritelmiä, joissa viitataan tämän direktiivin soveltamisen kannalta merkityksellisiin yleissopimuksiin, kansainvälisiin säännöstöihin ja päätöslauselmiin sekä yhteisön lainsäädäntöön.

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

Edellä 2 artiklassa mainittuihin kansainvälisiin oikeudellisiin asiakirjoihin tehdyt muutokset voidaan jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklaa noudattaen.

### 33 artikla

#### Täytäntöönpanoa koskevat säännöt

Vahvistaessaan 8 artiklan 4 kohdassa, 10 artiklan 3 kohdassa, 14 artiklan 4 kohdassa, 15 artiklan 4 kohdassa, 23 artiklan 5 kohdassa ja 27 artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanoa koskevia sääntöjä 31 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen mukaisesti komissio valvoo erityisesti, että kyseisissä säännöissä otetaan huomioon yhteisön tarkastusjärjestelmän ja Pariisin pöytäkirjan alueella kertynyt asiantuntemus ja niistä saadut kokemukset.

### 34 artikla

#### Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, jota sovelletaan direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen, ja toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Näin säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

### 35 artikla

#### Uudelleentarkastelu

Komissio tarkastelee tämän direktiivin täytäntöönpanoa viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2012. Tarkastelun kohteena on muun muassa 5 artiklassa säädetyn yhteisön kokonaistarkastusvelvoitteen täytyminen, satamavaltion tarkastajien määrä kussakin jäsenvaltiossa, suoritettujen tarkastusten lukumäärä sekä kunkin jäsenvaltion vuosittaisen tarkastusvelvoitteen täytyminen ja 6, 7 ja 8 artiklan täytäntöönpano.

Komissio ilmoittaa tarkastelun tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle ja määrittelee tarkastelun perusteella, onko tarpeen ehdottaa direktiivin muuttamista tai uutta lainsäädäntöä tällä alalla.

### 36 artikla

#### Täytäntöönpano ja ilmoitukset

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2010.

Niiden on sovellettava näitä säännöksiä 1 päivästä tammikuuta 2011.

2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Niissä on myös mainittava, että voimassa oleviin lakeihin, asetuksiin ja hallinnollisiin määräyksiin sisältyviä viittauksia tällä direktiivillä kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset ja maininnat tehdään.

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettua kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

4. Komissio tiedottaa lisäksi säännöllisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin täytäntöönpanon edistymisestä jäsenvaltioissa, erityisesti tarkastusjärjestelmän yhdenmukaisen soveltamisen kannalta yhteisössä.

### 37 artikla

#### Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 95/21/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä XV olevassa A osassa mainituilla direktiiveillä, 1 päivästä tammikuuta 2011 alkaen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioita velvoittavia liitteessä XV olevassa B osassa asetettuja määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin tämän direktiivin liitteessä XVI olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

### 38 artikla

#### Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

### 39 artikla

#### Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä huhtikuuta 2009.

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

H.-G. PÖTTERING

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

P. NEČAS



## LIITE I

**YHTEISÖN SATAMAVALTION TARKASTUSJÄRJESTELMÄN OSATEKIJÄT  
(5 artikla)**

Yhteisön satamavaltion tarkastusjärjestelmä sisältää seuraavat osatekijät:

## I. Aluksen riskiprofiili

Aluksen riskiprofiili määräytyy seuraavien yleisten ja historiallisten tekijöiden perusteella:

## 1. Yleiset tekijät

## a) Alustyyppi

Matkustaja-alukset, öljy- ja kemikaalisäiliöalukset, kaasunkuljetusalukset ja irtolastialukset katsotaan riskialttiimmiksi.

## b) Aluksen ikä

Yli 12 vuotta vanhat alukset katsotaan riskialttiimmiksi.

## c) Lippuvaltion toiminta

i) Alukset, joiden lippuvaltion pysäyttämistaso yhteisössä ja Pariisin pöytäkirjan alueella on korkea, katsotaan riskialttiimmiksi.

ii) Alukset, joiden lippuvaltion pysäyttämistaso yhteisössä ja Pariisin pöytäkirjan alueella on alhainen, katsotaan vähemmän riskialttiiksi.

iii) Alukset, joiden lippuvaltion osalta on saatettu päätökseen tarkastus ja tarvittaessa toimitettu korjaavia toimia koskeva suunnitelma, molemmat IMO:n jäsenvaltioiden vapaaehtoisen auditointijärjestelmän puitteiden ja menettelyjen mukaisesti, katsotaan vähemmän riskialttiiksi. Heti kun 10 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden on hyväksytty, tällaisen aluksen lippuvaltion on osoitettava noudattaneensa IMO:n pakollisten asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä.

## d) Hyväksytyt laitokset

i) Alukset, joiden todistuskirjat on myöntänyt hyväksytty laitos, jonka toiminnan laatu suhteessa pysäyttämistasoon yhteisössä ja Pariisin pöytäkirjan alueella on heikko tai erittäin heikko, katsotaan riskialttiimmiksi.

ii) Alukset, joiden todistuskirjat on myöntänyt hyväksytty laitos, jonka toiminnan laatu suhteessa pysäyttämistasoon yhteisössä ja Pariisin pöytäkirjan alueella on korkea, katsotaan vähemmän riskialttiiksi.

iii) Alukset, joiden todistuskirjat on myöntänyt asetuksen (EY) N:o 391/2009 mukaisesti hyväksytty laitos, katsotaan vähemmän riskialttiiksi.

## e) Yhtiön toiminta

i) Alukset, jotka omistavan yhtiön toiminnan laatu, joka määräytyy sen alusten puute- ja pysäyttämistasosta yhteisössä ja Pariisin pöytäkirjan alueella, on heikko tai erittäin heikko, katsotaan riskialttiimmiksi.

ii) Alukset, jotka omistavan yhtiön toiminnan laatu, joka määräytyy sen alusten puute- ja pysäyttämistasosta yhteisössä ja Pariisin pöytäkirjan alueella, on korkea, katsotaan vähemmän riskialttiiksi.

## 2. Historialliset tekijät

- i) Alukset, jotka on pysäytetty useammin kuin kerran, katsotaan riskialttiimmiksi.
- ii) Alukset, joissa liitteessä II tarkoitettuna aikana suoritettussa tarkastuksessa tai suoritetuissa tarkastuksissa on esiintynyt vähemmän kuin liitteessä II tarkoitettu määrä puutteita, katsotaan vähemmän riskialttiiksi.
- iii) Alukset, joita ei ole pysäytetty liitteessä II tarkoitettuna aikana, katsotaan vähemmän riskialttiiksi.

Riskitekijät yhdistetään käyttäen painotusta, jossa otetaan huomioon kunkin tekijän suhteellinen vaikutus aluksen kokonaisriskiin, jonkin seuraavista riskiprofiileista antamiseksi alukselle:

- suuri turvallisuusriski,
- normaali turvallisuusriski,
- pieni turvallisuusriski.

Riskiprofiilia määritettäessä on painotettava alustyyppiin, lippuvaltion toimintaan, hyväksytyyn laitokseen ja yhtiön toimintaan liittyviä tekijöitä.

## II. Alusten tarkastaminen

### 1. Määräaikaistarkastukset

Määräaikaistarkastuksia on tehtävä ennalta määrätyn väliajoin. Niiden tarkastusväli määräytyy aluksen riskiprofiilin perusteella. Suuren turvallisuusriskin aluksille on tehtävä määräaikaistarkastus vähintään kuuden kuukauden välein. Muiden riskiprofiilien aluksille määräaikaistarkastuksia suoritetaan sitä harvemmin, mitä pienempi turvallisuusriski on.

Jäsenvaltion on suoritettava määräaikaistarkastus

- suuren turvallisuusriskin alukselle, jota ei ole tarkastettu yhteisön tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuri paikassa viimeisten kuuden kuukauden aikana. Suuren turvallisuusriskin alukset ovat tarkastettavissa edellisestä tarkastuksesta laskien viidennestä kuukaudesta lähtien,
- normaalin turvallisuusriskin alukselle, jota ei ole tarkastettu yhteisön tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuri paikassa viimeisten 12 kuukauden aikana. Normaalin turvallisuusriskin alukset ovat tarkastettavissa edellisestä tarkastuksesta laskien kymmenennestä kuukaudesta lähtien,
- pienen turvallisuusriskin alukselle, jota ei ole tarkastettu yhteisön tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuri paikassa viimeisten 36 kuukauden aikana. Pienen turvallisuusriskin alukset ovat tarkastettavissa edellisestä tarkastuksesta laskien 24:nneestä kuukaudesta lähtien.

### 2. Lisätarkastukset

Jos alusta koskee jokin seuraavista ensisijaisista tai ennalta arvaamattomista tekijöistä, se tarkastetaan riippumatta siitä, kuinka kauan edellisestä määräaikaistarkastuksesta on kulunut. Lisätarkastuksen tarpeesta ennalta arvaamattomien seikkojen perusteella päättää kuitenkin tarkastaja ammatillisen harkintansa mukaan.

### 2A. Ensisijaiset tekijät

Alukset, joita koskee jokin seuraavista ensisijaisista tekijöistä, on tarkastettava riippumatta siitä, milloin niille on viimeksi tehty määräaikaistarkastus:

- Alus on poistettu toistaiseksi tai pysyvästi luokastaan turvallisuusyryistä sen jälkeen, kun se on viimeksi tarkastettu yhteisössä tai Pariisin pöytäkirjan alueella.
- Toinen jäsenvaltio on tehnyt aluksesta ilmoituksen.
- Alusta ei ole rekisteröity tarkastustietokantaan.

