

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2001/106/EY,

annettu 19 päivänä joulukuuta 2001,

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) annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽³⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽⁴⁾, ja ottavat huomioon sovittelukomitean 13 päivänä marraskuuta 2001 hyväksymän yhteisen tekstin,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Neuvoston direktiivillä 95/21/EY ⁽⁵⁾ on Euroopan yhteisössä otettu käyttöön satamavaltioiden suorittama alusten valvontajärjestelmä, joka perustuu yhdenmukaisiin tarkastus- ja pysäyttämismenettelyihin.
- (2) On otettava huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleissopimusten, pöytäkirjojen, säännösten ja päätöslauselmien muutokset sekä Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan (MOU) piirissä tapahtunut kehitys.
- (3) Tällä direktiivillä ei millään tavoin siirretä vastuuta lippuvaltioilta ja niiden puolesta toimivilta hyväksytyiltä laitoksilta satamavaltioille.
- (4) Tietyt alukset aiheuttavat huonon kuntonsa, lippuvaltionsa ja taustansa vuoksi ilmeisen vaaran merenkulun turvallisuudelle ja meriympäristölle; näistä mainittakoon erityisesti ne alukset, joiden lippuvaltio mainitaan ”erittäin suuren turvallisuusriskin” tai ”suuren turvallisuusriskin” valtioina MOU:n vuosikatsauksessa julkaistavalla mustalla listalla. Näiltä aluksilta olisi tästä syystä evättävä pääsy yhteisön satamiin, jollei pystytä osoittamaan, että niitä voidaan käyttää turvallisesti yhteisön vesillä. On

laadittava ohjeet niitä menettelyjä varten, joita sovelletaan pääsyn epäämiseen ja epäämisen kumoamiseen. Avoimuuden edistämiseksi luettelo aluksista, joilta on evätty pääsy yhteisön satamiin, olisi julkistettava.

- (5) Alukset, joilla on korkea kohdentamistekijä, aiheuttavat erityisen suuren onnettomuus- tai pilaantumiskaavan, mikä tekee perustelluksi niiden tiukat tarkastukset niissä yhteisön satamissa, joissa ne käyvät.
- (6) Direktiivin 95/21/EY liitteessä V luetellut alusluokat aiheuttavat samoin suuren onnettomuus- tai pilaantumiskaavan saavutettuaan tietyn iän. Tarkastusviranomaisien laaja harkintavalta siinä, valitaanko tällaiset alukset laajennettuun tarkastukseen vai ei, estää käytön yhdenmukaistamisen yhteisössä. Näiden alusten tarkastaminen on siten tehtävä pakolliseksi. Kun otetaan huomioon erityisesti öljysäiliöalusten aiheuttama huomattava pilaantumiskaava sekä se, että suuri osa alusten pysäyttämiseen johtavista puutteista koskee yli 15 vuotta vanhoja aluksia, laajennettujen tarkastusten järjestelmää olisi sovellettava yli 15 vuotta vanhoihin öljysäiliöaluksiin.
- (7) Laajennettujen tarkastusten sisältö, jota varten on vahvistettu ohjeet, saattaa vaihdella huomattavasti tarkastusviranomaisen harkinnan mukaan. Näiden ohjeiden noudattamisesta olisi siksi tehtävä pakollista yhtenäisten käytänteiden aikaansaamiseksi yhteisössä. Olisi kuitenkin säädettävä poikkeuksesta siinä tapauksessa, että tarkastuksen suorittaminen tällaisilla aluksilla ei ole mahdollista erityisesti aluksen lastisäiliöiden kunnan taikka lastaukseen tai lastin purkuun liittyvien toiminnallisten rajoitusten vuoksi tai se aiheuttaa liian suuren vaaran aluksen, sen miehistön ja tarkastajan turvallisuudelle tai satama-alueen turvallisuudelle.
- (8) Jäsenvaltioiden olisi voitava järjestää pakolliset tarkastukset tehokkaasti niin, että tehostettua tarkastusjärjestelmää voidaan hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla ottaen huomioon erilaiset toimintaolosuhteet sekä käytäen hyödyksi satamien ja jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä samalla tarkastusten yleiset määrälliset tavoitteet saavuttaen.

⁽¹⁾ EYVL C 212 E, 25.7.2000, s. 102 ja EYVL C 154, 29.4.2001, s. 67.

⁽²⁾ EYVL C 14, 16.1.2001, s. 22.

⁽³⁾ EYVL C 22, 24.1.2001, s. 19.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 30. marraskuuta 2000 (EYVL C 228, 13.8.2001, s. 133), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 26. helmikuuta 2001 (EYVL C 101, 30.3.2001, s. 15) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 16. toukokuuta 2001 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin päätös, tehty 24. lokakuuta 2001 ja neuvoston päätös, tehty 6. joulukuuta 2001.

⁽⁵⁾ EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 1999/97/EY (EYVL L 331, 23.12.1999, s. 67).

