2024/3099

16.12.2024

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2024/3099,

annettu 27 päivänä marraskuuta 2024,

satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ([2]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/16/EY ([3]) vahvistetaan säännöt satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten järjestelmästä, jossa unionin satamissa käyvät tarkastuskelpoiset alukset tarkastetaan sen selvittämiseksi, täyttääkö aluksen miehistön pätevyys sekä aluksen ja sen varusteiden kunto ihmishengen turvallisuudesta merellä, meriympäristön suojelusta ja asumis- ja työskentelyolosuhteista kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtivilla aluksilla tehtyjen kansainvälisten yleissopimusten vaatimukset.

(2) Direktiivi 2009/16/EY perustuu olemassa olevaan vapaaehtoiseen sopimukseen 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitetusta satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevasta yhteisymmärryspöytäkirjasta, jäljempänä 'Pariisin pöytäkirja', ja jaetun tarkastustaakan, alusten tarkastusten riskiperusteisen kohdentamisen, yhdenmukaistettujen tarkastusten ja tarkastustulosten jakamisen käsitteisiin.

(3) Direktiivin 2009/16/EY voimaantulon jälkeen kansainvälisessä sääntely-ympäristössä, erityisesti Pariisin pöytäkirjassa ja Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä, jäljempänä 'IMO', on tapahtunut muutoksia, minkä lisäksi tekniikka on kehittynyt. Kyseiset muutokset ja direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset olisi otettava huomioon.

(4) Joitakin kansainvälisiä yleissopimuksia on ratifioitu jäsenvaltioiden toimesta ja tullut voimaan vuoden 2011 jälkeen. Ne ovat 13 päivänä helmikuuta 2004 hyväksytty alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskeva kansainvälinen yleissopimus, jäljempänä 'painolastivesiyleissopimus', ja 18 päivänä toukokuuta 2007 hyväksytty hylkyjen poistamista koskeva Nairobin kansainvälinen yleissopimus, jäljempänä 'Nairobin yleissopimus'. Kyseiset kansainväliset yleissopimukset olisi sen vuoksi sisällytettävä direktiivin 2009/16/EY soveltamisalaan kuuluvien yleissopimusten luetteloon, jotta ne voidaan panna täytäntöön osana satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää.

(5) Jotta satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva järjestelmä olisi ajantasainen ja yhdenmukainen, on tarpeen löytää nopeampi tapa päivittää satamavaltioiden suorittamassa valvonnassa täytäntöönpantujen kansainvälisten yleissopimusten luettelo siten, ettei koko direktiiviä 2009/16/EY tarvitsee muuttaa. Näin ollen kun kansainvälinen yleissopimus on saavuttanut sovitun ratifiointitason, minkä johdosta se tulee voimaan, ja kun Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltiot ovat hyväksyneet sen asiaankuuluvaksi asiakirjaksi, komission olisi päivitettävä direktiivissä 2009/16/EY tarkoitettujen yleissopimusten luettelo.

([1]) EUVL C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 10. huhtikuuta 2024 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, annettu 18. marraskuuta 2024.
([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

(6) Turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskeva kansainvälinen Hongkongin yleissopimus, joka hyväksyttiin 15 päivänä toukokuuta 2009, jäljempänä 'Hongkongin yleissopimus', tulee voimaan 26 päivänä kesäkuuta 2025. Direktiivissä 2009/16/EY olisi säädettävä kyseisen yleissopimuksen täytäntöönpanon valvonnasta.

(7) Kansainvälisillä kalastusalan sopimuksilla ja yleissopimuksilla voidaan parantaa kalastusalusten turvallisuutta ja aluksella olevien kalastajien työ- ja elinoloja ja luoda kyseiselle alalle tasapuolisemmat toimintaedellytykset; tällaisia sopimuksia ja yleissopimuksia ovat esimerkiksi vuoden 2012 Kapkaupungin sopimus Torremolinoksessa 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuonna 1993 tehdyn Torremolinoksen pöytäkirjan määräysten täytäntöönpanosta, jäljempänä 'Kapkaupungin sopimus', kalastusalan työtä koskeva Kansainvälisen työjärjestön vuoden 2007 yleissopimus nro 188 ja kalastusaluksen laivaväen koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva Kansainvälisen merenkulkujärjestön vuoden 1995 yleissopimus (STCW-F-yleissopimus 1995).