- Alusta koskee jokin seuraavista tilanteista:
  - alus on ollut osallisena yhteentörmäyksessä, saanut pohjakosketuksen tai ajanut karille matkallaan satamaan,
  - alusta on syytetty vahingollisten aineiden tai jätevesien veteen päästämistä koskevien määräysten epäillystä laiminlyönnistä, tai
  - alusta on ohjailtu epänormaalisti tai turvallisuutta vaarantavalla tavalla niin, että IMO:n hyväksymiä reittijakojärjestelyjä tai turvallista kulkua koskevia käytäntöjä ja menettelyjä ei ole noudatettu.

## 2B. Ennalta arvaamattomat tekijät

Alukset, joita koskee jokin seuraavista ennalta arvaamattomista tekijöistä, on tarkastettava riippumatta siitä, milloin niille on viimeksi tehty määräaikaistarkastus. Päätöksen lisätarkastuksen tekemisestä tekee toimivaltainen viranomaisen ammatillisen harkintansa mukaan.

- Alus ei ole noudattanut Itämerelle tuloa koskevan IMO:n navigointisuosituksen sovellettavaa versiota.
- Aluksen todistuskirjat on myöntänyt entinen hyväksytty laitos, jonka hyväksyntä on peruutettu sen jälkeen, kun alus on viimeksi tarkastettu yhteisössä tai Pariisin pöytäkirjan alueella.
- Aluksessa on luotsien tai satamaviranomaisten tai organisaatioiden tämän direktiivin 23 artiklan mukaisesti tekemien ilmoitusten mukaan ilmeisiä sääntöjenvastaisuuksia, jotka voivat haitata niiden turvallista kulkua tai aiheuttaa ympäristölle vaaraa.
- Alus ei ole noudattanut tämän direktiivin 9 artiklassa, direktiiveissä 2000/59/EY ja 2002/59/EY sekä soveltuviissa tapauksissa asetuksessa (EY) N:o 725/2004 tarkoitettuja ilmoitusvelvollisuuksiaan.
- Aluksen päällikkö, muu miehistön jäsen tai muu henkilö tai organisaatio, jonka perusteltua etua aluksen turvallinen toiminta, aluksen asumis- tai työskentelyolosuhteet tai pilaantumisen ehkäiseminen koskee, on tehnyt aluksesta ilmoituksen tai valituksen, eikä asianomainen jäsenvaltio pidä ilmoitusta tai valitusta selvästi perusteettomana.
- Alus on edellisen kerran pysäytetty yli kolme kuukautta sitten.
- Aluksessa on ilmoituksen mukaan edelleen korjaamattomia puutteita, lukuun ottamatta aluksia, joiden puutteet oli korjattava 14 vuorokauden kuluessa lähdöstä, sekä puutteita, jotka oli korjattava ennen lähtöä.
- Aluksen lastiin, varsinkin kun on kyse myrkyllisestä ja vaarallisesta lastista, on ilmoitettu liittyvän ongelmia.
- Alusta on käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle.
- Aluksen osalta on luotettavasta lähteestä saatu tieto, jonka mukaan sen riskitekijät poikkeavat ilmoitetuista ja riskitaso on sen vuoksi korkeampi.

## 3. Valintajärjestelmä

### 3A. I-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset on tarkastettava seuraavasti:

#### a) Laajennettu tarkastus on suoritettava seuraavissa tapauksissa:

- aluksen riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä, ja sitä ei ole tarkastettu viimeisten kuuden kuukauden aikana,
- alus on enemmän kuin 12 vuotta vanha matkustaja-alus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus, kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa normaalia turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisten 12 kuukauden aikana.

#### b) Perustarkastus tai tarpeen mukaan yksityiskohtainen tarkastus on suoritettava seuraavassa tapauksessa:

- Alus on enemmän kuin 12 vuotta vanha muu alus kuin matkustaja-alus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus, kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa normaalia turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisten 12 kuukauden aikana.

- c) Jos kyseessä on ensisijainen tekijä,
- on tarkastajan ammatillisen harkinnan mukaan suoritettava joko yksityiskohtainen tai laajennettu tarkastus kaikille aluksille, joiden riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä, ja kaikille enemmän kuin 12 vuotta vanhoille matkustaja-aluksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille, kemikaalisäiliöaluksille ja irtolastialuksille,
  - on suoritettava yksityiskohtainen tarkastus kaikille enemmän kuin 12 vuotta vanhoille muille aluksille kuin matkustaja-aluksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille, kemikaalisäiliöaluksille ja irtolastialuksille.
- 3B. Jos toimivaltainen viranomainen päättää tarkastaa II-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen, noudatetaan seuraavaa:
- a) Laajennettu tarkastus on suoritettava seuraavissa tapauksissa:
- Aluksen riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä, ja sitä ei ole tarkastettu viimeisten viiden kuukauden aikana.
  - Alus on enemmän kuin 12 vuotta vanha matkustaja-alus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus, kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa normaalia turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisten 10 kuukauden aikana.
  - Alus on enemmän kuin 12 vuotta vanha matkustaja-alus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus, kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa pientä turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisten 24 kuukauden aikana.
- b) Perustarkastus tai tarpeen mukaan yksityiskohtainen tarkastus on suoritettava seuraavissa tapauksissa:
- Alus on enemmän kuin 12 vuotta vanha muu alus kuin matkustaja-alus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus, kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa normaalia turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisten 10 kuukauden aikana.
  - Alus on enemmän kuin 12 vuotta vanha muu alus kuin matkustaja-alus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus, kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa pientä turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisten 24 kuukauden aikana.
- c) Jos kyseessä on ennalta arvaamaton tekijä,
- tarkastajan ammatillisen harkinnan mukaan on suoritettava joko yksityiskohtainen tai laajennettu tarkastus kaikille aluksille, joiden riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä, ja kaikille enemmän kuin 12 vuotta vanhoille matkustaja-aluksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille, kemikaalisäiliöaluksille ja irtolastialuksille,
  - on suoritettava yksityiskohtainen tarkastus kaikille enemmän kuin 12 vuotta vanhoille muille aluksille kuin matkustaja-aluksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille, kemikaalisäiliöaluksille ja irtolastialuksille.
-

## LIITE II

**ALUKSEN RISKIPROFIILIN MÄÄRITTÄMINEN**  
**(10 artiklan 2 kohta)**

Yleiset tekijät			Profiili				
			Suuren riskin alus		Normaalin riskin alus	Pienen riskin alus	
Yleiset tekijät			Kriteerit	Painotuspisteet	Kriteerit	Kriteerit	
1	Alustyyppi		Kemikaalisäiliö-alus Kaasusäiliöalus Öljysäiliöalus Irtolastialus Matkustaja-alus	2	ei suuren eikä pienen riskin alus	Kaikki tyypit	
2	Aluksen ikä		kaikki tyypit > 12 vuotta	1		Kaikenikäiset	
3 a	Lippuvaitio	BGW-lista (musta-harmaa-vaalea)	Musta – erittäin korkea riski, korkea riski, normaali – korkea riski	2		Valkoinen	
			Musta – normaali riski	1			
3 b	IMO-audit.		—	—		Kyllä	
4 a	Hyväksytyt laitokset	Toiminta	H	—		—	Korkea
			M	—		—	—
			L	Heikko		1	—
			VL	Erittäin heikko			—
4 b	EU:n hyväksymä		—	—		Kyllä	
5	Yhtiö	Toiminta	H	—	—	Korkea	
			M	—	—	—	
			L	Heikko	2	—	
			VL	Erittäin heikko		—	
Historialliset tekijät							
6	Kussakin tarkastuksessa todettujen puutteiden määrä edell. 36 kk:n aikana	Puutteet	Ei sovelleta	—	≤ 5 (ja vähintään yksi edell. 36 kk:n aikana tehty tarkastus)		
7	Pysäyttämisten määrä edell. 36 kk:n aikana	Pysäyttämiset	≥ 2 pysäyttämistä	1	Ei pysäyttämisiä		

Suuren riskin alukset ovat aluksia, jotka täyttävät kriteerit siten, että niistä kertyy yhteensä vähintään viisi painotuspistettä.

Pienen riskin alukset ovat aluksia, jotka täyttävät kaikki pienen riskin tekijöiden kriteerit.

Normaalin riskin alukset ovat aluksia, jotka eivät ole suuren eivätkä pienen riskin aluksia.