- (9) Koska pätevien tarkastajien palvelukseen otto ja koulutus vaatii aikaa, jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus tehostaa tarkastustointaan asteittain. Rotterdamin sataman erityispiirteistä ja erityisesti sen suuresta liikennemäärästä johtuen sille olisi annettava mahdollisuus käyttää hieman enemmän aikaa tarkastajien palvelukseen ottoon ja koulutukseen;
- (10) Aluksen rakenneviat ovat omiaan lisäämään merellä tapahtuvan onnettomuuden mahdollisuutta. Jos alus kuljettaa öljyä irtolastina, tällaisilla onnettomuuksilla voi olla ympäristölle tuhoisat seuraukset. Tarkastusviranomaisen olisi tarkastettava silmämääräisesti ne aluksen osat, joihin on pääsy, jotta vakava korroosio voidaan havaita, ja viranomaisen olisi toteutettava tarvittavat jatkotoimenpiteet erityisesti niiden luokituslaitosten osalta, jotka vastaavat alusten rakenteellisesta laadusta.
- (11) Aluksen tiettyjen osien pakolliseen tarkastamiseen perustuva laajennettu tarkastus vaatii huomattavasti aikaa ja järjestelyjä. Tarkastuksen valmistelutyötä olisi helpotettava ja näin parannettava tarkastuksen tehokkuutta. Tätä varten jokaisen yhteisön satamaan saapuvan aluksen päällikön tai liikenteenharjoittajan olisi ilmoitettava tietyt toiminnalliset tiedot.
- (12) Satamavaltioiden suorittamalla valvonnalla on yhä suurempi merkitys normienvastaisten käytäntöjen torjunnassa, ja tarkastajien tehtävät lisääntyvät tästä syystä yleisesti. Tämän vuoksi olisi erityisesti pyrittävä välttämään turhia tarkastuksia ja parantamaan tarkastajien mahdollisuuksia saada tietoja edellisissä satamissa suoritettujen tarkastusten sisällöstä. Tästä syystä tarkastuskertomuksessa, jonka tarkastaja laatii tarkastuksen, yksityiskohtaisen tarkastuksen tai laajennetun tarkastuksen jälkeen, olisi ilmoitettava ne aluksen osat, jotka jo on tarkastettu. Seuraavassa satamassa oleva aluksen tarkastaja voi siten tarvittaessa päättää olla tarkastamatta aluksen jotain osaa, jos edellisessä tarkastuksessa ei ollut havaittu mitään puutteita.
- (13) Aluksilla olevien laitteiden alalla on tapahtunut olennaista teknistä kehitystä, mikä mahdollistaa matkatie-tojen tallentamisen (matkatie-tojen tallentimien avulla — VDR-järjestelmät tai ”mustat laatikot”) onnettomuuksien jälkeisten tutkimusten helpottamiseksi. Koska tällaisilla laitteilla on merkitystä meriturvallisuudelle ja ottaen huomioon tällä alalla IMO:ssa esiintyvät pyrkimykset, ne olisi tehtävä pakollisiksi viimeistään 5 vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta niiden ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 rakennettujen lastialusten osalta, jotka käyvät yhteisön satamissa, ja niiden puuttumisen tai viallisuuden olisi niiden tultua pakollisiksi oltava riittävä syy aluksen pysäyttämiseen.
- (14) Tarkastetun aluksen lippuvaltion hallinnon tai asianomaisen luokituslaitoksen olisi saatava tiedot tarkastuksen tuloksista, jotta ne voivat paremmin seurata aluksen kunnan kehittymistä tai mahdollista huononemista ja toteuttaa ajoissa tarvittavat korjaavat toimenpiteet.
- (15) Öljyvahingoista johtuva pilaantuminen on omiaan aiheuttamaan huomattavaa vahinkoa kyseessä olevan alueen ympäristölle ja taloudelle. Siksi on varmistettava, että Euroopan unionin satamissa käyville öljysäiliöaluksilla on riittävä suoja tällaisia riskejä vastaan.
- (16) Tarkastettuja ja pysäytettyjä aluksia koskevien tietojen avoimuus on olennainen osa politiikkaa, jolla pyritään ehkäisemään turvallisuusnormien vastaisten alusten käyttöä. Tätä taustaa vasten on tarpeen täydentää julkais-tavien tietojen luetteloa lisäämällä siihen tiedot aluksen rahtaajasta. Yleisölle olisi myös annettava täydellisemmät ja selkeämmät tiedot yhteisön satamissa suoritetuista tarkastuksista ja alusten pysäyttämistä. Tämä koskee erityisesti tietoja sekä satamavaltion viranomaisten että luokituslaitosten suorittamista laajennetuista tarkastuksista sekä selvitystä siitä, mitä jatkotoimenpiteitä satamavaltion viranomaiset tai asianomaiset luokituslaitokset ovat toteuttaneet direktiivin nojalla tehdyn aluksen pysäyttämisen johdosta.
- (17) Direktiivin soveltamisen seuranta on erityisen tärkeää, jotta voidaan välttää turvallisuustason vaihtelu ja kilpailun vääristyminen Euroopan yhteisön eri satamien ja alueiden välillä. Tästä syystä komission olisi saatava yksityiskohtaisempia tietoja erityisesti alusten liikkeistä satamissa, jotta se voi tehdä kattavan tutkimuksen olosuhteista, joissa direktiiviä sovelletaan. Tällaiset tiedot olisi toimitettava komissiolle riittävän usein, jotta se voi toimia nopeammin tapauksissa, joissa direktiivin sovelta-misessa on havaittu puutteita.
- (18) Direktiivin 95/21/EY täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ mukaisesti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan neuvoston direktiivi 95/21/EY seuraavasti:

1) Korvataan direktiivin nimi seuraavasti:

”Neuvoston direktiivi 95/21/EY, annettu 19 päivänä kesäkuuta 1995, satamavaltioiden suorittamasta alusten valvonnasta”.

(¹) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2) Muutetaan 2 artiklan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

"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 yhteentörmäämisen estämiseksi merellä (COLREG 72),
- vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (ITC 69),
- vuoden 1976 yleissopimusta kauppa-aluksissa noudatettavasta vähimmäistasosta (ILO N:o 147), ja
- vuoden 1992 kansainvälistä yleissopimusta öljyn aiheuttamasta pilaantumisvaarasta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (CLC 92),

sekä voimassa olevia näihin yleissopimuksiin liittyviä pöytäkirjoja ja muutoksia sekä pakollisia koodeja, jotka ovat voimassa 19 päivänä joulukuuta 2001;

2. 'MOU':lla satamavaltioiden suorittamia tarkastuksia koskevaa, Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitettua Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjaa, sellaisena kuin se on 19 päivänä joulukuuta 2001".

3) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

"4 artikla

Tarkastuselin

Jäsenvaltioilla on oltava alusten tarkastamista varten asianmukainen kansallinen merenkulkuhallinto, jolla on palveluksessaan tarvittava määrä henkilökuntaa ja erityisesti päteviä tarkastajia, jäljempänä 'toimivaltainen viranomais', ja niiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden toimivaltaiset viranomaiset suorittavat tehtävänsä tässä direktiivissä säädettyllä tavalla."

4) Korvataan 5 artiklan 1, 2 ja 3 kohta seuraavasti:

"1. Kunkin jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on suoritettava vuosittain sellainen määrä 2 kohdassa ja 7 artiklassa tarkoitettuja alusten tarkastuksia, joka vastaa ainakin 25 prosenttia niiden yksittäisten alusten, jotka ovat käyneet sen satamissa, keskimääräisestä vuotuisesta määrästä, laskettuna niiden viimeisten kolmen kalenterivuoden perusteella, joista on saatavilla tilastoja.

2. a) Jollei 7 a artiklasta muuta johdu, toimivaltaisen viranomaisen on huolehdittava siitä, että kaikki alukset, joille ei tehdä laajennettua tarkastusta ja joiden SIRENAC-tietojärjestelmässä ilmoitettu kohdentamistekijä on suurempi kuin 50, tarkaste-

taan 6 artiklan mukaisesti edellyttäen, että edellisestä MOU-alueen satamassa suoritetusta tarkastuksesta on kulunut vähintään kuukausi.

b) Valitessaan tarkastettavaksi muita aluksia toimivaltaisen viranomaisen on määriteltävä tärkeysjärjestys seuraavasti:

- liitteessä I olevassa I osassa tarkoitettujen alukset valitaan ensimmäisinä tarkastettaviksi niiden kohdentamistekijän arvosta riippumatta;
- liitteessä I olevassa II osassa tarkoitettujen alukset valitaan alenevassa järjestyksessä, joka perustuu niiden SIRENAC-tietojärjestelmässä ilmoitetun kohdentamistekijän arvoon.

