



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 23.11.2005
KOM(2005) 586 lopullinen

2005/0236 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta

(komission esittämä)

{SEK(2005) 1497}

PERUSTELUT

1) EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Komission ehdotuksen taustalla on nopeasti kehittyvä kansainvälinen ja eurooppalainen toimintaympäristö. Ehdotus heijastaa yleisiä kysymyksiä valtioiden velvollisuuksista niiden kansainvälisten yleissopimusten täytäntöönpanossa, jotka valtiot ovat ratifioineet ja jotka ovat tulleet voimaan.

Niin ikään ehdotus ilmentää alati lisääntyvää tarvetta kehittää voimassa olevia sääntöjä entisestään sekä varmistaa, että niitä sovelletaan asianmukaisesti. Tarkoituksena on luoda edellytykset havaittujen puutteiden korjaamiselle valtioiden riittävän yhteistyön ja keskinäisen avun kautta sekä mahdollistaa valtioiden välinen käytänteiden ja taitotiedon vaihto.

Lisäksi ehdotuksen pontimina on komissiota koskeva velvoite panna täytäntöön direktiivin 94/57/EY 3 artiklan 1 kohta, jossa säädetään jo lippuvaltioiden velvoitteesta noudattaa niitä koskevia vaatimuksia. Kysymys ei siis ole siitä, että annettaisiin uusia sääntöjä, joilla asetettaisiin uusia rajoituksia. Sen sijaan tarkoituksena on varmistaa, että nykyisin voimassa olevilla säännöillä voidaan tukea tehokkaasti meriturvallisuuden sekä merten ja ympäristön suojeluun liittyvien toimien kokonaisuutta.

On huolestuttavaa, että vaikka 164 Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) jäsenmaata on ratifioinut meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevat yleissopimukset ja sitoutunut noudattamaan niitä, turvallisuuden taso ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisyn taso vaihtelevat todellisuudessa huomattavasti eri lippuvaltioiden välillä. Alikuntoiset alukset, joita on edelleen käytössä eri puolilla maailmaa, ovat tämän vuoksi jatkuvasti vaarana Euroopan rannikkoalueille. Lisäksi ne vääristävät meriliikenneyritysten välistä kilpailua. Tämä valitettava asiointila tuotiin esille merenkulkualalla vuonna 2003 julkaistussa ohjeistossa ”Shipping Industry Guidelines on Flag State performance” (Marisec 2003), ja erityisesti sitä korostivat 34 Tyynenmeren ja Atlantin valtameren alueen maan ministerit vuoden 2004 loppupuolella Vancouverissa järjestetyssä kokouksessaan (satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevia Pariisin ja Tokion yhteisymmärryspöytäkirjoja käsittelevä toinen yhteinen ministerikokous, ja sen antama julistus ”Strengthening the circle of responsibility”, Inter-regional Action to Eliminate Sub-standard Shipping – (Brittiläinen Kolumbia), Kanada, 2. ja 3. marraskuuta 2004).

Merenkulkuala on korostanut lippuvaltioiden välisiä eroavuuksia myös laatimissaan lipun valintaa koskevissa suosituksissa, jotka on tarkoitettu kauppa-alueksia omistaville tai niillä liikennettä harjoittaville varustamoille.

Vancouverissa kokoontuneet ministerit toteavat yhteisessä julistuksessaan, että ”joillakin alueilla käytetään edelleen alikuntoisia aluksia. Sen vuoksi lisätoimet ovat tarpeen niitä varustamoja ja liikenteenharjoittajia vastaan, jotka harjoittavat liiketoimintaansa vastuuttomasti ja kansainvälisistä säännöistä ja turvallisista toimintavoista piittaamatta. Maaliskuussa 1998 järjestetyn ensimmäisen konferenssin jälkeen on sattunut lisää vakavia merionnettomuuksia ja -vahinkoja, jotka ovat

aiheuttaneet ihmishenkien menetyksiä ja meren pilaantumista. Seurauksena on ollut mittavia taloudellisia tappioita ja ympäristövahinkoja sekä laajaa huolestuneisuutta suuren yleisön keskuudessa. Samalla on käynyt selväksi, että on tarpeen toteuttaa lisätoimenpiteitä turvallisuuden parantamiseksi ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi (...). Alikuntoisilla aluksilla harjoittavat liikennettä pääasiassa ne, jotka tavoittelevat kaupallista etua käyttämällä aluksia, jotka eivät täytä kansainvälisesti hyväksytyjä normeja (...). Joidenkin lippuvaltioiden hallinnot laiminlyövät edelleen ensisijaisen tehtävänsä eli sen varmistamisen, että niiden lipun käyttöön oikeutetut alukset ovat kansainvälisten yleissopimusten mukaisia. Joissakin tapauksissa lippuvaltioiden hallinnot eivät seuraa eivätkä valvo riittävästi niiden puolesta toimivia laitoksia, jotka suorittavat auditointi-, todentamis- ja todistuksenantotehtävänsä puutteellisesti ja tehottomasti (...). Jatkuvat alusten menetykset ja niistä aiheutuvat ihmishenkien menetykset ja ympäristön pilaantuminen edellyttävät lisätoimia, joilla parannetaan alusliikenteen kokonaisturvallisuutta ja ehkäistään meriympäristön pilaantumista.”

Räikeät erot toiminnan laadussa ovat johtaneet Euroopan unionissa siihen, että alusten pysäyttämisten määrässä on huomattavia eroja sen mukaan, minkä lipun alla alukset purjehtivat. Tämä ilmiö käy selvästi esille Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan täytäntöönpanon yhteydessä saaduista satamavaltioiden valvontatiedoista.

Suuren aluskannan omaavien jäsenvaltioiden alusten pysäyttämisprosentti vaihteli vuosien 2002 ja 2004 välisenä aikana 1,1 prosentista 7,3 prosenttiin. Merkille pantavaa on, että eurooppalaisten alusten pysäyttämisprosenttien keskiarvo on Euroopan yhteisön laajentumisen jälkeen noussut huomattavasti. Vuosina 2002–2004 keskiarvo oli 25 jäsenvaltion kaikkien alusten osalta 4,6 prosenttia ja 15 vanhan jäsenvaltion alusten osalta 2,9 prosenttia. Komission näkemys on (ja tätä tukevat myös tilastot), että meriturvallisuusmääräysten muodostaman laajan kokonaisuuden puuttuva lenkki ovat edelleen lippuvaltioiden velvollisuudet.

Komission ehdotuksella pyritään käytännössä saamaan aikaan parannusta kahteen tekijään, jotka ovat IMO:n järjestelmän pääheikkouksia (sen lisäksi, että järjestöltä puuttuu valta valvoa vahvistamiensa sääntöjen soveltamista):

- sopimuspuolille annettavaan laajaan harkintavaltaan, jonka turvin ne voivat saada vapautuksia tai poiketa yleissopimusten perussäännöistä;
- sellaisiin IMO:n päätöslauselman muodossa hyväksytyihin liitännäistoimenpiteisiin, jotka ovat luonteeltaan ei-velvoittavia mutta joita voidaan pitää olennaisen tärkeinä lippuvaltioiden velvollisuuksien käytännön soveltamisen kannalta.

Nämä heikkoudet selittävät suurelta osin eri lippuvaltioiden väliset laatuerot. Lisäksi ne heikentävät valtioiden mahdollisuuksia ryhtyä (satamavaltioiden suorittaman valvonnan keinoin) toimiin alikuntoisia aluksia vastaan. Sen vuoksi tämän ehdotuksen tarkoituksena on yksilöidä yhteisön direktiivissä ne velvollisuudet, jotka jäsenvaltioilla on lippuvaltioina – ottaen huomioon IMO:n esittämät selvennykset.

Periaate, jonka mukaan jäsenvaltioiden on noudatettava kansainvälisissä meriturvallisuutta koskevilla yleissopimuksissa vahvistettuja sääntöjä, sisältyy jo

direktiivin 94/57/EY 3 artiklaan. Tämä edellyttää jäsenvaltioilta käytännössä IMO:n päätöslauselman A.847(20) (ohjeet lippuvaltioiden avustamiseksi IMO:n asiakirjojen täytäntöönpanossa) täytäntöön panemista.

Koska kyseinen päätöslauselma ei ole kovin yksityiskohtainen eikä paikoitellen myöskään täsmällinen, IMO on päättänyt saattaa ohjeensa uuden, IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten muotoon. Alkuperäisen päätöslauselman tavoin tämäkin säännöstö ei sido IMO:n jäseniä. Tämän lisäksi IMO on katsonut tarpeelliseksi täydentää säännöstöä laatimalla järjestelmän kansallisten hallintojen auditointia varten. IMO:n auditointijärjestelmän tarkoituksena ei ole rankaista jäsenvaltioita, jotka eivät noudata tai noudattavat vain osittain niitä velvollisuuksia, jotka kuuluvat niille IMO:n yleissopimusten sopimuspuolina, vaan auttaa niitä suoriutumaan paremmin säännöstössä mainittujen yleissopimusten täytäntöönpanosta.

Sekä säännöstö että auditointijärjestelmä on määrä hyväksyä IMO:n yleiskokouksessa marraskuussa 2005.

Komissio päätti ryhtyä viipymättä toimiin yhteisön tasolla tehdystä kansainvälisestä työstä saatujen kokemusten pohjalta, semminkin kun neuvosto oli jo aiemmin esittänyt kantansa siitä, miten toimissa olisi jatkossa edettävä. Neuvosto antoi jo 6. joulukuuta 2002 päätelmissään, joka koskivat Prestige-aluksen uppoamisen johdosta toteutettavia toimia, tukensa IMO:n työlle, jonka tarkoituksena oli laatia lippuvaltioita koskeva säännöstö sekä pakollinen auditointijärjestelmä sen varmistamiseksi, että lippuvaltiot täyttävät kansainvälisten yleissopimusten mukaiset velvollisuutensa.

Neuvoston poliittinen sitoutuminen selittää sen, miksi Yhdistynyt kuningaskunta, Kypros ja Ranska sopivat jo vuonna 2004 ryhtyvänsä soveltamaan vapaaehtoisesti lippuvaltioiden auditointia.

Komission tarkoituksena on ottaa huomioon IMO:n uudet ohjeet ja saattaa osaksi yhteisön oikeutta ne IMO:n säännösten osat, jotka koskevat lippuvaltioita. Tavoitteena on varmistaa, että jäsenvaltiot täyttävät kansainväliset velvoitteensa tehokkaasti ja koordinoitusti.

Koska kaikki jäsenvaltiot eivät vielä ole ratifioineet tiettyjä meriturvallisuuden ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen kannalta tärkeitä kansainvälisiä yleissopimuksia, komissio pyrkii direktiiviehdotuksellaan edistämään niiden ratifiointia. Komissio esittää lisäksi, että käyttöön otettaisiin komiteamenettelyyn perustuva mekanismi, jonka tehtävänä olisi tarvittaessa varmistaa sellaisten normien ja määräysten yhdenmukainen soveltaminen, jotka on nykyisin jätetty jäsenvaltioiden harkintavaltaan.

Komission viimekätisenä tavoitteena on lisätä jäsenvaltioiden kiinnostavuutta lippuvaltioina ja kehittää tätä kautta Euroopalle laadukas aluskanta. Samalla pyritään säilyttämään alan kilpailukyky kolmansiin maihin nähden. Tähän liittyy se, että kolmannet maat, jotka ylläpitävät laadultaan vastaavantasoisia järjestelmiä, voivat vastineeksi tehdä Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden kanssa sopimuksia, joiden myötä ne saavat samat edut kuin jäsenvaltiotkin.

- **Yleistä**

On syytä tähdentää, että IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevalla säännöllä konkretisoidaan ja täydennetään IMO:n päätöslauselmaa A.847 (20), joka on annettu ohjeista lippuvaltioiden avustamiseksi IMO:n asiakirjojen täytäntöönpanossa. Lisäksi on tärkeää huomata, direktiivin 94/57/EY 3 artiklan 1 kohdassa edellytetään jo nyt, että jäsenvaltioiden merenkulkuhallintojen on toimittava alustensa tarkastusten ja todistuskirjojen myöntämisen yhteydessä niiden asiaa koskevien määräysten mukaisesti, jotka sisältyvät kyseisen IMO:n päätöslauselman liitteeseen ja lisäykseen.

Lippuvaltion velvollisuuksien osalta voidaan todeta, että kansainvälisten oikeudellisten asiakirjojen puutteellinen soveltaminen ja noudattaminen joissakin jäsenvaltioissa saa aikaan erityyppisiä vääristymiä.

- Ensinnäkin siitä aiheutuu taloudellisia vääristymiä sellaisten valtioiden, jotka noudattavat tiukkoja tarkastusvaatimuksia ennen lippunsa käyttöoikeuden myöntämistä, ja huomattavasti löyhempiä vaatimuksia noudattavien valtioiden välillä. Sillä, miten tiukasti vaatimuksia noudatetaan, on vaikutuksia myös alusten kunnossapitokustannuksiin.
- Toiseksi seurauksena on sosiaalisia vääristymiä. Lippuvaltioiden laiminlyönnit kansainvälisten velvollisuuksiensa noudattamisessa näkyvät siten, että aluksille pestataan pätevyydeltään heikompaa ja tämän vuoksi halvempaa laivaväkeä; tällainen sosiaalinen polkumyynti on erittäin yleistä, ja se aiheuttaa pätevän henkilöstön työpaikkojen menetyksiä. Seurauksena on myös, että ura merenkulun alalla kiinnostaa yhä harvempia. Samanaikaisesti kuitenkin yhteisön meriturvallisuuslainsäädäntö edellyttää pätevää henkilöstöä turvallisuusjohtamisjärjestelmien toteutusta varten sekä merenkulkijoiden pätevyystodistusten tunnustamista ja pätevyyskirjojen tarkistamista (direktiivi 2001/25/EY).
- Lisäksi nämä taloudelliset ja sosiaaliset kysymykset vaikuttavat suoraan ympäristönsuojeluun, koska alikuntoisten ja epäpätevällä laivaväellä miehitettyjen alusten käyttö lisää merellä tapahtuvien ihmishenkiä vaativien onnettomuuksien sekä ympäristövahinkojen riskiä ja samalla niistä aiheutuvia kunnostuskustannuksia.

- **Ehdotuksen alalla voimassa olevat säännökset**

Direktiivin 94/57/EY 3 artiklan 1 kohdassa on nimenomainen viittaus IMO:n päätöslauselmaan A.847(20). Kyseisessä kohdassa edellytetään tämän päätöslauselman panemista täytäntöön.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen ja tavoitteiden kanssa**

Ehdotettu direktiivi on lenkki, joka on toistaiseksi puuttunut meriturvallisuutta koskevien säädösten ja määräysten muodostamasta kokonaisuudesta. Ehdotuksen taustalla ovat jäsenvaltioiden esittämät toiveet siitä, että käyttöön otettaisiin yhteisön järjestelmä, jolla voitaisiin valvoa, miten jäsenvaltiot noudattavat velvollisuuksia, jotka

johtuvat sellaisista kansainvälisistä oikeudellisista asiakirjoista, joiden sopimuspuolia ne ovat. Tällainen järjestelmä on määrä ottaa käyttöön saattamalla lippuvaltioiden velvollisuuksien täytäntöönpanoa koskeva IMO:n säännöstö sekä IMO:n jäsenvaltioita koskeva auditointijärjestelmä osaksi yhteisön oikeutta. Kaiken kaikkiaan näiden toimenpiteiden avulla voidaan vahvistaa Euroopan unionin kansainvälistä asemaa.

2) ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN KUULEMINEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

- **Asianomaisten osapuolten kuuleminen**

Kuulemismenettely, tärkeimmät kohderyhmät ja yleiskuvaus osallistujista

Komissio järjesti toukokuussa 2004 ja helmikuussa 2005 kuulemistilaisuudet, joissa keskusteltiin jäsenvaltioiden ja merenkulkualan edustajien kanssa valmisteltuihin lainsäädäntöehdotuksiin liittyvistä näkökohdista komission yksiköiden laatimissa valmisteluasiakirjoissa yksilöityjen kysymysten pohjalta. Lisäksi komissio pyysi kuulemisiin osallistuneita esittämään yksityiskohtaiset kommentit kirjallisesti.

Merenkulun alalla kuultiin varustamojen, laivaajien, öljy-yhtiöiden, satamaviranomaisten, luokituslaitosten, vakuutusyhtiöiden, laivanrakentajien, luotsien sekä merenkulkijoiden edustajia. Kuullut organisaatiot olivat pääsääntöisesti alan eurooppalaisia – ja joissakin tapauksissa kansainvälisiä – järjestöjä.

Jäsenvaltioiden mukaan lippuvaltioiden velvollisuuksiin sovellettavien vaatimusten noudattamisesta aiheutuu valtioille sekä välittömiä kustannuksia (pätevät tarkastajat, hallintoa varten tarvittavien järjestelmien luominen, pätevät auditoijat) että välillisiä kustannuksia (jotkin valtiot antavat tarkastamisen ja todistuskirjojen myöntämisen luokituslaitosten tehtäväksi). Ne jäsenvaltiot, jotka ovat jo ottaneet käyttöön kyseiset vaatimukset, totesivat kuitenkin yksimielisesti, että vaadittavien investointien kustannukset korvautuvat paljolti toiminnan rationalisoinnista ja – pidemmällä aikavälillä – mittakaavaeduista saatavilla säästöillä.

Komissio tuli kuulemisten sekä eri selvitysten perusteella siihen tulokseen, että IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskeva säännöstö olisi saatettava jäsenvaltioiden käyttöön direktiivin avulla.

Eri toimintavaihtoehtoja sekä säädöstyypin valintaa tarkastellaan yksityiskohtaisesti vaikutuksia koskevassa selvityksessä (SEC(2005) 1497). Selvityksen perusteella päädyttiin nyt ehdotettavan sääntelyn kannalle.