## LIITE III

## ILMOITTAMINEN

## (9 artiklan 1 kohta)

9 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimitettavat tiedot:

Satamaviranomaiselle tai -organisaatiolle tai tätä tarkoitusta varten nimetyille viranomaiselle tai organisaatiolle on toimitettava vähintään kolme päivää ennen oletettua saapumisajankohtaa satamaan tai ankkuripaikkaan tai, jos matkan oletetaan kestävän alle kolme päivää, ennen lähtöä edellisestä satamasta seuraavat tiedot:

- a) aluksen tunnistetiedot (nimi, radiokutsutunnus, IMO-tunnistenumero tai MMSI-numero);
  - b) satamassa käynnin suunniteltu kesto;
  - c) säiliöalusten osalta:
    - i) rakenne: yksirunkoinen, yksirunkoinen erillisillä painolastisäiliöillä, kaksoisrungolla varustettu;
    - ii) lastisäiliöiden ja painolastisäiliöiden tila: täynnä, tyhjä, inertoitu;
    - iii) lastin määrä ja laatu;
  - d) suunnitellut toimet määräsatamassa tai -ankkuripaikassa (lastaus, lastin purku, muut);
  - e) suunnitellut lakisäätöiset katsastukset sekä merkittävät huolto- ja korjaustyöt, jotka on tarkoitus tehdä määräsatamassa;
  - f) viimeisimmän Pariisin pöytäkirjan alueella suoritetun laajennetun tarkastuksen päivämäärä.
-

## LIITE IV

## LUETTELO TODISTUSKIRJOISTA JA MUISTA ASIAKIRJOISTA

## (13 artiklan 1 kohta)

1. Kansainvälinen mittakirja (1969)
2. — Matkustaja-aluksen turvallisuuskirja
  - Lastialuksen rakenneturvallisuuskirja
  - Lastialuksen varusteturvallisuuskirja
  - Lastialuksen radioturvallisuuskirja
  - Vapautuskirja ja tarvittaessa luettelo lastista
  - Lastialuksen turvallisuuskirja
3. Aluksen kansainvälinen turvatodistus (ISSC)
4. Historiarekisteri (Continuous Synopsis Record, CSR)
5. Kansainvälinen todistuskirja soveltuvuudesta nesteytettyjen kaasujen kuljettamiseen irtolastina
  - Todistuskirja soveltuvuudesta nesteytettyjen kaasujen kuljettamiseen irtolastina
6. Kansainvälinen todistuskirja soveltuvuudesta vaarallisten kemikaalien kuljettamiseen irtolastina
  - Todistuskirja soveltuvuudesta vaarallisten kemikaalien kuljettamiseen irtolastina
7. Kansainvälinen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiskirja
8. Kansainvälinen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiskirja
9. Kansainvälinen lastiviivakirja (1966)
  - Kansainvälinen lastiviivavapautuskirja
10. Öljypäiväkirja, osat I ja II
11. Lastipäiväkirja
12. Miehitystodistus
13. STCW 78/95 -yleissopimuksen määräysten mukaisesti vaadittavat todistukset ja muut asiakirjat
14. Lääkärintodistukset (ks. ILO:n yleissopimus N:o 73 merenkulkijoiden lääkärintarkastuksista)
15. Aluksen työaikajärjestelytaulukko (ILO:n yleissopimus N:o 180 ja STCW 78/95 -yleissopimus)
16. Merenkulkijoiden työ- ja lepoaikaa koskeva kirjanpito (ILO:n yleissopimus N:o 180)
17. Vakavuustiedot
18. Jäljennös vaatimustenmukaisuusasiakirjasta ja turvallisuusjohtamistodistuksesta, jotka on myönnetty alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten mukaisesti (SOLAS 74 -yleissopimuksen liitteessä oleva IX luku)
19. Hyväksytyt laitoksen antamat todistuskirjat aluksen rungon vahvuudesta ja koneistosta (vaaditaan ainoastaan, jos alus on hyväksytyn laitoksen luokassa)

20. Vaatimustenmukaisuusasiakirja, joka sisältää vaarallisia aineita kuljettavia aluksia koskevat erityisvaatimukset
21. Suurnopeusaluksen turvallisuuskirja ja suurnopeusaluksen liikennöintilupa
22. Vaarallisia aineita koskeva erityisluettelo tai tavaraluettelo taikka yksityiskohtainen ahtauspiirros
23. Aluksen lokikirja, jossa on tiedot testeistä ja harjoituksista, kuten turvaharjoituksista, sekä tiedot hengenpelustuslaitteiden ja -järjestelmien ja palontorjuntalaitteiden ja -järjestelmien tarkastuksesta ja huollosta
24. Erikaisaluksen turvallisuuskirja
25. Öljyn- tai kaasunporauslautan turvallisuuskirja
26. Öljysäiliöalusten osalta öljypäästöjen valvontajärjestelmää koskevat tiedot viimeisen painolastissa kuljetun matkan ajalta
27. Hälytysluettelo, palontorjuntakaavio ja matkustaja-alusten osalta vaurion torjuntakaavio
28. Öljyonnettomuuksien varalle laadittu suunnitelma
29. Huoltopäiväkirjat (irtolastialuksista ja öljysäiliöaluksista)
30. Tarkastuskertomukset aikaisemmista satamavaltioiden suorittamista tarkastuksista
31. Ro-ro-matkustaja-alusten osalta tiedot A/A-maximum-suhdeluvusta
32. Viljan kuljettamiseen oikeuttava asiakirja
33. Lastinkiinnityskäsikirja
34. Jätehuoltosuunnitelma ja jätepäiväkirja
35. Päätöksenteon tukijärjestelmä matkustaja-alusten päällikköjä varten
36. Etsintä- ja pelastustoimien yhteistyösuunnitelma säännöllisillä reiteillä liikennöiviä matkustaja-aluksia varten
37. Matkustaja-alusten liikenteen harjoittamisen rajoituksia koskeva luettelo
38. Irtolastialuskirja
39. Irtolastialusten lastaus- ja purkus suunnitelma
40. Todistuskirja vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta (vuoden 1992 kansainvälinen yleissopimus öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta)
41. Alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/20/EY <sup>(1)</sup> nojalla vaadittavat todistuskirjat.
42. Merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 392/2009 <sup>(2)</sup> nojalla vaadittava todistuskirja
43. Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja
44. Kansainvälinen todistuskirja käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä

---

<sup>(1)</sup> Katso tämän virallisen lehden sivu 128.

<sup>(2)</sup> Katso tämän virallisen lehden sivu 24.



## LIITE V

## ESIMERKKEJÄ "ILMEISISTÄ SYISTÄ"

## (13 artiklan 3 kohta)

## A. Esimerkkejä yksityiskohtaisen tarkastuksen ilmeisistä syistä

1. Kyseessä on alus, jota tarkoitetaan liitteessä I olevan II osan 2 A ja 2 B kohdassa.
2. Öljyn rahtikirjaa ei ole pidetty asianmukaisesti.
3. Todistuskirjojen ja muiden asiakirjojen tarkastamisen yhteydessä on ilmennyt epätarkkuuksia.
4. On saatu viitteitä siitä, että laivaväki ei täytä laivalla kommunikointia koskevia merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta 19 päivänä marraskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/106/EY<sup>(1)</sup> 18 artiklassa säädettyjä vaatimuksia.
5. Pätevyyskirja on saatu vilpillisesti, tai pätevyyskirjan haltija ei ole se henkilö, jolle pätevyyskirja on alun perin myönnetty.
6. Aluksen päällikön tai muun päällystön tai miehistön jäsenen todistuskirjan myöntänyt maa ei ole ratifioinut STCW 78/95 -yleissopimusta.
7. On saatu todisteita siitä, että rahtia tai muita toimintoja ei ole hoidettu turvallisesti tai IMO:n sääntöjen mukaisesti, esimerkiksi hapen määrä inertkaasun pääsyötössä lastitankkeihin on sallittua enimmäismäärää suurempi.
8. Öljysäiliöaluksen päällikkö ei toimita tietoja öljypäästöjen valvontajärjestelmää koskevista tiedoista viimeisen painolastissa kuljetun matkan ajalta.
9. Ajan tasalla oleva hälytysluettelo puuttuu tai laivaväki ei ole tietoinen velvollisuuksistaan tulipalon syttyessä tai jos laiva on hylättävä.
10. On lähetetty aiheettomia hätäkutsuja, joita ei ole peruutettu asianmukaisin menettelyin.
11. Yleissopimuksissa vaaditut olennaiset varusteet tai järjestelmät puuttuvat.
12. Aluksella vallitsevat olosuhteet ovat erityisen epähygieeniset.
13. Tarkastajan saama yleisvaikutelma ja havainnot osoittavat, että aluksen rungossa tai rakenteessa on vakavia vikoja tai puutteita, jotka voivat vaarantaa aluksen rakenteen kestävyuden, sen vesitiiviyyden tai säänkestävyyden.
14. On olemassa tietoa tai todisteita siitä, että päällikkö tai muu laivaväki ei tunne tärkeitä aluksen toimintoja, jotka liittyvät alusten turvallisuuteen tai pilaantumisen ehkäisemiseen, tai että näitä toimintoja ei ole suoritettu.
15. Aluksen työjärjestelyt osoittava taulu tai kirjanpito merenkulkijoiden työtunneista ja lepoajoista puuttuu.

## B. Esimerkkejä ilmeisistä syistä alusten turvanäkökohtien tarkastamiseksi

1. Alkutarkastuksessa tarkastaja voi todeta olevan ilmeisiä syitä suorittaa turvatoimiin liittyviä lisävalvontatoimenpiteitä seuraavissa tapauksissa:
  - 1.1 ISSC-todistus ei ole pätevä tai sen voimassaoloaika on kulunut umpeen.
  - 1.2 Aluksen turvataso on alhaisempi kuin sataman.
  - 1.3 Aluksella ei ole suoritettu turvaharjoituksia.
  - 1.4 Tiedot kymmenestä viimeisestä aluksen ja satamarakenteen tai aluksen ja toisen aluksen välisestä vuorovaikutustilanteesta ovat puutteelliset.
  - 1.5 On saatu todisteita tai havaittu, että aluksen miehistön keskeiset jäsenet eivät pysty kommunikoimaan keskenään.
  - 1.6 Tarkastamisen yhteydessä on käynyt ilmi, että turvajärjestelyissä on vakavia puutteita.

<sup>(1)</sup> EUVL L 323, 3.12.2008, s. 33.

