

I

(Säädökset, jotka on julkaistava)

NEUVOSTON DIREKTIIVI 95/21/EY

annettu 19 päivänä kesäkuuta 1995

alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta)

EUROOPAN YHTEISÖN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 84 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen⁽¹⁾,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁽²⁾,

noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä⁽³⁾,

sekä katsoo, että

yhteisö on vakavasti huolestunut merionnettomuuksista sekä jäsenvaltioiden merialueiden ja rannikoiden saastumisesta,

yhteisö on samoin huolestunut asumis- ja työskentelyolosuhteista aluksilla,

neuvosto antoi 25 päivänä tammikuuta 1993 pitämässään kokouksessa päätelmät, joiden mukaan yhteisöä ja sen jäsenvaltioita kehoitetaan varmistamaan asiaan liittyvien kansainvälisten meriturvallisuutta ja ympäristön saastumisen ehkäisemistä koskevien standardien tehokkaampi soveltaminen ja täytäntöönpano sekä soveltamaan uusia toimenpiteitä niiden tultua hyväksytyiksi,

neuvosto kehotti merten turvallisuutta koskevasta yhteisestä politiikasta⁽⁴⁾ 8 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa päätöslauselmassa komissiota mahdollisimman nopeasti toimittamaan neuvostolle ehdotukset erityistoimista ja muodollisista ehdotuksista alusten tarkastusta koskevista perusteista, mukaan lukien pysäyttämissääntöjen yhden-

mukaistaminen ja tarkastustulosten mahdollinen julkaiseminen ja yhteisön satamiin pääsyn kieltäminen,

turvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja laivojen asumis- ja työskentelyolosuhteita voidaan tehokkaasti parantaa vähentämällä merkittävästi alikuntoisten alusten määrää yhteisön vesillä ja soveltamalla tiukasti kansainvälisiä yleissopimuksia, sääntöjä ja päätöslauselmia,

sen valvominen, että alukset täyttävät turvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevat kansainväliset standardit, kuuluu pääasiassa lippuvaltiolle; yhä suurempi osa lippuvaltioista kuitenkin jättää kansainväliset standardit toimeenpanematta ja noudattamatta; tästä syystä sen valvominen, että alukset täyttävät turvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevat kansainväliset standardit on tapahduttava myös satamavaltioiden toimesta,

jäsenvaltioiden yhdenmukaistettu lähestymistapa näiden kansainvälisten standardien tehokkaaksi täytäntöönpanemiseksi niiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtivien ja niiden satamia käyttävien alusten suhteen estää kilpailun vääristymisen,

yhteisön oikeudelliset puitteet tarkastustoimien yhdenmukaistamiseksi ovat keskeinen tekijä sen varmistamiseksi, että merenkulun turvallisuuden ja saastumisen ehkäisemisen periaatteita, jotka ovat yhteisön liikenne- ja ympäristöpolitiikan ydinaluetta, sovelletaan yhdenmukaisesti,

merten saastuminen on luonteeltaan rajat ylittävä ilmiö; toissijaisuusperiaatteen mukaisesti ennaltaehkäisevien toimien kehittäminen merten osalta tapahtuu parhaiten yhteisön tasolla, koska jäsenvaltiot eivät voi yksinään toteuttaa riittäviä ja tehokkaita toimia,

neuvoston direktiivin antaminen on sopiva menettely satamavaltioiden harjoittaman tarkastuksen oikeudellisten puitteiden ja yhdenmukaistettujen sääntöjen ja perusteiden määrittämiseksi,

⁽¹⁾ EYVL N:o C 107, 15.4.1994, s. 14 ja EYVL N:o C 347, 8.12.1994, s. 15

⁽²⁾ EYVL N:o C 393, 31.12.1994, s. 50

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto annettu 27 päivänä lokakuuta 1994 (EYVL N:o C 347, 8.12.1994, s. 15), neuvoston yhteinen kanta, annettu 14 päivänä maaliskuuta 1995 (EYVL N:o C 93, 13.4.1995, s. 25) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 18 päivänä toukokuuta 1995 (sitä ei ole vielä julkaistu virallisessa lehdessä)

⁽⁴⁾ EYVL N:o C 271, 7.10.1993, s. 1

olisi hyödynnettävä sitä kokemusta, joka on saatu Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitetun satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa (PSC) koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan (MOU) voimassaolokana,

jokainen jäsenvaltio tarkastaa vuosittain ainakin 25 prosenttia sen satamiin saapuvien ulkomaalaisten alusten kokonaismäärästä, mikä tarkoittaa käytännössä, että suuri määrä kulloinkin yhteisön alueella liikennöivistä aluksista on tarkastettuja,

olisi toimittava edelleen tavoitteellisemman järjestelmän aikaansaamiseksi,

satamavaltioiden suorittamia tarkastuksia koskevat säännöt ja menettelytavat, mukaan lukien alusten pysäyttämisen perusteet, on yhdenmukaistettava sen varmistamiseksi, että tarkastukset ovat yhtä tehokkaita kaikissa satamissa, mikä vähentäisi myös merkittävästi niiden satamien valikoivaa käyttöä määräsatamina, joissa tehdään perusteellisia tarkastuksia,

komission "Merten turvallisuutta koskeva yhteinen politiikka" -nimisessä tiedonannossa julkaistut merionnettomuus-, pysäyttämisen- ja puutetilastot sekä MOU:n vuosikatsaukset osoittavat, että tietyille aluskategorioille on tehtävä lisätarkastuksia,

asiaa koskevien yleissopimusten täyttämättä jättäminen on saatava loppumaan; alukset, jotka on velvoitettu poistamaan niissä esiintyvät puutteet, niissä tapauksissa jolloin puutteet selvästi aiheuttavat turvallisuus-, terveys- tai ympäristövaaran, on pysäytettävä siksi ajaksi kunnes puutteet on korjattu,

aluksille on annettava mahdollisuus valittaa toimivaltaisten viranomaisten tekemistä pysäyttämispäätöksistä aluksen aiheettomaan pysäyttämiseen ja viivyttämiseen johtavien kohtuuttomien päätösten ehkäisemiseksi,

tarkastussataman infrastruktuuri voi olla sellainen, että toimivaltaisen viranomaisen on pakko antaa alukselle lupa siirtyä sopivalle korjaustelakalle edellyttäen, että alus noudattaa siirtymisehtoja; alikuntoiset alukset olisivat edelleen uhkana turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle ja saisivat taloudellista hyötyä siitä, että niitä ei saateta yleissopimusten asiaa koskevien määräysten mukaisiksi ja niiltä olisi siksi evättävä pääsy kaikkiin yhteisön satamiin,

on tilanteita, joissa alukselle, jolta on evätty pääsy yhteisön satamiin, on annettava pääsylupa; sellaisissa tilanteissa alukselle olisi myönnettävä pääsy ainoastaan yhteen satamaan ja vain siten, että kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin on ryhdytty sen turvallisen satamaan tulon varmistamiseksi,

aluksen rakennetta, varustusta ja miehistöä koskevien yleissopimusten vaatimusten monimutkaisuuden vuoksi tarkastajien tekemien päätösten seurausten vakavuus sekä

välttämättömyys, että tarkastajat tekevät täysin puolueettomia päätöksiä, tarkastuksia voivat saada suorittaa vain tarkastajat, jotka ovat valtion virkamiehiä tai muita asianmukaisesti valtuutettuja, kokeneita ja asioihin hyvin perehtyneitä henkilöitä,

luotseilla ja satamaviranomaisilla voi olla hyödyllistä tietoa kyseisten alusten ja niiden miehistön puutteista,

yhteistyö jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ja muiden viranomaisten tai järjestöjen 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,