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,
- tarkastuksen suorittamiselle ei ole ilmeistä perustetta,
- alus ei kuulu 2 kohdan a alakohdan soveltamisalaan."

5) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla

Tiettyjen alusten pakollinen laajennettu tarkastus

1. Johonkin liitteessä V olevassa A osassa mainituista luokista kuuluvalla aluksella voidaan tehdä laajennettu tarkastus 12 kuukauden kuluttua siitä, kun sille on tehty edellinen laajennettu tarkastus jossain MOU:n allekirjoittajavaltion satamassa.

2. Jos tällainen alus valitaan tarkastukseen 5 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti, sille on tehtävä laajennettu tarkastus. Edellä 6 artiklan mukainen tarkastus voidaan kuitenkin tehdä kahden laajennetun tarkastuksen välisenä aikana.

3. a) Sellaisen aluksen liikenteenharjoittajan tai päällikön, johon 1 kohtaa sovelletaan, on toimitettava kaikki liitteessä V olevassa B osassa mainitut tiedot jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle kussakin satamassa, jossa alus käy sen jälkeen kun viimeisimmästä laajennetusta tarkastuksesta on kulunut 12 kuukautta. Tiedot on toimitettava viimeistään kolme päivää ennen oletettua satamaan saapumista tai ennen lähtöä edellisestä satamasta, jos matkan oletetaan kestävän alle kolme päivää.

b) Jos alus ei nouda a alakohtaa, sille on tehtävä määräsatamassa laajennettu tarkastus.

4. Jollei 7 a artiklasta muuta johdu, jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että alukselle, johon sovelletaan 3 kohtaa ja jonka kohdentamistekijä on vähintään 7, tehdään laajennettu tarkastus ensimmäisessä satamassa, jossa se käy 12 kuukauden kuluttua edellisestä laajennetusta tarkastuksesta.

Jos jäsenvaltiot eivät erityisesti tarkastajien palvelukseen ottamiseen ja koulutukseen liittyvistä vaikeuksista johtuen pysty ajoissa lisäämään valmiuksiaan suorittaa kaikki vaaditut lisätarkastukset, niille myönnetään 1 päivään tammikuuta 2003 saakka aikaa tehostaa tarkastustointaan vähitellen. Rotterdamin satamalle voidaan sen lisäksi myöntää kuusi kuukautta lisääaikaa. Komissio ilmoittaa tällaisesta määräajan pidentämisestä jäsenvaltioille ja Euroopan parlamentille.

5. Laajennetut tarkastukset on tehtävä liitteessä V olevassa C osassa säädettyjä menettelyjä noudattaen.

6. Jos MOU:hun tehtävä muutos tai muutosehdotus saattaa rajoittaa tämän artiklan mukaista laajennettuja tarkastuksia koskevaa velvollisuutta, komissio tekee viipymättä 18 artiklan nojalla perustetulle komitealle ehdotuksen toimenpiteiksi, joilla voidaan ottaa uudelleen käyttöön tämän direktiivin tavoitteiden mukaiset kohdentamistekijöiden arvot.”

6) Lisätään 7 a artikla seuraavasti:

”7 a artikla

Menettely, jota noudatetaan, jos tiettyjä aluksia ei voida tarkastaa

1. Jos jäsenvaltio ei toiminnallisista syistä kykene 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti tarkastamaan alusta, jonka kohdentamistekijä on yli 50, tai tekemään sille pakollista laajennettua tarkastusta 7 artiklan 4 kohdan mukaisesti, jäsenvaltion on viipymättä ilmoitettava SIRENAC-järjestelmään, ettei tällaista tarkastusta ole tehty.

2. Nämä tapaukset ja kyseisten alusten tarkastamatta jättämisen syyt on ilmoitettava kuuden kuukauden välein komissiolle.

3. Minkään kalenterivuoden aikana tarkastamatta ei saa jäädä enempää kuin 5 prosenttia niiden yksittäisten alusten, jotka olisi tarkastettava 1 kohdassa tarkoitettulla tavoin ja jotka ovat käyneet jäsenvaltion satamissa, keskimääräisestä vuotuisesta määrästä, laskettuna niiden viimeisten kolmen kalenterivuoden perusteella, joista on saatavilla tilastoja.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen alukset on tarkastettava 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti, tai niille on tarvittaessa tehtävä 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu pakollinen laajennettu tarkastus seuraavassa yhteisön satamassa, jossa alus käy.

5. Edellä 3 kohdassa tarkoitettua 5 prosentin lukua muutetaan tarvittaessa 22 päivään heinäkuuta 2008 mennessä komission suorittaman arvioinnin pohjalta 19 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen.”

7) Lisätään 7 b artikla seuraavasti:

”7 b artikla

Pääsyn epäämiseen liittyvät toimenpiteet, jotka koskevat tiettyjä aluksia

1. Jäsenvaltion on varmistettava, että alukselta, joka kuuluu johonkin liitteessä XI olevassa A osassa mainituista

luokista, evätään pääsy sen satamiin, 11 artiklan 6 kohdassa tarkoitettuja tilanteita lukuun ottamatta,

jos:

- kyseisen aluksen lippuvaltio esiintyy MOU:n vuosikatsauksessa julkaistavalla mustalla listalla, ja
- alus on edellisten 24 kuukauden aikana pysäytetty useammin kuin kaksi kertaa MOU:n allekirjoittajavaltion satamaan;

tai

- jos aluksen lippuvaltio on luokiteltu MOU:n vuosikatsauksessa julkaistavalla mustalla listalla ’erittäin suuren turvallisuusriskin’ tai ’suuren turvallisuusriskin’ valtioksi, ja
- alus on edellisten 36 kuukauden aikana pysäytetty useammin kuin kerran MOU:n allekirjoittajavaltion satamaan.

Pääsyn epäämistä sovelletaan välittömästi sen jälkeen, kun alukselle on annettu lupa poistua satamasta, jossa se on pysäytetty joko toisen tai kolmannen kerran.

2. Edellä 1 kohtaa soveltaessaan jäsenvaltioiden on noudatettava liitteessä XI olevassa B jaksossa säädettyjä menettelyjä.

3. Komissio julkaisee kuuden kuukauden välein tiedot aluksista, joilta on tämän artiklan mukaisesti evätty pääsy yhteisön satamiin.”

8) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 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.”