- 1.7 Lisätoimenpiteet ovat tarpeen kolmannelta osapuolelta saadun tiedon, kuten ilmoituksen tai valituksen, perusteella.
  - 1.8 Aluksella on ollut useita perättäisiä väliaikaisia ISSC-todistuksia, ja tarkastajan ammatillisen harkinnan perusteella näyttää siltä, että yksi aluksen tai yhtiön syistä käyttää väliaikaisia todistuksia on pyrkimys välttyä ensimmäisen väliaikaistodistuksen voimassaolon päättymisen jälkeenkin täysimääräisesti noudattamasta SOLAS 74 -yleissopimuksen liitteessä olevaa XI-2 lukua ja ISPS-säännösten A osaa. ISPS-säännösten A osassa määritellään olosuhteet, joissa väliaikainen todistus voidaan myöntää.
  2. Mikäli edellä kuvattuja ilmeisiä syitä ilmenee, tarkastajan on välittömästi ilmoitettava asiasta toimivaltaiselle turvaviranomaiselle (ellei tarkastaja ole myös asianmukaisesti valtuutettu turvavirkailija). Tämän jälkeen toimivaltaisen turvaviranomaisen on päätettävä turvataso huomioon ottaen tarpeellisista lisävalvontatoimenpiteistä SOLAS 74 -yleissopimuksen liitteessä olevan XI luvun 9 säännön mukaisesti.
  3. Muut ilmeiset syyt kuin edellä luetellut kuuluvat asianmukaisesti valtuutetun turvavirkailijan harkintavaltaan.
-

## LIITE VI

## ALUSTEN VALVONTAA KOSKEVAT MENETTELYTAVAT

## (15 artiklan 1 kohta)

Pariisin pöytäkirjan liite 1 "Port State Control Procedures" ("Satamavaltioiden suorittaman valvonnan menettelyt") sekä Pariisin pöytäkirjan seuraavat ohjeet ajantasaistetussa muodossaan:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (matkustajalautojen ja matkustajalusten operatiivinen valvonta),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (elektronisia merikarttoja koskevat suuntaviivat satamavaltioiden tarkastajille),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (työ- ja elinolojen tarkastamista koskevat ohjeet),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (STCW 78/95 -yleissopimusta muutoksineen koskevat suuntaviivat),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (työ- ja lepoaikojen tarkastamista koskevat suuntaviivat),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security aspects (turvallisuusnäkökohtia koskevat suuntaviivat satamavaltioiden tarkastajille),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCOs Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (matkatieojen tallentimen tarkastamista koskevat suuntaviivat satamavaltioiden tarkastajille),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitettä I koskevat suuntaviivat),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (yksirunkoisten öljysäiliöalusten kunnon arviointijärjestelmän (CAS-järjestelmän) valvontaa koskevat suuntaviivat),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (kansainvälistä turvallisuusjohtamissäännöstöä (ISM-säännöstöä) koskevat suuntaviivat satamavaltioiden tarkastajille),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (maailmanlaajuisen merihätä- ja turvallisuusjärjestelmän (GMDSS-järjestelmän) valvontaa koskevat suuntaviivat satamavaltioiden tarkastajille),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (kieltoja ja ilmoituksia koskevan tarkistusluettelon optimointi),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (painolastisäiliöiden tarkastamista ja simuloitua päävirtakatkosta (black-out-testi) koskevat ohjeet satamavaltioiden tarkastajille),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (irtolastialusten rakenteen tarkastamista koskevat ohjeet),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (hyvät toimintatavat satamavaltioiden valvontavirkailijoille),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (kriteerit hyväksytyjen laitosten vastuullisuusarviointia varten),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (suuntaviivat satamavaltioiden tarkastajille MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteen VI noudattamiseksi).

## LIITE VII

## ALUSTEN LAAJENNETUT TARKASTUKSET

## (14 artikla)

Laajennettu tarkastus koskee erityisesti seuraavien riskikohteiden yleistä kuntoa:

- asiakirjat
- rakenteellinen kunto
- säätiviys
- hätäjärjestelmät
- radioviestintä
- lastioperaatiot
- paloturvallisuus
- hälytyslaitteet
- elin- ja työolot
- navigointilaitteet
- pelastusvälineet
- vaaralliset tavarat
- kuljetuskoneisto ja apukoneisto
- saastumisen ehkäiseminen.

Lisäksi laajennetun tarkastuksen on katettava riskikohteiden tietyt seikat tarkastetun aluksen tyypistä riippuen 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja ellei tarkastuksen käytännön toteutettavuudesta sekä mahdollisista henkilöiden, aluksen tai sataman turvallisuuteen liittyvistä rajoituksista muuta johdu.

---

## LIITE VIII

**YHTEISÖSSÄ SIJAITSEVIIN SATAMIIN JA ANKKURIPAIKKOKIHIIN PÄÄSYN EPÄÄMISTÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET****(16 artikla)**

1. Jos 16 artiklan 1 kohdassa kuvatut ehdot täyttyvät, on toimivaltaisen viranomaisen siinä satamassa, jossa alus pysäytetään kolmannen kerran, ilmoitettava kirjallisesti aluksen päällikölle, että alusta koskeva pääsyn epäämispäätös tulee voimaan välittömästi aluksen poistuttua satamasta. Pääsyn epäämispäätös tulee voimaan heti, kun alus poistuu satamasta sen jälkeen, kun pysäyttämisen syynä olleet puutteet on korjattu.
2. Toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava jäljennös pääsyn epäämispäätöksestä lippuvaltion hallinnolle, asianomaiselle hyväksytylle laitokselle, muille jäsenvaltioille ja Pariisin pöytäkirjan muille allekirjoittajavaltioille, komissiolle ja Pariisin pöytäkirjan sihteeristölle. Toimivaltaisen viranomaisen on myös viipymättä kirjattava pääsyn epäämistä koskevat tiedot tarkastustietokantaan.
3. Saadakseen pääsyn epäämispäätöksen kumotuksi aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan on esitettävä virallinen pyyntö pääsyn epäämispäätöksen antaneen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Pyyntöön mukana on oltava lippuvaltion hallinnon antama, lippuvaltion hallinnon valtuuttaman katsastajan aluksella käynnin pohjalta laadittu asiakirja siitä, että alus on täysin yleissopimusten sovellettavien määräysten mukainen. Lippuvaltion hallinnon on esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle todisteet aluksella käynnistä.
4. Pääsyn epäämispäätöksen kumoamista koskevaan pyyntöön on tarvittaessa liitettävä myös aluksen luokitukselta vastaavan luokituslaitoksen antama, luokituslaitoksen katsastajan aluksella käynnin pohjalta laadittu asiakirja siitä, että alus on kyseisen laitoksen määrittelemien luokitusvaatimusten mukainen. Luokituslaitoksen on esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle todisteet aluksella käynnistä.
5. Pääsyn epäämispäätös voidaan kumota vasta tämän direktiivin 16 artiklassa mainitun ajanjakson kuluttua ja kun alus on tarkastettu uudelleen sovitussa satamassa.

Jos sovittu satama sijaitsee jäsenvaltiossa, kyseisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi pääsyn epäämispäätöksen antaneen toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä antaa alukselle luvan siirtyä sovitettuun satamaan uusintatarkastusta varten. Tässä tapauksessa alukselle ei satamassa saa suorittaa minkäänlaisia lastiin liittyviä operaatioita ennen kuin pääsyn epäämispäätös on kumottu.

6. Jos pääsyn epäämispäätökseen johtaneessa pysäyttämisessä todettiin puutteita aluksen rakenteessa, epäämispäätöksen antanut toimivaltainen viranomainen voi edellyttää, että uusintatarkastuksessa sallitaan pääsy tiettyihin aluksen tiloihin, kuten lastitiloihin ja säiliöihin.
7. Uusintatarkastuksen suorittaa pääsyn epäämispäätöksen antaneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen tai pääsyn epäämispäätöksen antaneen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen suostumuksella määräsätaman toimivaltainen viranomainen. Toimivaltainen viranomainen voi vaatia, että uusintatarkastuksesta ilmoitetaan vähintään 14 vuorokautta etukäteen. Kyseisen jäsenvaltion on voitava varmistua siitä, että alus täyttää kaikilta osin yleissopimusten sovellettavat vaatimukset.
8. Uusintatarkastuksen on oltava laajennettu tarkastus, johon on sisällytettävä vähintään kaikki liitteessä VII esitetyt asiaankuuluvat osatekijät.
9. Laajennetun tarkastuksen kaikista kustannuksista vastaa aluksen omistaja tai liikenteenharjoittaja.
10. Jos laajennetun tarkastuksen tulos tyydyttää jäsenvaltiota liitteen VII mukaisesti, pääsyn epäämispäätös on kumottava ja asiasta ilmoitettava kirjallisesti aluksen yhtiölle.
11. Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava päätöksestään kirjallisesti myös lippuvaltion hallinnolle, asianomaiselle luokituslaitokselle, muille jäsenvaltioille, muille Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioille, komissiolle ja Pariisin pöytäkirjan sihteeristölle. Toimivaltaisen viranomaisen on myös viipymättä kirjattava pääsyn epäämispäätöksen kumoamista koskevat tiedot tarkastustietokantaan.
12. Niitä aluksia koskevat tiedot, joilta on evätty pääsy yhteisössä sijaitseviin satamiin, on asetettava saataville tarkastustietokantaan ja ne on julkaistava 26 artiklan ja liitteen XIII säännösten mukaisesti.