Yhteenveto vastauksista ja siitä, miten ne on otettu huomioon

Merenkulkualan edustajat suhtautuivat myönteisesti komission aloitteeseen, mutta katsoivat samalla, että tietty varovaisuus olisi paikallaan, koska toimella tuettaisiin ainoastaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden lippuja. Lisäksi merenkulkualan edustajat kehottivat komissiota hyödyntämään mahdollisimman pitkälle sitä työtä, jonka IMO:n on tehnyt tässä asiassa.

Ehdotuksessa on otettu huomioon sidosryhmien esittämät yleiset ja yksityiskohtaiset vaatimukset. IMO:n tekstit ovat direktiiviehdotuksen liitteenä, ja komissio ehdottaa,

että joistakin niiden määräyksistä tehtäisiin jäsenvaltioiden kannalta sitovia. Lisäksi Euroopan maiden lippujen alle rekisteröidyille aluksille tarjotaan kannustimia, joiden on viime kädessä määrä konkretisoitua siten, että satamavaltioiden suorittamaa valvontaa kevennetään, jos aluksella on velvollisuuksia noudattavan Euroopan maan lippu. Kolmannet maat voivat saada samat edut edellyttäen, että niiden kanssa on tehty asiasta sopimus ja että niiden toiminnan laatutaso on yhtä hyvä. Komissio voi myös avustaa jäsenvaltiota auditoinnissa (auditoinnin valmisteluissa ja suorittamisessa), jos jäsenvaltio niin haluaa.

- **Asiantuntija-avun käyttö**

Asianomaiset tieteenalat/erikoisalalat

Meriturvallisuus, ihmishengen suojeleminen sekä ympäristönsuojelu.

Käytetyt menetelmät

Käytetyt menetelmät ovat samoja kuin Kansainvälisen merenkulkujärjestön käyttämät. Perustana ovat olleet lippuvaltioiden suorittamat toiminnan laadun itsearvioinnit. Jäsenvaltiot ovat hyväksyneet sen, että itsearviointeihin, jotka koskevat niiden toimintaa lippuvaltioina, on sovellettu lisäarviointiperusteita ja että jäsenvaltioiden toimintaa on arvioitu seikkaperäisemmin Euroopan tasolla.

Tärkeimmät järjestöt/asiantuntijat, joita on kuultu

Euroopan meriturvallisuusvirastolta on pyydetty asiantuntija-apua.

Tiivistelmä saaduista ja huomioon otetuista lausunnoista

Valmistelun yhteydessä on tuotu esiin potentiaalisesti vakavia riskejä, joilla voi olla peruuttamattomia seurauksia. Tällaisten riskien olemassaolo tunnustettiin yksimielisesti.

Saadut lausunnot on esitetty meriturvallisuuden parantamista käsitelleen Euroopan parlamentin väliaikaisen valiokunnan (MARE) mietinnössä, ja ne ovat nähtävissä osoitteessa: http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default_en.htm

Välineet, joilla asiantuntijalausunnot on saatettu suuren yleisön tietoisuuteen

Euroopan meriturvallisuusviraston verkkosivut: <http://www.emsa.eu.int/end802.html>

- **Vaikutusten arviointi**

Arvioinnissa tarkasteltiin kahta toimintavaihtoehtoa: jäsenvaltioiden yksin toteuttamia toimia sekä lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamista koskevaa direktiiviehdotusta.

Ensin mainitun vaihtoehdon osalta tehtiin taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten arvioinnin perusteella seuraavat päätelmät: Tiukoillakaan jäsenvaltioiden yksin toteuttamilla toimilla (saatikka sillä, että ne eivät toteuta mitään toimia) ei voida saavuttaa tavoitteita koko yhteisössä. Ne eivät myöskään synnytä sitä

lisäarvoa, joka voidaan saada aikaan yhteisön toimella, jonka myötä IMO:n vahvistamia kansainvälisiä määräyksiä voidaan soveltaa yhdenmukaisesti koko unionin alueella. Lisäksi jäsenvaltioiden omat toimet voisivat johtaa eri lippuvaltioissa erilaisiin turvallisuus- ja suojelutasoihin ja synnyttää taloudellisia vääristymiä.

Jälkimmäisestä vaihtoehdosta voidaan todeta, että sisällyttämällä IMO:n säännöstö osaksi yhteisön lainsäädäntöä ei aseteta jäsenvaltioille uusia velvoitteita, edellyttäen että niiden merenkulkuhallinnot noudattavat kansainvälisiin yleissopimuksiin liittyviä sitoumuksia. Näin ollen tämä toimenpide ei aiheuta niiden talousarvioon lisäkustannuksia. Sen sijaan siitä koituu hyötyjä meriturvallisuuden ja sitä kautta ympäristön sekä merenkulkijoiden sosiaalisten olojen paranemisen myötä.

Raportti vaikutusten arvioinnista, jonka komissio on tehnyt lainsäädäntö- ja työohjelmansa mukaisesti, on saatavilla osoitteessa:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) EHDOTUKSEN OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

- **Tiivistelmä ehdotetuista toimista**

Ehdotetun direktiivin tavoitteena on parantaa meriturvallisuutta sekä suojella merenkulkijoita ja ympäristöä. Tähän pyritään lisäämällä lippuvaltioiden vastuuta niiden velvollisuuksien hoitamisesta, joihin ne ovat sitoutuneet kansainvälisesti. Valtioiden on huolehdittava vastuustaan sekä ennen kuin ne myöntävät oikeuden lippunsa käyttöön että sen jälkeen.

Tarkemmin sanottuna kysymys on siitä, että IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten määräykset tehdään pakollisiksi ja että lisäksi otetaan käyttöön lippuvaltioiden auditointijärjestelmä.

- **Oikeusperusta**

Ehdotuksen oikeusperustana ovat EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta sekä direktiivin 94/57/EY 3 artiklan 1 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate**

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan siltä osin kuin ehdotus ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Ehdotuksen tavoitteita ei voida riittävällä tavalla saavuttaa pelkästään jäsenvaltioiden toimin seuraavista syistä:

Vaikka alusten rekisteröinti valtion lipun alle on edelleen valtioiden suvereeni oikeus, lipun käyttöoikeuden myöntämisen ja säilyttämisen ehdot määritellään kansainvälisissä yleissopimuksissa, jotka jäsenvaltiot ovat ratifioineet. Siltä osin kuin ei ole olemassa mitään kansainvälistä valvontajärjestelmää, vastuu lipunkäyttöoikeuden myöntämisestä ja säilyttämisestä koskevien sääntöjen yhdenmukaisesta soveltamisesta on yhteisöllä.

Valtioiden yksin toteuttamat toimet eivät ole riittäviä tavoitteiden saavuttamiseksi, koska meriliikenne on luonteeltaan kansainvälistä ja koska kansainvälisistä oikeudellisista asiakirjoista johtuvilla velvoitteilla, joiden tarkoituksena on torjua yhteisesti mukavuuslippujen käyttöä, ei olisi vaikutusta, jos jäsenvaltiot toimisivat yksin.

Jäsenvaltioiden toimiminen yksin olisi myös ristiriidassa direktiivin 94/57/EY kanssa. Tässä direktiivissä säädetään IMO:n päätöslauselman A.847 (20) täytäntöönpanosta yhteisön tasolla, ja direktiivi on myös tämän ehdotuksen perustana.

Ehdotuksen tavoitteet voidaan saavuttaa paremmin yhteisön toimilla seuraavista syistä:

Analyysi, jossa tarkasteltiin kansainvälisten yleissopimusten sopimuspuolina olevilta jäsenvaltioilta saatuja itsearviointilomakkeita, joissa jäsenvaltiot arvioivat yleissopimuksista johtuvien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanoa, paljasti lukuisia merenkulun turvallisuuteen vaikuttavia eroavuuksia eri jäsenvaltioiden välillä. Eroavuudet liittyivät erityisesti luokituslaitosten suorittamaan valvontaan, onnettomuuksien käsittelyyn, merenkulkuhallinnon rakenteeseen sekä laatu-järjestelmän toteuttamiseen. Juuri näiden eroavuuksien vuoksi tarvitaan Euroopan unionin toimea, jonka avulla voidaan yhdenmukaistaa sovellettavia menetelmiä ja käytänteitä.

Ehdotettavassa direktiivissä kehoitetaan jäsenvaltioita ratifioimaan kansainväliset yleissopimukset. Tämä on toimenpide, joka voidaan toteuttaa paremmin jäsenvaltioiden kuin yhteisön toimesta, koska yhteisöllä ei ole yksinomaista toimivaltaa näiden yleissopimusten soveltamisalaan kuuluvilla osa-alueilla. Ehdotetussa direktiivissä säädetään, että kansallisten merenkulkuhallintojen olisi otettava käyttöön laatu-järjestelmä, jossa asetetaan laututavoitteet. Laututavoitteiden saavuttamiseksi jäsenvaltiot voivat valita järjestelmän pohjaksi joko ISO 9001:2000 -standardin tai muun vastaavan standardin. Tällaisten järjestelmien käyttöönotto on mahdollista ainoastaan jäsenvaltioiden toimin, kun lähtökohtana on, että jäsenvaltiot soveltavat niitä standardeja, jotka sopivat parhaiten niiden merenkulkuhallinnon tarpeisiin ja joiden avulla voidaan saavuttaa asetetut tavoitteet.

Lisäksi ehdotetussa direktiivissä säädetään auditoinnista, jossa tarkastellaan jäsenvaltioiden toimintaa lippuvaltiona. Auditoinnin ajankohdan määrittäminen sekä mahdollinen avun pyytäminen komissiolta jätetään jäsenvaltioiden päätettäväksi.

Ehdotus on näin ollen toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

Jäsenvaltiot ovat sitoutuneet panemaan täytäntöön lippuvaltioiden velvollisuuksia koskevat IMO:n määräykset. Lisäksi ne ovat sitoutuneet siihen, että niiden toiminta lippuvaltiona voidaan auditoida. Komission toimi on sen vuoksi oikeassa suhteessa jäsenvaltioiden odotuksiin nähden.

Jäsenvaltioille ei myöskään aiheudu ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta lisäkustannuksia, koska toimen tavoitteena on merenkulkuhallintojen menojen järjeistämisen. Koska toimen yhteydessä käytetään perustamissopimuksen nojalla käytettävissä olevia välineitä, voidaan taata, että velvollisuudet, jotka lippuvaltioiden on täytettävä EU:n jäsenvaltioiden ominaisuudessa, pannaan täytäntöön laadukkaasti ja yhdenmukaisesti.

- **Säädöstyypin valinta**

Ehdotettu säädöstyypin: direktiivi.

Seuraavassa selostetaan, miksi muut säädöstyypit eivät olisi ajaneet samaa asiaa.

IMO:n velvoitteiden saattaminen osaksi yhteisön oikeutta on tarpeen kahdesta syystä: ensinnäkin siksi, että kansainvälisestä merioikeudesta puuttuvat sekä valvontamenettelyt että seuraamukset, ja toisaalta siksi, että eurooppalaisten lippuvaltioiden välillä on havaittu runsaasti laatueroja.

Kaikki jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n yleissopimusten sopimuspuolia, ovat sopimusten velvoitteiden mukaisesti jo saattaneet – tai niiden olisi pitänyt saattaa – kansallisen oikeuden osaksi säännöt, jotka on vahvistettu IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevassa säännöstössä. Direktiivi on ainoa mahdollinen vaihtoehto, koska komissio esittää, että jäsenvaltioiden olisi tarvittaessa ratifioitava säännöstössä tarkoitettut yleissopimukset ja että niiden olisi otettava käyttöön laadunvalvontajärjestelmä.

Muut välineet eivät olisi riittäviä, eikä myöskään pelkkä jäsenvaltioiden keskinäinen yhteistyö riittäisi. Jäsenvaltiothan ovat jo periaatteessa ratifioineet yleissopimukset, joita tarkoitetaan IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevassa säännöstössä. Sen sijaan on tarpeen saada aikaan laadullista parannusta yhdenmukaistamalla näiden velvoittavien kansainvälisten oikeudellisten asiakirjojen täytäntöönpanoa ja tehostamalla sen valvontaa. Kysymys on ennen kaikkea siitä, ettei kansainvälisesti eikä etenkin IMO:n puitteissa ole käytettävissä keinoja, joilla voitaisiin varmistaa, että kansainvälisiä yleissopimuksia noudatetaan ja että niiden noudattamatta jättämisestä aiheutuu seuraamuksia.

Komissio haluaa korostaa, että jäsenvaltioiden, joka ovat kansallisella lainsäädännöllään huolehtineet siitä, että ne noudattavat käytännössä yleissopimusten mukaisia lippuvaltion velvollisuuksiaan, ei ole tarpeen antaa uutta lainsäädäntöä. Tällaiset jäsenvaltiot veloitetaan – direktiivin 19 artiklassa – ainoastaan ilmoittamaan komissiolle voimassa olevasta lainsäädännöstään ja toimittamaan kyseiset lainsäädäntötekstit.

4) TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia yhteisön talousarvioon.

5) LISÄTIEDOT

- **Simulointi, pilottivaihe ja siirtymäkausi**

Ehdotukseen on liittynyt tai liittyy siirtymäkausi.

- **Uudelleentarkastelu-/tarkistus-/raukeamislauseke**

Ehdotus sisältää tarkistuslausekkeen.

- **Vastaavuustaulukko**

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kirjallisina kansalliset säännökset, joilla direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, sekä kyseisten säännösten ja direktiivin välinen vastaavuustaulukko.

- **Euroopan talousalue**

Ehdotettu säädös koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa alaa, ja sitä olisi sen vuoksi sovellettava Euroopan talousalueeseen.

- **Ehdotuksen yksityiskohtainen kuvaus luvuittain tai artikloittain**

Ehdotetun direktiivin 1 artiklassa määritellään tavoitteet. Tarkoituksena on varmistaa, että jäsenvaltioiden säännöt ovat IMO:n yleissopimusten mukaisia, parantaa turvallisuutta sekä ehkäistä jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivien alusten aiheuttamaa meren pilaantumista.

2 artiklassa määritellään joukko direktiiviehdotuksessa käytettäviä termejä, käsitteitä ja viittauksia.

3 artiklan tarkoituksena on varmistaa, että kansainvälinen kehys, jolla säädellään IMO:n yleissopimuksista lippuvaltioille aiheutuvia velvoitteita, pannaan täytäntöön. Lisäksi tässä artiklassa kehoitetaan jäsenvaltioita liittymään näiden yleissopimusten sopimuspuoliksi.

4 artikla koskee velvoitteita, joiden mukaan lippuvaltioiden hallinnoilla on oltava käytettävissään tarvittavat hallinnolliset rakenteet sekä asianmukaiset voimavarat ja menettelyt.

5 artiklassa säädetään – asiaa koskevia IMO:n ohjeita myötäillen – velvollisuuksista ja menettelyistä ennen aluksen rekisteröimistä Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alle sekä tällaisen rekisteröinnin yhteydessä.

6 artikla käsittää IMO:n säännösten pakolliset määräykset, jotka koskevat alusten tarkastuksia ja todistuskirjojen myöntämistä. Tarkoituksena on yhdenmukaistaa tarkastuksia ja todistuskirjojen myöntämistä IMO:n sääntöjen pohjalta.

7 artiklassa selkeytetään lippuvaltioiden velvollisuuksia, jotka koskevat sellaisten hyväksytyjen laitosten tehokasta ja jatkuvaa valvontaa, jotka lippuvaltiot ovat valtuuttaneet suorittamaan lippunsa alla purjehtivien alusten tarkastuksiin ja todistuskirjojen myöntämiseen liittyviä tehtäviä.

8 artiklassa määritellään valtioiden velvollisuudet sellaisen henkilöstön osalta, joka suorittaa meriturvallisuuteen ja meren pilaantumisen estämiseen liittyviä tehtäviä. Lisäksi artiklassa säädetään henkilöstön keskinäisten suhteiden määrittämisestä.

9 artiklassa säädetään velvollisuudesta tutkia merionnettomuudet tai meren pilaantumista aiheuttaneet tapahtumat.

10 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on huolehdittava lippunsa alla purjehtivien alusten riittävästä ja korkeatasoisesta miehityksestä. Lisäksi artiklassa veloitetaan jäsenvaltiot noudattamaan IMO:n päätöslauselman A.890 (21) periaatteita, kun ne tekevät turvalliseen miehitykseen liittyviä päätöksiä.

11 artiklassa luetellaan eräitä liitännäistoimenpiteitä.

12 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on arvioitava ja tarkasteltava vuosittain toimintaansa lippuvaltiona.

13 artiklan tarkoituksena on ottaa käyttöön lippuvaltion hallinnon puolueeton auditointi. Lisäksi tunnustetaan IMO:n laatima auditointijärjestelmä.

14 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava merenkulkuhallintonsa ISO-sertifiointi laatumerkin saamiseksi.

15 artikla koskee mahdollisuutta tehdä yhteistyösopimuksia kolmansien maiden kanssa.

16 artiklassa säädetään olennaisten tietojen toimittamisesta komissiolle, jotta komissio voi arvioida direktiivin soveltamista ja laatia siitä kertomuksen.

17 artiklassa säädetään, että komissio voi muuttaa direktiiviä IMO:n ja ILO:n tekemien päätösten johdosta.

18 artiklalla annetaan direktiivin eri artikloissa tarkoitetut täytäntöönpanotehtävät meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevälle komitealle (COSS).