9) 9 artiklassa:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Toimivaltaisen viranomaisen on varmistuttava siitä, että 5 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklassa tarkoitettua tarkastuksessa varmistuneet tai ilmenneet puutteet on korjattu tai korjataan yleissopimusten mukaisesti.”

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Käyttäessään ammatillista harkintaansa sen ratkaisemiseksi, onko alus pysäytettävä, tarkastajan on sovellettava liitteessä VI vahvistettuja perusteita. Tällöin alus on pysäytettävä, jos sitä ei ole varustettu toimivalla matkatietojen tallentimella sen käytön ollessa liitteen XII mukaisesti pakollista. Jos puutetta ei voida nopeasti korjata pysäyttämssatamassa, toimivaltainen viranomainen voi antaa alukselle luvan siirtyä lähimpään sopivaan satamaan, jossa puute on korjattava nopeasti, tai edellyttää, että puute korjataan korkeintaan 30 päivän kuluessa. Näiltä osin sovelletaan 11 artiklassa säädettyjä menettelyjä.”

- c) Korvataan 5 kohta seuraavasti:
- "5. Jos 5 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklassa tarkoitettut tarkastukset antavat aiheen pysäyttää alus, toimivaltaisen viranomaisen on välittömästi ilmoitettava kirjallisesti kaikista niistä olosuhteista, joiden takia väliintulo katsottiin tarpeelliseksi, sen valtion hallinnolle, jonka lipun alla aluksella on oikeus purjehtia (jäljempänä 'lippuvaltion hallinto'), 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 kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion puolesta annettavista todistuskirjoista."
- 10) Korvataan 10 artiklan 1 kohta seuraavasti:
- "1. Aluksen omistajalla tai liikenteenharjoittajalla tai heidän jäsenvaltioon sijoittautuneella edustajallaan on oikeus valittaa toimivaltaisen viranomaisen tekemästä pysäyttämisen- tai pääsyn epäämispäätöksestä. Valitus ei aiheuta pysäyttämisen- tai pääsyn epäämistoimenpiteen keskeyttämistä."
- 11) Korvataan 14 artiklan 2 kohta seuraavasti:
- "2. Jäsenvaltioiden on turvattava tiedonvaihto ja yhteistyö toimivaltaisen viranomaisensa ja kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisen viranomaisten välillä sekä ylläpidettävä olemassaolevaa yhteyttä toimivaltaisen viranomaisensa, komission ja St. Maloon Ranskaan perustetun SIRENAC-tietojärjestelmän välillä.
- Tarkastajien on 5 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklassa tarkoitettujen tarkastusten suorittamiseksi tutustuttava alusten tarkastuksia koskeviin julkisiin ja yksityisiin tietokantoihin, joita voidaan käyttää Equasis-tietojärjestelmän kautta."
- 12) Korvataan 15 artiklan 2 kohta seuraavasti:
- "2. Liitteessä VIII olevassa I ja II osassa lueteltujen tietojen sekä direktiivin 94/57/EY 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen luokan muutosta, luokituksen voimassaolon keskeyttämistä tai luokituksen peruuttamista koskevien tietojen on oltava saatavilla SIRENAC-tietojärjestelmästä. Tiedot julkaistaan Equasis-tietojärjestelmässä mahdollisimman pian tarkastuksen loppuunsaattamisen tai pysäyttämismääräyksen kumoamisen jälkeen."
- 13) Lisätään 15 artiklaan kohta seuraavasti:
- "5. Tämän artiklan säännökset eivät vaikuta korvausvastuuta koskevaan kansalliseen lainsäädäntöön."
- 14) Lisätään 16 artiklaan kohta seuraavasti:
- "2 a. Mikäli alus pysäytetään 9 artiklan ja liitteen VI mukaisesti todistuskirjojen puutteellisuuden tai niiden puuttumisen vuoksi, aluksen omistaja tai liikenteenharjoittaja vastaa kaikista satamaan pysäyttämisestä aiheutuneista kuluista."
- 15) Korvataan 17 ja 18 artikla seuraavasti:
- "17 artikla
- Täytäntöönpanon seuranta varten tarvittavat tiedot**
- Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle liitteessä X luetellut tiedot kyseisessä liitteessä mainituin väliajoin.
- 18 artikla
- Säätelykomitea**
1. Komissiota avustaa direktiivin 93/75/ETY 12 artiklan nojalla perustettu 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 säädetty määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.
3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä."
- 16) Korvataan 19 artiklan johdantolause ja a alakohta seuraavasti:
- "Tätä direktiiviä voidaan sen soveltamisalaa laajentamatta muuttaa 18 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.
- a) edellä 5 artiklassa, lukuun ottamatta sen 1 kohdassa mainittua 25 prosentin lukua, ja 6, 7, 7 a, 7 b, 8, 15 ja 17 artiklassa sekä kyseisissä artikloissa mainituissa liitteissä tarkoitettujen velvollisuuksien mukauttamiseksi tämän direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten perusteella sekä MOU:ssa tapahtunut kehitys huomioon ottaen."
- 17) Lisätään 19 a artikla seuraavasti:
- "19 a 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."
- 18) Lisätään 20 artiklaan kohta seuraavasti:
- "4. Komissio tiedottaa lisäksi säännöllisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle direktiivin täytäntöönpanon edistymisestä jäsenvaltioissa."
- 19) Korvataan liitteessä I oleva II osa tämän direktiivin liitteellä I.
- 20) Liitteessä II:
- a) korvataan 10 kohta kohdilla seuraavasti:
- "10. Miehitystodistus
- 10 a. STCW-yleissopimuksen mukaisesti annetut todistukset".

b) lisätään 35 kohta seuraavasti:

"35. Todistuskirja vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee öljyn aiheuttamasta pilaantumishäviöstä johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta (vuoden 1992 kansainvälinen yleissopimus öljyn aiheuttamasta pilaantumishäviöstä johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta)."

21) Korvataan liitteessä III olevassa 1 kohdassa ilmaisu "II-8 ja II-11 kohdassa" ilmauksella "ja II-8 kohdassa".

22) Korvataan liite V tämän direktiivin liitteellä II.

23) Muutetaan liite VI seuraavasti:

a) Lisätään 2 kohtaan ("Pääasiallisten perusteiden soveltaminen") seuraavaa:

"14. antamaan mahdollisimman täydelliset tiedot onnettomuuden sattuessa."

b) Korvataan 3.1 kohdassa ilmaisu "voimassaolevien todistuskirjojen puuttuminen" ilmauksella "voimassaolevien todistuskirjojen ja asiakirjojen puuttuminen".

c) Lisätään 3.2 kohtaan alakohdat seuraavasti:

"15. Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen (SOLAS 74) XI luvun säännön 2 mukaisen laajennetun tarkastusohjelman toteuttamatta jättäminen.