## LIITE IX

## TARKASTUSKERTOMUS

## (17 artikla)

Tarkastuskertomukseen on sisällyttävä vähintään seuraavat tiedot:

## I Yleiset tiedot

1. Kertomuksen laatinnut toimivaltainen viranomainen
2. Tarkastuksen päivämäärä ja paikka
3. Tarkastetun aluksen nimi
4. Lippuvaltio
5. Alustyypin (sellaisena kuin se on ilmoitettu turvallisuusjohtamistodistuksessa)
6. IMO-tunnistenumero
7. Radiokutsutunnus
8. Bruttovetoisuus
9. Kantavuus (tarvittaessa)
10. Rakennusvuosi siten kuin se on määritetty aluksen turvallisuuskirjoissa
11. Tarpeen mukaan luokituslaitos tai luokituslaitokset tai muu organisaatio, jo(t)ka on myöntänyt / ovat myöntäneet alukselle mahdolliset luokitustodistukset
12. Hyväksytty laitos tai hyväksytyt laitokset ja/tai mahdolliset muut osapuolet, jo(t)ka on myöntänyt / ovat myöntäneet alukselle todistuksia sovellettavien yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion puolesta
13. Aluksen yhtiön tai liikenteenharjoittajan nimi ja osoite
14. Nestemäistä tai kiinteää irtolastia kuljettavien alusten osalta aluksen valinnasta vastaavan rahtiaan nimi ja osoite sekä rahtaustyyppi
15. Tarkastuskertomuksen lopullinen päivämäärä
16. Ilmoitus siitä, että tarkastusta tai pysäyttämistä koskevat yksityiskohtaiset tiedot voidaan julkaista.

## II Tarkastusta koskevat tiedot

1. Asiaan liittyvien yleissopimusten mukaisesti myönnetty todistukset, todistuksen/todistukset myöntänyt viranomainen tai laitos sekä päivämäärät, jolloin todistus on annettu ja jolloin sen voimassaoloaika päättyy
2. Aluksen osat tai osatekijät, jotka on tarkastettu (kun kyseessä on yksityiskohtainen tai laajennettu tarkastus)
3. Viimeisimmän väli- tai vuosi- tai uusintakatsastuksen satama ja päivämäärä sekä katsastuksen suorittaneen laitoksen nimi
4. Ilmoitus tarkastuksen tyypistä (perustarkastus, yksityiskohtainen tarkastus, laajennettu tarkastus)
5. Puutteiden laatu
6. Toteutetut toimenpiteet.

## III Lisätiedot, jos alus pysäytetään

1. Pysäyttämispäätöksen päivämäärä
2. Päivämäärä, jolloin pysäyttämispäätös on kumottu
3. Niiden puutteiden laatu, jotka ovat oikeuttaneet pysäyttämispäätöksen (tarvittaessa viittaukset yleissopimuksiin)
4. Tarvittaessa tieto siitä, onko hyväksytty laitos tai jokin muu katsastuksen tehnyt yksityinen laitos vastuussa puutteista, jotka yksin tai yhdessä johtivat aluksen pysäyttämiseen
5. Toteutetut toimenpiteet.

## LIITE X

## PERUSTEET ALUKSEN PYSÄYTTÄMISELLE

## (19 artiklan 3 kohta)

## JOHDANTO

Ennen sen ratkaisemista, oikeuttavatko tarkastuksen aikana havaitut puutteet aluksen pysäyttämisen, tarkastajan on sovellettava jäljempänä kohdassa 1 ja 2 mainittuja perusteita.

Kohdassa 3 on esimerkkejä puutteista, jotka sinänsä voivat oikeuttaa aluksen pysäyttämisen (ks. 19 artiklan 4 kohta).

Vahingot, jotka ovat aiheutuneet onnettomuudesta aluksen ollessa matkalla satamaan, eivät ole peruste aluksen pysäyttämiseen, jos

- a) on otettu asianmukaisesti huomioon SOLAS 74 -yleissopimuksen liitteessä olevaan sääntöön I-11(c) sisältyvät vaatimukset, jotka koskevat lippuvaltion hallinnolle, nimetyille katsastajalle tai sille hyväksytyille laitokselle tehtävää ilmoitusta, joka vastaa asiaankuuluvan todistuskirjan myöntämisestä;
- b) aluksen päällikkö tai omistaja on ennen aluksen saapumista satamaan antanut satamavalvontaviranomaiselle yksityiskohtaiset tiedot onnettomuustilanteesta ja aiheutuneista vahingoista ja tiedot vaaditusta lippuvaltion hallinnolle annettusta ilmoituksesta;
- c) aluksella on toteutettu korjaavia toimenpiteitä viranomaista tyydyttävällä tavalla; ja
- d) sen jälkeen, kun viranomaiselle on ilmoitettu korjaavien toimenpiteiden toteuttamisesta, tämä on varmistanut, että puutteet, jotka muodostivat selvän vaaran turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle, on korjattu.

## 1. Pääasialliset perusteet

Harkitessaan, olisiko alus pysäytettävä, tarkastajan on sovellettava seuraavia perusteita:

## Ajoitus:

Alukset, jotka eivät ole merikelpoisia, on pysäytettävä ensimmäisen tarkastuksen yhteydessä, riippumatta siitä, kuinka pitkäksi aikaa alus joutuu jäämään satamaan.

## Peruste:

Alus pysäytetään, jos sen puutteet ovat niin vakavia, että tarkastajan on syytä palata alukselle varmistakseen, että puutteet on korjattu ennen aluksen lähtöä.

Tarkastajan tarve palata alukselle on puutteiden vakavuuden mittapuu. Tämä ei kuitenkaan merkitse, että jokaisessa tapauksessa on velvollisuus toimia näin. Se merkitsee sitä, että viranomaisen on varmistettava tavalla tai toisella, mieluiten uudella käynnillä, että puutteet on korjattu ennen lähtöä.

## 2. Pääasiallisten perusteiden soveltaminen

Päätäessään, ovatko aluksessa havaitut puutteet riittävän vakavia oikeuttaakseen pysäyttämisen, tarkastajan on arvioitava, onko aluksella

1. asianmukaiset, voimassa olevat asiakirjat;
2. miehitystodistuksen mukainen miehistö.

Tarkastuksen yhteydessä tarkastajan on lisäksi arvioitava, kykeneekö alus ja/tai sen miehistö

3. navigoimaan turvallisesti koko tulevan matkan ajan;
4. turvallisesti käsittelemään ja kuljettamaan lastin ja valvomaan sen tilaa koko tulevan matkan ajan;

5. käyttämään konehuonetta turvallisesti koko tulevan matkan ajan;
6. ylläpitämään kuljetuskoneistoa ja ohjausta koko tulevan matkan ajan;
7. torjumaan tehokkaasti tulipaloja kaikissa aluksen osissa tarpeen tullen tulevan matkan aikana;
8. nopeasti ja turvallisesti evakuoimaan aluksen ja tarvittaessa ryhtymään pelastustoimiin tulevan matkan aikana;
9. ehkäisemään meriympäristön pilaantumista koko tulevan matkan ajan;
10. ylläpitämään riittävää vakavuutta koko tulevan matkan ajan;
11. ylläpitämään riittävää vedenpitävyyttä koko tulevan matkan ajan;
12. tarvittaessa viestimään hätätilanteissa tulevan matkan aikana;
13. ylläpitämään turvallisia ja terveellisiä olosuhteita aluksella koko tulevan matkan ajan;
14. antamaan mahdollisimman täydelliset tiedot onnettomuuden sattuessa.

Jos vastaus johonkin edellä lueteltuun väittämään on kielteinen, aluksen pysäyttämistä on harkittava vakavasti kaikki havaitut puutteet huomioon ottaen. Useamman lievemmän puutteen esiintyminen voi myös oikeuttaa aluksen pysäyttämisen.

3. Tarkastajan avuksi näiden ohjeiden käytössä esitetään asiaa koskevien yleissopimusten ja/tai sääntöjen mukaisesti ryhmitelty luettelo puutteista, joita on pidettävä niin vakavina, että ne voivat oikeuttaa aluksen pysäyttämisen. Tämä luettelo ei ole tarkoitettu tyhjentäväksi.

### 3.1 Yleistä

Asiaan liittyvien asiakirjojen mukaisten, voimassa olevien todistuskirjojen ja asiakirjojen puuttuminen. Aluksilla, jotka purjehtivat sellaisen valtion lipun alla, joka ei ole liittynyt kyseiseen sopimukseen tai joka ei ole saattanut voimaan muuta asiaankuuluvaa asiakirjaa, ei kuitenkaan ole oikeutta yleissopimuksen tai muun asiakirjan mukaisiin todistuskirjoihin. Siksi vaadittujen todistuskirjojen puuttuminen ei sinänsä ole riittävä syy näiden alusten pysäyttämiseksi; kuitenkin sovellettaessa lauseketta ei-suotuisammasta käsittelystä on vaadittava, että alus oleellisilta osin täyttää määräykset ennen kuin se voi lähteä matkaan.