(8) Pienen kokonsa vuoksi useimmat unionin kalastusalukset toimivat aluevesillä, eikä niitä todennäköisesti tarkasteta ulkomaisissa satamissa. Tämä tarkoittaa sitä, että kansainvälisillä vesillä toimii yleensä ainoastaan suuria kalastusaluksia, joiden pituus on vähintään 24 metriä Kapkaupungin sopimuksessa määritellyn mukaisesti ja joihin myös useimmiten sovelletaan kansainvälisiä yleissopimuksia, ja ne käyvät muissa kuin rekisteröintimaansa satamissa, mistä syystä ne kuuluvat satamavaltioiden suorittaman valvonnan piiriin. Koska suurin osa suurempiin kalastusaluksiin sovellettavista kansainvälisistä yleissopimuksista poikkeaa niistä, joita nykyisin pannaan täytäntöön satamavaltioiden suorittaman valvonnan avulla, ja jotta vältetään epätoivotut heijastusvaikutukset nykyiseen satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaan järjestelmään, kalastusaluksille olisi perustettava rinnakkainen ja erillinen satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva järjestelmä.

(9) Kalastusmalleista johtuen tällaisia suuria kalastusaluksia ei kuitenkaan käy kaikissa jäsenvaltioissa. Sen vuoksi niille jäsenvaltioille, jotka haluavat tehdä tällaisia tarkastuksia, olisi perustettava vapaaehtoinen järjestelmä, jota sovelletaan rinnakkain ja erillään nykyisestä satamavaltioiden suorittaman valvonnan järjestelmästä. Näin voidaan tarjota joustavuutta satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevien standardien kehittämisessä. Jäsenvaltiot, Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltiot ja komissio voivat näin ollen kehittää orgaanisesti tällaista satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää vähintään 24 metriä pitkiä kalastusaluksia varten sisällyttämättä niitä nykyiseen Pariisin pöytäkirjaan, jotta voidaan tehostaa satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa yhteistyötä kaikissa niissä unionin satamissa, jotka ottavat vastaan tällaisia aluksia, ja parantaa kalastusalan turvallisuutta, mukaan lukien aluksella olevien kalastajien terveys ja turvallisuus. Tätä varten nykyistä tarkastustietokantaa varten olisi kehitettävä erillinen moduuli. Tällainen vapaaehtoinen järjestelmä voisi auttaa jäsenvaltioita valmistautumaan Kapkaupungin sopimuksen voimantuloon sen ratifiointimenettelyn yhteydessä neuvoston päätöksellä 2014/195/EU ([4]) annetun valtuutuksen mukaisesti, jotta voidaan ottaa käyttöön mahdollisimman korkeat turvallisuusnormit suurempia kalastusaluksia varten.

(10) Kohtuullisen osuuden mekanismilla tarkastustaakka jaetaan Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioiden kesken. Kullekin allekirjoittajavaltiolle osoitetaan suoritettavaksi tietty määrä tarkastuksia. Kyseinen määrä muodostaa sen vuotuisen tarkastusvelvoitteen tai "kohtuullisen osuuden". Aluksen tarkastuskelpoisuus määräytyy ensisijaisesti sen mukaan, kuinka pitkä aika edellisestä tarkastuksesta on kulunut ja mikä on aluksen riskiprofiili, joka määrittää tarkastusten tiheyden sekä tarkastusten laajuuden. II-kiireellisyysluokan alukset voidaan tarkastaa, kun taas I-kiireellisyysluokan alukset on tarkastettava.

(11) Jäsenvaltioiden olisi voitava jättää tekemättä tietty määrä "kiireellisiä" tarkastuksia ilman, että se vaikuttaa niiden tarkastusvelvoitteen täyttymiseen. Joissakin jäsenvaltioissa tietyn vuoden aikana niiden kiireellisyysluokkiin kuuluvien alusten lukumäärä, jotka tosiasiallisesti käyvät niiden satamissa, voi olla joko suurempi tai pienempi kuin annettu tarkastusvelvoite. Vaihtoehtoinen menetelmä kohtuullisen osuuden mekanismin noudattamiseksi kyseisissä (yli- tai alikuormitetuissa) jäsenvaltioissa todettiin joustamattomaksi, ja sen vuoksi asiaa koskevat säännökset on tarpeen yhdenmukaistaa Pariisin pöytäkirjan määräysten kanssa.