19 ja 20 artiklassa säädetään määräajasta, johon mennessä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä, sekä direktiivin voimaantuloajankohdasta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen¹,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁴

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön merenkulun ja aluksia käyttävien matkustajien turvallisuus sekä ympäristön suojeleminen olisi taattava kaikkina aikoina.
- (2) Kansainvälistä merenkulkua varten on luotu kattava kehys, jonka tarkoituksena on parantaa meriturvallisuutta sekä ympäristön suojelemista alusten aiheuttamalta pilaantumiselta. Tämä on toteutettu tekemällä useita yleissopimuksia, joiden tallettajana toimii Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO).
- (3) Yhdistyneiden Kansakuntien vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) sekä IMO:n huostaan talletettujen yleissopimusten määräysten nojalla kyseisten asiakirjojen sopimuspuolina olevien valtioiden tehtävänä on saattaa voimaan lait ja asetukset ja toteuttaa muut tarpeelliset toimenpiteet kyseisten oikeudellisten asiakirjojen panemiseksi täytäntöön kaikilta osin, jotta voidaan varmistaa, että yksittäiset alukset ovat ihmishengen turvallisuuden ja meriympäristön suojelun kannalta sopivia käyttötarkoitukseensa ja että niillä käytetään pätevää merenkulkuhenkilöstöä.
- (4) On otettava huomioon Kansainvälisen työjärjestön (ILO) parhaillaan toteuttama mittava voimassa olevien merenkulkualan työnormeja koskevien oikeudellisten

¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

² EUVL C [...], [...], s. [...].

³ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁴ EUVL C [...], [...], s. [...].

asiakirjojen konsolidointi yhdeksi asiakirjaksi. Konsolidointi tulee koskemaan myös lippuvaltioihin liittyviä velvollisuuksia, jotka olisi myöhemmässä vaiheessa sisällytettävä tähän direktiiviin.

- (5) Ottaen huomioon, että kaikkien jäsenvaltioiden on oltava IMO:n yleissopimusten sopimuspuolia ja täytettävä lippunsa alla purjehtivien alusten osalta näissä yleissopimuksissa vahvistetut velvollisuudet, kyseisten yleissopimusten pakolliset määräykset olisi saatettava osaksi yhteisön lainsäädäntöä sen varmistamiseksi, että IMO:n yleissopimukset toimivat tehokkaasti yhteisössä.
- (6) Kyseiset pakolliset määräykset on pantava täytäntöön yhdessä alusten, niiden laivaväen ja niiden matkustajien ja lastin turvallisuutta, alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä sekä merenkulkijoiden työaikaa koskevan yhteisön lainsäädännön kanssa.
- (7) Jotkin jäsenvaltiot eivät vielä ole lopullisesti sopimuspuolina joissakin IMO:n yleissopimuksissa, kuten vuonna 1988 tehdyissä SOLAS-yleissopimuksen ja lastiviivayleissopimuksen pöytäkirjoissa, MARPOL-yleissopimuksen liitteissä IV ja VI, taikka sellaisissa IMO:n erityisissä yleissopimuksissa, joihin viitataan nimenomaisesti yhteisön lainsäädännössä. Kyseisiä jäsenvaltioita olisi kannustettava saattamaan sopimuspuoleksi tulemisen edellyttämä prosessi päätökseen.
- (8) [Alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin .../.../EY⁵] mukaan jäsenvaltioiden on toimittava IMO:n päätöslauselman A.847(20) (ohjeet lippuvaltioiden avustamiseksi IMO:n oikeudellisten välineiden täytäntöönpanossa) liitteen ja lisäyksen asianmukaisten määräysten mukaisesti, jotta niiden toimivaltaiset hallinnot voivat varmistaa, että kansainvälisten yleissopimusten määräyksiä sovelletaan asianmukaisesti erityisesti alusten tarkastuksen ja katsastusten sekä todistuskirjojen ja vapautuskirjojen antamisen osalta.
- (9) IMO:n päätöslauselma A.847 (20) on kumottu IMO:n päätöslauselmalla A.973 (24) IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevasta säännöstöstä. Kyseinen päätöslauselma sisältää pakolliset määräykset, jotka lippuvaltioiden on pantava täytäntöön.
- (10) Jäsenvaltioiden on täytettävä tosiasiallisesti ja yhdenmukaisesti velvollisuudet, jotka niille lippuvaltioina kuuluvat, noudattaen IMO:n yleissopimuksia sekä ottaen huomioon IMO:n päätöslauselman A.973 (24).
- (11) IMO:n yleissopimuksissa annetaan lippuvaltioille oikeus vapauttaa aluksia IMO:n yleissopimuksissa vahvistettujen lippuvaltion perussääntöjen soveltamisesta sekä soveltaa vastaavia säännöksiä. Lisäksi yleissopimuksissa jätetään huomattava määrä vaatimuksia lippuvaltioiden hallintojen harkintavaltaan. Jos tämä mahdollisuus jätettäisiin kokonaisuudessaan kunkin lippuvaltion hallinnon yksinomaiseen harkintavaltaan, voitaisiin päätyä tilanteeseen, jossa saavutettu turvallisuuden taso olisi

⁵ EUVL C [...], [...], s. [...].

eri jäsenvaltioissa erilainen ja jossa eri lippuvaltioiden välinen kilpailu saattaisi vääristyä.

- (12) Yhteisö on matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY⁶ 12 artiklassa sitoutunut yhtenäistämään kansainvälisillä reiteillä liikennöiviä matkustaja-aluksia koskevien teknisten turvallisuusmääräysten tulkintaa. Samaa toimintamallia olisi tarvittaessa sovellettava – rajoittamatta IMO:n suorittamaa tulkintojen yhtenäistämistä – samankaltaisiin määräyksiin, jotka liittyvät muihin IMO:n yleissopimusten soveltamisalaan kuuluviin alustyypeihin.
- (13) Jäsenvaltioiden merenkulkuhallintojen käytettävissä olisi oltava lippuvaltion velvollisuuksien täytäntöönpanoa varten riittävät voimavarat, jotka vastaavat kunkin jäsenvaltion aluskannan kokoa ja tyyppiä sekä asiaa koskevia IMO:n vaatimuksia.
- (14) Olisi määritettävä kyseisiä voimavaroja koskevat vähimmäisvaatimukset jäsenvaltioiden käytännön kokemusten perusteella.
- (15) IMO:n 20 päivänä joulukuuta 2004 hyväksytyissä kiertokirjeissä MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 suositeltujen menettelyjen pakollinen täytäntöönpano antaisi lisäpontta IMO:n yleissopimukseen sekä meriturvallisuutta koskevaan yhteisön lainsäädäntöön sisältyville määräyksille ja säännöksille, jotka koskevat aluksen lipun vaihtoa. Niin ikään se lisäisi lippuvaltioiden välisten suhteiden avoimuutta, mikä puolestaan edistäisi meriturvallisuutta.
- (16) Jäsenvaltioiden olisi sovellettava lippuvaltion suorittaman todistuskirjojen antamisen ja alusten katsastuksen yhteydessä yhdenmukaisia vaatimuksia lippunsa alla purjehtiviin aluksiin siten kuin IMO:n yleiskokouksen päätöslauselman A.948 (23) (katsastusta koskevat ohjeet yhdenmukaistetussa katsastusta ja todistuskirjojen antamista koskevassa järjestelmässä) liitteenä olevissa menettelyohjeissa ja suuntaviivoissa määrätään.
- (17) Tiukka ja perusteellinen seuranta, joka koskisi lippuvaltion velvollisuuksia jäsenvaltioiden puolesta hoitavia hyväksytyjä laitoksia ja joka toteutettaisiin oikeassa suhteessa jäsenvaltioiden aluskannan kokoon ja tyyppiin, parantaisi jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten toiminnan kokonaislaatua.
- (18) Huolehtimalla siitä, että lippuvaltioiden katsastajat täyttävät vähimmäisvaatimukset, varmistettaisiin merenkulkuhallintojen tasavertaiset toimintaedellytykset ja parannettaisiin jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten toiminnan laatua.
- (19) Jäsenvaltiot ovat lippuvaltioina velvollisia tutkimaan onnettomuudet ja vaaratilanteet, joissa niiden lipun alla purjehtivat alukset ovat olleet osallisina.
- (20) Meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan säännöistä, joita jäsenvaltioiden on noudatettava, säädetään direktiivissä (.../.../EY).

⁶ EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2003/75/EY, (EUVL L 190, 30.7.2003, s. 6).

- (21) Turvallista miehitystä koskevien IMO:n periaatteiden pakollinen täytäntöönpano parantaisi jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten toiminnan laatua.
- (22) Sellaisen tietopankin kehittäminen, jotka sisältäisi olennaiset tiedot kunkin jäsenvaltion lipun alla purjehtivista aluksista sekä jäsenvaltion rekisteristä pois siirtyneistä aluksista, edistäisi korkeatasoisen aluskannan syntymistä, lisäksi avoimuutta toiminnan laadun osalta sekä parantaisi seurantaa, joka koskee lippuvaltion velvollisuuksien noudattamista. Lisäksi sen avulla voitaisiin varmistaa, että merenkulkuhallinnoilla on tasavertaiset toimintaedellytykset.
- (23) Lippuvaltioiden toiminnan arvioinnin ja tarkastelun sekä tarvittaessa korjaavien toimenpiteiden avulla olisi varmistettava, että kaikki jäsenvaltiot ovat satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan (MOU) ”valkoisella listalla”.
- (24) Jäsenvaltiot ovat sitoutuneet osoittamaan, että ne noudattavat IMO:n velvoittavien asiakirjojen määräyksiä, kuten 1 päivänä joulukuuta 2005 pidetyn IMO:n yleiskokouksen antamassa päätöslauselmassa A.974 (24) (IMO:n jäsenvaltioiden vapaaehtoisen auditointijärjestelmän puitteista ja menettelyistä) kehoitetaan.
- (25) IMO:n jäsenvaltioiden vapaaehtoisessa auditointijärjestelmässä noudatetaan laadunhallinnan vakio lähestymistapaa. Se käsittää ne periaatteet, perusteet, auditoinnin osa-alueet, auditointiprosessit ja auditointimenettelyt, jotka soveltuvat käytettäviksi selvitettäessä, missä määrin jäsenvaltiot panevat täytäntöön lippuvaltion velvollisuudet, joista määrätään niissä velvoittavissa IMO:n yleissopimuksissa, joiden sopimuspuolia kyseiset jäsenvaltiot ovat, sekä valvovat täytäntöönpanoa. Tämä auditointiprosessi voitaisiin sen vuoksi jo sisällyttää meriturvallisuutta koskevaan yhteisön lainsäädäntöön.
- (26) Hallinnollisten menettelyjen laadun sertifiointi ISO- tai muiden vastaavien standardien mukaisesti antaisi entistä paremmat takeet siitä, että merenkulkuhallinnot ja että niillä on tasavertaiset toimintaedellytykset.
- (27) Jotta voitaisiin varmistaa, että niillä varustamoilla, jotka harjoittavat alusliikennettä jonkin jäsenvaltion lipun alla, ja niillä, joiden alukset purjehtivat muiden lippujen alla, olisi tasavertaiset toimintaedellytykset, olisi pyrittävä saamaan aikaan synergiaa niiden lippuvaltioiden välillä, jotka sitoutuvat panemaan velvoittavasti täytäntöön IMO:n 1 päivänä joulukuuta 2005 pidetyssä yleiskokouksessa annetulla päätöslauselmalla A.973 (24) hyväksytyyn IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten ja jotka suostuvat siihen, että ne auditoidaan IMO:n 1 päivänä joulukuuta 2005 pidetyssä yleiskokouksessa annetun päätöslauselman A.974 (24) määräysten mukaisesti.
- (28) Komission olisi edistettävä lippuvaltioiden väliseen synergiaan tähtäävän lippuvaltioiden yhteisymmärryspöytäkirjan tekemistä.

- (29) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1406/2002⁷ perustetun Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) olisi annettava tämän direktiivin täytäntöönpanossa tarvittavaa tukea.
- (30) Tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁸ mukaisesti.
- (31) Koska toteutettavan toimenpiteen tavoitteita eli aiheellisten toimenpiteiden käyttöönottoa ja täytäntöönpanoa meriliikennepolitiikan alalla ei voida saavuttaa riittävällä tavalla jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan toimenpiteen laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Kohde

1. Tämän direktiivin tarkoituksena on:
 - a) varmistaa, että jäsenvaltiot täyttävät tosiasiallisesti ja yhdenmukaisesti velvollisuutensa lippuvaltioina IMO:n yleissopimusten mukaisesti;
 - b) parantaa turvallisuutta ja ehkäistä kansainvälisessä liikenteessä käytettävien, jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten aiheuttamaa meren pilaantumista;
 - c) tarjota mekanismi, jonka avulla voidaan yhtenäistää IMO:n yleissopimuksissa vahvistettujen ja kyseisten yleissopimusten sopimuspuolten harkintavaltaan jätettyjen toimenpiteiden tulkintoja.
2. Tällä direktiivillä ei rajoiteta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002⁹ 2 artiklan 2 kohdassa luetellun yhteisön merilainsäädännön eikä neuvoston direktiivin 1999/63/EY¹⁰ soveltamista.

⁷ EYVL L 208, 5.8.2002, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 724/2004 (EUVL L 129, 29.4.2004, s. 1).

⁸ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 33.

⁹ EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1.

¹⁰ EYVL L 167, 2.7.1999, s. 23.

2 artikla

Määritelmät

1. Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- a) 'IMO:n yleissopimuksilla' seuraavia yleissopimuksia pöytäkirjoineen ja muutoksineen sekä niihin liittyviä Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) puitteissa vahvistettuja velvoittavia, sellaisina kuin ne kulloinkin ovat voimassa:
 - i) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus (SOLAS 74);
 - ii) vuonna 1966 tehty kansainvälinen lastiviivayleissopimus (LL 66);
 - iii) vuonna 1969 tehty kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (Tonnage 69);
 - iv) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehty kansainvälinen yleissopimus;
 - v) merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyskirjoista ja vahdinpidosta tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (STCW 78);
 - vi) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen estämiseksi merellä vuonna 1972 tehty yleissopimus (COLREG 72);
- b) 'IMO:n erityisillä yleissopimuksilla' vuonna 1993 tehtyä Torremolinoksen pöytäkirjaa, joka liittyy Torremolinoksessa 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen, sekä vuonna 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenesto-järjestelmien rajoittamisesta;
- c) 'lippuvaltioita koskevalla säännöstöllä (FSC-säännöstö)' Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleiskokouksen 1 päivänä joulukuuta 2005 päätöslauselmalla A 973 (24) vahvistaman IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännöstön ("Code for the implementation of mandatory IMO instruments") osia 1 ja 2;
- d) 'aluksilla' laivoja ja aluksia, joihin sovelletaan yhtä tai useampaa IMO:n yleissopimusta;
- e) 'hallinnolla' sen jäsenvaltion toimivaltaisia merenkulkuviranomaisia, jonka lipun alla alus on oikeutettu purjehtimaan;
- f) 'pätevällä lippuvaltion katsastajalla' julkisen sektorin työntekijää tai muuta henkilöä, jonka jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on asianmukaisesti valtuuttanut suorittamaan todistuskirjoihin liittyviä katsastuksia ja tarkastuksia ja joka täyttää liitteessä II yksilöidyt pätevyyttä ja riippumattomuutta koskevat vaatimukset;

- g) 'hyväksytyllä laitoksella' [(alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista) annetun direktiivin .../.../EY] mukaisesti hyväksytyä organisaatiota;
- h) 'todistuskirjoilla' IMO:n yleissopimukseen liittyviä lakisäätteisiä todistuskirjoja.
2. Toimenpiteitä 1 kohdan a, b ja c alakohdassa esitettyjen määritelmien muuttamiseksi voidaan toteuttaa 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, jos uudet yleissopimukset tai määräykset antavat siihen aiheita.

3 artikla

Kansainvälisen järjestelmän täytäntöönpano

1. Jäsenvaltioiden on liityttävä sopimuspuoliksi IMO:n yleissopimukseen sekä IMO:n erityisiin yleissopimukseen. Tämä velvoite koskee kuitenkin ainoastaan yleissopimuksia siinä muodossa kuin ne olivat tämän direktiivin voimaantulopäivänä.
2. Jäsenvaltioiden, jotka tämän direktiivin voimaantulopäivänä eivät vielä ole kaikkien IMO:n yleissopimusten ja ILO:n erityisten yleissopimusten sopimuspuolia, on käynnistettävä kansallisen lainsäädäntönsä mukaiset menettelyt kyseisten yleissopimusten ratifioimiseksi tai niihin liittymiseksi. Niiden on ilmoitettava yhdeksänkymmenen päivän kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta komissiolle päivämäärä, jona niiden on määrä tallettaa kyseisiin yleissopimukseen liittymistä koskeva ratifiointi- tai liittymiskirjansa Kansainvälisen merenkulkujärjestön pääsihteerin huostaan.
3. Kunkin jäsenvaltion on hallintonsa sisällä annettava selkeästi toimeksi tehtävät, jotka liittyvät IMO:n yleissopimuksissa määritettyjen lippuvaltion velvollisuuksien täyttämiseksi toteutettavien toimien käyttöönottoon ja kehittämiseen, sekä huolehdittava siitä, että sen hallinto pystyy osallistumaan asianmukaisesti kansallisen lainsäädännön antamiseen sekä antamaan täytäntöönpanoa ja täytäntöönpanon valvontaa koskevia ohjeita.
4. Jäsenvaltioiden on kansainvälisessä alusliikenteessä sovellettava kaikilta osin IMO:n yleissopimuksissa vahvistettuja lippuvaltioihin liittyviä pakollisia määräyksiä näiden yleissopimusten ehtojen mukaisesti ja niissä tarkoitettujen alusten osalta ja otettava huomioon tämän direktiivin liitteessä I oleva lippuvaltioita koskeva säännöstö (FSC-säännöstö).
5. Jäsenvaltioiden on jatkuvasti parannettava niiden toimenpiteiden toimivuutta, jotka toteutetaan IMO:n yleissopimusten panemiseksi täytäntöön. Parannuksia on toteutettava soveltamalla ja panemalla täytäntöön kansallista lainsäädäntöä tiukasti ja tehokkaasti sen mukaan kuin se on tarpeen sekä seuraamalla jatkuvasti sen noudattamista.