### 3.2 SOLAS 74 -yleissopimuksen alaan kuuluvat asiat

1. Kuljetuskoneiston ja muun olennaisen tärkeän koneiston sekä sähkölaitteiston toiminnan häiriö.
2. Konehuoneen puutteellinen siisteys, liian paljon öljyisen veden seoksia pilsseissä, putkiston eristeisiin ja poistoputkiin on päässyt öljyä, kuppuveden pumppauslaitteiden toiminnan häiriöt.
3. Hätägeneraattorin, valaistuksen, akkujen ja katkaisimien toimintahäiriöt.
4. Pää- ja apuohjauslaitteiston toimintahäiriöt.
5. Henkilökohtaisten hengenpelastuslaitteiden, pelastusveneiden ja -lauttojen sekä laukaisulaitteistojen puuttuminen, liian vähäinen kapasiteetti tai vakava vaurioituneisuus.
6. Paloilmajärjestelmän, palohälyttimien, palontorjuntavarusteiden, kiinteiden palonsammutuslaitteistojen, ilmastointiventtiilien, palopeltien, nopeiden sulkulaitteiden puuttuminen, ei-vaatimustenmukaisuus tai vakava vaurioituneisuus niin, etteivät ne vastaa alkuperäistä käyttötarkoitustaan.
7. Öljysäiliöalusten lastikansialueen palontorjuntalaitteiston puuttuminen, vakava vaurioituneisuus tai toimintahäiriö.
8. Merkkivalojen, merkkikuvioiden tai äänimerkinantolaitteiden puuttuminen, ei-vaatimustenmukaisuus tai vakava vaurioituneisuus.
9. Hätä- ja turvallisuusviestintään käytettävien radiolaitteiden puuttuminen tai toimintahäiriö.



10. Navigointilaitteiden puuttuminen tai toimintahäiriöt ottaen huomioon SOLAS 74 -yleissopimuksen liitteessä olevan V luvun 16 säännön 2 kohta.
  11. Ajantasaistettujen merikarttojen ja/tai kaikkien muiden, suunniteltua matkaa varten tarpeellisten merenkulkujulkaisujen puuttuminen, ottaen huomioon se, että virallista tietoa käyttävää tyyppihyväksyttyä elektronista merikarttajärjestelmää (ECDIS) voidaan käyttää karttojen asemesta.
  12. Kipinöimättömän poistotuuletuksen puuttuminen lastipumpputiloista.
  13. Vakavat puutteet, jotka liittyvät aluksen käyttöä koskeviin vaatimuksiin, sellaisina kuin ne on esitetty Pariisin pöytäkirjan liitteessä 1 olevassa 5.5 kohdassa.
  14. Laivaväen lukumäärä, kokoonpano tai pätevyys ei vastaa miehitystodistusta.
  15. SOLAS 74 -yleissopimuksen liitteessä olevan XI luvun 2 säännön mukaisen laajennetun tarkastusohjelman toteuttamatta jättäminen.
- 3.3 *IBC-säännöstön alaan kuuluvat asiat*
1. Sellaisen aineen kuljettaminen, jota ei mainita kansainvälisessä todistuskirjassa, tai puuttuvat lastitiedot.
  2. Puuttuvat tai vahingoittuneet korkeapaineturvalaitteet.
  3. Sähkölaitteet eivät ole sisäisesti turvallisia tai eivät vastaa säännöstön vaatimuksia.
  4. Paloherkät kohteet vaarallisissa paikoissa.
  5. Erityisvaatimusten rikkomiset.
  6. Suurimman säiliökohtaisen lastimäärän ylitys.
  7. Herkkien tuotteiden riittämätön lämpösuojaus.
- 3.4 *IGC-säännöstön alaan kuuluvat asiat*
1. Sellaisen aineen kuljettaminen, jota ei mainita kansainvälisessä todistuskirjassa, tai puuttuvat lastitiedot.
  2. Asuutilojen tai työskentelytilojen puuttuvat sulkemislaitteet.
  3. Laipio ei kaasutiivis.
  4. Vialliset ilmasulut.
  5. Puuttuvat tai vialliset nopeasulkuventtiilit.
  6. Puuttuvat tai vialliset turvaventtiilit.
  7. Sähkölaitteet eivät ole sisäisesti turvallisia tai eivät vastaa säännöstön vaatimuksia.
  8. Lastitilan tuuletustorvet eivät ole toimintakunnossa.
  9. Lastitilojen painehälyttimet eivät ole toimintakunnossa.
  10. Kaasunilmaisulaitos ja/tai myrkyllisen kaasun ilmaisulaitos viallisia.
  11. Inhiboitavien aineiden kuljetus ilman voimassa olevaa inhibiittoritodistuskirjaa.
- 3.5 *LL 66 -yleissopimuksen alaan kuuluvat asiat*
1. Laajojen alueiden vahingoittuminen tai ruostuminen tai laidoituksen syöpyminen ja siihen liittyvä kansien ja rungon jäykistyminen, joka vaikuttaa merikelpoisuuteen tai paikallisten kuormien sietokykyyn, ellei ole tehty riittäviä tilapäisiä korjauksia matkaa varten, joka suuntautuu sellaiseen satamaan, jossa voidaan suorittaa pysyvät korjaukset.

2. Selvästi havaittava riittämätön vakavuus.
  3. Sellaisen riittävän ja luotettavan, hyväksytyssä muodossa olevan tiedon puuttuminen, joka nopeasti ja helposti antaisi päällikölle mahdollisuuden järjestää aluksensa lastauksen ja painolastin ottamisen siten, että turvallista vakavuusyllijäämistä voidaan ylläpitää matkan kaikissa vaiheissa ja vaihtelevissa olosuhteissa sekä vältetään kaikkien liiallisten jännitteiden syntyminen aluksen rakenteessa.
  4. Puuttuvat, selvästi vaurioituneet tai vialliset sulkemislaitteet, luukunsulkemisjärjestelyt ja vesitiiviit ovet.
  5. Ylisyvään lastaus.
  6. Syväysmerkin puuttuminen tai syväysmerkistä ei saa selvää.
- 3.6 *MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteen I alaan kuuluvat asiat*
1. Öljyisen veden suodatinlaitteiston, öljypäästöjen valvontajärjestelmän tai 15 ppm:n pilssivesihälyttimen puuttuminen, vakava vaurioituneisuus tai toimintahäiriö.
  2. Jätesäiliön ja/tai jäteöljysäiliön jäljellä oleva kapasiteetti riittämätön suunniteltua matkaa varten.
  3. Öljypäiväkirjaa ei ole.
  4. Luvaton rinnakkainen poistoputki asennettu.
  5. Katsastuskertomuksiin liittyvät asiakirjat puuttuvat tai ne eivät ole MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 13 G säännön 3 kohdan b alakohdan mukaisia.
- 3.7 *MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteen II alaan kuuluvat asiat*
1. P&A-käsikirjan puuttuminen.
  2. Lastia ei ole luokiteltu.
  3. Lastipäiväkirjaa ei ole.
  4. Öljymäisten aineiden kuljettaminen vaatimusten mukaisesti tai ilman asianmukaisesti muutettua todistuskirjaa.
  5. Luvaton rinnakkainen poistoputki asennettu.
- 3.8 *MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteen V alaan kuuluvat asiat*
1. Jätehuoltosuunnitelmaa ei ole.
  2. Jätepäiväkirjaa ei ole.
  3. Aluksen henkilöstö ei tunne jätteiden käsittelyä koskevia jätehuoltosuunnitelman vaatimuksia.
- 3.9 *STCW 78/95 -yleissopimuksen sekä direktiivin 2008/106/EY alaan kuuluvat asiat*
1. Merenkulkijoilla ei ole asianmukaista pätevyyskirjaa, voimassa olevaa erivapautta tai asiakirjanäyttöä siitä, että kelpoisuustodistusta koskeva hakemus on tehty sen maan viranomaisille, jonka lipun alla alus purjehtii.
  2. On olemassa todisteita siitä, että pätevyyskirja on saatu vilpillisesti, tai pätevyyskirjan haltija ei ole se henkilö, jolle pätevyyskirja alun perin myönnettiin.
  3. Aluksella ei noudateta lippuvaltion hallinnon asettamia turvallista miehitystä koskevia vaatimuksia.
  4. Komentosiltavahti- tai konevahtijärjestelyt eivät täytä lippuvaltion hallinnon alukselle asettamia vaatimuksia.

5. Vahdissa ei ole pätevää henkilöä käyttämässä laitteita, jotka liittyvät olennaisesti turvalliseen navigointiin, hätä- ja turvallisuusliikenteeseen tai meren pilaantumisen ehkäisemiseen.
6. Ei ole esitetty todisteita ammattitaidosta, jota edellytetään alusturvallisuuteen ja pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvien tehtävien hoitamiseksi.
7. Aluksella ei ole riittävästi levänneitä ja muutoin työkuntoisia henkilöitä ensimmäiseen vahtivuoroon matkan alussa eikä seuraaviin vahtivuoroihin.

3.10 *ILO -yleissopimusten alaan kuuluvat asiat*

1. Elintarvikkeet eivät riitä seuraavaan satamaan asti.
2. Juomavesi ei riitä seuraavaan satamaan asti.
3. Olosuhteet aluksella erittäin epähygieeniset.
4. Asuintiloissa ei ole lämmitystä, vaikka alus liikennöi alueilla, joissa lämpötila voi laskea hyvin alhaiseksi.
5. Aluksen asuintilojen ilmanvaihto on riittämätön.
6. Käytävillä tai asuintiloissa on paljon jätettä tai tilat ovat varusteiden tai lastin tukkimia tai olosuhteet eivät muutoin ole turvallisia.
7. On olemassa selviä todisteita siitä, että ensimmäisen vahdin tai sitä seuraavien vahtivuorojen vahtihenkilöstö ja muu päivytyshenkilöstö ei ole saanut riittävästi lepoa.

3.11 *Asiat, jotka eivät välttämättä anna oikeutta pysäyttää alusta, mutta joiden johdosta esim. lastaus on keskeytettävä.*

Inerttikaasujärjestelmän, lastaukseen liittyvien laitteiden tai koneiden toimintahäiriöitä (tai puutteellista kunnossapitoa) pidetään riittävänä syynä lastauksen pysäyttämiseksi.