(12) Jäsenvaltiot voivat myös lykätä alusten tarkastuksia tietyissä olosuhteissa edellyttäen, että alus tarkastetaan seuraavassa käyntisatamassa tai 15 päivän kuluessa. Kyseistä mahdollisuutta olisi mukautettava niin, että kaikki jäsenvaltiot voivat hyödyntää sitä. Tiettyjen alusluokkien, joiden katsotaan aiheuttavan suuremman riskin ja joille voidaan sen vuoksi tehdä laajennettu tarkastus, on pitänyt ilmoittaa arvioitu saapumisaikansa satamaan 72 tuntia ennen saapumistaan. Usean vuoden jälkeen kuitenkin todettiin, että kyseinen velvoite oli liian raskas liikenteenharjoittajille eikä tuonut lisäarvoa, koska tiedot arvioidusta saapumisajasta ovat jo helpommin kansallisten viranomaisten saatavilla THETIS-tietokannassa. Tämän perusteella Pariisin pöytäkirjasta on poistettu saapumista edeltävä ilmoitusvelvollisuus, ja sen vuoksi direktiivi 2009/16/EY olisi mukautettava vastaavasti.

([4]) Neuvoston päätös 2014/195/EU, annettu 17 päivänä helmikuuta 2014, jäsenvaltioiden valtuuttamisesta allekirjoittamaan ja ratifioimaan vuoden 2012 Kapkaupungin sopimus Torremolinoksessa 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuonna 1993 tehdyn Torremolinoksen pöytäkirjan määräysten täytäntöönpanosta tai liittymään siihen (EUVL L 106, 9.4.2014, s. 4).

(13) Tavanomaisissa olosuhteissa II-kiireellisyysluokan alusten tarkastukset eivät ole pakollisia vaan vapaaehtoisia. Kuitenkin jäsenvaltioiden, joissa ei käy riittävästi tarkastuskelpoisia aluksia niiden vuosittaisen velvoitteen täyttymiseksi, on tarkastettava II-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset, jotta niiden tarkastusvelvoite täyttyy. Koska kyseiset tarkastukset ovat tosiasiassa pakollisia kyseisille jäsenvaltioille, II-kiireellisyysluokan alusten tarkastukset saattavat edellyttää lisää joustavuutta, erityisesti tällaisten jäsenvaltioiden osalta. Tällaisten jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi voitava lykätä kyseisiä tarkastuksia edellyttäen, että ne perustelevat tällaisen lykkäämisen.

(14) Tapausta, jossa luonnonkatastrofin, pandemian, kansanterveysuhkan tai terrori-iskun kaltaiset poikkeukselliset ja odottamattomat olosuhteet tekevät tarkastuksen suorittamisen mahdottomaksi, ei olisi pidettävä suorittamatta jätettynä tarkastuksena. Kyseiset olosuhteet olisi perusteltava asianmukaisesti ja niistä olisi ilmoitettava komissiolle.

(15) Unionin satamissa käyvien alusten turvallisuusprofiili on parantunut viime vuosikymmenen aikana huomattavasti huolimatta siitä, että unionin satamissa käyvien alusten määrä, mukaan lukien tavaran lyhyen matkan merikuljetukset jäsenvaltioiden pääsatamien ja maantieteellisessä Euroopassa tai Euroopan ulkopuolisissa Välimeren ja Mustanmeren maissa sijaitsevien satamien välillä, on kasvanut. Satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia käytetään yhä useammin ympäristölakien täytäntöönpanon valvomiseksi esimerkiksi rikkipäästöjen ja turvallisen ja ympäristön kannalta asianmukaisen aluskierrätyksen osalta. Tältä osin unionin olisi meriympäristön suojeluun liittyvien sitoumustensa mukaisesti säilytettävä johtoasemansa alalla, jota säännellään sekä Euroopan että kansainvälisellä tasolla. Ennen vuotta 2009 käyttöön otetussa aluksen riskiprofiilissa on kuitenkin ollut eri painopisteet, eikä sitä ole täysin mukautettu siten, että tarkastustoimia voitaisiin keskittää vähiten ympäristötehokkaisiin aluksiin. Tästä syystä aluksen riskiprofiili olisi päivitettävä siten, että siinä otetaan huomioon ympäristökysymykset kiinnittämällä enemmän huomiota alusten ympäristötehokkuuteen.

(16) Sen jälkeen, kun IMO on saattanut päätökseen hiili-intensiteetti-indikaattorinsa tarkistamisen, komission olisi arvioitava kyseisen hiili-intensiteetti-indikaattorin soveltuvuutta ympäristötekijäksi, jonka perusteella määritetään aluksen riskiprofiili direktiivin 2009/16/EY mukaisesti, ja harkittava tarvittaessa säädösehdotuksen esittämistä.