SIRENAC E -niminen, MOU:n puitteissa luotu tietojärjestelmä antaa tämän direktiivin soveltamiseksi tarpeellisia lisätietoja,

tietojen julkaiseminen aluksista, jotka eivät täytä kansainvälisiä turvallisuutta, terveyttä ja meriympäristön suojelua koskevia standardeja, voi osoittautua tehokkaaksi pelotteeksi, joka estää rahtaaaja käyttämästä tällaisia aluksia, sekä yllykkeeksi laivanvarustajille korjata puutteet kuitenkin heitä siihen pakottamatta,

kaikki kustannukset, jotka liittyvät sellaisten alusten tarkastamiseen, jotka on pysäytettävä, olisi perittävä laivanvarustajalta tai liikenteenharjoittajalta, ja

tämän direktiivin täytäntöönpanossa olisi käytettävä hyväksi vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljetavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa sieltä 13 päivänä syyskuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/75/ETY⁽¹⁾ 12 artiklalla perustettua komiteaa avustamaan komissiota jäsenvaltioiden tarkastusvelvollisuuksien mukauttamisessa saavutettuun kokemukseen, ottaen huomioon MOU:n piirissä tapahtunut kehitys, sekä tarvittaessa liitteiden mukauttamiseksi kansainvälisten järjestöjen yleissopimuksiin, pöytäkirjoihin, sääntöihin ja päätöslauselmiin sekä MOU:in tehtyihin muutoksiin,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus

Tällä direktiivillä on tarkoitus osaltaan vaikuttaa siihen, että alikuntoisten alusten määrä vähenee merkittävästi jäsenvaltioiden lainkäyttöaltaan kuuluvilla vesillä:

⁽¹⁾ EYVL N:o L 247, 5.10.1993, p. 19

- lisäämällä kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtivien alusten kansainvälisen ja asiaa koskevan merenkulun turvallisuutta, meriympäristön suojelua ja asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevan yhteisön lainsäädännön noudattamista,
- luomalla yhteiset perusteet satamavaltioiden suorittamalle alustarkastukselle ja yhdenmukaistamalla tarkastus- ja pysäyttämismenettely, ottaen huomioon jäsenvaltioiden merenkulkuviranomaisten Pariisissa allekirjoitetussa satamavaltioiden suorittamaa tarkastustoimintaa koskevassa yhteisymmärryspöytäkirjassa (MOU) antamat sitoumukset.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä ja sen liitteissä tarkoitetaan:

1) 'yleissopimuksilla'

- vuoden 1966 kansainvälistä lastiviivasopimusta (LL 66),
- vuoden 1974 kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS 74),
- vuoden 1973 kansainvälistä yleissopimusta alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä sekä siihen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (MARPOL 73/78),
- vuoden 1978 kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa yleissopimusta (STCW 78),
- vuoden 1972 yleissopimusta kansainvälisistä säännöistä yhteenörmäämisen estämiseksi merellä (COLREG 72),
- vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta sekä
- vuoden 1976 yleissopimusta kauppa-aluksissa noudatettavasta vähimmäistasosta (ILO N:o 147)

sekä tämän direktiivin antamispäivänä voimassa olevia näihin yleissopimuksiin liittyviä pöytäkirjoja ja muutoksia sekä pakollisia koodeja;

- 2) 'MOU':lla satamavaltioiden suorittamia tarkastuksia koskevaa, Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitettua Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjaa, sellaisena kuin se on tämän direktiivin antamispäivänä;
- 3) 'aluksella' meriliikenteessä olevaa alusta, johon sovelletaan yhtä tai useampaa yleissopimusta ja joka purjehtii muun kuin kyseisen satamavaltion lipun alla;
- 4) 'off-shore-rakenteella' merenpohjaan kiinnitettyä tai kelluvaa alustaa, jota käytetään jäsenvaltion manerjalustalla tai sen yläpuolella;

5) 'tarkastajalla' valtion virkamiestä tai muuta henkilöä, jonka jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on asianmukaisesti valtuuttanut suorittamaan satamavaltiotarkastuksia ja joka on vastuussa kyseiselle toimivaltaiselle viranomaiselle;

6) 'tarkastuksella' käyntiä aluksella asiaa koskevien todistuskirjojen ja muiden asiakirjojen voimassaolon tarkastamiseksi sekä aluksen kunnon, sen varusteiden ja miehistön sekä miehistön asumis- ja työskentelyolosuhteiden tarkastamiseksi;

7) 'yksityiskobtaisella tarkastuksella' tarkastusta, jonka yhteydessä alus, sen varusteet ja henkilökunta kokonaisuudessaan tai, tarvittaessa, osa siitä alistetaan, 6 artiklan 3 kohdassa määritellyissä olosuhteissa, perusteelliselle tarkastukselle, joka kattaa aluksen rakenteen, varusteet, miehityksen, asumis- ja työskentelyolosuhteet sekä sen, noudatetaanko aluksella vaadittavia toimintatapoja;

8) 'laajennetulla tarkastuksella' 7 artiklassa määriteltyä tarkastusta;

9) 'pysäyttämiselä' aluksen matkaanlähdön muodollista epäämistä sellaisten havaittujen puutteiden takia, jotka yksin tai yhdessä tekevät aluksesta merikelvottoman;

10) 'toiminnon kieltämisellä' alukselle annettua muodollista kieltoa jatkaa jotakin toiminnoistaan sen vuoksi, että havaitut puutteet tekisivät yksinään tai yhdessä toiminnon jatkamisen vaaralliseksi.

3 artikla

Sovellettamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan sellaiseen alukseen ja sen miehistöön, joka

— saapuu jäsenvaltion satamaan tai off-shore-rakenteen luo, tai

— on ankkuroituna sellaisen sataman tai rakenteen edustalla.

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

2. Jäsenvaltioiden on sovellettava alle 500 bruttorekisteritonnin aluksiin asiaa koskevan yleissopimuksen määräyksiä ja, jos mitään yleissopimusta ei sovelleta, toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, etteivät kyseiset alukset muodostaisi selvää vaaraa turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle. Soveltaessaan tätä kohtaa, jäsenvaltioiden on otettava huomioon MOU:n 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 kalastusalukset, sota-alukset, avustavat sota-alukset, yksinkertaiset puiset alukset, ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät julkisen vallan alukset sekä ei-ammattimaisessa käytössä olevat huviveneet.

4 artikla

Tarkastuselin

Jäsenvaltioilla on oltava alusten tarkastamista varten soveltuvat kansalliset merenkulkuhallinnot, jäljempänä toimivaltainen viranomainen, ja niiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden toimivaltaiset viranomaiset suorittavat tehtävänsä tässä direktiivissä määrättyllä tavalla.