---

## LIITE XI

**TARKASTAJIA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET****(22 artiklan 1 ja 5 kohta)**

1. Tarkastajilla on oltava asianmukaiset teoreettiset tiedot ja käytännön kokemus aluksista ja niiden toiminnasta. Heidän on pystyttävä asiantuntevasti valvomaan yleissopimusten vaatimusten ja satamavaltioiden suorittaman valvonnan menettelytapojen noudattamista. Tämä kansainvälisten ja yhteisön vaatimusten täytäntöönpanoon liittyvä osaaminen ja asiantuntemus on hankittava dokumentoitujen koulutusohjelmien suorittamisella.
2. Tarkastajalta vaaditaan vähintään joko
  - a) asianmukainen merenkulkualan oppilaitoksessa hankittu pätevyys sekä asianmukainen merenkulkukokemus pätevänä päällystön jäsenenä, jolla on tai jolla on ollut voimassa oleva STCW II/2 tai III/2 -pätevyyskirja, jota ei ole rajoitettu toiminta-alueen tai konetehon tai vetoisuuden osalta; tai
  - b) että hän on suorittanut toimivaltaisen viranomaisen tunnustaman laivainsinöörin, koneinsinöörin tai muun merenkulkualan insinöörin tutkinnon ja että hän on työskennellyt tutkinnon mukaisessa tehtävässä vähintään viisi vuotta; tai
  - c) alaan liittyvä korkeakoulututkinto tai vastaava sekä asianmukainen merenkuluntarkastajan tutkinto.
3. Tarkastajan on täytynyt
  - toimia vähintään vuosi lippuvaltion tarkastajana tehtävänä joko yleissopimusten mukaisten katsastusten suorittaminen ja todistuskirjojen myöntäminen tai niiden tunnustettujen laitosten toimien valvominen, joille säännönmukaisia tehtäviä on siirretty; tai
  - hankkia vastaava pätevyys suorittamalla vähintään vuoden kestävä käytännön koulutus, johon kuuluu osallistuminen satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyviin tarkastuksiin satamavaltioiden kokoneiden tarkastajien ohjauksessa.
4. Edellä 2 kohdan a alakohdassa mainituilla tarkastajilla on oltava vähintään viiden vuoden kokemus merenkulusta, mukaan lukien joko kansi- tai koneosaston päällystötehtävät, tai lippuvaltion tarkastajana tai avustavana satamavaltion tarkastajana. Tällaiseen kokemukseen on sisällyttävä vähintään kahden vuoden kokemus merenkulusta kansi- tai koneosaston päällystötehtävissä.
5. Tarkastajalla on oltava kyky kommunikoida sekä suullisesti että kirjallisesti merenkulkijoiden kanssa sillä kielellä, jota merellä yleisimmin käytetään.
6. Myös sellaiset tarkastajat, jotka eivät täytä edellä lueteltuja vaatimuksia, hyväksytään, jos he ovat jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen palveluksessa satamavalvontatehtävissä sinä päivänä, jona direktiivi on annettu.
7. Jos satamavaltion tarkastajat suorittavat 15 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettut tarkastukset jäsenvaltiossa, kyseisillä tarkastajilla on oltava riittävä pätevyys, johon on kuuluttava riittävä teoreettinen tietämys ja käytännön kokemus merenkulun turvatoimista. Tämä kattaa yleensä
  - a) hyvät tiedot merenkulun turvatoimista ja niiden soveltamisesta tarkastettavissa toiminnoissa;
  - b) turvateknologioiden ja -tekniikoiden hyvän käytännön tuntemuksen;
  - c) tarkastusperiaatteiden, -menettelyjen ja -menetelmien tuntemuksen;
  - d) tarkastelun kohteena olevien toimintojen käytännön tuntemuksen.

## LIITE XII

## TARKASTUSTIETOKANNAN TOIMINNOT

## (24 artiklan 1 kohta)

1. Tarkastustietokannalla on ainakin seuraavat toiminnot:
    - Se sisältää jäsenvaltioiden ja Pariisin pöytäkirjan kaikkien allekirjoittajien tarkastustiedot.
    - Siinä on tiedot alusten riskiprofiileista ja tarkastusvuorossa olevista aluksista.
    - Se laskee kunkin jäsenvaltiot tarkastusvelvoitteet.
    - Sen avulla voidaan koota valkoinen lista sekä 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua harmaa ja musta lista lippuvaltioista.
    - Sen avulla voidaan koota yhtiöiden toimintaa koskevat tiedot.
    - Sen avulla voidaan määrittää kussakin tarkastuksessa tarkastettavat riskikohteet.
  2. Tarkastustietokanta on voitava mukauttaa tulevaan kehitykseen ja sen on oltava yhteensopiva yhteisön muiden meriturvallisuusalan tietokantojen kanssa, mukaan lukien SafeSeaNet, joka sisältää tiedot alusten tosiasiallisista käynneistä jäsenvaltioiden satamissa, sekä tarvittaessa asianmukaisten kansallisten tietojärjestelmien kanssa.
  3. Tarkastustietokannasta luodaan syvä linkki Equasis-tietojärjestelmään. Jäsenvaltioiden on rohkaistava tarkastajia tutustumaan alusten tarkastuksia koskeviin julkisiin ja yksityisiin tietokantoihin, joita voidaan käyttää Equasis-tietojärjestelmän kautta.
-

## LIITE XIII

**TIETOJEN JULKAISEMINEN ALUSTEN TARKASTUKSISTA, PYSÄYTTÄMISISTÄ JA SATAMAAN PÄÄSYN EPÄÄMISISTÄ JÄSENVALTIOIDEN SATAMISSA JA ANKKURIPAIKOISSA****(26 artikla)**

1. Direktiivin 26 artiklan mukaisesti julkaistavien tietojen on sisällettävä:
    - a) aluksen nimi;
    - b) IMO-tunnistenumero;
    - c) alustyyppi;
    - d) bruttovetoisuus;
    - e) rakennusvuosi siten kuin se on määritetty aluksen turvallisuuskirjoissa;
    - f) aluksen yhtiön nimi ja osoite;
    - g) nestemäistä tai kiinteää irtolastia kuljettavien alusten osalta aluksen valinnasta vastaavan rahtaaajan nimi ja osoite sekä rahtaustyyppi;
    - h) lippuvaltio;
    - i) asiaa koskevien yleissopimusten mukaisesti myönnetty luokitustodistukset ja lakisääteiset todistuskirjat, todistuksen/todistukset myöntänyt viranomainen tai laitos sekä päivämäärät, jolloin todistus on annettu ja jolloin sen voimassaoloaika päättyy;
    - j) edellä i alakohdassa tarkoitettujen todistusten edellyttämän viimeisimmän väli- tai vuosikatsastuksen satama ja päivämäärä ja ilmoitus siitä, mikä viranomainen tai laitos katsastuksen on suorittanut;
    - k) pysäyttämispäivämäärä sekä maa ja satama, jossa pysäyttäminen tapahtui.
  2. Pysäytettyjen alusten osalta 26 artiklan mukaisesti julkaistavissa tiedoissa on ilmoitettava myös seuraavat seikat:
    - a) pysäyttämisten määrä edeltävien 36 kuukauden aikana;
    - b) päivämäärä, jolloin pysäyttämispäätös on kumottu;
    - c) pysäyttämisaika päivinä;
    - d) pysäyttämisen syyt tarkasti ja yksityiskohtaisesti;
    - e) tarvittaessa tieto siitä, onko katsastuksen tehnyt hyväksytty laitos vastuussa puutteista, jotka yksin tai yhdessä johtivat aluksen pysäyttämiseen;
    - f) kuvaus toteutetuista toimenpiteistä aluksella, jolle on annettu lupa siirtyä lähimmälle sopivalle korjaustelakalle;
    - g) epäämisen syy selvästi ja yksityiskohtaisesti, jos alukselta on evätty pääsy johonkin yhteisön satamaan tai ankkuripaikkaan.
-

## LIITE XIV

## TÄYTÄNTÖÖNPANON SEURANTAA VARTEN TOIMITETTAVAT TIEDOT

## (29 artikla)

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle vuosittain seuraavat edellistä vuotta koskevat tiedot viimeistään 1 päivänä huhtikuuta.

1.1 Jäsenvaltioiden puolesta satamavaltion valvontaa harjoittavien tarkastajien lukumäärä.

Tiedot on toimitettava komissiolle seuraavaa mallitaulukkoa käyttäen <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>.

Satama/alue	Kokopäiväisten tarkastajien lukumäärä (A)	Osa-aikaisten tarkastajien lukumäärä (B)	(B) kokopäiväisiksi muutettuna (C)	Yhteensä (A+C)
Satama X tai alue X ...				
Satama Y tai alue Y ...				
Yhteensä				

1.2 Jäsenvaltioiden satamiin saapuneiden yksittäisten alusten kokonaismäärä kansallisella tasolla. Luku tarkoittaa jäsenvaltion satamiin saapuneiden, tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten kokonaismäärää kansallisella tasolla; kukin alus lasketaan vain kerran.