16. Matkatietojen tallentimen (VDR) puuttuminen tai viallisuus sen käytön ollessa pakollista."

d) Lisätään 3.6 kohtaan alakohta seuraavasti:

"5. Katsastuskertomuksiin liittyvät asiakirjat puuttuvat tai ne eivät ole MARPOL-yleissopimuksen 13 G säännön 3 kohdan b alakohdan mukaisia."

24) Korvataan liite VIII tämän direktiivin liitteellä III.

25) Lisätään liitteet IX, X, XI ja XII, jotka ovat tämän direktiivin liitteessä IV.

2 artikla

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

voimaan viimeistään 22 päivänä heinäkuuta 2003. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

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

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

3 artikla

Komissio tarkastelee tämän direktiivin täytäntöönpanoa viimeistään 22 päivänä heinäkuuta 2006. Tarkastelun kohteena on muun muassa satamavaltion tarkastajien määrä kussakin jäsenvaltiossa sekä suoritettujen tarkastusten lukumäärä, mukaan lukien pakolliset laajennetut tarkastukset. Komissio ilmoittaa tarkastelun tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle ja määrittelee tarkastelun perusteella, onko tarpeen ehdottaa direktiivin muuttamista tai uutta lainsäädäntöä tällä alalla.

4 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

5 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 19 päivänä joulukuuta 2001.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

N. FONTAINE

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

A. NEYTS-UYTTEBROECK

LIITE I

"II Yleinen kohdentamistekijä

Seuraavien alusten katsotaan olevan ensisijaisesti tarkastuksen tarpeessa:

- 1) Alukset, jotka käyvät jäsenvaltion satamassa ensimmäistä kertaa tai vähintään 12 kuukauden poissaolon jälkeen. Näitä perusteita soveltaessaan jäsenvaltioiden on otettava huomioon myös MOU-valtioiden suorittamat tarkastukset. Jos näistä ei ole asianmukaisia tietoja, jäsenvaltioiden on luotettava SIRENAC-tietojärjestelmässä oleviin tietoihin ja tarkastettava sellaiset alukset, joita ei ole rekisteröity tähän tietokantaan sen 1 päivänä tammikuuta 1993 tapahtuneen perustamisen jälkeen.
- 2) Alukset, joita yksikään jäsenvaltio ei ole tarkastanut edeltävien kuuden kuukauden aikana.
- 3) Alukset, joiden rakennetta ja varusteita koskevien ja yleissopimusten mukaisesti annettujen pakollisten todistuskirjojen taikka luokitustodistusten myöntäjä on laitos, jota ei ole hyväksytty direktiivin 94/57/EY säännösten mukaisesti.
- 4) Alukset, joiden lippuvaltio on MOU:n vuosikatsauksessa julkaistavalla mustalla listalla.
- 5) Alukset, joille on annettu lupa lähteä jäsenvaltion satamasta tietyillä ehdoilla, joita ovat esimerkiksi:
 - a) puutteet on korjattava ennen lähtöä;
 - b) puutteet on korjattava seuraavassa käyntisatamassa;
 - c) puutteet on korjattava 14 päivän kuluessa;
 - d) puutteet, joiden osalta on määritelty muita ehtoja.Jos alukseen kohdistuva toimenpide on toteutettu ja kaikki puutteet korjattu, tämä otetaan huomioon.
- 6) Alukset, joissa on havaittu puutteita edellisen tarkastuksen aikana: puutteiden lukumäärän mukaan.
- 7) Alukset, jotka on pysäytetty edellisessä satamassa.
- 8) Alukset, joiden lippuvaltio ei ole ratifioinut kaikkia tämän direktiivin 2 artiklassa mainittuja asiaankuuluvia kansainvälisiä yleissopimuksia.
- 9) Alukset, jotka on luokitellut luokituslaitos, jolla puutteita esiintyy keskimääräistä enemmän.
- 10) Alukset, jotka kuuluvat liitteessä V olevassa A osassa tarkoitettuihin luokkiin.
- 11) Yli 13 vuotta vanhat alukset.

Määritellessään edellä mainittujen alusten tarkastusten tärkeysjärjestyksen toimivaltaisen viranomaisen on otettava huomioon SIRENAC-tietojärjestelmässä näkyvän yleisen kohdentamistekijän osoittama järjestys MOU:n liitteessä I olevan I jakson mukaisesti. Mitä suurempi kohdentamistekijän arvo on, sitä ensisijaisempi tarkastus on. Yleinen kohdentamistekijä on alukseen sovellettavien kohdentamistekijöiden arvojen summa, kuten MOU:ssa on määritelty. Kohtia 5, 6 ja 7 sovelletaan ainoastaan viimeisten 12 kuukauden aikana suoritettuihin tarkastuksiin. Yleisen kohdentamistekijän arvo ei saa olla pienempi kuin kohtien 3, 4, 8, 9, 10 ja 11 arvojen summa.

Yleisessä kohdentamistekijässä ei kuitenkaan 7 artiklan 4 kohtaa sovellettaessa oteta huomioon 10 kohtaa."

LIITE II

"LIITE V

A. LAAJENNETUN TARKASTUKSEN KOHTEENA OLEVAT ALUSLUOKAT (7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut)

1. Vanhat kaasu- ja kemikaalisäiliöalukset, joiden ikä on yli 10 vuotta niiden turvallisuuskirjoissa ilmoitetusta rakentamispäivästä laskettuna.
2. Vanhat irtolastialukset, joiden ikä on yli 12 vuotta niiden turvallisuuskirjoissa ilmoitetusta rakentamispäivästä laskettuna.
3. Vanhat öljysäiliöalukset, joiden bruttovetoisuus on yli 3 000 ja ikä yli 15 vuotta niiden turvallisuuskirjoissa ilmoitetusta rakentamispäivästä laskettuna.
4. Muut kuin pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/35/EY⁽¹⁾ 2 artiklan a ja b kohdassa tarkoitettut yli 15 vuotta vanhat matkustaja-alukset.

B. TOIMIVALTAISELLE VIRANOMAISLLE ILMOITETTAVAT TIEDOT (7 artiklan 3 kohdassa a alakohdassa tarkoitettut)

- A. aluksen nimi,
- B. lippuvaltio,
- C. aluksen IMO-tunnistenumero, jos sellainen on,
- D. kantavuus,
- E. aluksen rakentamispäivä, joka määritellään aluksen turvallisuuskirjoissa ilmoitetun rakentamispäivän mukaan,
- F. säiliöalusten osalta:
 - F.a rakenne: yksirunkoinen, yksirunkoinen erillisillä painolastisäiliöillä, kaksoisrungolla varustettu,
 - F.b lastisäiliöiden ja painolastisäiliöiden tila: täynnä, tyhjä, inertoitu,
 - F.c lastin määrä ja laatu,
- G. todennäköinen saapumisaika määräsatamaan tai luotsiasemalle toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti,
- H. satamassa käynnin suunniteltu kesto,
- I. suunnitellut toimet määräsatamassa (lastaus, lastin purku, muut),
- J. suunnitellut sääntömääräiset katsastukset sekä merkittävät huolto- ja korjaustyöt, jotka on tarkoitus tehdä määräsatamassa.