5 artikla

Tarkastusvelvoitteet

1. Jokaisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on suoritettava vuosittain sellainen määrä tarkastuksia, joka vastaa ainakin 25 prosenttia niiden yksittäisten alusten määrästä, jotka ovat käyneet sen satamissa yhden edustavan kalenterivuoden aikana.

2. Valikoidessaan aluksia tarkastusta varten toimivaltaisen viranomaisen on annettava etusija liitteessä I mainituille aluksille.

3. Jäsenvaltioiden on oltava tarkastamatta sellaisia aluksia, jotka jokin jäsenvaltio on tarkastanut viimeksi kuluneiden kuuden kuukauden aikana, jos:

— alusta ei ole lueteltu liitteessä I,

— mistään puutteesta ei ole tehty ilmoitusta edellisen tarkastuksen jälkeen,

— tarkastukseen ei ole ilmeistä perustetta.

4. Mitä 3 kohdassa säädetään, ei sovelleta niihin käytötarkastuksiin, joista yleissopimuksissa säädetään erikseen.

5. Jäsenvaltioiden ja komission on toimittava yhteistyössä pyrkiessään määrittelemään painopisteet ja käytänteet niiden alusten löytämiseksi, joissa luultavimmin esiintyy puutteita.

Tämän artiklan myöhempi muuttaminen, lukuun ottamatta 1 kohdassa mainittua 25 prosentin lukua, toteutetaan 19 artiklan määräysten mukaisesti.

6 artikla

Tarkastusmenettely

1. Toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että tarkastaja ainakin

a) tarkastaa liitteessä II luetellut todistuskirjat ja muut asiakirjat soveltuvassa määrin,

b) varmistuu aluksen yleisestä kunnosta, konehuone ja asuutilat sekä hygieeniset olosuhteet mukaan lukien.

2. Tarkastaja voi tarkastaa kaikki asiaan liittyvät todistuskirjat ja muut asiakirjat, lukuun ottamatta liitteessä II lueteltuja, joiden yleissopimusten mukaisesti on oltava aluksella.

3. Jos 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarkastuksen jälkeen on ilmennyt ilmeistä aihetta olettaa, että aluksen tai sen varusteiden kunto tai miehistö eivät olennaisesti täytä yleissopimuksen asiaan liittyviä vaatimuksia, on suoritettava yksityiskohtaisempi tarkastus, johon kuuluu sen lähempi tarkastaminen, vastaako alus sen käytölle asetetuista vaatimuksista.

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

Liitteessä II on annettu esimerkkejä ”ilmeisistä aiheista”.

4. Liitteessä IV eriteltyjä menettelytapoja ja ohjeita alusten tarkastamisesta on myös noudatettava.

7 artikla

Eräiden alusten laajennettu tarkastus

1. Kun on ilmeistä aihetta suorittaa yksityiskohtaisempi tarkastus liitteessä V lueteltuihin luokkiin kuuluvassa aluksessa, jäsenvaltioiden on huolehdittava, että laajennettu tarkastus suoritetaan.

2. Liitteessä V, B-jaksossa on laajennettua tarkastusta koskevia ohjeita, jotka eivät ole pakollisia.

3. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä 1 kohdassa tarkoitetuille aluksille laajennettu tarkastus ainoastaan kerran kahdentoista kuukauden aikana. Näille aluksille voidaan kuitenkin tehdä 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetty tarkastukset.

4. Kun on kyseessä matkustaja-alus, joka kulkee säännöllisessä liikenteessä jäsenvaltion satamaan tai satamasta, kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on suoritettava alukselle laajennettu tarkastus. Milloin matkustaja-alus harjoittaa tällaista liikennettä jäsenval-

tioiden satamien välillä, on jommankumman niistä valtioista, joiden välillä alus liikennöi, tehtävä kyseinen laajennettu tarkastus.

8 artikla

Päällikölle annettava tarkastuskertomus

1. Kun tarkastus, yksityiskohtainen tarkastus tai laajennettu tarkastus on suoritettu, tarkastajan on annettava aluksen päällikölle MOU:n liitteessä 3 yksilöity asiakirja, josta käyvät ilmi tarkastuksen tulokset sekä tiedot tarkastajan mahdollisesti tekemistä päätöksistä ja niistä oikaisu-toimista, joihin päällikön, omistajan tai liikenteenharjoittajan on ryhdyttävä.
2. Kun aluksessa ilmenee puutteita, jotka tekevät aluksen pysäyttämisen oikeutetuksi, päällikölle 1 kohdan mukaisesti annettavaan asiakirjaan on sisällytettävä tiedot tämän direktiivin säännösten mukaisesta pysäyttämismääräyksen tulevasta julkaisemisesta.

9 artikla

Korjaus ja pysäyttäminen

1. Toimivaltaisen viranomaisen on varmistauduttava siitä, että 6 ja 7 artiklassa mainitussa tarkastuksessa varmistuneet tai ilmenneet puutteet on korjattu tai korjataan yleissopimusten mukaisesti.
2. Kun on kyse puutteista, jotka ovat selvästi turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle vaarallisia, sen satamavaltion toimivaltaisen viranomaisen, jossa alus tarkastetaan, on varmistettava, 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.
3. Harkitessaan, olisiko alus pysäytettävä vai ei, tarkastajan on sovellettava liitteessä VI määrättyjä perusteita.
4. Poikkeuksellisissa olosuhteissa, jos aluksen yleinen kunto selvästikään ei vastaa vaatimuksia, voi toimivaltainen viranomainen siirtää aluksen tarkastusta siihen asti, kunnes vastuulliset osapuolet ovat toteuttaneet tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alus täyttää yleissopimusten asiaa koskevat vaatimukset.
5. Jos 6 ja 7 artiklassa tarkoitetut tarkastukset antavat aiheen pysäyttää alus, toimivaltaisen viranomaisen on viipymättä kirjallisesti ilmoitettava sen valtion hallinnolle, jonka lipun alla aluksella on oikeus purjehtia (jäljempänä

'lippuvaltion hallinto') tai kyseisen valtion konsulille tai, hänen poissa ollessaan, kyseisen valtion lähimmälle diplomaattiselle edustajalle kaikista niistä olosuhteista, joiden takia väliintulo katsottiin tarpeelliseksi. Lisäksi aluksen todistuskirjat myöntäneille nimetyille katsastajille tai tunnustetuille järjestöille on tarvittaessa myös ilmoitettava asiasta.

6. Tämän direktiivin säännökset eivät vaikuta niihin yleissopimusten lisävaatimuksiin, jotka koskevat satamavaltiotarkastuksiin liittyvää ilmoitusvelvollisuutta ja ilmoittamismenettelyä.

7. Kun satamavaltiovalvontaa harjoitetaan tämän direktiivin mukaisesti, on kaikki mahdollinen pyrittävä tekemään sen välttämiseksi, että alus pysäytetään tai sen matkaa viivytetään aiheettomasti. Mikäli alus pysäytetään tai sen matkaa viivytetään aiheetta, on laivanomistaja tai liikenteenharjoittaja oikeutettu korvauksiin kärsimästään menetyksestä tai vahingosta. Milloin pysäyttämistä epäillään aiheettomaksi, todistusvelvollisuus on laivanvarustajalla tai liikenteenharjoittajalla.