6. Jäljempänä 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen voidaan toteuttaa toimenpiteitä:
- a) yhdenmukaisten menettelyjen kehittämiseksi IMO:n yleissopimusten mukaisesti sovellettavia vapautuksia ja vastaavuuksia varten;
 - b) tulkintojen yhtenäistämiseksi sellaisissa kysymyksissä, jotka on IMO:n yleissopimuksissa jätetty hallintojen harkintavaltaan;
 - c) yleissopimusten määräyksiä koskevien yhtenäisten tulkintojen soveltamiseksi.

4 artikla

Turvallisuutta ja pilaantumisen ehkäisemistä koskevien vaatimusten edellyttämää hallinnointia varten tarvittavat voimavarat ja prosessit

1. Kunkin jäsenvaltion on huolehdittava siitä, että sen hallinnolla on käytettävissään riittävät voimavarat, jotka vastaavat sen aluskannan kokoa ja tyyppiä. Näiden voimavarojen on täytettävä seuraavat vaatimukset:
 - a) niillä on voitava varmistaa IMO:n yleissopimusten vaatimusten noudattaminen;
 - b) niiden avulla on voitava huolehtia onnettomuuksien tutkinnan suorittamisesta sekä sellaisten tapausten asianmukaisesta ja ripeästä hoitamisesta, joissa aluksissa havaitaan puutteita;
 - c) niiden avulla on voitava huolehtia asianomaisiin IMO:n yleissopimukseen sisältyviä vaatimuksia koskevien ohjeiden laatimisesta, dokumentoinnista ja antamisesta hallintoa tyydyttävällä tavalla;
 - d) niihin on sisällyttävä asianmukainen määrä pätevää henkilöstöä IMO:n yleissopimusten täytäntöön panemiseksi annetun kansallisen lainsäädännön täytäntöönpanoa ja täytäntöönpanon valvontaa varten; tähän sisältyy myös tutkintaa ja katsastuksia tekevä henkilöstö;
 - e) niihin on sisällyttävä riittävä määrä pätevää lippuvaltion henkilöstöä tutkimaan tapauksia, joissa jokin satamavaltio on pysäyttänyt asianomaisen jäsenvaltion lipun käyttöön oikeutetun aluksen; ja
 - f) niihin on sisällyttävä riittävä määrä pätevää lippuvaltion henkilöstöä tutkimaan tapauksia, joissa jokin satamavaltio kiistää kyseisen asianomaisen jäsenvaltion toimivallan alaisuudessa myönnetyn todistuskirjan tai kelpoisuustodistuksen pätevyyden taikka todistuskirjan tai kelpoisuustodistuksen haltijan pätevyyden.
2. Kunkin jäsenvaltion on huolehdittava lippuvaltion katsastajien ja tutkijoiden koulutuksesta sekä näiden toiminnan valvonnasta.
3. kunkin jäsenvaltion on luotava aluskantansa kokoa ja tyyppiä vastaavat valmiudet suunnittelukatselmuksia ja teknistä päätöksentekoa varten ja ylläpidettävä tällaisia valmiuksia.

4. Edellä 1 ja 2 kohdassa säädettyjen velvollisuuksien täyttämistä koskevat vähimmäisvaatimukset vahvistetaan 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

5 artikla

Aluksen rekisteröinti jäsenvaltion lipun alle

1. Asianomaisen jäsenvaltion on ennen yksittäisen aluksen rekisteröintiä tarkistettava aluksen tunnistetiedot, mukaan luettuna tarvittaessa aluksen IMO-tunnistenumero, sekä aluksen muut asiakirjat sen varmistamiseksi, ettei alus ole samanaikaisesti kahden tai useamman valtion lipun alla. Jos alus on aiemmin ollut rekisteröitynä jonkin muun valtion lipun alle, on saatava todisteet siitä, että se on poistettu kyseisen valtion rekisteristä tai että kyseisen valtion rekisteriltä on saatu suostumus aluksen siirtämiseen toiseen rekisteriin.
2. Kun alus rekisteröidään ensimmäisen kerran jäsenvaltion rekisteriin, asianomaisen jäsenvaltion on pyrittävä varmistamaan, että kyseinen alus on sovellettavien kansainvälisten sääntöjen ja määräysten mukainen. Jäsenvaltion on tarvittaessa oltava yhteydessä aiempaan lippuvaltioon.
3. Jos jokin toinen lippuvaltio pyytää tietoja aluksesta, joka on siirtynyt pois jäsenvaltion rekisteristä, kyseisen jäsenvaltion on annettava viipymättä tälle toiselle lippuvaltiolle tiedot puutteista, vaatimustenvastaisuuksista ja niiden osalta sovellettavista määräajoista sekä muista turvallisuuteen liittyvistä kysymyksistä.
4. Edellä olevan 1, 2 ja 3 kohdan soveltaminen ei rajoita Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 789/2004¹¹ 4 artiklan soveltamista.

6 artikla

Jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten turvallisuuden varmistaminen

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että alukset, jotka ovat oikeutettuja purjehtimaan niiden lipun alla, noudattavat kansainvälisiä sääntöjä ja normeja. Erityisesti on toteutettava seuraavat toimenpiteet:
 - a) estettävä alusten merelle lähtö, kunnes alukset ovat merikelpoisia kansainvälisten sääntöjen ja normien mukaisesti;
 - b) huolehdittava siitä, että aluksille tehdään määräaikaistarkastukset, joissa varmennetaan, että alus on todellisuudessa kunnoltaan ja miehitykseltään sille myönnettyjen todistuskirjojen mukainen;
 - c) huolehdittava siitä, että b alakohdassa tarkoitettujen määräaikaistarkastusten yhteydessä katsastaja varmistaa aluksella työskentelevien merenkulkijoiden tuntevan omat tehtävänsä sekä aluksen järjestelyt, laitteet, varusteet ja menettelyt;

¹¹ EYVL L 138, 30.4.2004, s. 19.

- d) varmistettava, että laivaväki kokonaisuudessaan kykenee tosiasiallisesti koordinoimaan toimintansa hätätilanteessa sekä suorittaessaan toimia, jotka ovat olennaisen tärkeitä turvallisuuden kannalta tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi;
 - e) säädettävä kansallisissa laeissa ja asetuksissa seuraamuksista, jotka ehkäisevät riittävän tehokkaasti alusten suorittamia kansainvälisten sääntöjen ja normien rikkomisia;
 - f) ryhdyttävä, tutkinnan suorittamisen jälkeen, oikeustoimiin aluksia vastaan, jotka ovat rikkoneet kansainvälisiä sääntöjä ja normeja, riippumatta siitä, missä rikkominen on tapahtunut;
 - g) säädettävä kansallisissa laeissa ja asetuksissa seuraamuksista, jotka ehkäisevät riittävän tehokkaasti jäsenvaltion toimivallan alaisuudessa annetun todistuskirjan tai kelpoisuustodistuksen saaneiden henkilöiden suorittamia kansainvälisten sääntöjen ja normien rikkomisia; ja
 - h) ryhdyttävä tutkinnan suorittamisen jälkeen oikeustoimiin sellaisia todistuskirjan tai kelpoisuustodistuksen haltijoita vastaan, jotka ovat rikkoneet kansainvälisiä sääntöjä ja normeja, riippumatta siitä, missä rikkominen on tapahtunut;
2. Jäsenvaltioiden on laadittava ja otettava käyttöön asianmukainen valvonta- ja seurantaohjelma, jonka avulla voidaan reagoida nopeasti satama- tai rannikkovaltioiden ilmoittamiin alusten puutteisiin ja väitettyihin ympäristön pilaantumista aiheuttaviin tapahtumiin.
 3. Jäsenvaltiot tai niiden puolesta toimivat hyväksytyt laitokset saavat myöntää tai vahvistaa alusta koskevia todistuskirjoja vasta todettuaan, että alus täyttää kaikki sovellettavat vaatimukset.
 4. Jäsenvaltiot saavat myöntää kansainvälisen pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen henkilölle vasta todettuaan, että henkilö täyttää kaikki sovellettavat vaatimukset.
 5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden lipun alla purjehtivat alukset on katsastettu niitä asianmukaisia menettelyjä ja ohjeita noudattaen, jotka kuuluvat yhdenmukaistettuun katsastusta ja todistuskirjojen antamista koskevaan järjestelmään ja jotka ovat liitteenä IMO:n yleiskokouksen päätöslauselmassa A.948 (23), sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa.
 6. Jos jokin satamavaltio pysäyttää jäsenvaltion lipun alla purjehtivan aluksen, lippuvaltion on toteutettava liitteen III ohjeiden mukaiset toimet.
 7. Liitettä III voidaan muuttaa 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ohjeiden parantamiseksi niiden kokemusten perusteella, joita on saatu toteutettaessa voimassa olevia järjestelyjä.

7 artikla

Lakisäateisiä tehtäviä koskevan toimivallan siirtäminen

1. Jäsenvaltioiden, jotka ovat antaneet lippunsa alla purjehtivien alusten todistuskirjojen antamisen hyväksytyjen laitosten tehtäväksi, on luotava aluskantansa kokoa ja tyyppiä vastaavat valmiudet seurata ja valvoa jatkuvasti niiden puolesta toimivien hyväksytyjen laitosten suorittamaa katsastus- ja todistuskirjojen antamista ja pidettävä yllä tällaisia valmiuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta [direktiivin 94/57/EY tai (alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun) direktiivin .../.../EY] soveltamista.

Niiden on huolehdittava siitä, että hallinnon ja hyväksytyjen laitosten välille luodaan suora Internet-yhteys ja että hyväksytyjä laitoksia valvovalla henkilöstöllä on hyvät tiedot näiden laitosten sekä lippuvaltion säännöistä ja tällaista henkilöstöä on käytettävissä hyväksytyjen laitosten käytännön kenttävalvontaa varten.

2. Jäsenvaltioiden, joihin sovelletaan 1 kohtaa, on huolehdittava siitä, että kullekin niiden lipun alla purjehtivalle alukselle tehdään enintään 12 kuukauden välein täydentävä katsastus, jossa varmistetaan, että alus noudattaa IMO:n yleissopimuksia ja kansallisia vaatimuksia.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettua täydentävää katsastusta ei edellytetä aluksilta:

- a) jotka ovat olleet kyseisen jäsenvaltion rekisterissä vähintään kaksi vuotta;
- b) jotka on tarkastettu vähintään kerran edellisten 12 kuukauden aikana direktiivin 95/21/EY¹² tai [(satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin .../.../EY]¹³ säännösten mukaisesti; ja
- c) joita ei ole pysäytetty direktiivin 95/21/EY tai [(satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun) direktiivin .../.../EY] mukaisesti edellisten 12 kuukauden aikana.

4. Kun [satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin (.../.../EY)] 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tarkastusten yksityiskohtaiset säännöt ovat tulleet voimaan, 2 kohdassa tarkoitettua täydentävää katsastusta ei edellytetä niiden alusten osalta, joiden turvallisuusriski on viimeisimmässä tarkastuksessa määritelty kyseisen direktiivin mukaisesti pieneksi.

5. Jäsenvaltioiden, joihin sovelletaan 1 kohtaa, on lisäksi:

- a) annettava hyväksytyille laitoksilleen yksityiskohtaiset ohjeet toimista, jotka toteutetaan siinä tapauksessa, että alus todetaan siinä määrin merikelvottomaksi, että sen lähtö merelle aiheuttaisi vaaraa alukselle tai aluksella oleville henkilöille, tai siinä tapauksessa, että aluksen todetaan

¹² EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1.

¹³ EUVL L [...], [...], s. [...].

aiheuttavan kohtuuttoman suuren vaaran meriympäristön vahingoittumisen kannalta; ja

- b) annettava hyväksytyjen laitostensa käyttöön tulkintoinen kaikki tarvittavat kansallisen oikeuden säännökset, joilla IMO:n yleissopimusten määräykset pannaan täytäntöön, ja yksilöitävä, ylittävätkö hallinnon normit joiltakin osin yleissopimusten vaatimukset.
6. Täydentäviä katsastuksia koskevat menettelyt ja ohjeet sekä täydentäviä katsastuksia suorittavia katsastajia ja tarkastajia koskevat vähimmäisvaatimukset vahvistetaan 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

8 artikla

Lippuvaltion katsastajat

1. Jäsenvaltioiden on määritettävä ja dokumentoitava kaikkien niiden lippuvaltion työntekijöiden vastuut, valtuudet ja keskinäiset suhteet, jotka johtavat, suorittavat tai tarkastavat turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvää tai vaikuttavaa työtä.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että katsastuksista, tarkastuksista sekä alusten ja yhtiöiden auditoinneista vastaava tai niitä suorittava henkilöstö täyttää liitteessä II esitetyt vähimmäisvaatimukset.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että muulla kuin 2 kohdassa tarkoitettulla henkilöstöllä, joka avustaa lippuvaltion velvollisuuksien suorittamisessa, on riittävä koulutus niitä tehtäviä varten, joita se valtuutetaan suorittamaan ja että sitä ohjataan ja valvotaan tehtävissään asianmukaisesti.
4. Jäsenvaltioilla on oltava käytössä dokumentoitu järjestelmä, jonka avulla voidaan antaa henkilöstölle sen tehtävien edellyttämä pätevyys ja pitää henkilöstön tietämys jatkuvasti ajan tasalla.
5. Lippuvaltion on annettava henkilöllisyysasiakirja kaikille katsastajille, jotka suorittavat lippuvaltion puolesta tehtäviä aluksilla.
6. Edellä 3 artiklassa tarkoitettua henkilöstöä koskevia vähimmäispätevyysvaatimuksia voidaan vahvistaa 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen

9 artikla

Lippuvaltion tutkinnat

Jäsenvaltioiden on tutkittava merionnettomuudet tai ympäristön pilaantumista aiheuttaneet tapahtumat, joissa niiden lipun alla purjehtiva alus on ollut osallisena, sanotun kuitenkin rajoittamatta niitä velvollisuuksia, jotka jäsenvaltioille asetetaan IMO:n yleiskokouksen päätöslauselman A.884 (21) liitteenä olevassa IMO:n päätöslauselmalla A.849 (20) hyväksytyssä merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa IMO:n säännöstössä, sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa. Tällaiset onnettomuustutkinnat on

teetettävä asianmukaisen pätevyyden omaavilla tutkijoilla, joilla on onnettomuuteen liittyviä seikkoja koskeva asiantuntemus. Jäsenvaltioiden on asetettava tätä tarkoitusta varten käyttöön päteviä tutkijoita riippumatta siitä, missä onnettomuus tai tapahtuma on sattunut.

10 artikla

Turvallinen miehitys

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden lipun alla purjehtivilla aluksilla on ihmishengen turvallisuuden kannalta asianmukainen miehitys, ja noudatettava turvallisen miehityksen periaatteita, jotka on vahvistettu IMO:n päätöslauselmassa A.890 (21) (turvallisen miehityksen periaatteet sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa, ottaen huomioon kyseisen päätöslauselman liitteenä olevat asiaa koskevat ohjeet.

11 artikla

Liitännäistoimenpiteet

1. Jäsenvaltioiden on luotava lippunsa alla purjehtivia aluksia koskeva alustietokanta, jossa on tärkeimmät tekniset tiedot kustakin aluksesta sekä 2 kohdassa luetellut tiedot, ja ylläpidettävä tällaista tietokantaa taikka huolehdittava siitä, että niillä on suora pääsy tietokantaan, joka tarjoaa samankaltaiset tiedot. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle pääsyoikeudet tietokantoihinsa ja oikeus vaihtaa tietoja niiden kanssa.
2. Tietokannassa on oltava seuraavat tiedot:
 - a) aluksen tiedot (nimi, IMO-numero jne.);
 - b) katsastusten, mukaan luettuina lisäkatsastukset ja täydentävät katsastukset, jos niitä on tehty, päivämäärät sekä auditointien päivämäärät;
 - c) tiedot aluksen todistuskirjojen antamiseen ja luokitukseen osallistuneista hyväksytyistä laitoksista;
 - d) tiedot laitoksista, jotka ovat tarkastaneet aluksen satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevien määräysten nojalla, sekä tarkastuspäivämäärät;
 - e) tiedot satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten tuloksista (puutteita: kyllä tai ei, pysäyttämisiä: kyllä tai ei);
 - f) tiedot onnettomuuksista;
 - g) tiedot MARPOL-yleissopimuksen ja alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista 7 päivänä syyskuuta 2005 annetun direktiivin 2005/35/(EY)¹⁴ rikkomisista;

¹⁴ EUVL L 255, 30.9.2005, s. 11.

- h) tiedot aluksista, jotka ovat siirtyneet pois rekisteristä edellisten 12 kuukauden aikana.
3. Edellä 2 kohdassa olevaa tietojen luetteloa voidaan muuttaa 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, jos uusien tietokantojen kehitys antaa siihen aiheita.

Tietojen esittämistä varten voidaan vahvistaa yhdenmukaistettuja esitysmuotoja 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

12 artikla

Lippuvaltioiden toiminnan arviointi ja tarkastelu

1. Jäsenvaltioiden on vuosittain arvioitava toimintaansa tämän direktiivin säännösten suhteen.
2. Lippuvaltioiden toiminnan arvioinnissa on käytettävä mittareina muun muassa satamavaltioiden suorittaman valvonnan yhteydessä suoritettujen pysäytysten määrää, lippuvaltioiden suorittamien tarkastusten tuloksia, onnettomuustilastoja, viestintä- ja tiedonvälitysprosesseja, vuotuisia vahinkotilastoja (joissa ei oteta huomioon nk. alus täysin menetetty -tapauksia), ja lisäksi tarpeen mukaan muita suoritusindikaattoreita, joilla voidaan määrittää, ovatko henkilöstö, voimavarat ja hallinnolliset menettelyt riittäviä lippuvaltion velvollisuuksien täyttämiseksi.
3. Yhteiset menetelmät lippuvaltion toiminnan arviointia varten vahvistetaan 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.
4. Jäsenvaltioiden, jotka ovat jonakin kalenterivuonna 1 päivänä heinäkuuta mustalla tai harmaalla listalla vuotuisessa raportissa, joka annetaan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjaan liittyen, on annettava ennen saman vuoden 1 päivää syyskuuta komissiolle seikkaperäinen selvitys puutteellisesta toiminnastaan lippuvaltiona. Kyseisessä selvityksessä on määritettävä ja analysoitava keskeiset syyt puutteelliselle toiminnalle ja yksilöitävä alusluokat, jotka ovat aiheuttaneet tämän tilanteen. Selvityksessä on myös esitettävä suunnitelma korjaavista toimista, mukaan luettuina tarvittaessa suoritettavat täydentävät katsastukset, jotka toteutetaan mahdollisimman pikaisesti.