C. TIETTYJEN ALUSLUOKKIEEN LAAJENNETTUUN TARKASTUKSEEN LIITTYVÄT MENETTELYT (7 artiklan 5 kohdassa tarkoitettut)

Laajennetun tarkastuksen on kosettava ainakin seuraavia seikkoja, jollei tarkastuksen käytännön toteutettavuudesta sekä mahdollisista henkilöiden, aluksen tai sataman turvallisuuteen liittyvistä rajoituksista muuta johdu. Tarkastajien on oltava selvillä siitä, että aluksen tiettyjen toimintojen, kuten lastin käsittelyn turvallisuus voi vaarantua, jos vaaditaan, että tällaisten toimintojen aikana tehdään tarkastuksia, jotka suoraan vaikuttavat kyseiseen toimintoon.

1. KAIKKI ALUKSET (kaikki A osan luokat)

- black-out ja hätägeneraattorin käynnistys;
- hätävalaistuksen tarkastus;
- hätäpalopumpun toiminta siten, että kaksi paloletkua on kytkettynä pääpaloputkistoon;

⁽¹⁾ EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1.

- pilssivesipumppujen toiminta;
- vesitiiviiden ovien sulkeutuminen;
- yhden pelastusveneen laskeminen veteen;
- esim. kattiloiden, ilmanvaihdon ja polttoainepumppujen kaukokäyttöisen hätäpysäytyksen testaus;
- ohjauslaitteiden testaus, apuohjauslaitteet mukaan lukien;
- radiolaitteiston hätävoimanlähteen tarkastus;
- konehuoneseparattorin tarkastus sekä, siinä laajuudessa kuin on mahdollista, sen testaus.

2. KAASU- JA KEMIKAALISÄILIÖALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen kohteiden lisäksi seuraavia seikkoja pidetään kaasu- ja kemikaalisäiliöaluksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- lämpötilaan, paineeseen ja vajantoon liittyvät lastisäiliöiden valvonta- ja turvalaitteet;
- hapen ja räjähtävien kaasujen mittauslaitteet, mukaan lukien niiden kalibrointi; kemiallisten aineiden ilmaislaitteiden (paljetyypiset) saatavuus sekä sopiva määrä kuljetettavalle lastille soveltuvia kaasunilmaisinputkia;
- henkilökohtaiset hätäpoistumisvarusteet, jotka antavat sopivan hengitys- ja silmäsuojan, jokaiselle aluksella olevalle henkilölle (mikäli näitä varusteita vaaditaan niiden aineiden osalta, jotka on lueteltu kansainvälisessä todistuskirjassa tai vaarallisten kemikaalien kuljettamista irtolastina tai nestemäisten kaasujen kuljettamista irtolastina koskevassa todistuskirjassa, tapauksesta riippuen);
- sen tarkistaminen, että kuljetettava tuote on lueteltu kansainvälisessä todistuskirjassa tai vaarallisten kemikaalien kuljettamista irtolastina tai nestemäisten kaasujen kuljettamista irtolastina koskevassa todistuskirjassa, tapauksesta riippuen;
- kannen kiinteät palontorjuntalaitteistot riippumatta siitä, ovatko ne vaahto-, jauhe- tai muita laitteita, sen mukaan mitä kuljetettava tuote vaatii.

3. IRTOLASTIALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen kohteiden lisäksi seuraavia seikkoja pidetään irtolastialuksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- kansikoneistojen alustojen mahdollinen ruostuminen;
- kansiluukkujen mahdollinen vääntyminen ja/tai ruostuminen;
- poikittaislaipioissa mahdollisesti esiintyvät murtumat tai ruosteläikät;
- lastitilojen aukot;
- sen tarkastaminen, että aluksella on seuraavat asiakirjat, niiden tarkistaminen ja sen vahvistaminen, että lippuvaltio tai luokituslaitos on ne hyväksynyt:
 - 1) rakennekatsastusraportit;
 - 2) aluksen kunnan arviointiraportit;
 - 3) paksuudenmittausraportit;
 - 4) IMO:n päätöslauselmassa A.744(18) tarkoitettu kuvaava asiakirja.

4. ÖLJYSÄILIÖALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen kohteiden lisäksi seuraavia seikkoja pidetään öljysäiliöaluksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- kannen kiinteät vaahtosammutusjärjestelmät;
- palontorjuntajärjestelmä yleisesti;
- konehuoneen, pumppuhuoneen ja asuintilojen sammuttimien tarkastus;
- inerttikaasun paineen ja happipitoisuuden tarkastus;
- painolastisäiliöt: vähintään yksi lastialueella sijaitsevista painolastisäiliöistä on tutkittava ensin säiliön tarkastusluukun/kansiluukun kautta ja sen jälkeen sisältä käsin, jos tarkastajalla on esittää ilmeinen aihe jatkotarkastukselle;
- sen tarkastaminen, että aluksella on seuraavat asiakirjat, niiden tarkistaminen ja sen vahvistaminen, että lippuvaltio tai luokituslaitos on ne hyväksynyt:
 - 1) rakennekatsastusraportit;
 - 2) aluksen kunnan arviointiraportit;
 - 3) paksuudenmittausraportit;
 - 4) IMO:n päätöslauselmassa A.744(18) tarkoitettu kuvaava asiakirja.

5. MUUT KUIN DIREKTIIVISSÄ 1999/35/EY TARKOITETUT MATKUSTAJA-ALUKSET

Edellä 1 jaksossa lueteltujen kohteiden lisäksi voidaan myös seuraavia kohteita pitää matkustaja-aluksille tehtävään laajennettuun tarkastukseen kuuluvina:

- paloilmaisin- ja hälytysjärjestelmän testaus;
- palo-ovien sulkeutumisen testaus;
- kuulutusjärjestelmän testaus;
- paloharjoitus, jossa esitellään vähintään kaikki palomiehen varusteet ja johon osa keittiöhenkilökunnasta osallistuu;
- sen osoittaminen, että miehistön avainhenkilöt tuntevat matkustaja-aluksen vaurionvalvontakaavion.