10 artikla

Valitusoikeus

1. Laivanomistajalla tai liikenteenharjoittajalla tai heidän jäsenvaltion sijoittautuneella edustajallaan on oikeus valittaa toimivaltaisen viranomaisen tekemästä pysäyttämispäätöksestä. Valitus ei aiheuta pysäyttämistoimenpiteen keskeyttämistä.
2. Tätä varten jäsenvaltioiden on laadittava ja ylläpidettävä sopivia menettelytapoja kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti.
3. Toimivaltaisen viranomaisen on asianmukaisella tavalla ilmoitettava 1 kohdassa tarkoitetun aluksen päällikölle valitusoikeudesta.

11 artikla

Tarkastuksen ja pysäyttämisen seuranta

1. Kun 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja puutteita ei voida korjata tarkastussatamassa, kyseisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi antaa alukselle luvan jatkaa matkaansa lähimmälle, päällikön ja kyseisten viranomaisten valitsemalle, soveltuvalle korjaustelakalle, 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. Jäsenvaltion tarkastussatamassa olevan toimivaltaisen viranomaisen on 1 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa ilmoitettava kaikista matkaa koskevista ehdoista sen valtion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa korjaustelakka sijaitsee, 9 artiklan 5 kohdassa tarkoitetuille osapuolille sekä soveltaen muille kyseeseen tuleville viranomaisille.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettun osapuolille tehtävän ilmoituksen on oltava MOU:n liitteen 2 mukainen.

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 1 kohdassa tarkoitetuilta aluksilta, jotka lähtevät merelle ja:

- i) eivät täytä niitä ehtoja, jotka jäsenvaltion tarkastussatamassa olevat toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet, tai
- ii) kieltäytyvät noudattamasta yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia jättämällä saapumatta kyseiselle korjaustelakalle,

evätään oikeus saapua kaikkiin yhteisön satamiin, kunnes omistaja tai liikenteenharjoittaja on esittänyt sellaiset todisteet, jotka sen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät siitä, että alus täyttää kaikki yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset.

5. Edellä 4 kohdan 1 alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, jossa aluksessa todettiin olevan puutteita, on heti annettava hälytys kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Edellä 4 kohdan ii alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, jossa korjaustelakka sijaitsee, on heti annettava hälytys kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

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

6. Sen estämättä, mitä 4 kohdassa säädetään, satamavaltion viranomaisen voi sallia aluksen pääsyn tiettyyn satamaan ylivoimaisen esteen sattuessa tai ylivoimaisesti tärkeämpien turvallisuuskäytökäytöiden vuoksi tai saastuttamisvaaran poistamiseksi tai vähentämiseksi tai puutteiden korjaamiseksi, mikäli laivanomistaja, liikenteenharjoittaja tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiin toimenpiteisiin turvallisen satamaan tulon varmistamiseksi.

12 artikla

Tarkastajien ammatillinen pätevyys

1. Tarkastuksia saavat suorittaa vain sellaiset tarkastajat, jotka täyttävät liitteessä VII eriteltyt pätevyysvaatimukset.

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

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

4. Jokaisella tarkastajalla on oltava toimivaltaisen viranomaisen kansallisen lainsäädännön mukaisesti annettu henkilötodistus, joka osoittaa, että tarkastaja on valtuutettu suorittamaan tarkastuksia.

Henkilötodistusta varten on laadittava yhteinen malli 19 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

13 artikla

Luotsien ja satamaviranomaisten tekemät ilmoitukset

1. Jäsenvaltioiden luotsien, jotka osallistuvat aluksen kiinnittämiseen laituriin tai sen irrottamiseen laiturista tai jotka toimivat aluksilla, jotka ovat matkalla jäsenvaltion satamaan, on viipymättä ilmoitettava satamavaltion tai rannikkovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, mikäli he tavanomaisia tehtäviään suorittaessaan havaitsevat aluksessa olevan puutteita, jotka voivat haitata aluksen turvallista kulkua tai aiheuttaa meriympäristölle vaaraa.

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

14 artikla

Yhteistyö

1. Kunkin jäsenvaltion on turvattava toimivaltaisen viranomaisensa, satamaviranomaistensa ja muiden asianomaisten viranomaisten sekä kaupallisten järjestöjen välinen yhteistyö sen varmistamiseksi, että sen toimivaltainen viranomaisen saa kaiken olennaisen tiedon sen satamissa käyvistä aluksista.

2. Jäsenvaltioiden on turvattava tiedonvaihto ja yhteistyö toimivaltaisten viranomaistensa ja kaikkien muiden

jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välillä ja ylläpidettävä olemassaolevaa yhteyttä toimivaltaisen viranomaisensa, komission ja St. Maloon Ranskaan luodun SIRENAC E -tietojärjestelmän välillä.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetun tiedon on oltava MOU:n liitteessä 4 eriteltyä tietoa ja se on annettava tämän direktiivin 15 artiklan mukaisesti.

15 artikla

Pysäyttämistietojen julkaiseminen

Jokaisen toimivaltaisen viranomaisen on vähintään neljännesvuosittain julkaistava tiedot sellaisista edellisen kolmikuukautisjakson aikana pysäytetyistä aluksista, jotka on pysäytetty useammin kuin kerran viimeksi kuluneiden kahdenkymmenenneljän kuukauden aikana. Julkaistujen tietojen on sisällettävä:

- aluksen nimi,
- laivanomistajan tai liikenteenharjoittajan nimi,
- IMO-numero,
- lippuvaltio,
- luokituslaitos, mikäli tarpeen, ja soveltaen sellaisen osapuolen nimi, joka on myöntänyt alukselle yleissopimusten mukaisia todistuskirjoja lippuvaltion puolesta,
- pysäyttämisen syy,
- satama, jossa alus on pysäytetty sekä pysäyttämispäivämäärä.

16 artikla

Kustannusten takaisinmaksu

1. Jos 6 ja 7 artiklassa tarkoitetuissa tarkastuksissa varmistuu tai ilmenee aluksessa olevan yleissopimusten vaatimuksiin nähden sellaisia puutteita, jotka oikeuttavat aluksen pysäyttämisen, on laivanomistajan tai liikenteenharjoittajan tai heidän satamavaltioon sijoittautuneen edustajansa katettava kaikki tarkastuksiin liittyvät kustannukset normaalin kirjanpitokauden aikana.

2. Jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen suorittamat 11 artiklan 4 kohdan säännösten mukaisista tarkastuksista aiheutuneet kustannukset on perittävä laivanomistajalta tai liikenteenharjoittajalta.

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

17 artikla

Täytäntöönpanon valvomiseksi tarvittavat tiedot

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ja MOU:n sihteeristölle seuraavat tiedot:

- niiden puolesta tämän direktiivin mukaista satamavaltiotarkastusta suorittavien tarkastajien lukumäärä. Jos viranomaisen nimeämät tarkastajat hoitavat satamavaltiotarkastuksia osapäivätoimisesti, on kokonaislukumäärä muutettava täysipäiväisiä tarkastajia osoittavaksi luvuksi,
- jäsenvaltion satamiin saapuvien yksittäisten alusten lukumäärä jonakin edustavana kalenterivuotena edellisen viisivuotiskauden aikana.