2. Jäsenvaltioiden on

a) toimitettava komissiolle kuuden kuukauden välein luettelo niiden satamiin saapuneiden tai satamapaikkaan saapumisestaan satamaviranomaiselle tai organisaatiolle ilmoittaneiden muiden kuin säännöllistä matkustaja- tai rahtilauttaliikennettä harjoittavien yksittäisten alusten satamassa käynneistä; luetteloon on sisällyttävä jokaisen siirtymisen osalta aluksen IMO-tunnistenumero, sen saapumispäivämäärä ja satama. Luettelo on toimitettava taulukkolaskentaohjelmalla tehtynä niin, että edellä mainitut tiedot voidaan hakea taulukosta käsiteltäviksi automaattisesti. Luettelo on toimitettava neljän kuukauden kuluessa tarkasteluajanjakson päättymisestä;

ja

b) toimitettava komissiolle erilliset luettelot a alakohdassa tarkoitetusta säännöllisestä matkustajalauttaliikenteestä ja säännöllisestä rahtilauttaliikenteestä viimeistään kuuden kuukauden kuluttua tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja sen jälkeen aina, kun tällaisessa liikenteessä tapahtuu muutoksia. Luettelossa on ilmoitettava kunkin aluksen IMO-tunnistenumero, nimi ja reitti. Luettelo on toimitettava taulukkolaskentaohjelmalla tehtynä niin, että edellä mainitut tiedot voidaan hakea taulukosta käsiteltäviksi automaattisesti.

<sup>(1)</sup> Jos tarkastajien satamavaltion valvonnan yhteydessä tekemät tarkastukset muodostavat vain osan heidän työmäärästään, tarkastajien kokonaismäärä on muutettava kokopäiväisten tarkastajien lukumääräksi. Jos tarkastaja työskentelee useammassa satamassa tai useammalla maantieteellisellä alueella, hänen osa-aikainen työpanoksensa on laskettava mukaan kussakin satamassa.

<sup>(2)</sup> Tiedot on annettava kansallisella tasolla ja jokaisesta kyseisen jäsenvaltion satamasta. Tämän liitteen soveltamiseksi satamalla tarkoitetaan yksittäistä satamaa taikka tarkastajan tai tarkastajaryhmän toimivaltaan kuuluvaa maantieteellistä aluetta, jolla voi mahdollisesti sijaita useita yksittäisiä satamia.

## LIITE XV

## Osa A

**Kumottu direktiivi ja sen muutokset****(37 artikla)**

Neuvoston direktiivi 95/21/EY  
(EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1)

Neuvoston direktiivi 98/25/EY  
(EYVL L 133, 7.5.1998, s. 19)

Komission direktiivi 98/42/EY  
(EYVL L 184, 27.6.1998, s. 40)

Komission direktiivi 1999/97/EY  
(EYVL L 331, 23.12.1999, s. 67)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/106/EY  
(EYVL L 19, 22.1.2002, s. 17)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/84/EY  
(EYVL L 324, 29.11.2002, s. 53)

vain 4 artikla

## Osa B

**Määräajat kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiselle****(37 artikla)**

Direktiivi	Määräaika kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiselle
Direktiivi 95/21/EY	30 päivänä kesäkuuta 1996
Direktiivi 98/25/EY	30 päivänä kesäkuuta 1998
Direktiivi 98/42/EY	30 päivänä syyskuuta 1998
Direktiivi 1999/97/EY	13 päivänä joulukuuta 2000
Direktiivi 2001/106/EY	22 päivänä heinäkuuta 2003
Direktiivi 2002/84/EY	23 päivänä marraskuuta 2003



## LIITE XVI

**Vastaavuustaulukko**  
(37 artikla)

Direktiivi 95/21/EY	Tämä direktiivi
1 artiklan johdantolause	1 artiklan johdantolause
1 artiklan ensimmäinen luetelma kohta	1 artiklan a alakohta
1 artiklan toinen luetelma kohta	1 artiklan b alakohta
–	1 artiklan c alakohta
2 artiklan johdantolause	2 artiklan johdantolause
2 artiklan 1 kohdan johdantolause	2 artiklan 1 kohdan johdantolause
2 artiklan 1 kohdan ensimmäinen luetelma kohta	2 artiklan 1 kohdan a alakohta
2 artiklan 1 kohdan toinen luetelma kohta	2 artiklan 1 kohdan b alakohta
2 artiklan 1 kohdan kolmas luetelma kohta	2 artiklan 1 kohdan c alakohta
2 artiklan 1 kohdan neljäs luetelma kohta	2 artiklan 1 kohdan d alakohta
2 artiklan 1 kohdan viides luetelma kohta	2 artiklan 1 kohdan e alakohta
2 artiklan 1 kohdan kuudes luetelma kohta	2 artiklan 1 kohdan f alakohta
2 artiklan 1 kohdan seitsemäs luetelma kohta	2 artiklan 1 kohdan g alakohta
2 artiklan 1 kohdan kahdeksas luetelma kohta	2 artiklan 1 kohdan h alakohta
2 artiklan 2 kohta	2 artiklan 2 kohta
–	2 artiklan 3 kohta
–	2 artiklan 4 kohta
2 artiklan 3 kohta	2 artiklan 5 kohta
2 artiklan 4 kohta	–
–	2 artiklan 6 kohta
–	2 artiklan 7 kohta
2 artiklan 5 kohta	2 artiklan 8 kohta
–	2 artiklan 9 kohta
–	2 artiklan 10 kohta
2 artiklan 6 kohta	2 artiklan 11 kohta
2 artiklan 7 kohta	2 artiklan 12 kohta
2 artiklan 8 kohta	2 artiklan 13 kohta
–	2 artiklan 14 kohta
2 artiklan 9 kohta	2 artiklan 15 kohta
–	2 artiklan 16 kohta
2 artiklan 10 kohta	2 artiklan 17 kohta
–	2 artiklan 18 kohta
–	2 artiklan 19 kohta

Direktiivi 95/21/EY	Tämä direktiivi
–	2 artiklan 20 kohta
–	2 artiklan 21 kohta
–	2 artiklan 22 kohta
3 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta	3 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta
–	3 artiklan 1 kohdan toinen alakohta
–	3 artiklan 1 kohdan kolmas alakohta
3 artiklan 1 kohdan toinen alakohta	3 artiklan 1 kohdan neljäs alakohta
–	3 artiklan 1 kohdan viides alakohta
–	3 artiklan 1 kohdan kuudes alakohta
3 artiklan 2–4 kohta	3 artiklan 2–4 kohta
–	4 artiklan 1 kohta
4 artikla	4 artiklan 2 kohta
5 artikla	–
–	5 artikla
–	6 artikla
–	7 artikla
–	8 artikla
–	9 artikla
–	10 artikla
–	11 artikla
–	12 artikla
6 artiklan 1 kohdan johdantolause	–
–	13 artiklan 1 alakohdan johdantolause
6 artiklan 1 kohdan a alakohta	13 artiklan 1 alakohdan a alakohta
–	13 artiklan 1 alakohdan b alakohta
6 artiklan 1 kohdan b alakohta	13 artiklan 1 alakohdan c alakohta
6 artiklan 2 kohta	–
–	13 artiklan 2 alakohta
6 artiklan 3 kohta	13 artiklan 3 alakohta
6 artiklan 4 kohta	–
7 artikla	–
7 a artikla	–
7 b artikla	–
–	14 artikla
–	15 artikla
–	16 artikla
8 artikla	17 artikla

Direktiivi 95/21/EY	Tämä direktiivi
–	18 artikla
9 artiklan 1 ja 2 kohta	19 artiklan 1 ja 2 kohta
9 artiklan 3 kohdan ensimmäinen lause	19 artiklan 3 kohta
9 artiklan 3 kohdan toinen, kolmas ja neljäs lause	19 artiklan 4 kohta
9 artiklan 4–7 kohta	19 artiklan 5–8 kohta
–	19 artiklan 9 ja 10 kohta
9 a artikla	–
10 artiklan 1–3 kohta	20 artiklan 1–3 kohta
–	20 artiklan 4 kohta
11 artiklan 1 kohta	21 artiklan 1 kohta
–	21 artiklan 2 kohta
11 artiklan 2 kohta	21 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta
11 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta	–
11 artiklan 3 kohdan toinen alakohta	21 artiklan 3 kohdan toinen alakohta
11 artiklan 4–6 kohta	21 artiklan 4–6 kohta
12 artiklan 1–3 kohta	22 artiklan 1–3 kohta
12 artiklan 4 kohta	22 artiklan 4 kohta
–	22 artiklan 5–7 kohta
13 artiklan 1 ja 2 kohta	23 artiklan 1 ja 2 kohta
–	23 artiklan 3–5 kohta
14 artikla	–
15 artikla	–
–	24 artikla
–	25 artikla
–	26 artikla
–	27 artikla
16 artiklan 1 ja 2 kohta	28 artiklan 1 ja 2 kohta
16 artiklan 2 a kohta	28 artiklan 3 kohta
16 artiklan 3 kohta	28 artiklan 4 kohta
17 artikla	29 artikla
–	30 artikla
18 artikla	31 artikla
19 artikla	32 artikla
–	33 artikla
19 a artikla	34 artikla
–	35 artikla
20 artikla	36 artikla

Direktiivi 95/21/EY	Tämä direktiivi
–	37 artikla
21 artikla	38 artikla
22 artikla	39 artikla
Liite I	–
–	Liite I
–	Liite II
–	Liite III
Liite II	Liite IV
Liite III	Liite V
Liite IV	Liite VI
Liite V	Liite VII
Liite VI	Liite X
Liite VII	Liite XI
–	Liite XII
Liite VIII	Liite XIII
Liite IX	Liite IX
Liite X	Liite XIV
Liite XI	Liite VIII
Liite XII	–
–	Liite XV
–	Liite XVI