13 artikla

Lippuvaltion auditointiprosessi

1. Kunkin jäsenvaltion on huolehdittava siitä, että kolmen vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta ja sen jälkeen säännöllisin väliajoin tehdään riippumaton auditointi, jossa selvitetään, miten se on noudattanut direktiiviä.
2. Puitteet ja menettelyt 1 kohdassa tarkoitettua auditointia varten vahvistetaan 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Auditointi, joka on tehty IMO:n 1 päivänä joulukuuta 2005 pidetyssä yleiskokouksessa annetun päätöslauselman A.974 (24) määräysten mukaisesti, hyväksytään kuitenkin 1 kohdassa tarkoitetuksi auditoinniksi, jos 3 kohdassa määritetyt ehdot täyttyvät. Tällä hyväksymisellä ei kuitenkaan rajoiteta komission suorittamia tai sen pyynnöstä suoritettavia lisätarkastuksia, joilla valvotaan yhteisön merilainsäädännön noudattamista.

3. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että:
 - a) myös tämän direktiivin säännösten noudattaminen auditoidaan,
 - b) komissiolle annetaan mahdollisuus osallistua tarkkailijana IMO:n auditointiprosessiin,
 - c) auditointiraportti ja tiedot jatkotoimista toimitetaan viipymättä komissiolle.
4. Jäljempänä 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen:
 - a) laaditaan aikataulu 1 kohdassa tarkoitettujen auditointien suorittamista varten;
 - b) määritetään auditoinnin tulosten julkistamista koskevat ehdot.
5. Yhteisö laatii tarvittaessa toimenpidesuosituksia ja -ehtoja, joilla voitaisiin parantaa 2 kohdassa tarkoitettua IMO:n auditointijärjestelmän tehokkuutta.

14 artikla

Laadun sertifiointi

1. Kunkin jäsenvaltion on kehitettävä ja toteutettava hallintoaan varten laadunhallintajärjestelmä ja ylläpidettävä sitä. Tällainen laadunhallintajärjestelmä on sertifioitava ISO 9001:2000 -standardin tai sitä vastaavan, vähintään kaikki ISO 9001:2000 -standardin osatekijät kattavan standardin mukaisesti sekä auditoitava ISO 19011:1991 -standardin tai sitä vastaavan, kaikki ISO 19011:1991 -standardin osa-alueet kattavan standardin suuntaviivojen mukaisesti. Mainittujen vastaavien standardien osalta on noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/34/EY¹⁵ säännöksiä.
2. Laadunhallintajärjestelmä on perustettava kolmen vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta.
3. Laadunhallintajärjestelmä on sertifioitava neljän vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta.
4. Edellä 1 kohdassa olevat viittaukset ISO-standardeihin voidaan saattaa ajan tasalle 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

¹⁵ EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37.

15 artikla

Yhteistyösopimukset

Komissio antaa vuoden [2007] loppuun mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa se tarkastelee, olisiko saatavissa aikaan lippuvaltioiden valvontavelvollisuuksia koskeva yhteisymmärryspöytäkirja, jonka tavoitteena olisi taata tasavertaiset toimintaedellytykset niille lippuvaltioille, jotka ovat sitoutuneet panemaan velvoittavasti täytäntöön Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleiskokouksen 1 päivänä joulukuuta 2005 antamalla päätöslauselmalla A.973 (24) hyväksytyn IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten ja jotka ovat suostuneet siihen, että ne auditoidaan IMO:n yleiskokouksen 1 päivänä joulukuuta 2005 antaman päätöslauselman A.974 (24) määräysten mukaisesti.

16 artikla

Tietojen toimittaminen ja kertomukset

1. Jokaisen jäsenvaltion on toimitettava IMO:n yleissopimusten määräysten edellyttämät tiedot IMO:lle.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava vuosittain komissiolle tiedot:
 - a) niiden lippuvaltioina suorittamien tarkastusten ja auditointien määrästä,
 - b) voimavaroista, jotka on osoitettu 4 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien suorittamista varten,
 - c) toimenpiteistä, jotka on toteutettu 6–11 artiklan, 12 artiklan 1 kohdan sekä 15 artiklan säännösten noudattamiseksi.
3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen antamista varten voidaan laatia yhdenmukaistettu mallilomake 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.
4. Jäsenvaltioiden tiedot saatuaan komissio laatii yhteenvetokertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta. Tämä kertomus toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

17 artikla

Muutokset

Edellä 2 artiklan 2 kohdassa, 6 artiklan 7 kohdassa ja 11 artiklan 3 kohdassa säädettyjen muutosten lisäksi tätä direktiiviä voidaan muuttaa 18 artiklan 2 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen sellaisten uusien lippuvaltioihin liittyvien määräysten ja sitoumusten huomioon ottamiseksi, jotka on laadittu kansainvälisellä tasolla, erityisesti IMO:ssa ja ILO:ssa.

IMO:n yleissopimuksiin ja IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaan säännöstöön tehdyt muutokset voidaan jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

18 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa asetuksen (EY) N:o 2099/2002 3 artiklalla perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea).
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.
3. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi vahvistetaan kaksi kuukautta.
4. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

19 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [...]. Niiden on toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle viipymättä sekä kyseisiä säännöksiä ja tätä direktiiviä koskeva vastaavuustaulukko. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

20 artikla

Voimaantulo

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

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä [...]

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
[...]

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
[...]

LIITE I

LIPPUVALTIOITA KOSKEVA SÄÄNNÖSTÖ (FSC-SÄÄNNÖSTÖ)

IMO:n VELVOITTAVIEN ASIAKIRJOJEN TÄYTÄNTÖÖNPANOJA KOSKEVAN SÄÄNNÖSTÖN 1 ja 2 osat

1 OSA – YHTEISET OSA-ALUEET

Tavoite

1. Tämän säännösten tavoitteena on parantaa maailman meriturvallisuutta sekä meriympäristön suojelua.
2. Eri hallintojen on otettava tämä säännöstö huomioon niiden oman tilanteen mukaan, ja ne ovat velvollisia panemaan täytäntöön ainoastaan ne 6 kappaleessa tarkoitetut asiakirjat, joiden osalta ne ovat sopimushallituksia tai sopimuspuolia. Maantieteellisten seikkojen ja muiden olosuhteiden johdosta joidenkin hallintojen osalta lippuvaltion rooli voi painottua enemmän kuin satama- tai rannikkovaltion rooli, kun taas toisilla rannikko- tai satamavaltion rooli voi olla lippuvaltion roolia hallitsevampi. Tällaiset erot eivät kuitenkaan millään tavalla vähennä niiden velvollisuuksia lippu-, satama- tai rannikkovaltiona.

Strategia

3. Jotta valtio voisi saavuttaa tämän säännösten tavoitteet, sen olisi laadittava strategia, joka käsittää seuraavat seikat:
 - 1) asiaa koskevien velvoittavien kansainvälisten asiakirjojen täytäntöönpanon ja täytäntöönpanon valvonnan;
 - 2) kansainvälisten suositusten noudattamisen tarvittavilta osin;
 - 3) jatkuvan arvioinnin ja todentamisen, jossa selvitetään, kuinka tehokkaasti valtio täyttää kansainväliset velvollisuutensa; sekä
 - 4) kokonaisorganisaation suorituskyvyn ja valmiuksien aikaansaamisen, ylläpidon ja parantamisen.

Edellä mainittua strategiaa toteutettaessa olisi noudatettava tämän säännösten ohjeita.

Yleistä

4. Yhdistyneiden Kansakuntien vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) sekä IMO:n yleissopimusten määräysten nojalla hallintojen tehtävänä on saattaa voimaan lait ja asetukset ja toteuttaa muut tarpeelliset toimenpiteet näiden asiakirjojen panemiseksi täytäntöön kaikilta osin, jotta voidaan varmistaa, että yksittäiset alukset ovat ihmishengen turvallisuuden ja meriympäristön suojelun kannalta sopivia käyttötarkoitukseensa ja että niillä käytetään pätevää merenkulkuhenkilöstöä.

5. Toimiessaan meriympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja valvomiseksi valtiot pidättyvät siirtämästä pilaantumisvahinkoja tai -vaaraa suoraan tai epäsuorasti alueelta toiselle tai muuntamasta pilaantumista toisenlaiseksi. (UNCLOS, 195 artikla).

Soveltamisala

6. Tässä säännöstössä tarkoitettuja IMO:n velvoittavia asiakirjoja ovat:
- 1) vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä, sellaisena kuin se on muutettuna (SOLAS 74);
 - 2) kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS 74), sellaisena kuin se on muutettuna, koskeva vuoden 1978 pöytäkirja;
 - 3) kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS 74), sellaisena kuin se on muutettuna, koskeva vuoden 1988 pöytäkirja;
 - 4) vuonna 1973 tehty kansainvälinen yleissopimus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1978 pöytäkirjalla (MARPOL 73/78);
 - 5) vuoden 1997 pöytäkirja, jolla muutetaan alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyä yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna sitä koskevalla vuoden 1978 pöytäkirjalla (MARPOL PROT 1997);
 - 6) vuonna 1978 tehty kansainvälinen yleissopimus merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyskirjoista ja vahdinpidosta, sellaisena kuin se on muutettuna (STCW);
 - 7) vuonna 1966 tehty kansainvälinen lastiviivayleissopimus (LL 66);
 - 8) kansainvälistä lastiviivayleissopimusta, koskeva vuoden 1988 pöytäkirja (LL PROT 1988);
 - 9) vuonna 1969 tehty kansainvälinen aluksenmittausyleissopimus (Tonnage 69); sekä
 - 10) vuonna 1972 tehty yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteen-törmäämisen estämiseksi merellä, sellaisena kuin se on muutettuna (COLREG 72);

sekä kaikki asiakirjat, jotka on tehty velvoittaviksi näillä yleissopimuksilla ja pöytäkirjoilla. Liitteissä 1–4 on ei-tyhjentyviä luetteloita edellä mainittujen velvoittavien asiakirjojen mukaisista velvollisuuksista. Luettelo olennaisista

asiakirjoista on liitteessä 5 ja yhteenveto säännöstöön vaikuttavista velvoittavien asiakirjojen muutoksista on liitteessä 6¹.

Ensi vaiheen toimet

7. Kun uusi tai muutettu IMO:n velvoittava asiakirja tulee jonkin valtion osalta voimaan, kyseisen valtion hallituksen on kyettävä panemaan sen määräykset täytäntöön ja valvomaan niiden täytäntöönpanoa tarvittavan kansallisen lainsäädännön avulla, ja lisäksi sillä on oltava täytäntöönpanoa ja täytäntöönpanon valvontaa varten tarvittava infrastruktuuri. Tämä merkitsee sitä, että kyseisen valtion hallituksella on oltava:
 - 1) kyky saattaa voimaan lait, jotka mahdollistavat tosiasiallisen lainkäyttö- ja valvontavallan valtion lipun alla purjehtiviin aluksiin liittyvissä hallinnollisissa, teknisissä ja sosiaalisissa kysymyksissä ja jotka erityisesti muodostavat oikeusperustan rekistereille, alusten tarkastuksille, aluksiin sovellettaville turvallisuutta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeville laeille sekä niihin liittyvien määräysten antamiselle;
 - 2) kansallisten lakien ja asetusten täytäntöönpanon valvonnan edellyttämä oikeusperusta, joka käsittää myös tähän liittyvät tutkinta- ja seuraamusprosessit; sekä
 - 3) riittävästi merenkulun alan asiantuntevaa henkilöstöä avustamaan tarvittavien kansallisten lakien voimaan saattamisessa sekä hoitamaan kaikkia asiaan liittyviä valtion tehtäviä, mukaan luettuna kunkin yleissopimuksen edellyttämä raportointi.
8. Osviittana kansalliselle lainsäädännölle, jolla pannaan täytäntöön asianomaisten IMO:n asiakirjojen määräykset, voidaan käyttää Yhdistyneiden Kansakuntien julkaisua ”Guidelines for Maritime Legislation²”.

Tietojen antaminen

9. Valtion olisi annettava 3 kappaleessa tarkoitettua strategiaansa sekä kansallista lainsäädäntöään koskevat tiedot kaikille niille, joita asia koskee.

Tietojen kirjaaminen

10. Olisi kirjattava tarpeen mukaan talteen ja säilytettävä tiedot, joita voidaan käyttää todisteena siitä, että valtio noudattaa vaatimuksia ja toimii tehokkaasti. Talteen kirjattujen tietojen olisi oltava helposti luettavissa, tunnistettavissa sekä käyttöön saatavissa. Olisi otettava käyttöön dokumentoitu menettely, joka avulla voidaan määritellä talteen kirjattujen tietojen yksilöintiä, varastointia, suojaamista, käyttöön saamista sekä säilytysaikaa varten tarvittava ohjeistus.

¹ Näitä liitteitä täydennetään meriturvallisuuskomitean (MSC) 80. istunnossa. Ainoastaan liitteet 1, 2 ja 5 ovat merkityksellisiä lippuvaltioiden velvollisuuksien kannalta.

² ST/ESCAP/1076

Parannukset

11. Valtioiden olisi jatkuvasti parannettava niiden toimenpiteiden toimivuutta, jotka toteutetaan valtioiden hyväksymien yleissopimusten ja pöytäkirjojen panemiseksi täytäntöön. Parannuksia olisi toteutettava soveltamalla ja panemalla täytäntöön kansallista lainsäädäntöä tiukasti ja tehokkaasti sen mukaan kuin se on tarpeen sekä seuraamalla jatkuvasti sen noudattamista.
12. Valtion olisi edistettävä sellaisen kulttuurin syntymistä, joka tarjoaa ihmisille mahdollisuuksia parantaa toiminnan laatua meriturvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyvissä toiminna.
13. Lisäksi valtion olisi toteutettava toimenpiteitä vaatimustenvastaisuuksien syiden määrittämiseksi ja poistamiseksi, jotta voidaan estää vaatimustenvastaisuuksien toistuminen; tällaisia toimia ovat:
 - 1) vaatimustenvastaisuuksien arviointi ja analysointi;
 - 2) tarvittavien korjaavien toimenpiteiden toteuttaminen; sekä
 - 3) toteutettujen korjaavien toimenpiteiden arviointi.
14. Valtion olisi määritettävä toimenpiteitä, joiden avulla voidaan poistaa potentiaalisten vaatimustenvastaisuuksien syyt, jotta voidaan estää tällaisten vaatimustenvastaisuuksien esiintyminen.

2 OSA – LIPPUVALTIOT

Täytäntöönpano

15. Huolehtiakseen tehokkaasti velvollisuuksistaan lippuvaltioiden olisi:
 - 1) annettava toimintaperiaatteiden käytännön toteutusta varten kansallista lainsäädäntöä ja ohjeistusta, joka on avuksi kaikkien niiden turvallisuutta ja ympäristön pilaantumisen estämistä koskevien yleissopimusten ja pöytäkirjojen vaatimusten täytäntöönpanossa ja täytäntöönpanon valvonnassa, joissa valtiot ovat sopimuspuolina; sekä
 - 2) määrättävä hallintonsa sisällä tehtävistä, jotka koskevat omaksuttujen toimintaperiaatteiden päivittämistä ja tarkistamista tarpeen mukaan.
16. Lippuvaltioiden olisi luotava voimavarat ja menettelyt, joiden avulla voidaan hallinnoida turvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevaa ohjelmaa; näiden tulisi käsittää vähintään:
 - 1) hallinnolliset ohjeet, jotka koskevat sovellettavien kansainvälisten sääntöjen ja määräysten täytäntöönpanoa sekä mahdollisesti tarvittavien kansallisten tulkintamääräysten laatimista ja levittämistä;
 - 2) voimavarat, joiden avulla varmistetaan 6 kappaleessa lueteltujen IMO:n velvoittavien asiakirjojen vaatimusten noudattaminen käyttäen auditointi- ja tarkastusohjelmaa, joka on riippumaton kaikista vaadittavia todistuskirjoja ja

tarvittavia asiakirjoja myöntävistä hallintoelimistä ja/tai muista yksiköistä, jotka lippuvaltio on valtuuttanut myöntämään vaadittavia todistuskirjoja ja tarvittavia asiakirjoja;

- 3) voimavarat, joiden avulla varmistetaan merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyskirjoista ja vahdinpidosta vuonna 1978 tehdyn yleissopimuksen (SCTW), sellaisena kuin se muutettuna, vaatimusten noudattaminen. Näihin kuuluvat muun muassa voimavarat, joiden avulla huolehditaan siitä, että:
 - 3.1 merenkulkijoiden koulutus, pätevyyden arviointi ja todistuskirjojen antaminen ovat edellä mainitun yleissopimuksen määräysten mukaisia;
 - 3.2 STCW-pätevyyskirjoissa ja -kelpoisuustodistuksissa kuvataan täsmällisesti merenkulkijoiden pätevyys, ja niissä käytetään asianmukaista STWC-yleissopimuksen termistöä sekä termejä, jotka ovat samoja kuin alukselle myönnettyssä miehitystodistuksessa;
 - 3.3 kaikista teosta tai tekemättä jättämisestä aiheutuneista virheistä, jotka ovat kyseisen sopimuspuolen myöntämien todistuskirjojen tai kelpoisuustodistusten haltijoiden aiheuttamia ja jotka voivat saada aikaan välittömän uhan meriympäristölle tai ihmishengen tai omaisuuden turvallisuudelle merellä, voidaan tehdä puolueeton tutkinta;
 - 3.4 lippuvaltion myöntämät todistuskirjat tai kelpoisuustodistukset voidaan tosiasiallisesti evätä taikka peruuttaa toistaiseksi tai kokonaan silloin kun se on perusteltua sekä silloin kun se on välttämätöntä petoksen estämiseksi; ja
 - 3.5 hallinnolliset järjestelyt, mukaan luettuina järjestelyt, jotka liittyvät toisen valtion toimivallassa toteutettuihin koulutus-, arviointi- ja todistuksen-antotoimiin, ovat sellaisia, että lippuvaltio noudattaa velvollisuuttaan varmistaa sen lipun käyttöön oikeutettujen alusten päälliköiden, päällystön ja muiden merenkulkijoiden pätevyys³;
 - 4) voimavarat, joiden avulla voidaan suorittaa onnettomuustutkinnat sekä käsitellä asianmukaisesti ja ripeästi tapaukset, joissa aluksissa havaitaan puutteita; sekä
 - 5) IMO:n asianomaisiin velvoittaviin asiakirjoihin sisältyviä vaatimuksia koskevien ohjeiden laatiminen, dokumentointi ja antaminen hallintoa tyydyttävällä tavalla.
17. Lippuvaltioiden on varmistettava, että aluksilla, jotka ovat oikeutettuja purjehtimaan niiden lipun alla, on riittävä ja tehokkaasti toimiva miehitys; tässä yhteydessä on otettava huomioon IMO:n vahvistamat turvallisen miehityksen periaatteet.