2. Edellä 1 kohdassa luetellut tiedot on toimitettava viimeistään kolme kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivän jälkeen sekä sen jälkeen 1 päivänä lokakuuta joka kolmas vuosi.

18 artikla

Sääntelykomitea

Komissiota avustaa direktiivin 93/75/ETY 12 artiklalla asetettu komitea kyseisessä artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

19 artikla

Muutosmenettely

Tätä direktiiviä voidaan muuttaa 18 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen

- a) jäsenvaltioiden 5 artiklassa, lukuun ottamatta siinä esiintyvää 25 prosentin lukua, ja 6, 7 ja 15 artiklassa tarkoitettujen tarkastus- ja julkaisuvelvollisuuksien mukauttamiseksi tämän direktiivin soveltamisessa saatujen kokemusten perusteella sekä MOU:ssa tapahtunut kehitys huomioon ottaen,
- b) liitteiden mukauttamiseksi asiaa koskevien kansainvälisten järjestöjen yleissopimuksissa, pöytäkirjoissa, koodeissa ja päätöslauselmissa sekä MOU:ssa tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi.

20 artikla

Voimaansaattaminen

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset

määräykset voimaan viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 1996, ja niiden on välittömästi ilmoitettava siitä komissiolle.

2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus niitä virallisesti julkaistaessa. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava viipymättä kaikki tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

21 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä jälkeen, kun se on julkaistu.

22 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Luxemburgissa 19 päivänä kesäkuuta 1995.

Neuvoston puolesta

B. PONS

Puheenjohtaja

LIITE I

ENSISIJAJAISESTI TARKASTUKSEN TARPEESSA OLEVAT ALUKSET

(5 artiklan 2 kohdassa(*) tarkoitettut)

1. Alukset, jotka käyvät jäsenmaan satamassa ensimmäistä kertaa tai 12 kuukauden tai sitä pidemmän ajanjakson jälkeen. Soveltaessaan näitä perusteita jäsenvaltioiden on myös otettava huomioon MOU-valtioiden suorittamat tarkastukset. Milloin tästä ei ole olemassa tietoa, jäsenvaltioiden on luotettava olemassaolevaan SIRENAC E -tietoon ja tarkastettava sellaiset alukset, joita ei ole rekisteröity SIRENAC E -tietokantaan sen 1 tammikuuta 1993 tapahtuneen käyttöönoton jälkeen.
2. Alukset, joiden lippuvaltio esiintyy kolmivuotisessa vieritystaulukossa, josta ilmenevät MOU:n vuosikatsauksessa julkaistavat keskimääräistä lukuissimmat pysäyttämiset ja viivyttämiset.
3. Alukset, joille on annettu lupa lähteä jäsenvaltion satamasta sillä ehdolla, että todetut puutteet korjataan määräajassa, tällaisen määräajan päätyttyä.
4. Alukset, joissa luotsien tai satamaviranomaisten tekemien ilmoitusten mukaan on puutteita, jotka voivat haitata niiden turvallista kulkua (neuvoston 13 päivänä syyskuuta 1993 antaman direktiivin 93/75/ETY ja tämän direktiivin 13 artiklan mukaan).
5. Alukset, joiden yleissopimusten mukaisesti myönnettyt pakolliset rakenne- ja turvallisuuskirjat sekä luokituskirjat on myöntänyt järjestö, jota ei ole hyväksytty neuvoston 22 päivänä marraskuuta 1994⁽¹⁾ antamassa direktiivissä 94/57/EY alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista.
6. Alukset, jotka eivät ole täyttäneet neuvoston direktiivissä 93/75/ETY säädettyjä velvollisuuksiaan.
7. Alukset, jotka kuuluvat luokkaan, jotka on määrätty laajennetun tarkastuksen piiriin (tämän direktiivin 7 artiklan mukaan).
8. Alukset, jotka turvallisuussyistä on poistettu luokastaan lähimmän kuuden kuukauden aikana.

(*) Perusteiden esitysjärjestys ei merkitse niiden tärkeysjärjestystä

⁽¹⁾ EYVL N:o L 319, 12.12.1994, s. 20

LIITE II

LUETTELO TODISTUSKIRJOISTA JA MUISTA ASIAKIRJOISTA

(6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut)

1. Kansainvälinen mittakirja (1969)
2. — Matkustaja-aluksen turvallisuuskirja
 - Lastialuksen rakenneturvallisuuskirja
 - Lastialuksen varusteturvallisuuskirja
 - Lastialuksen radiosähkötysturvallisuuskirja
 - Lastialuksen radiopuheluturvallisuuskirja
 - Lastialuksen radioturvallisuuskirja
 - Vapautuskirja
 - Lastialuksen turvallisuuskirja
3. Kansainvälinen todistuskirja nestemäisten kaasujen kuljettamiseen irtolastina
4. Kansainvälinen todistuskirja vaarallisten kemikaalien kuljettamiseen irtolastina
 - Todistuskirja vaarallisten kemikaalien kuljettamiseen irtolastina
5. Kansainvälinen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja
6. Kansainvälinen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden pilaantumisen ehkäisemiskirja
7. Kansainvälinen lastiviivakirja (1966)
 - Kansainvälinen lastiviivavapautuskirja
8. Öljypäiväkirja, osat I ja II
9. Lastipäiväkirja
10. Miehitystodistus
 - Pätevyyskirjat ja pätevyystodistukset
11. Lääkärintodistukset (ks. ILON:n yleissopimus N:o 73 merenkulkijoiden lääkärintarkastuksista)
12. Vuotovakavuus
13. Jäljennös yhdenmukaisuusasiakirjasta ja todistuskirjasta, jotka on myönnetty Kansainvälisen alusten turvallisen käytön ja ympäristönsuojelun johtamisesta annetun koodin mukaisesti [IMO:n päätöslauselma A.741 (18)]
14. Luokituslaitoksen antamat todistuskirjat aluksen rungon vahvuudesta ja koneistosta (vaaditaan ainoastaan, jos alus on luokituslaitoksen luokassa).