Tarkastusta voidaan tarpeen vaatiessa aluksen päällikön tai liikenteenharjoittajan suostumuksella jatkaa aluksen kulkiessa jäsenvaltion satamasta tai satamaan. Tarkastajat eivät saa aiheuttaa haittaa aluksen toiminnalle, eivätkä he saa aiheuttaa tilanteita, jotka aluksen päällikön arvion mukaan voivat vaarantaa matkustajien, laivaväen ja aluksen turvallisuuden.”

LIITE III

Korvataan liite VIII seuraavasti:

"LIITE VIII

Tietojen julkaiseminen alusten pysäyttämistä ja tarkastuksista jäsenvaltioiden satamissa (15 artiklassa tarkoitettut)

I Direktiivin 15 artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaistavien tietojen on sisällettävä:

- aluksen nimi,
- IMO-numero,
- alustyyppi,
- bruttovetoisuus,
- rakennusvuosi siten kuin se on määritetty aluksen turvallisuuskirjoissa,
- aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan nimi ja osoite,
- nestemäistä tai kiinteää irtolastia kuljettavien alusten osalta aluksen valinnasta vastaavan rahtaaajan nimi ja osoite sekä rahtaustyyppi,
- lippuvaltio,
- tarpeen mukaan luokituslaitos tai luokituslaitokset, jo(t)ka on myöntänyt / ovat myöntäneet alukselle mahdolliset luokitustodistukset,
- luokituslaitos tai luokituslaitokset ja/tai mahdolliset muut osapuolet, jo(t)ka on myöntänyt / ovat myöntäneet alukselle todistuksia sovellettavien yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion puolesta, sekä maininta myönnettyistä todistuksista,
- viimeisimmän laajennetun tarkastuksen satama ja päivämäärä ja tarvittaessa ilmoitus siitä, että alukselle on annettu pysäyttämismääräys,
- viimeisimmän erityiskatsastuksen satama ja päivämäärä ja ilmoitus siitä, mikä laitos katsastuksen on suorittanut,
- pysäyttämisten määrä edeltävien 24 kuukauden aikana,
- pysäyttämismää ja -satama,
- päivämäärä, jolloin pysäyttämismääräys on kumottu,
- pysäyttämisaika päivinä,
- havaittujen puutteiden määrä ja pysäyttämisen syyt tarkasti ja yksityiskohtaisesti,
- kuvaus toimivaltaisen viranomaisen ja tarvittaessa luokituslaitoksen pysäyttämisen johdosta toteuttamista jatko-toimenpiteistä,
- epäämisen syy selvästi ja yksityiskohtaisesti, jos alukselta on evätty pääsy johonkin yhteisön satamaan,
- tarvittaessa tieto siitä, onko luokituslaitos tai jokin muu katsastuksen tehnyt yksityinen laitos vastuussa puutteista, jotka yksin tai yhdessä johtivat aluksen pysäyttämiseen,
- kuvaus toteutetuista toimenpiteistä aluksella, jolle on annettu lupa siirtyä lähimmälle sopivalle korjaustelakalle tai jolta on evätty pääsy johonkin yhteisön satamaan.

II Tarkastettuja aluksia koskeissa, 15 artiklan 2 kohdan mukaisesti julkaistavissa tiedoissa on ilmoitettava seuraavat seikat:

- aluksen nimi,
- IMO-tunnistenumero,
- alustyyppi,
- bruttovetoisuus,
- rakennusvuosi,
- aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan nimi ja osoite,
- nestemäistä tai kiinteää irtolastia kuljettavien alusten osalta aluksen valinnasta vastaavan rahtaaajan nimi ja osoite sekä rahtaustyyppi,

- lippuvaltio,
 - tarpeen mukaan luokituslaitos tai luokituslaitokset, jo(t)ka on myöntänyt / ovat myöntäneet alukselle mahdolliset luokitustodistukset,
 - luokituslaitos tai luokituslaitokset ja/tai mahdolliset muut osapuolet, jo(t)ka on myöntänyt / ovat myöntäneet alukselle todistuksia sovellettavien yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion puolesta, sekä maininta myönne-
tyistä todistuksista,
 - tarkastusmaa, -satama ja -päivä,
 - puutteiden määrä ja luonne.”
-

LIITE IV

Lisätään liitteet IX, X, XI ja XII seuraavasti:

"LIITE IX

8 artiklan mukaisesti laadittava tarkastuskertomus

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. Alustyyppi
6. IMO-tunnistenumero
7. Kutsutunnus
8. Bruttovetoisuus
9. Kantavuus (tarvittaessa)
10. Rakennusvuosi siten kuin se on määritetty aluksen turvallisuuskirjoissa
11. Tarpeen mukaan luokituslaitos tai luokituslaitokset, jo(t)ka on myöntänyt / ovat myöntäneet alukselle mahdolliset luokitustodistukset
12. Luokituslaitos tai luokituslaitokset ja/tai mahdolliset muut osapuolet, jo(t)ka on myöntänyt / ovat myöntäneet alukselle todistuksia sovellettavien yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion puolesta
13. Aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan nimi
14. Nestemäistä tai kiinteää irtolastia kuljettavien alusten osalta aluksen valinnasta vastaavan rahtaaajan 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. Asiaa koskevien kansainvälisten 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. Ilmoitus tarkastuksen tyyppistä (tarkastus, yksityiskohtainen tarkastus, laajennettu tarkastus)
4. Puutteiden laatu
5. Toteutetut toimenpiteet

III Lisätiedot, jos alus pysäytetään

1. Pysäyttämispäätöksen päivämäärä
2. Päivämäärä, jolloin pysäyttämismääräys on kumottu
3. Niiden puutteiden laatu, jotka ovat oikeuttaneet pysäyttämispäätöksen (tarvittaessa viittaukset yleissopimuksiin)
4. Tiedot viimeisimmästä väli- tai vuosikatsastuksesta

5. Tieto siitä, onko luokituslaitos tai jokin muu katsastuksen tehnyt yksityinen laitos vastuussa puutteista, jotka yksin tai yhdessä johtivat aluksen pysäyttämiseen
6. Toteutetut toimenpiteet.

LIITE X

Täytäntöönpanon seuranta varten 17 artiklan mukaisesti toimitettavat tiedot

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:

Satama/Alue	Kokopäiväisten tarkastajien lukumäärä	Osa-aikaisten tarkastajien lukumäärä ⁽¹⁾	Kokopäiväisiksi muutettuna
Satama X.....			
Satama Y.....			
YHTEENSÄ			

⁽¹⁾ Jos tarkastajien satamavaltion valvonnan yhteydessä tekemät tarkastukset muodostavat vain osan heidän työmäärästään, tarkastajien kokonaismäärä on muutettava kokopäiväisten tarkastajien lukumääräksi.