³ Vuoden 1978 STCW-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, säännöt I/2, I/9, I/10 ja I/11.

Valtuuttaminen

18. Lippuvaltioiden, jotka valtuuttavat hyväksytyjä laitoksia toimimaan niiden puolesta ja suorittamaan katsastuksia ja tarkastuksia, myöntämään todistuskirjoja ja asiakirjoja, merkitsemään aluksia sekä suorittamaan muita IMO:n yleissopimusten nojalla edellytettäviä lakisääteisiä tehtäviä, on säädeltävä tällaisia valtuutuksia SOLAS-yleissopimuksen XI-1 luvun 1 säännön mukaisesti siten, että:
- 1) varmistetaan, että hyväksytyllä laitoksella on riittävät tekniset, johtamis- ja tutkimusvalmiudet sille osoitettujen tehtävien suorittamista varten niiden vähimmäisvaatimusten mukaisesti, jotka koskevat hallinnon puolesta toimivia laitoksia ja jotka on määritetty asiaa koskevassa IMO:n päätöslauselmassa⁴;
 - 2) valtuutuksen perustana on hallinnon ja hyväksytyyn laitoksen välillä tehtävä virallinen kirjallinen sopimus, joka sisältää vähintään asiaa koskevassa IMO:n päätöslauselmassa⁵ määritetyt osatekijät tai vastaavat oikeudelliset järjestelyt ja joka voi perustua vakiosopimukseen, jolla hyväksytyt laitokset valtuutetaan toimimaan hallinnon puolesta⁶;
 - 3) annetaan yksityiskohtaiset ohjeet toimista, jotka toteutetaan siinä tapauksessa, että alus todetaan siinä määrin merikelvottomaksi, että sen lähtö merelle aiheuttaisi vaaraa alukselle tai aluksella oleville henkilöille, tai että aluksen todetaan aiheuttavan kohtuuttoman suuren vaaran meriympäristön vahingoittumisen kannalta;
 - 4) annetaan hyväksytyyn laitoksen käyttöön tulkintoineen kaikki tarvittavat kansallisen oikeuden säännökset, joilla yleissopimusten määräykset pannaan täytäntöön, ja yksilöidään ylittävätkö hallinnon normit joiltakin osin yleissopimusten vaatimukset; sekä
 - 5) edellytetään, että hyväksytyyn laitoksen on pidettävä tietorekisteriä, josta hallinto saa tietoja, joita se voi käyttää apuna yleissopimusten sääntöjen tulkinnassa.
19. Lippuvaltioiden, jotka nimeävät katsastajia suorittamaan puolestaan katsastuksia ja tarkastuksia, olisi tarpeen mukaan säädeltävä tällaisia nimityksiä 18 kappaleen ja erityisesti sen .3 ja .4 kohdan ohjeiden mukaisesti.
20. Lippuvaltion olisi perustettava valvontaohjelma – tai osallistuttava valvontaohjelmaan – jossa on käytettävissä riittävästi voimavaroja lippuvaltion hyväksytyjen laitosten seurantaan ja näiden laitosten kanssa harjoitettavaa yhteydenpitoa varten; tarkoituksena on, että lippuvaltio varmistaa kansainvälisten velvollisuuksiensa täyttämisen kaikilta osin:

⁴ Päätöslauselman A.739(18) ”Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration” lisäys 1.

⁵ Päätöslauselman A.739(18) ”Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration” lisäys 2.

⁶ (MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307)

- 1) käyttämällä oikeuttaan toimittaa täydentäviä katsastuksia, joilla varmistetaan, että alukset, jotka ovat oikeutettuja purjehtimaan sen lipun alla, noudattavat tosiasiallisesti IMO:n velvoittavia asiakirjoja;
- 2) toimittamalla täydentäviä katsastuksia sen mukaan kuin se katsoo tarpeelliseksi varmistaakseen, että alukset, jotka ovat oikeutettuja purjehtimaan sen lipun alla, noudattavat IMO:n yleissopimuksen vaatimuksia täydentäviä kansallisia vaatimuksia; sekä
- 3) huolehtimalla siitä, että saatavilla on henkilöstöä, joka tuntee hyvin lippuvaltion ja hyväksytyjen laitosten säännöt ja määräykset ja joka on käytettävissä hyväksytyjä laitoksia koskevaa käytännön kenttävalvontaa varten.

Täytäntöönpanon valvonta

21. Lippuvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet, joilla varmistetaan, että niiden lipun käyttöön oikeutetut alukset sekä niiden lainkäyttövaltaan kuuluvat yksiköt ja henkilöt noudattavat kansainvälisiä sääntöjä ja normeja ja että lippuvaltiot näin noudattavat kansainvälisiä velvollisuuksiaan. Muun muassa olisi toteutettava seuraavat toimenpiteet:
 - 1) estettävä lippuvaltion lipun käyttöön oikeutettujen alusten merelle lähtö, kunnes alukset voivat liikennöidä kansainvälisissä säännöissä ja normeissa asetettujen vaatimusten mukaisesti;
 - 2) suoritettava lippuvaltion lipun käyttöön oikeutetuille aluksille määräaikaistarkastukset, joissa varmennetaan, että alus on todellisuudessa kunnoltaan ja laivaväeltään sille myönnettyjen todistuskirjojen mukainen;
 - 3) huolehdittava siitä, että katsastaja varmistaa 2 kohdassa tarkoitettua määräaikaistarkastusta tehdessään, että aluksella työskentelevät merenkulkijat tuntevat:
 - 3.1 omat tehtävänsä; ja
 - 3.2 aluksen järjestelyt, laitteet, varusteet ja menettelyt;
 - 4) varmistettava, että laivaväki kokonaisuudessaan kykenee tosiasiallisesti koordinoimaan toimintansa hätätilanteessa sekä suorittaessaan toimia, jotka ovat olennaisen tärkeitä turvallisuuden kannalta tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi;
 - 5) säädettävä kansallisissa laeissa ja asetuksissa seuraamuksista, jotka ehkäisevät riittävän tehokkaasti lippuvaltion lipun käyttöön oikeutettujen alusten suorittamia kansainvälisten sääntöjen ja normien rikkomisia;
 - 6) ryhdyttävä – tutkinnan suorittamisen jälkeen – oikeustoimiin sellaisia lippuvaltion lipun käyttöön oikeutettuja aluksia vastaan, jotka ovat rikkoneet kansainvälisiä sääntöjä ja normeja, riippumatta siitä, missä rikkominen on tapahtunut;

- 7) säädettävä kansallisissa laeissa ja asetuksissa seuraamuksista, jotka ehkäisevät riittävän tehokkaasti lippuvaltion toimivallan alaisuudessa annetun todistuskirjan tai kelpoisuustodistuksen saaneiden henkilöiden suorittamia kansainvälisten sääntöjen ja normien rikkomisia; sekä
 - 8) ryhdyttävä – tutkinnan suorittamisen jälkeen – oikeustoimiin sellaisia todistuskirjan tai kelpoisuustodistuksen haltijoita vastaan, jotka ovat rikkoneet kansainvälisiä sääntöjä ja normeja, riippumatta siitä, missä rikkominen on tapahtunut.
22. Lippuvaltion olisi harkittava tarpeen mukaan sellaisen valvonta- ja seurantaohjelman laatimista ja toteuttamista, jonka avulla:
- 1) onnettomuudet voitaisiin tutkia nopeasti ja perusteellisesti ja niistä voitaisiin raportoida asianmukaisesti IMO:lle;
 - 2) voitaisiin kerätä tilastotietoja, joiden avulla voidaan analysoida kehitystä ja määrittää ongelma-alueita; ja
 - 3) voitaisiin reagoida nopeasti satama- tai rannikkovaltioiden ilmoittamiin alusten puutteisiin ja väitettyihin ympäristön pilaantumista aiheuttaviin tapahtumiin.
23. Lisäksi lippuvaltion olisi:
- 1) huolehdittava kansallisen lainsäädännön avulla siitä, että sovellettavia IMO:n asiakirjoja noudatetaan;
 - 2) huolehdittava siitä, että käytettävissä on asianmukainen määrä pätevää henkilöstöä 15 kappaleen 1 kohdassa tarkoitetun kansallisen lainsäädännön täytäntöönpanoa ja täytäntöönpanon valvontaa varten; tähän sisältyy myös tutkintoja ja katsastuksia tekevä henkilöstö;
 - 3) huolehdittava siitä, että käytettävissä on riittävä määrä pätevää lippuvaltion henkilöstöä tutkimaan tapauksia, joissa jokin satamavaltio on pysäyttänyt lippuvaltion lipun käyttöön oikeutetun aluksen;
 - 4) huolehdittava siitä, että käytettävissä on riittävä määrä pätevää lippuvaltion henkilöstöä tutkimaan tapauksia, joissa jokin satamavaltio kiistää kyseisen lippuvaltion toimivallan alaisuudessa myönnetyn todistuskirjan tai kelpoisuustodistuksen pätevyyden taikka todistuskirjan tai kelpoisuustodistuksen haltijan pätevyyden; ja
 - 5) huolehdittava lippuvaltion katsastajien ja tutkijoiden koulutuksesta sekä näiden toiminnan valvonnasta.
24. Kun valtiolle ilmoitetaan, että jokin satamavaltio on pysäyttänyt sen lipun käyttöön oikeutetun aluksen, lippuvaltion olisi huolehdittava siitä, että aluksen saattamiseksi välittömästi sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten vaatimusten mukaiseksi toteutetaan aiheelliset korjaavat toimenpiteet.

25. Lippuvaltion tai sen puolesta toimivan hyväksytyin laitoksen olisi myönnettävä tai vahvistettava alusta koskeva kansainvälinen todistuskirja vasta kun se on todennut, että alus täyttää kaikki sovellettavat vaatimukset.
26. Lippuvaltion olisi myönnettävä kansainvälinen pätevyyskirja tai kelpoisuustodistus henkilölle vasta kun se on todennut, että henkilö täyttää kaikki sovellettavat vaatimukset.

Lippuvaltion katsastajat

27. Lippuvaltion olisi määritettävä ja dokumentoitava kaikkien niiden työntekijöiden vastuut, valtuudet ja keskinäiset suhteet, jotka johtavat, suorittavat tai tarkastavat turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvää tai vaikuttavaa työtä.
28. Henkilöstöllä, joka vastaa IMO:n velvoittavien asiakirjojen soveltamisalaan kuuluvien alusten ja yhtiöiden katsastuksista, tarkastuksista ja auditoinneista tai suorittaa niitä, olisi oltava vähintään:
- 1) asianmukainen merenkulkualan oppilaitoksessa hankittu pätevyys sekä asianmukainen merenkulkukokemus päteväenä päällystön jäsenenä, jolla on ollut tai jolla on voimassa oleva SCTW II/2 tai III/2 -pätevyyskirja; lisäksi henkilöstön olisi pitänyt ylläpitää aluksia ja niiden toimintaa koskevia teknisiä tietojaan pätevyyskirjan saamisen jälkeen; tai
 - 2) valtion tunnustama korkea-asteen oppilaitoksessa suoritettu tutkinto tai muu vastaava asianmukaisella tekniikan tai tieteen alalla.
29. Henkilöstöllä, jolla on 28 kappaleen 1 kohdan mukainen pätevyys, olisi oltava vähintään kolme vuotta meripalvelusta kansi- tai konepäällystön jäsenenä.
30. Henkilöstöllä, jolla on 28 kappaleen 2 kohdan mukainen pätevyys, olisi oltava vähintään kolmen vuoden asianmukainen työkokemus.
31. Lisäksi tällaisella henkilöstöllä olisi oltava lippuvaltion katsastajan tehtävien edellyttämät ja dokumentoiduissa koulutusohjelmissä hankitut riittävät käytännölliset ja teoreettiset tiedot aluksista ja niiden toiminnasta sekä asiaa koskevien kansallisten ja kansainvälisten oikeudellisten asiakirjojen määräyksistä.
32. Katsastustyössä avustavan muun henkilöstön koulutuksen ja työnohjauksen olisi vastattava niitä tehtäviä, jotka tällä henkilöstöllä on valtuudet suorittaa.
33. Asianmukainen aiempi kokemus erikoisalalla olisi katsottava eduksi; jos aiempaa kokemusta ei ole, hallinnon olisi tarjottava sopivaa käytännön koulutusta.
34. Lippuvaltiot voivat akkreditoida katsastajia toteuttamalla virallisen seikkaperäisen koulutusohjelman, jossa annetaan samantasoiset tiedot ja taidot kuin 29-32 kappaleessa edellytetään.
35. Lippuvaltiolla olisi oltava käytössään dokumentoitu järjestelmä, jonka avulla henkilöstöä pätevoidetään ja sen osaaminen pidetään jatkuvasti ajan tasalla henkilöstölle annettujen tehtävien edellyttämällä tavalla.

36. Pätevyyden olisi suoritettavan tehtävän (suoritettavien tehtävien) mukaan käsitettävä:
- 1) sovellettavien aluksia, yhtiöitä, laivaväkeä, lastia ja alusten toimintaa koskevien kansainvälisten ja kansallisten sääntöjen ja määräysten tuntemus;
 - 2) katsastuksissa, todistuskirjojen antamisessa, valvonnassa ja tutkinnassa sovellettavien menettelyjen tuntemus;
 - 3) meriturvallisuutta ja meriympäristön suojelua koskevien kansainvälisten ja kansallisten oikeudellisten välineiden sekä niihin liittyvien ohjelmien tavoitteita koskeva tietämys;
 - 4) aluksella ja maissa tapahtuvia sisäisiä ja ulkoisia prosesseja koskeva tietämys;
 - 5) ammatillinen pätevyys, joka on tarpeen annettujen tehtävien suorittamiseksi tuloksellisesti ja tehokkaasti;
 - 6) kattava turvallisuustietoisuus kaikissa olosuhteissa, mukaan luettuna tietoisuus omasta turvallisuudesta; sekä
 - 7) suoritettavia tehtäviä ja mielellään myös arvioitavia toimintoja koskeva koulutus tai kokemus.
37. Lippuvaltion olisi annettava katsastajalle henkilöllisyysasiakirja pidettäväksi mukana tehtäviä suoritettaessa.

Lippuvaltion suorittamat tutkinnat

38. Merionnettomuuden tai ympäristön pilaantumista aiheuttaneen tapahtuman johdosta olisi suoritettava tutkinta. Onnettomuustutkinnat olisi teetettävä asianmukaisen pätevyyden omaavilla tutkijoilla, joilla on onnettomuuteen liittyviä seikkoja koskeva asiantuntemus. Lippuvaltion olisi oltava valmis asettamaan tätä tarkoitusta varten käyttöön päteviä tutkijoita riippumatta siitä, missä onnettomuus tai tapahtuma on sattunut.
39. Lippuvaltion olisi varmistettava, että yksittäisillä tutkijoilla on käytännön tietämys ja kokemus niiltä osa-alueilta, jotka liittyvät heidän tavanomaisiin tehtäviinsä. Lisäksi lippuvaltion olisi – avustaakseen yksittäisiä tutkijoita, jotka suorittavat tavanomaisiin työtehtäviinsä kuulumattomia tehtäviä – huolehdittava siitä, että seuraavien alojen asiantuntemusta on tarpeen mukaan helposti käytettävissä:
- 1) navigointi ja yhteentörmäysten estämistä koskevat säännöt;
 - 2) pätevyyskirjoja koskevat lippuvaltioiden säännöt;
 - 3) meren pilaantumista aiheuttavat tekijät;
 - 4) haastattelutekniikat;
 - 5) todisteiden kerääminen; ja
 - 6) inhimillisten tekijöiden vaikutusten arviointi.

40. Kaikki tapaturmat, joista aiheutuu vähintään kolmen päivän työpoissaoloa edellyttäviä henkilövahinkoja, ja kaikki kuolemantapaukset, jotka aiheutuvat työtapaturmista tai lippuvaltion aluksille sattuneista onnettomuuksista, olisi tutkittava, ja tutkinnan tulokset olisi julkistettava.
41. Alusonnettomuudet olisi tutkittava ja niistä olisi raportoitava asiaa koskevien IMO:n yleissopimusten sekä IMO:n laatimien ohjeiden mukaisesti⁷. Tutkintaraportti sekä sitä koskevat lippuvaltion huomautukset olisi toimitettava IMO:lle edellä tarkoitettujen ohjeiden mukaisesti.