LIITE III

ESIMERKKEJÄ YKSITYISKOHTAISEN TARKASTUKSEN OIKEUTTAVISTA "ILMEISISTÄ SYISTÄ"

(6 artiklan 3 kohdassa tarkoitettut)

1. Liitteessä 1 yksilöidyt alukset, poikkeuksena N:o 1.
2. Toisen jäsenvaltion antama suositus tai ilmoitus.
3. Päällikön, miehistön jäsenen tai jonkun muun henkilön tai järjestön, jonka oikeutettua etua aluksen turvallinen käyttö, asumis- ja työskentelyolosuhteet aluksella tai meren pilaantumisen ehkäiseminen koskee, antama selostus tai valitus, jollei kyseinen jäsenvaltio pidä selostusta tai valitusta ilmeisen perusteettomana; raportin tai valituksen tekvän henkilön henkilöllisyyttä ei saa ilmaista aluksen päällikölle tai laivanomistajalle.
4. Alus on ollut osallisena yhteentörmäyksessä matkallaan satamaan.
5. Öljypäiväkirjaa ei ole pidetty asianmukaisesti.
6. Alusta syytetään todennäköisestä haitallisten aineiden tai jätevesien päästöistä annettujen määräysten rikkomisesta.
7. Todistuskirjojen ja muiden asiakirjojen tarkastuksessa (ks. 6 artiklan 1 kohdan a alakohta ja 2 kohta) on ilmennyt virheellisyyksiä.
8. On olemassa viitteitä siitä, että miehistön jäsenet eivät kykene täyttämään 22 päivänä marraskuuta 1994 annetun merenkulkijoiden vähimmäiskoulutustasoa koskevan neuvoston direktiivin 94/58/EY⁽¹⁾ 8 artiklan vaatimuksia.
9. On olemassa todisteita siitä, että lastaustoimintoja ja muita toimintoja ei suoriteta turvallisesti tai IMO:n ohjeiden mukaisesti, esim. hapen määrä lastitilojen inerttikaasuliitännöissä ylittää korkeimman sallitun tason.
10. Öljysäiliöaluksen päällikkö ei pysty esittämään öljypäästöjen valvontalaitteistoa koskevia tietoja viimeisen painolastissa kuljetun matkan ajalta.
11. Ajantasaisen hälytysluettelon puuttuminen, tai miehistö ei tunne velvollisuuksiaan tulipalon sattuessa tai alusta evakuoitaessa.

⁽¹⁾ EYVL N:o L 319, 12.12.1994, s. 28

LIITE IV

ALUSTEN VALVONTAA KOSKEVAT MENETTELYTAVAT

(6 artiklan 4 kohdassa tarkoitettut)

1. Alusten valvontaa koskevat menettelytavat [IMO:n päätöslauselma A.466 (XII)] muutoksineen
2. Turvallisen miehityksen periaatteet [IMO:n päätöslauselma A.481 (XII)] sekä liitteet: Miehitystodistuksen sisältö (liite 1) ja Ohjeet turvallisen miehityksen periaatteiden soveltamiseksi (liite 2)
3. Alusten valvontaa ja MARPOL 73/78 liitteessä I tarkoitettuja päästöjä koskevat menettelytavat [IMO:n päätöslauselma A.542 (13)]
4. Alusten valvontaa ja MARPOL 73/78 liitteessä II tarkoitettuja päästöjä koskevat menettelytavat [IMO:n päätöslauselma MEPC 26 (23)]
5. Alusturvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyvien alusten käyttöä koskevien vaatimusten valvonnan menettelytavat [IMO:n päätöslauselma A.742 (18)]
6. International Maritime Dangerous Goods -koodin määräykset
7. Kansainvälisen työjärjestön (ILO) julkaisu ”Työskentelyolosuhteiden tarkastus aluksella: ohjeita menettelytavoiksi”
8. Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan katsastajille tarkoitettujen ohjeiden liite I

LIITE V

A. LAAJENNETUN TARKASTUKSEN KOHTEENA OLEVAT ALUSLUOKAT

(7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut)

1. Öljysäiliöalukset, viisi vuotta tai alle viisi vuotta sen päivämäärän jälkeen, jolloin alus on poistettu käytöstä MARPOL 73/78, liitteen I, säännön 13 G mukaisesti, esim.
 - raakaöljysäiliöalukselle, jonka kuollutpaino on vähintään 20 000 tonnia, tai tuotesäiliöalukselle, jonka kuollutpaino on vähintään 30 000 tonnia ja jotka eivät täytä uudelle öljysäiliöalukselle MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteen I säännössä 1 (26) asetettuja vaatimuksia, suoritetaan laajennettu tarkastus 20 vuotta aluksen luovutuspäivämäärän jälkeen, kuten IOPP-todistuskirjan lisäyksessä, B-lomakkeessa mainitaan, tai 25 vuotta kyseisen ajankohdan jälkeen, jos aluksen siipisäiliöt tai kaksoispohjasäiliöt, joita ei ole käytetty öljyn kuljettamiseen, täyttävät kyseisen liitteen säännön 13 G (4) vaatimukset, ellei sen rakennetta ole uudistettu liitteen säännön 13 F mukaiseksi;
 - edellä mainitulle öljysäiliöalukselle, joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteen I säännössä 1 (26) uudelle öljysäiliöalukselle asetetut vaatimukset, suoritetaan laajennettu tarkastus 25 vuotta aluksen luovutuspäivämäärän jälkeen, kuten IOPP-todistuskirjan lisäyksessä, B-lomakkeessa mainitaan, ellei alus täytä liitteen sääntöä 13 F tai jollei sen rakennetta ole muutettu kyseisen säännön mukaiseksi.
2. Yli 12 vuotta vanhat irtolastialukset, joiden ikä määritellään niiden turvallisuuskirjoissa esitetyn rakennuspäivämäärän mukaan.
3. Matkustaja-alukset.
4. Yli kymmenen vuotta vanhat kaasu- ja kemikaalisäiliöalukset, joiden ikä määritellään niiden turvallisuuskirjoissa esitetyn rakennuspäivämäärän mukaan.

B. JOIDENKIN ALUSTYYPPIEN LAAJENNETTUA TARKASTUSTA KOSKEVAT OHJEET, JOTKA EIVÄT OLE PAKOLLISIA

(7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut)

Seuraavia asioita voidaan pitää aiheellisissa määrin laajennetun tarkastuksen piiriin kuuluvina. Tarkastajien on oltava selvillä siitä, että aluksen tiettyjen toimintojen, esim. lastauksen, turvallisuus voi vaarantua, jos vaaditaan, että kokeita, jotka suoraan vaikuttavat kyseiseen toimintoon, suoritetaan sellaisten toimintojen aikana.

1. KAIKKI ALUKSET, YLEISTÄ (A-jakson kaikki luokat):

- black-out- ja hätägeneraattorin käynnistys;
- hätävalaistuksen tarkastus;
- hätäpalopumpun käyttö siten, että kaksi paloletkua on kytkettynä pääpaloputkistoon;
- pilssivesipumpun käyttö;
- vesitiiviiden ovien sulkeminen;
- yhden pelastusveneen laskeminen mereen;
- esim. kattiloiden, ilmanvaihdon ja polttoainepumppujen kaukokäyttöisen hätäjarrun testaus;
- ohjauslaitteiden, mukaan lukien apuohjauslaitteiden testaus;
- radiolaitteiston hätävoimanlähteen tarkastus;
- konehuoneseparaattorin tarkastus sekä mahdollisuuksien mukaan testaus.

2. ÖLJYSÄILIÖALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen laitteiden lisäksi voidaan seuraavia kohteita pitää öljysäiliöaluksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- kannen kiinteät vaahtosammutusjärjestelmät;

- palontorjuntavarusteet yleisesti;
- koneistilojen, pumppuhuoneen ja asuintilojen palopeltien tarkastus;
- inerttikaasun paineen ja sen happipitoisuuden tarkastus;
- huoltopäiväkirjan tarkastus [ks. IMO:n päätöslauselma A.744(18)] epäilyttävien, mahdollisesti tarkastusta vaativien tilojen löytämiseksi.

3. IRTOLASTIALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen laitteiden lisäksi voidaan seuraavia kohteita pitää irtolastialuksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- kansikoneiston alustojen mahdollinen ruostuminen;
- kansiluukkujen mahdollinen vääristyminen ja/tai ruostuminen;
- poikittaislaipioissa mahdollisesti esiintyvät repeämät tai ruosteläikät;
- lastitilojen aukot;
- huoltopäiväkirjan tarkastus [ks. IMO:n päätöslauselma A.744(18)] epäilyttävien, mahdollisesti tarkastusta vaativien tilojen löytämiseksi.

4. KAASU- JA KEMIKAALISÄILIÖALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen laitteiden lisäksi voidaan seuraavia kohteita pitää kaasu- ja kemikaalisäiliöaluksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- lämpötilaan, paineeseen ja vajantoon liittyvät lastitilojen valvonta- ja turvalaitteet;
- hapen ja vaarallisten kaasujen mittauslaitteet, mukaan lukien niiden kalibrointi. Kemiallisten aineiden mittalaitteiden (paljetyypiset) saatavuus ja sopiva määrä kuljetettavalle lastille tarkoitettuja kaasunilmaisinputkiloita;
- henkilökohtaiset poistumisvarusteet, jotka antavat sopivan hengitys- ja silmäsuojan, jokaiselle aluksessa olevalle henkilölle (mikäli Kansainvälisessä todistuskirjassa vaarallisten kemikaalien kuljetamisesta irtolastina tai nestemäisten kaasujen kuljettamisesta irtolastina luetellut tuotteet sitä vaativat);
- sen tarkastaminen, että kuljetettava tuote on lueteltu Kansainvälisessä todistuskirjassa vaarallisten kemikaalien tai nestemäisten kaasujen kuljettamisesta irtolastina;
- kannen kiinteät palontorjuntalaitteistot, riippumatta siitä, ovatko ne vaahto-, jauhe- tai muita laitteita, sen mukaan mitä kuljetettava tuote vaatii.

5. MATKUSTAJA-ALUKSET

Edellä B1 jaksossa lueteltujen kohteiden lisäksi voidaan seuraavia kohteita pitää matkustaja-aluksien laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- paloilmaisin- ja hälytysjärjestelmän testaus;
- palo-ovien sulkeutumisen testaus;
- kaiutinlaittejärjestelmän testaus;
- paloharjoitus, jossa vähintään esitetään kaikki palomiehen varusteet ja johon osa taloushenkilöstöstä ottaa osaa;
- sen osoittaminen, että miehistön avainhenkilöt tuntevat vaurionvalvontakaavion.

Mikäli tarpeellista, tarkastusta voidaan päällikön tai liikenteenharjoittajan suostumuksella jatkaa aluksen kulkiessa jäsenvaltion satamasta tai satamaan. Tarkastajat eivät saa aiheuttaa haittaa aluksen käytölle, eivätkä he saa aiheuttaa tilanteita, jotka päällikön arvion mukaan voivat vaarantaa matkustajien, miehistön ja aluksen turvallisuuden.

LIITE VI

PERUSTEET ALUKSEN PYSÄYTTÄMISELLE

(9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettut)

Johdanto

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

Jäljempänä 3 jaksossa on esimerkkejä puutteista, jotka sinänsä voivat oikeuttaa aluksen pysäyttämisen (ks. 9 artiklan 3 kohta).

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 riittävän vakavia antaakseen tarkastajalle aiheen palata alukselle varmistaakseen, että puutteet on poistettu 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 tavalla tai toisella varmistettava, mieluummin uudella käynnillä, että puutteet on poistettu ennen lähtöä.

2. Pääasiallisten perusteiden soveltaminen

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

- 1) asianmukaiset, voimassaolevat asiakirjat;
- 2) miehistödistuksen mukainen miehistö.

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

- 3) navigoimaan turvallisesti koko tulevan matkan ajan;
- 4) turvallisesti käsittelemään, kuljettamaan ja valvomaan lastin tilaa koko tulevan matkan ajan;
- 5) käyttämään konehuonetta turvallisesti koko tulevan matkan ajan;
- 6) ylläpitämään kuljetuskoneistoa ja ohjausta koko tulevan matkan ajan;
- 7) mikäli tarpeen, tehokkaasti torjumaan tulipaloja kaikissa aluksen osissa;
- 8) nopeasti ja turvallisesti evakuoimaan aluksen ja, mikäli tarpeen, toimeenpanemaan pelastustyöt tulevan matkan aikana;
- 9) ehkäisemään meriympäristön pilaantuminen koko tulevan matkan ajan;
- 10) ylläpitämään riittävää vakavuutta koko tulevan matkan ajan;
- 11) ylläpitämään riittävää vedenpitävyyttä koko tulevan matkan ajan;
- 12) mikäli tarpeen, viestimään hätätilanteissa tulevan matkan aikana;
- 13) ylläpitämään turvallisia ja terveellisiä olosuhteita aluksella koko tulevan matkan ajan.

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

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

3.1 Yleistä

Asianomaisten asiakirjojen mukaisten, voimassaolevien todistuskirjojen puuttuminen. Aluksilla, jotka purjehtivat sellaisen valtion lipun alla, joka ei ole liittynyt kyseiseen sopimukseen (asianomainen asiakirja) tai joka ei ole saattanut voimaan muuta asianomaista 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-suosivammasta käsittelystä on vaadittava, että alus oleellisilta osin täyttää määräykset ennen kuin se voi lähteä matkaan.

3.2 SOLAS-yleissopimuksen alaan kuuluvat asiat (viitteet suluissa)

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, kupuveden 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 rappeutuminen.
6. Paloilmajärjestelmän, palohälyttimien, palontorjuntavarusteiden, kiinteiden palonsammutuslaitteistojen, ilmastointiventtiilien, palopeltien, nopeiden sulkulaitteiden puuttuminen, ei-vaatimustenmukaisuus tai vakava rappeutuminen siinä määrin, etteivät ne vastaa alkuperäistä käyttötarkoitustaan.
7. Öljysäiliöalusten lastikansialueen palontorjuntalaitteiston puuttuminen, vakava rappeutuminen tai toimintahäiriö.
8. Merkkivalojen, merkkikuvioiden tai äänimerkinantolaitteiden puuttuminen, ei-vaatimustenmukaisuus tai vakava rappeutuminen.
9. Hätä- ja turvallisuusviestintään käytettävien radiolaitteiden puuttuminen tai toimintahäiriö.
10. Navigointilaitteiden puuttuminen tai toimintahäiriöt ottaen huomioon SOLAS-yleissopimuksen säännön V/12(o).
11. Ajantasaistettujen merikarttojen ja/tai kaikkien muiden, suunniteltua matkaa varten tarpeellisten merenkulkujulkaisujen puuttuminen, ottaen huomioon sen, että elektronisia karttoja voidaan käyttää karttojen asemesta.
12. Kipinöimättömän poistotuuletuksen puuttuminen lastipumpputiloista (SOLAS sääntö II-2/59.3.1).