(17) Pariisin pöytäkirjan nojalla hyväksyttiin vuonna 2019 uusi menetelmä, jolla vahvistetaan toiminnan korkean, keskitason ja heikon laadun luettelot vaihtoehtona lippuvaltioiden valkoisille, harmaille ja mustille listoille. Asiaa koskevia täytäntöönpanosäädöksiä hyväksyttäessä olisi kiinnitettävä erityistä huomiota kyseiseen menetelmään, jolla perustetaan lippuvaltioiden luokittelu. Kyseisen menetelmän tämän direktiivin mukaisessa täytäntöönpanossa olisi varmistettava oikeudenmukaisuus erityisesti sen suhteen, millä tavalla siinä kohdellaan lippuvaltioita, joiden laivastot ovat pieniä.

(18) Koska satamavaltioiden tarkastajat tarvitsevat aikaa tarkastusten valmisteluun ja suorittamiseen, on tärkeää varmistaa, että niihin varataan riittävästi aikaa. Tämä koskee erityisesti laajennettuja tarkastuksia sekä säännöllisesti liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten tarkastuksia, joissa voidaan ottaa huomioon aluksen toiminta.

(19) Laajennettujen tarkastusten laajuuden vuoksi niiden suorittajana olisi oltava vähintään kaksi satamavaltion tarkastajaa. Jos tämä ei ole mahdollista objektiivisista syistä, kuten sataman erityispiirteiden vuoksi (vähän henkilöstöä, pääsyn hankaluudet) tai siksi, että aluksen saapumisesta ei ilmoitettu riittävän ajoissa tai laajennettu tarkastus on tarpeen ennalta arvaamattomien tai ensisijaisten tekijöiden vuoksi, syyt siihen olisi kirjattava asianmukaisesti.

(20) Digitalisaatio on olennainen osa tietojen keräämisen ja viestinnän alalla tapahtuvaa teknistä kehitystä, jonka tarkoituksena on auttaa saavuttamaan kustannussäästöjä ja hyödyntämään henkilöresursseja tehokkaasti. Niiden alusten määrä, joilla on sähköiset todistuskirjat, on jatkuvassa kasvussa. Sen vuoksi satamavaltioiden suorittaman valvonnan tehokkuutta olisi parannettava käyttämällä enemmän sähköisiä todistuskirjoja, jotta tarkastukset voidaan kohdentaa tehokkaammin itse aluksiin ja valmistella paremmin.

(21) Satamavaltioiden suorittama valvonta on monimutkaistunut, kun uusia tarkastusvaatimuksia on lisätty joko unionin oikeuden nojalla tai IMO:n toimesta, jotta voidaan ottaa paremmin huomioon terveys-, turvallisuus-, turvatoimi- ja sosiaalisten näkökohtien läheinen yhteys. Sen vuoksi on varmistettava satamavaltioiden tarkastajien osaamisen kehittäminen ja uudelleenkoulutus sekä kehitettävä jatkuvasti heille tarjottavaa koulutusta. Tällä tavoin satamavaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat varmistaa, että niiden satamissa käyvillä aluksilla noudatetaan merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista, meriympäristön suojelusta sekä elin- ja työoloista aluksella tehtyjä

sovellettavia kansainvälisiä yleissopimuksia. Tällaista valvontaa suorittaessaan satamavaltio ei saa puuttua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2013/54/EU ([5]) säädettyyn lippuvaltion toimivaltaan.

(22) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/21/EY ([6]) edellytetään, että jäsenvaltioiden lippuvaltiohallinnoilla on laadunhallintajärjestelmä, jolla autetaan jäsenvaltioita parantamaan toimintaansa lippuvaltioina ja varmistetaan hallintojen väliset tasapuoliset toimintaedellytykset. Samankaltainen vaatimus satamavaltion valvonnasta vastaaville hallinnoille sallisi jäsenvaltioiden sertifioida, että kyseisten hallintojen organisaatio ja toimintapolitiikat, prosessit, resurssit ja asiakirjat ovat tarkoituksenmukaisia tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi. Sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioilla on riittävästi aikaa panna täytäntöön tämä vaatimus, kyseisen laadunhallintajärjestelmän sertifiointi olisi mukautettava direktiivin 2009/21/EY mukaisesti jo olemassa olevan järjestelmän tavanomaiseen auditointiväliin.