Arviointi ja tarkastelu

42. Lippuvaltioiden olisi määräajoin arvioitava, miten hyvin ne ovat suoriutuneet niistä hallinnollisista prosesseista ja menettelyistä sekä voimavaroja koskevista vaatimuksista, joista niiden on huolehdittava täyttääkseen velvollisuudet, jotka niillä on yleissopimusten sopimuspuolina.
43. Lippuvaltioiden toiminnan arvioinnissa voidaan käyttää mittareina muun muassa satamavaltioiden suorittaman valvonnan yhteydessä suoritettujen pysäytysten määrää, lippuvaltioiden suorittamien tarkastusten tuloksia, onnettomuustilastoja, viestintä- ja tiedonvälitysprosesseja, vuotuisia vahinkotilastoja (joissa ei oteta huomioon nk. alus täysin menetetty -tapauksia (CTL)), ja lisäksi tarpeen mukaan muita suoritusindikaattoreita, joilla voidaan määrittää, ovatko henkilöstö, voimavarat ja hallinnolliset menettelyt riittäviä lippuvaltion velvollisuuksien täyttämiseksi.
44. Osana toimenpiteitä voidaan tarkastella säännöllisesti:
- 1) alusten menetysten ja onnettomuuksien suhteellista määrää kehityssuuntauksien määrittämiseksi valikoituina ajanjaksoina;
 - 2) todennettujen alusten pysäytysten määrää suhteessa aluskannan kokoon;
 - 3) lippuvaltion toimivallan alaisuudessa myönnetyn todistuskirjan tai kelpoisuustodistuksen haltijoiden todennettujen epäpätevyys- tai väärinkäytöstapausten määrää;
 - 4) toimia, jotka on toteutettu satamavaltion antaman aluksen puutteita koskevan raportin tai satamavaltion väliintulon johdosta;
 - 5) vakavien onnettomuuksien tutkintoja ja niistä saatujen opetusten hyödyntämistä;
 - 6) käyttöön varattuja taloudellisia, teknisiä ja muita voimavaroja;
 - 7) aluskantaan kuuluvien alusten tarkastusten, katsastusten ja valvontatoimenpiteiden tuloksia;

⁷ Tällä tarkoitetaan IMO:n päätöslauselmalla A.849 (20) hyväksyttyä merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevaa säännöstöä (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents), sellaisena kuin se on muutettuna päätöslauselmalla A.884 (21).

- 8) työtaturmien tutkintaa;
- 9) sellaisten vaaratilanteiden sekä rikkomisten määrää, jotka liittyvät MARPOL 73/78 -yleissopimukseen, sellaisena kuin se on muutettuna; ja
- 10) todistuskirjojen, kelpoisuustodistusten, hyväksyntien jne. tilapäisten tai lopullisten peruuttamisten määrää.

LIITE II

LIPPUVALTIOIDEN KATSASTAJIA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

(8 artiklassa tarkoitetut vähimmäisvaatimukset)

1. Katsastajilla on oltava jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antama valtuutus suorittaa tässä direktiivissä tarkoitettuja katsastuksia.
2. Katsastajilla on oltava asianmukaiset teoreettiset tiedot ja käytännön kokemus aluksista ja niiden toiminnasta sekä asiaa koskevien kansallisten ja kansainvälisten vaatimusten määräyksistä. Nämä tiedot ja kokemus on hankittava dokumentoitujen koulutusohjelmien kautta.
3. Katsastajilla on oltava vähintään joko:
 - 1) asianmukainen merenkulkualan oppilaitoksessa hankittu pätevyys sekä asianmukainen merenkulkukokemus päteväenä päällystön jäsenenä, jolla on ollut tai jolla on voimassa oleva SCTW II/2 tai III/2 -pätevyyskirja; tai
 - 2) toimivaltaisen hallinnon tunnustama laivanrakennusinsinöörin tai koneinsinöörin tutkinto taikka muu merenkulkuun liittyvä insinööritutkinto sekä vähintään viiden vuoden työkokemus tutkintoa vastaavasta tehtävästä; tai
 - 3) tehtävään liittyvä korkeakoulututkinto tai vastaava ja katsastajia kouluttavassa laitoksessa hankittu koulutus ja pätevyys sekä vähintään kahden vuoden työkokemus jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen palveluksessa lippuvaltion katsastajaharjoittelijana.
4. Katsastajilla, joilla on 3 kohdan 1 alakohdan mukainen pätevyys, on oltava vähintään viisi vuotta meripalvelusta kansipäällystön tai konepäällystön jäsenenä.
5. Katsastajien, joilla on 3 kohdan 1 tai 2 alakohdan mukainen pätevyys, on täytynyt ylläpitää aluksia ja niiden toimintaa koskevaa teknistä tietämystään pätevyyskirjan tai muun pätevyyden saamisen jälkeen.
6. Katsastajilla, joilla on 3 kohdan 3 alakohdan mukainen pätevyys, on oltava samantasoiset tiedot ja taidot kuin 3 kohdan 1 ja 2 alakohdassa tarkoitetuilta katsastajilta edellytetään.
7. Katsastajien on kyettävä viestimään sekä suullisesti että kirjallisesti merenkulkijoiden kanssa sillä kielellä, jota merellä yleisimmin käytetään.
8. Katsastajilla ei saa olla katsastettavaan alukseen liittyviä taloudellisia intressejä eivätkä he saa olla sellaisten valtiosta riippumattomien organisaatioiden palveluksessa tai tehdä työtä sellaisille valtiosta riippumattomille organisaatioille, jotka suorittavat lakisääteisiä tai luokitusta varten tehtäviä katsastuksia taikka myöntävät todistuskirjoja aluksille.

9. Myös katsastajat, jotka eivät täytä edellä esitettyjä vaatimuksia, voidaan hyväksyä, jos he ovat tämän direktiivin antamisajankohtana työskennelleet toimivaltaisen viranomaisen palveluksessa tehtävänänsä lakisääteisten katsastusten tai satamavaltioiden suorittamaan valvontaan kuuluvien tarkastusten suorittaminen.

LIITE III

OHJEET SATAMAVALTION PYSÄYTTÄMIÄ ALUKSIA KOSKEVIA JATKOTOIMIA VARTEN

(6 artiklassa tarkoitetut ohjeet)

1. SATAMAVALTION SUORITTAMA ALUKSEN PYSÄYTTÄMINEN

1. Kun jäsenvaltion (jäljempänä 'lippuvaltio') toimivaltaiselle viranomaiselle ilmoitetaan, että jokin satamavaltio on pysäyttänyt sen lipun alla purjehtivan aluksen, sen olisi huolehdittava siitä, että aluksen saattamiseksi sovellettavien määräysten ja kansainvälisten yleissopimusten vaatimusten mukaisesti toteutetaan tarvittavat korjaavat toimenpiteet. Tällaisten toimenpiteiden olisi käsitettävä seuraavat toimet:

2. VÄLITTÖMÄT TOIMET

1. Heti kun lippuvaltiolle on ilmoitettu pysäyttämisestä, sen olisi otettava yhteyttä yhtiöön (kansainvälisessä turvallisuusjohtamissäännöstössä tarkoitettuun yhtiöön) sekä satamavaltimeen ja selvittävä mahdollisimman tarkasti kaikki pysäyttämisen liittyvät seikat.
2. Saamiensa tietojen perusteella lippuvaltion olisi määritettävä, mitkä välittömät toimet ovat tarpeen aluksen saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi. Se voi katsoa, että jotkin puutteet voidaan helposti korjata ja vahvistaa korjatuiksi satamavaltimeen toimesta (esimerkiksi kun kysymys on huollon tarpeessa olevasta pelastuslautasta). Tällaisissa tapauksissa lippuvaltion olisi pyydettävä satamavaltiolta vahvistus siitä, että puutteet on korjattu.
3. Jos puutteet ovat vakavampia ja liittyvät erityisesti aluksen rakenteeseen tai muihin sellaisiin seikkoihin, jotka kuuluvat hyväksytyyn laitoksen lippuvaltimeen puolesta myöntämien todistuskirjojen piiriin, lippuvaltimeen olisi vaadittava oman katsastajansa suorittamaa tarkastusta tai nimettävä joku hyväksytyyn laitoksen katsastajista suorittamaan tarkastus puolestaan. Tällaisessa tarkastuksessa olisi aluksi keskityttävä niihin osa-alueisiin, joilla satamavaltimeen on kirjannut puutteita. Jos lippuvaltimeen tai hyväksytyyn laitoksen katsastaja katsoo sen tarpeelliseksi, tarkastus voidaan tämän jälkeen laajentaa täydelliseksi uusintakatsastukseksi, jossa käydään läpi asianmukaisten lakisääteiden todistuskirjojen kattamat osa-alueet.
4. Niissä tapauksissa, joissa hyväksytty laitos on suorittanut 2 kohdan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastusta, sen katsastajan olisi ilmoitettava lippuvaltimeen toteutetuista toimista sekä aluksen kunnosta tarkastuksen jälkeen, jotta lippuvaltimeen voi päättää mahdollisesti tarvittavista lisätoimista.
5. Jos satamavaltimeen tarkastusta on siirretty [direktiivin 95/21/EY 9 artiklan 4 kohdan tai (satamavaltimeiden suorittamasta valvonnasta annetun) direktiivin .../.../EY 13 artiklan 5 kohdan] mukaisesti, lippuvaltimeen olisi järjestettävä aluksen uusintakatsastus, jossa tarkastetaan ne todistuskirjojen kattamat osa-alueet, joilla satamavaltimeen on kirjannut puutteita sekä mahdolliset muut osa-alueet, joilla on myöhemmin

havaittu puutteita. Lippuvaltion olisi joko suoritettava tämä katsastus itse tai edellytettävä, että hyväksytyin laitoksen katsastaja antaa niille täydellisen raportin ja tarvittaessa vahvistaa, että katsastus on suoritettu tyydyttävällä tavalla ja että kaikki puutteet on korjattu. Kun tulos tyydyttää lippuvaltiota, sen olisi vahvistettava satamavaltiolle, että alus on asiaa koskevien määräysten ja kansainvälisten yleissopimusten mukainen.

6. Tapauksissa, joissa on kysymys määräysten ja kansainvälisten yleissopimusten erityisen vakavasta noudattamatta jättämisestä, lippuvaltion olisi aina lähetettävä hyväksytyin laitoksen katsastajan sijasta paikalle oma katsastajansa suorittamaan tai valvomaan 2.3–2.5 kohdassa tarkoitettuja tarkastuksia ja katsastuksia.
7. Ellei sovelleta 2 kohdan 10 kohtaa, lippuvaltion on edellytettävä, että yhtiö toteuttaa korjaavia toimenpiteitä aluksen saattamiseksi sovellettavien määräysten ja kansainvälisten yleissopimusten mukaiseksi ennen kuin aluksen sallitaan lähteä pysäyttämissatamasta (niiden korjaavien toimenpiteiden lisäksi, joita satamavaltio edellyttää). Jos tällaisia korjaavia toimenpiteitä ei toteuteta, asianomaiset todistuskirjat olisi peruutettava.
8. Lippuvaltion olisi tarkasteltava, missä määrin satamavaltion kirjaamat tai lippuvaltion tarkastuksessa tai katsastuksessa havaitut puutteet ovat seurausta aluksen ja yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimimattomuudesta. Lippuvaltion olisi tarvittaessa toimitettava aluksen ja/tai yhtiön uudelleenauditointi sekä päätettävä yhdessä satamavaltion kanssa, olisiko tämä uudelleenauditointi suoritettava ennen kuin aluksen sallitaan lähtevän pysäyttämissatamasta.
9. Lippuvaltion olisi kaikissa vaiheissa tehtävä yhteistyötä satamavaltion kanssa sen varmistamiseksi, että havaitut puutteet korjataan; lisäksi sen olisi vastattava mahdollisimman nopeasti satamavaltion mahdollisesti esittämiin selvityspyyntöihin.
10. Jos puutteita ei voida korjata pysäyttämissatamassa, ja satamavaltio antaa [direktiivin 95/21/EY 11 artiklan 1 kohdan tai (satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin .../.../EY) 15 artiklan 1 kohdan] mukaisesti alukselle luvan jatkaa matkaansa korjaustelakalle, lippuvaltion olisi yhdessä satamavaltion kanssa määritettävä ne ehdot, joilla tämä matka voi tapahtua sekä vahvistettava nämä ehdot kirjallisesti.
11. Jos alus ei noudata 2 kohdan 10 kohdassa tarkoitettuja ehtoja tai ei käy sovitulla korjaustelakalla, lippuvaltion olisi välittömästi pyydettävä selitystä yhtiöltä ja harkittava aluksen todistuskirjojen peruuttamista. Lisäksi lippuvaltion olisi suoritettava ensimmäisen tilaisuuden tullen lisäkatsastus.
12. Jos lippuvaltio käytössään olevien tietojen perusteella katsoo, että pysäyttämiseksi ei ole perusteita, sen olisi ilmoitettava tästä kannastaan satamavaltiolle ja harkittava yhdessä yhtiön kanssa turvautumista satamavaltiossa käytössä olevaan muutoksenhakumenettelyyn.

3. JATKOTOIMET

1. Sen mukaan, kuinka vakavia havaitut puutteet ovat ja mitä välittömiä toimia on toteutettu, lippuvaltion olisi lisäksi harkittava lisäkatsastuksen suorittamista alukselle sen jälkeen kun pysäytetty alus on päästetty jatkamaan matkaansa. Tähän lisäkatsastukseen olisi sisällyttävä turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimivuuden arviointi. Ohjeellisena periaatteena on, että lippuvaltion olisi suoritettava aluksen lisäkatsastus [kuuden] viikon kuluessa siitä, kun sille on ilmoitettu pysäyttämisestä. Lisäkatsastus olisi suoritettava yhtiön kustannuksella. Jos lippuvaltion on määrä suorittaa lakisääteinen katsastus kyseiselle alukselle [kolmen] kuukauden kuluessa, se voi harkita lisäkatsastuksen lykkäämistä siihen saakka.
2. Lippuvaltion olisi myös harkittava kyseisen yhtiön uudelleenauditointia. Niin ikään lippuvaltion olisi tarkasteltava muiden saman yhtiön alaisuudessa toimivien alusten tarkastushistoriaa sen selvittämiseksi, onko kyseisen yhtiön koko aluskannassa todettu samoja puutteita.
3. Jos alus on pysäytetty perustellusti useammin kuin kerran edellisten kahden vuoden aikana, jatkotoimet olisi toteutettava tavanomaista kiireellisemmin, ja joka tapauksessa olisi suoritettava lippuvaltion lisäkatsastus [neljän] viikon kuluessa siitä kun lippuvaltiolle on ilmoitettu pysäyttämisestä.
4. Jos pysäyttäminen johtaa myös aluksen pääsyn epäämiseen [direktiivin 95/21/EY 7 b tai (satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun) direktiivin .../.../EY 10 artiklan] mukaisesti, lippuvaltion on suoritettava lisäkatsastus ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että yhtiö saattaa aluksen kaikilta osin kaikkien asianomaisten yleissopimusten ja määräysten mukaiseksi. Kun tulos tyydyttää lippuvaltiota, sen olisi ilmoitettava tästä yhtiölle asiakirjalla.
5. Lippuvaltion olisi kaikissa tapauksissa harkittava mahdollisia oikeudellisia seuraamuksia, kuten sakkoja, yhtiötä vastaan. Jos alus jatkuvasti laiminlyö sovellettavien määräysten ja kansainvälisten yleissopimusten vaatimusten noudattamisen, lippuvaltion olisi harkittava mahdollisesti tarpeen olevia lisäseuraamuksia, kuten aluksen poistamista lippuvaltion rekisteristä.
6. Kun kaikki korjaavat toimet aluksen saattamiseksi sovellettavien määräysten ja kansainvälisten yleissopimusten mukaiseksi on toteutettu, lippuvaltion olisi lähetettävä asiasta raportti IMO:lle SOLAS 74 -yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, I luvun 19 säännön d kohdan sekä IMO:n päätöslauselman A.787 (19), sellaisena kuin se on muutettuna, 5.2 kappaleen mukaisesti.

4. LISÄKATSASTUS

1. Edellä tarkoitettussa lisäkatsastuksessa olisi tarkastettava seuraavat osa-alueet sellaisella tarkkuudella, joka riittää vakuuttamaan lippuvaltion katsastajan siitä, että alus, sen varusteet ja sen laivaväki ovat kaikkien niihin sovellettavien määräysten ja kansainvälisten yleissopimusten mukaisia:

- todistus- ja asiakirjat
- runkorakenne ja -varusteet
- lastiviivojen määrittämisen ehdot
- pääkoneisto ja -järjestelmät
- konetilojen puhtaus
- hengenpelastuslaitteet
- paloturvallisuus
- navigointilaitteet
- lastinkäsittelylaitteet
- radiolaitteet
- sähkölaitteet
- ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen
- asumis- ja työskentelyolosuhteet
- miehitys
- laivaväen pätevyyskirjat
- matkustajien turvallisuus
- toiminnalliset vaatimukset, jotka käsittävät laivaväen viestinnän, harjoitukset, koulutuksen, komentosillan ja konehuoneen toiminnot sekä turvallisuuden.

2. Lisäkatsastuksen tulisi lisäksi kattaa [neuvoston direktiivin 95/21/EY liitteessä V olevassa C osassa tai (satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun) direktiivin .../.../EY liitteessä VIII olevassa C osassa] yksilöidyt olennaiset laajennettuun tarkastukseen sisältyvät kohteet mutta ei rajoittua näihin. Lippuvaltioiden katsastajien olisi myös, jos he katsovat sen tarpeelliseksi, sisällytettävä katsastukseen sellaisten kohteiden kuten pelastusveneiden ja -lauttojen ja niiden laskulaitteistojen, pää- ja apukoneiston, kansiluukkujen sekä pääsähköjärjestelmien ja pilssivesijärjestelmien toiminnan testaus.

SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. EHDOTUKSEN NIMI:

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta

2. LUOKITTELU TOIMINTOPERUSTEISESSA JOHTAMIS- JA BUDJETOINTIJÄRJESTELMÄSSÄ

Toimintalohko: Energia ja liikenne

Toiminnot: Meri- ja sisävesiliikenne, intermodaalisuus

3. BUDJETTIKOHDAT

3.1. Budjettikohdat (toimintamäärärahat sekä niihin liittyvät teknisen ja hallinnollisen avun määrärahat (entiset BA-budjettikohdat) ja budjettinimikkeet: Ei koske tätä ehdotusta.

3.2. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto: Ei koske tätä ehdotusta.

3.3. Budjettitiedot (rivejä lisätään tarvittaessa): Ei koske tätä ehdotusta.

Budjetti kohta	Menolaji		Uusi	EFTA osallistuu	Ehdokasmaat osallistuvat	Rahoitusnäkymien otsake
	Pakoll/ ei-pakoll.	JM ¹ / EI-JM ²	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	nro [...]
	Pakoll/ ei-pakoll.	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	nro [...]

¹ Jaksotetut määrärahat (JM).

² Jaksottamattomat määrärahat (EI-JM).

4. YHTEENVETO RESURSSISTA

4.1. Taloudelliset resurssit

4.1.1. Yhteenveto maksusitoumusmäärärahoista (MSM) ja maksumäärärahoista (MM)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Menolaji	Kohdan nro		Vuosi n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ja myöh.	Yht.
----------	------------	--	---------	-------	-------	-------	-------	----------------	------

Toimintamenot³

Maksusitoumusmäärärahat (MSM)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	Ei ole
-------------------------------	-----	---	---	---	---	---	---	---	--------

Maksumäärärahat (MM)		b	0	0	0	0	0	0	Ei ole
----------------------	--	---	---	---	---	---	---	---	--------

Viitemäärään sisältyvät hallintomenot⁴

Tekninen ja hallinnollinen apu (EI-JM)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	Ei ole
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	--------

VIITEMÄÄRÄ YHTEENSÄ

Maksusitoumusmäärärahat		a+c	0	0	0	0	0	0	Ei ole
-------------------------	--	-----	---	---	---	---	---	---	--------

Maksumäärärahat		b+c	0	0	0	0	0	0	Ei ole
-----------------	--	-----	---	---	---	---	---	---	--------

Hallintomenot, jotka eivät sisälly viitemäärään⁵

Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot (EI-JM)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Viitemäärään sisällymättömät hallintomenot lukuun ottamatta henkilöstömenoja ja niihin liittyviä menoja (EI-JM)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

Toimenpiteen alustavat rahoituskustannukset yhteensä

MSM YHTEENSÄ henkilöstökustannukset mukaan luettuina		a+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
MM YHTEENSÄ henkilöstökustannukset mukaan luettuina		b+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Tiedot yhteisrahoituksesta

Säädösehdotukseen ei liity jäsenvaltioilta saatavaa osarahoitusta.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Rahoitukseen osallistuva taho		Vuosi n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ja myöh.	Yht.
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
MSM YHTEENSÄ yhteisrahoitus mukaan luettuna	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

³ Menot, jotka eivät kuulu kyseisen osaston xx lukuun xx 01.

⁴ Menot, jotka otetaan osaston xx momentille xx 01 04.

⁵ Menot, jotka otetaan lukuun xx 01 muille momenteille kuin xx 01 04 tai xx 01 05.

4.1.2. Yhteensopivuus rahoitussuunnitelman kanssa

- Ehdotus on nykyisen rahoitussuunnitelman mukainen.
- Ehdotus edellyttää kyseeseen tulevan rahoitusnäkymien otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.
- Ehdotus voi edellyttää toimielinten sopimuksen⁶ määräysten soveltamista (ts. joustovälineen käyttöä tai rahoitusnäkymien tarkistamista).

4.1.3. Vaikutukset tuloihin

- Ehdotuksella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- Ehdotuksella on seuraavat vaikutukset tuloihin:

Huomautus: Tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskutapaa koskevat täsmennykset ja huomautukset esitetään erillisessä liitteessä.

milj. euroa (yhden desimaalin tarkkuudella)

Budjetti-kohta	Tulot	Ennen toteutusta [vuosi n-1]	Toteutuksen jälkeen						
			[vuosi n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷	
	a) Absoluuttiset tulot		0	0	0	0	0	0	0
	b) Tulojen muutokset	Δ	0	0	0	0	0	0	0

4.1.4. Henkilöresurssit kokoaikaiseksi muutettuna (sisältää virkamiehet sekä väliaikaisen ja ulkopuolisen henkilöstön) – katso erittely kohdassa 8.2.1.

(Hallinnoinnista vastaa nykyinen henkilöstö.)

Vuositarve	Vuosi n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ja myöh.
Henkilöstön määrä yhteensä	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. OMINAISPIIRTEET JA TAVOITTEET

5.1. Tarve, johon ehdotuksella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä

IMO:n päätöslauselman A.847 (20) tavoitteena on edistää kansainvälisten yleissopimusten asettamien lippuvaltioiden velvollisuuksien täyttämistä sekä auttaa valtioita näiden yleissopimusten soveltamisessa. Koska tämä päätöslauselma ei kuitenkaan ole kovin seikkaperäinen, IMO on päättänyt laatia se sen pohjalta uuden säännösten, jota valtioiden on noudatettava toimiessaan lippuvaltion, rannikkovaltion ja satamavaltion ominaisuudessa.

⁶ Katso toimielinten sopimuksen 19 ja 24 kohta.

⁷ Taulukkoon lisätään sarakkeita, jos toiminnan kesto ylittää kuusi vuotta.

IMO:n säännöstö on määrä hyväksyä virallisesti seuraavassa IMO:n yleiskokouksessa, joka pidetään marraskuussa 2005. Sen ohella on tarkoitus hyväksyä IMO:n laatima lippuvaltioiden auditointijärjestelmä. Säännöstö ja auditointijärjestelmä ovat tuloksia IMO:n korkean tason asiantuntijoiden työstä, jossa on pohdittu tarvetta toteuttaa toimenpiteitä, joiden avulla merenkulkua koskevissa kansainvälisissä yleissopimuksissa sopimuspuolina olevat maat saataisiin panemaan yleissopimukset täytäntöön.

Ehdotetun toimenpiteen tavoitteena on antaa uusi Euroopan yhteisön säädös, jonka avulla IMO:n säännöstöstä sekä auditointijärjestelmästä tehdään pakollisia. Tarkoituksena on yhdenmukaistaa yleissopimusten täytäntöönpanon menetelmät eri jäsenvaltioissa.

5.2. Yhteisön osallistumisesta saatava lisäarvo, ehdotuksen johdonmukaisuus suhteessa muihin rahoitusvälineisiin sekä mahdolliset synergiaedut

Ehdotetulla direktiivillä lisätään puuttuva lenkki meriturvallisuutta koskevien säädösten ja määräysten muodostamaan kokonaisuuteen.

Lisäksi ehdotuksen taustalla ovat jäsenvaltioiden Kööpenhaminan Eurooppa-neuvostossa joulukuussa 2002 esittämät toiveet siitä, että käyttöön otettaisiin yhteisön järjestelmä sen seuraamiseksi, miten jäsenvaltiot noudattavat velvollisuuksia, jotka johtuvat sellaisista kansainvälisistä oikeudellisista asiakirjoista, joiden sopimuspuolia ne ovat. Tällainen järjestelmä on määrä ottaa käyttöön saattamalla lippuvaltioiden velvollisuuksien täytäntöönpanoa koskeva IMO:n säännöstö sekä IMO:n jäsenvaltioita koskeva auditointijärjestelmä osaksi yhteisön oikeutta.

Ehdotettu direktiivi edistää myös ympäristövahinkojen ehkäisyä. Kaiken kaikkiaan toteutettavien toimenpiteiden avulla voidaan vahvistaa Euroopan unionin kansainvälistä asemaa.

5.3. Ehdotuksen tavoitteet ja odotetut tulokset sekä näihin liittyvät indikaattorit toimintoperusteisessa johtamismallissa

Ehdotuksen tavoitteet esitetään alla olevassa laatikossa:

- meriturvallisuuden parantaminen, merenkulkijoiden ja ympäristön suojele
- lippuvaltioiden laadukkaan toiminnan edistäminen
- jäsenvaltioiden kannustaminen kansainvälisten yleissopimusten ratifiointiin
- tehokkaiden ja korkealuokkaisten merenkulkuhallintojen aikaansaaminen
- tehokkaan lippuvaltioiden auditointijärjestelmän käyttöönotto

5.4. Toteutustapa (alustava)

- Keskitetty hallinnointi***
 - komissio hallinnoi suoraan
 - hallinnointivastuu siirretään
 - toimeenpanovirastoille
 - varainhoitoasetuksen 185 artiklassa tarkoitetuille yhteisöjen perustamille elimille
 - kansallisille julkisoikeudellisille yhteisöille tai julkisen palvelun tehtäviä suorittaville yhteisöille
- Yhteistyössä toteutettava tai hajautettu hallinnointi***
 - jäsenvaltioiden kanssa
 - kolmansien maiden kanssa
- Hallinnointi yhteistyössä kansainvälisten järjestöjen kanssa (tarkennettava)***

Huomautukset:

6. SEURANTA JA ARVIOINTI

Direktiiviehdotus sisältää säännöksen, jonka mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kansallisista täytäntöönpanotoimenpiteistä, jotka toteutetaan direktiivin saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Jos kansallisista täytäntöönpanotoimenpiteistä ei ilmoiteta (tai niistä ilmoitetaan puutteellisesti), komission käynnistää ilman eri toimenpiteitä jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn perustamissopimuksen 226 artiklan mukaisesti.

Euroopan meriturvallisuusvirasto seuraa katsastuslaitosten sekä jäsenvaltioiden merenkulkuhallintojen toimintaa.

6.1. Arviointimenettely

6.1.1. Ennakoarviointi

IMO:n säännösten saattamisesta osaksi yhteisön oikeutta ei aiheudu ylimääräisiä kustannuksia jäsenvaltioiden talousarvioihin.

Säännöstö on jo tarkastusten ja todistuskirjojen myöntämisen osalta saatettu osittain voimaan jäsenvaltioissa direktiivin 94/57/EY säännösten nojalla. Jäsenvaltiot ovat ratifioineet lähes kaikki direktiiviehdotuksessa tarkoitettut yleissopimukset, ja ne ovat tulleet voimaan.

Toisaalta (ISO 9001: 2000 -standardin vaatimukset täyttävän) korkealaatuisen liikennejärjestelmän käyttöönotosta aiheutuu jonkin verran investointi- ja toimintakustannuksia merenkulkuhallinnoille. Näillä kustannuksilla on vaikutuksia merenkulkualan, ympäristöön ja työllisyyteen.

Merenkukkuhallinnot

Kolme yhteisön jäsenvaltiota (Tanska, Luxemburg ja Yhdistynyt kuningaskunta) on jo pannut edellä mainitun standardin täytäntöön. Vaikka kustannukset, jotka on määritetty jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella tehdyssä vaikutusten arvioinnissa, eivät ole helposti vertailtavissa keskenään, ne antavat jonkinlaisen käsityksen kustannusten suuruusluokasta

Kielteiset vaikutukset: Joissakin jäsenvaltioissa on varauduttava siihen, että toimen käynnistämiseen ja järjestelmän toteutukseen liittyvät investointikustannukset ovat mittavat. Toisaalta toimintakustannusten lisäys niissä jäsenvaltioissa, jotka ovat ratifioineet lähes kaikki ehdotuksessa tarkoitetut yleissopimukset ja jotka ovat ottaneet käyttöön niiden täytäntöönpanon valvonnassa tarvittavat välineet, tulee olemaan vain vähäinen.

Myönteiset vaikutukset: alhaiset toimintakustannukset, nopea tuotto investoinneille, lippuvaltioiden toiminnan parantuminen, toiminnan laadun julkistaminen, budjettivalvonnan ja -menojen järjeistäminen, toteutettujen toimien jäljitettävyyden parantuminen, ajansäästö, lippuvaltioiden hallintojen julkisen kuvan kohentuminen, yhteyksien vahvistaminen muihin meriturvallisuuspolitiikan osa-alueisiin.

6.1.2. Väli-/jälkiarviointien perusteella toteutetut toimenpiteet (aikaisemmat kokemukset vastaavasta toiminnasta)

Ei koske tätä ehdotusta.

6.1.3. Tulevaa arviointia koskevat määräykset ja arviointien suorittamisvälit

Komissio laatii kertomuksen jäsenvaltioiden kuukausiraporttien pohjalta.

7. PETOSTENTORJUNTA

Ei koske tätä ehdotusta.

8. YKSITYISKOHTAINEN ERITTELY TARVITTAVISTA RESURSSSEISTA

8.1 Ehdotuksen tavoitteet ja niihin liittyvät rahoituskustannukset Ei koske tätä ehdotusta.

Maksusitoumusmäärärahoina, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

(Sarakeessa ilmoitetaan tavoitteet, toiminta ja tuotokset)	Tuotoksen tyyppi	Keskim. kustannukset	Vuosi n		Vuosi n+1		Vuosi n+2		Vuosi n+3		Vuosi n+4		Vuosi n+5 ja myöh. vuodet		YHT.		
			Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	
TOIMINTA-TAVOITE 1 ⁸																	
Toimi 1																	
- tuotos 1																	
- tuotos 2																	
Toimi 2																	
- tuotos 1																	
Välisumma tav. 1																	
TOIMINTA-TAVOITE 2																	
Toimi 1																	
- tuotos 1																	
Välisumma tav. 2																	
TOIMINTA-TAVOITE n																	
Välisumma tav. n																	
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ																	

⁸ Kuten kuvattu kohdassa 5.3.

8.2. Hallintomenot

8.2.1. Henkilöstön määrä ja jakautuminen

Laji		Toiminnan hallinnointiin tarvittava nykyinen ja/tai uusi henkilöstö (toimien ja/tai virkojen määrä kokoaikaiseksi muutettuna)					
		Vuosi n	Vuosi n+1	Vuosi n+2	Vuosi n+3	Vuosi n+4	Vuosi n+5
Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt ⁹ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö ¹⁰		0	0	0	0	0	0
Momenteilta XX 01 04/05 rahoitettava muu henkilöstö ¹¹		0	0	0	0	0	0
YHT.		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Toimintaan liittyvien tehtävien kuvaus:

Tehtävät, jotka liittyvät sen seurantaan, miten jäsenvaltiot panevat direktiivin täytäntöön; mahdolliset koordinoititehtävät yhdessä meriturvallisuusviraston kanssa sekä alalla toimivien kansainvälisten järjestöjen työn seuranta.

8.2.3. Henkilöressurssien lähteet (henkilöstösääntöjen alainen henkilöstö)

- Korvattavan tai jatkettavan ohjelman hallinnointiin osoitetut tämänhetkiset virat ja/tai toimet
- Vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvässä vuotta n koskevassa menettelyssä jo myönnetty virat ja/tai toimet
- Vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvässä seuraavassa menettelyssä pyydetty virat ja/tai toimet
- Hallinnoinnista vastaavan henkilöstön nykyisten virkojen ja/tai toimien uudelleenjärjestely (henkilöstön sisäinen uudelleenjärjestely)
- Vuodeksi n tarvittavat virat ja/tai toimet, jotka eivät sisälly vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvään, kyseistä vuotta koskevaan menettelyyn

⁹ Kyseisen henkilöstön kustannukset EIVÄT sisälly viitemäärään.

¹⁰ Kyseisen henkilöstön kustannukset EIVÄT sisälly viitemäärään.

¹¹ Kyseisen henkilöstön kustannukset sisältyvät viitemäärään.

8.2.4. Muut viitemäärään sisältyvät hallintomenot (XX 01 04/05 – hallintomenot)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Budjettikohta (numero ja nimi)	Vuosi n	Vuosi n+1	Vuosi n+2	Vuosi n+3	Vuosi n+4	Vuosi n+5 ja myöh.	YHT.
1. Tekninen ja hallinnollinen apu (henkilöstökust. mukaan luettuina)							0
Toimeenpanovirastot ¹²							0
Muu tekninen ja hallinnollinen apu							0
- sisäinen							0
- ulkoinen							0
Tekninen ja hallinnollinen apu yhteensä							0

8.2.5. Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot, jotka eivät sisälly viitemäärään

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Laji	Vuosi n	Vuosi n+1	Vuosi n+2	Vuosi n+3	Vuosi n+4	Vuosi n+5 ja myöh.
Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö (ylim. toimihlöt, kansalliset asiantuntijat, sopimussuhteinen hlöstö jne.) (budjettikohta ilmoitettava)	0	0	0	0	0	0
Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot yhteensä (EIVÄT sisälly viitemäärään)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Laskelma – virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt

(0,5 x 108 000 euroa = 54 000 euroa)

Laskelma – *momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö*

Ei ole

¹²

Tässä olisi viitattava asianomaisia toimeenpanovirastoja koskeviin rahoitusvelvityksiin.

8.2.6. Muut hallintomenot, jotka eivät sisälly viitemäärään

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi n	Vuosi n+1	Vuosi n+2	Vuosi n+3	Vuosi n+4	Vuosi n+5 ja myöh.	YHT.
XX 01 02 11 01 – Virkamatkot	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Konferenssit ja kokoukset	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Komiteoiden kokoukset ¹³	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Selvitykset ja kuulemiset	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Tieto-järjestelmät	0	0	0	0	0	0	0
2. Muut hallintomenot yhteensä (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Muut hallintomenojen kaltaiset menot (eritellään budjettikohdittain)	0	0	0	0	0	0	0
Hallintomenot yhteensä lukuun ottamatta henkilöstömenoja ja niihin liittyviä menoja (EIVÄT sisälly viitemäärään)	0	0	0	0	0	0	0

* Ei vaikutuksia nykyiseen virkamatkabudjettiin

Laskelma – Muut hallintomenot, jotka eivät sisälly viitemäärään

Ei koske tätä ehdotusta.

¹³ Ilmoitetaan, millaisesta komiteasta on kysymys ja mihin ryhmään se kuuluu.