Tiedot on annettava kansallisella tasolla ja jokaisesta kyseisen jäsenvaltion satamasta. Tämän liitteen soveltamiseksi satamalla tarkoitetaan yksittäistä satamaa sekä tarkastajan tai tarkastajaryhmän toimivaltaan kuuluvaa maantieteellistä aluetta, jolla voi mahdollisesti sijaita useita yksittäisiä satamia. Sama tarkastaja voi toimia useissa satamissa tai useilla alueilla.

- 1.2 Jäsenvaltioiden satamiin saapuneiden yksittäisten alusten kokonaismäärä kansallisella tasolla.

2. Jäsenvaltioiden on joko

- a) toimitettava komissiolle kuuden kuukauden välein luettelo niiden satamiin saapuneiden muiden kuin säännöllistä lauttaliikennettä harjoittavien yksittäisten alusten liikkeistä sekä kyseisten alusten IMO-tunnistenumerot ja saapumispäivämäärät, tai vaihtoehtoisesti;
- b) toimitettava SIRENAC-järjestelmään niiden satamiin päivittäin saapuneiden muiden kuin säännöllistä lauttaliikennettä harjoittavien alusten IMO-tunnistenumerot ja saapumispäivämäärät.

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle luettelo a ja b kohdassa tarkoitetusta säännöllisestä lauttaliikenteestä viimeistään kuuden kuukauden kuluttua tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja sen jälkeen aina, kun tällaisessa liikenteessä tapahtuu muutoksia.

LIITE XI

- A. ALUSLUOKAT, JOILTA VOIDAAN EVÄTÄ PÄÄSY YHTEISÖN SATAMIIN (7 b artiklan 1 kohdassa tarkoitettut)

1. Kaasu ja kemikaalisäiliöalukset,
2. Irtolastialukset,
3. Öljysäiliöalukset,
4. Matkustaja-alukset.

- B. YHTEISÖN SATAMAAN PÄÄSYN EPÄÄMISTÄ KOSKEVAT MENETTELYT (7 b artiklan 2 kohdassa tarkoitettut)

1. Jos 7 b artiklassa kuvatut ehdot täyttyvät, sen sataman toimivaltaisen viranomaisen, jossa alus pysäytetään toisen tai kolmannen kerran, on ilmoitettava kirjallisesti aluksen päällikölle ja omistajalle tai liikenteenharjoittajalle alukselle annetusta pääsyn epäämismääräyksestä.

Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava asiasta myös lippuvaltion hallinnolle, asianomaiselle luokituslaitokselle, muille jäsenvaltioille, komissiolle, *Centre Administratif des Affaires Maritimes*ille ja MOU:n sihteeristölle.

Pääsyn epäämismääräys tulee voimaan heti, kun alus on saanut luvan poistua satamasta sen jälkeen, kun pysäyttämisen syynä olleet puutteet on korjattu.

2. Saadakseen pääsyn epäämismääräyksen kumotuksi aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan on esitettävä virallinen pyyntö pääsyn epäämismääräyksen antaneen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Pyyntö mukana on oltava lippuvaltion hallinnon antama todistus siitä, että alus on täysin kansainvälisten yleissopimusten sovellettavien määräysten mukainen. Pääsyn epäämismääräyksen kumoamista koskevaan pyyntöön on tarvittaessa liitettävä myös aluksen luokitukselta vastaavan luokituslaitoksen todistus siitä, että alus on kyseisen laitoksen määrittelemien luokitusvaatimusten mukainen.

3. Pääsyn epäämismääräys voidaan kumota vasta, kun sen antaneen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tarkastajat ovat tarkastaneet aluksen uudelleen sovitussa satamassa, ja sillä edellytyksellä, että tälle jäsenvaltiolle toimitetaan tyydyttävät todisteet siitä, että alus täyttää kaikilta osin kansainvälisten yleissopimusten sovellettavat vaatimukset.

Jos sovittu satama sijaitsee yhteisössä, määräsätaman jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi pääsyn epäämismääräyksen antaneen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen suostumuksella antaa alukselle luvan lähteä kyseiseen satamaan siten että ainoana tarkoituksena on tarkastaa, että alus täyttää 2 kohdan edellytykset.

Uusintatarkastuksen on oltava laajennettu tarkastus, johon on sisällytettävä vähintään kaikki liitteessä V olevassa C osassa esitetyt asiaankuuluvat osatekijät.

Laajennetun tarkastuksen kaikista kustannuksista vastaa aluksen omistaja tai liikenteenharjoittaja.

4. Jos laajennetun tarkastuksen tulos tyydyttää jäsenvaltiota 2 kohdan mukaisesti, pääsyn epäämismääräys on kumottava. Aluksen omistajalle tai liikenteenharjoittajalle on ilmoitettava tästä kirjallisesti.

Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava päätöksestään kirjallisesti myös lippuvaltion hallinnolle, asianomaiselle luokituslaitokselle, muille jäsenvaltioille, komissiolle, *Centre Administratif des Affaires Maritimes*ille ja MOU:n sihteeristölle.

5. Niitä aluksia koskevat tiedot, joilta on evätty pääsy yhteisön satamiin, on asetettava saataville SIRENAC-tietojärjestelmään ja ne on julkaistava 15 artiklan ja liitteen VIII säännösten mukaisesti.

LIITE XII

Matkatietojen tallentimia koskevat kansainväliset ja yhteisön vaatimukset

Seuraaviin luokkiin kuuluvat alukset, jotka käyttävät yhteisön jäsenvaltion satamaa, on varustettava matkatietojen tallentimella, joka on IMO:n päätöslauselman A.861(20) suoritusarvostandardien sekä Kansainvälisen sähkötekniikan toimikunnan (IEC) standardissa n:o 61996 asetettujen testausstandardien mukainen:

- 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen rakennetut matkustaja-alukset;
- ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 rakennetut ro-ro-matkustaja-alukset 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen pidettävään ensimmäiseen katsastukseen mennessä;
- ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 rakennetut muut matkustaja-alukset kuin ro-ro-matkustaja-alukset viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2004;
- 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen rakennetut muut alukset kuin matkustaja-alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000 tonnia.

Seuraaviin luokkiin kuuluvat alukset, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 ja jotka käyttävät yhteisön jäsenvaltion satamaa, on varustettava IMO:n asiaa koskevien standardien mukaisella matkatietojen tallentimella:

- lastialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 20 000 tonnia, viimeistään IMO:n vahvistamana ajankohtana tai, jos IMO:n päätöstä ei ole, 1 päivänä tammikuuta 2007;
- lastialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000 mutta alle 20 000 tonnia, viimeistään IMO:n vahvistamana ajankohtana tai, jos IMO:n päätöstä ei ole, viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2008.”