3.3 IBC-koodin mukaiset asiat (viitteet suluissa)

1. Sellaisen aineen kuljettaminen, jota ei mainita kansainvälisessä todistuskirjassa, tai puuttuvat lastitiedot (16.2).
2. Puuttuvat tai vahingoittuneet korkeapaineturvalaitteet (8.2.3).
3. Sähkölaitteet eivät ole sisäisesti turvallisia tai eivät vastaa koodin vaatimuksia (10.2.3).
4. Paloherkät kohteet vaarallisissa paikoissa, joihin viitataan kohdassa 10.2 (11.3.15).

5. Erityisvaatimusten rikkomiset (15).
 6. Suurimman säiliökohtaisen lastimäärän ylitys (16.1).
 7. Herkkien tuotteiden riittämätön lämpösuojaus (16.6).
- 3.4 *IGC-koodin mukaiset asiat* (viitteet suluissa)
1. Sellaisen aineen kuljettaminen, jota ei mainita kansainvälisessä todistuskirjassa, tai puuttuvat lastitiedot (18.1).
 2. Asuintilojen tai työskentelytilojen puuttuvat sulkemislaitteet (3.2.6).
 3. Laipio ei kaasutiivis (3.3.2).
 4. Vialliset ilmasulut (3.6).
 5. Puuttuvat tai vialliset nopeasulkuventtiilit (5.6).
 6. Puuttuvat tai vialliset turvaventtiilit (8.2).
 7. Sähkölaitteet eivät ole sisäisesti turvallisia tai eivät vastaa koodin vaatimuksia (10.2.4).
 8. Lastitilan tuuletustorvet eivät ole toimintakunnossa (12.1).
 9. Lastitilojen painehälyttimet eivät ole toimintakunnossa (13.4.1).
 10. Kaasunilmaisulaitos ja/tai myrkyllisen kaasun ilmaisulaitos viallisia (13.6).
 11. Aineiden kuljetus estettävä, ellei aluksella ole voimassaolevaa inhibiittoritodistuskirjaa (17/19).
- 3.5 *Lastiviivayleissopimuksen alaan kuuluvat asiat*
1. Laajojen alueiden vahingoittuminen tai ruostuminen tai laidoituksen syöpyminen ja siihen liittyvä kansiin 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 vakavuusylijäämää voidaan ylläpitää matkan kaikissa vaiheissa ja vaihtelevissa olosuhteissa sekä vältetään kaikkien liiallisten jännitteiden syntyminen aluksen rakenteessa.
 4. Puuttuvat, selvästi rappeutuneet tai vialliset sulkemislaitteet, luukunsulkemisjärjestelyt ja vesitiiviit ovet.
 5. Liikakuormitus.
 6. Syväysmerkin puuttuminen tai syväysmerkkiä on mahdotonta tulkita.
- 3.6 *MARPOL-yleissopimuksen liitteen I alaan kuuluvat asiat* (viitteet suluissa)
1. Öljyisen veden suodatinlaitteiston, öljypäästöjen valvontajärjestelmän tai 15 ppm:n pilssivesihälyttimen puuttuminen, vakava rappeutuminen tai toimintahäiriö.
 2. Jätessäiliön ja/tai jäteöljysäiliön jäljellä oleva kapasiteetti riittämätön suunniteltua matkaa varten.
 3. Öljypäiväkirjaa ei ole [20(5)].
 4. Luvaton rinnakkainen poistojohto asennettu.
- 3.7 *MARPOL-yleissopimuksen liitteen II alaan kuuluvat asiat* (viitteet suluissa)
1. P&A-käsikirjan puuttuminen.
 2. Lastia ei ole luokiteltu [3(4)].

3. Lastipäiväkirjaa ei ole [9(6)].
 4. Öljymäisten aineiden kuljettaminen ilman, että vaatimukset olisi täytetty tai ilman asianmukaisesti muutettua todistuskirjaa (14).
 5. Luvaton rinnakkainen poistojohto asennettu.
- 3.8 *STCW-yleissopimuksen alaan kuuluvat asiat*
1. Miehistön lukumäärä, kokoonpano tai pätevyys ei vastaa miehitustodistusta.
- 3.9 *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. Käytävillä tai asuintiloissa on paljon jätteitä tai tilat ovat varusteiden tai lastin tukkimia tai olosuhteet eivät muutoin ole turvallisia.
- 3.10 Asiat, jotka eivät välttämättä anna oikeutta pysäyttää alus, mutta joiden johdosta esim. lastaus on keskeytettävä.
1. Inerttikaasujärjestelmän, lastaukseen liittyvien laitteiden tai koneiden toimintahäiriöitä (tai puutteellista kunnossapitoa) pidetään riittävänä syynä lastauksen pysäyttämiseksi.
-

LIITE VII

TARKASTAJIA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

(12 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut)

1. Tarkastajan on oltava jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen valtuuttama voidakseen harjoittaa satamavaltiovalvontaa.
2. Tarkastajalta vaaditaan JOKO:
 - että hän on toiminut vähintään vuoden lippuvaltion tarkastajana tehtävään yleissopimusten mukaisten katsastusten suorittaminen ja todistuskirjojen myöntäminen
 - ja
 - a) että hänellä on merikapteenin pätevyyskirja, joka oikeuttaa hänet toimimaan sellaisen aluksen päällikkönä, jonka vetoisuus on vähintään 1 600 GT (ks. STCW, sääntö II/2), tai
 - b) että hänellä on konepäällikön pätevyyskirja, joka oikeuttaa hänet toimimaan sellaisen aluksen konepäällikkönä, jonka pääkoneiston teho on vähintään 3 000 KW (ks. STCW, sääntö III/2), tai
 - c) että hän on suorittanut laivainsinöörin, koneinsinöörin tai muun merenkulkuun liittyvän insinöörin tutkinnon ja että hän on työskennellyt tutkinnon mukaisessa tehtävässä vähintään viisi vuotta.
 - Edellä a ja b alakohdassa mainituilla tarkastajilla on oltava vähintään viisi vuotta meripalvelusta joko kansi- tai koneosaston päällystätehtävissä;
- tai:
 - alaan liittyvää korkeakoulututkintoa tai vastaavaa koulutusta, ja
 - tutkintoa oppilaitoksesta, jossa koulutetaan merenkuluntarkastajia, ja
 - työskentelyä vähintään kahden vuoden ajan lippuvaltion tarkastajana tehtävään yleissopimusten mukaisten katsastusten suorittaminen ja todistuskirjojen myöntäminen.
3. Kykyä kommunikoida sekä suullisesti että kirjallisesti merenkulkijoiden kanssa sillä kielellä, jota merellä yleisimmin käytetään.
4. Riittävää tietoa kansainvälisten yleissopimusten määräyksistä ja satamavaltioiden suorittaman valvonnan menettelytavoista.
5. Myös sellaiset tarkastajat, jotka eivät täytä edellä lueteltuja vaatimuksia, hyväksytään, jos he ovat jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen palveluksessa satamavaltiontehtävissä sinä päivänä, jona direktiivi on annettu.