(23) Jotta direktiivin 2009/16/EY säännöksiä voitaisiin soveltaa ajantasaisesti siten, että jäsenvaltiot voisivat täyttää kansainvälisen oikeuden mukaiset velvoitteensa kyseisen direktiivin mukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat direktiivin 2009/16/EY soveltamisalaan kuuluvien yleissopimusten luettelon päivittämistä ja Pariisin pöytäkirjan nojalla hyväksyttyjen satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien menettelyjen ja ohjeiden luettelon muuttamista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa ([7]) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

(24) Jotta voidaan varmistaa niiden direktiivin 2009/16/EY säännösten yhdenmukainen täytäntöönpano, jotka koskevat sen soveltamisalaan kuuluvien yleissopimusten luetteloa, laajennettua tarkastusta koskevan liitteen VII soveltamisedellytyksiä, turvallisuutta ja turvatoimia koskevia yhdenmukaisia ohjeita ja menettelytapoja sekä sähköisiä todistuskirjoja koskevia vaatimuksia, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ([8]) mukaisesti.

(25) Kun otetaan huomioon Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) jäsenvaltioihin tekemien, direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanon seurantaa koskevien tarkastuskäyntien koko seurantajakso, komission olisi arvioitava mainitun direktiivin täytäntöönpanoa ensimmäisen kerran viimeistään viiden vuoden kuluttua siitä päivästä, johon mennessä tämä muutosdirektiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja raportoitava siitä Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä komission kanssa kaiken sen tiedon keräämisessä, joka tarvitaan tämän arvioinnin suorittamista varten. Seuraavat arvioinnit olisi suoritettava viiden vuoden välein.

(26) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi, vaan ne voidaan jäsenvaltioiden yhteistoiminnan verkostovaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

(27) Jotta sisämaajäsenvaltioille ei koituisi kohtuutonta hallinnollista rasitetta, niiden olisi saatava de minimis -säännön nojalla poiketa velvollisuudesta saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöään ja panna se täytäntöön, kunhan ne täyttävät tietyt edellytykset.

(28) Direktiivi 2009/16/EY olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/54/EU, annettu 20 päivänä marraskuuta 2013, merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen noudattamiseen ja täytäntöönpanon valvontaan liittyvistä tietyistä lippuvaltion velvollisuuksista (EUVL L 329, 10.12.2013, s. 1).

([6]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/21/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 132).

([7]) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

([8]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 2009/16/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2009/16/EY seuraavasti:

1) muutetaan 2 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

a) muutetaan 1 alakohta seuraavasti:

i) korvataan d alakohta seuraavasti:

”d) vuoden 1978 kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus, jäljempänä ’STCW-yleissopimus’;”;

ii) lisätään alakohdat seuraavasti:

”l) alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskeva vuonna 2004 tehty kansainvälinen yleissopimus, jäljempänä ’painolastivesiyleissopimus’;

m) hylkyjen poistamista koskeva vuonna 2007 tehty Nairobin kansainvälinen yleissopimus, jäljempänä ’Nairobin yleissopimus’;

n) turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskeva vuonna 2009 tehty kansainvälinen Hongkongin yleissopimus, jäljempänä ’Hongkongin yleissopimus’.”;

b) kumotaan 3 alakohta;

c) lisätään alakohta seuraavasti:

”8 a. ’tarkastuksella’ aluksen kunnon, varusteiden ja miehistön tarkastusta, joka perustuu sovellettaviin yleissopimuksiin ja jonka suorittaa tarkastaja. Tarkastus ei ole selvitys lakisääteisten todistuskirjojen myöntämiseksi, vahvistamiseksi tai uusimiseksi, eikä sen johdosta aluksen päällikölle toimitettu tarkastuskertomus ole todistuskirja;”;

d) korvataan 11, 12 ja 13 alakohta seuraavasti:

”11. ’perustarkastuksella’ tarkastajan aluksella tekemää tarkastusta, joka sisältää vähintään 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti edellytetyt tarkastukset;

12. ’yksityiskohtaisella tarkastuksella’ tarkastusta, joka sisältää perustarkastuksen osatekijät ja jossa alus ja sen varusteet ja miehistö kokonaisuudessaan tai tarvittaessa osittain tutkitaan 13 artiklan 3 kohdassa määritellyissä olosuhteissa perusteellisesti siten, että katetaan aluksen rakenne, varusteet, miehitys, asumis- ja työskentelyolosuhteet sekä se, noudatetaanko aluksella vaadittavia toimintatapoja;

13. ’laajennetulla tarkastuksella’ tarkastusta, joka sisältää vähintään liitteessä VII luetellut kohdat ja perustarkastuksen osatekijät. Laajennettu tarkastus voi sisältää yksityiskohtaisen tarkastuksen, jos tähän on 13 artiklan 3 kohdan mukaisesti ilmeisiä syitä;”;

e) korvataan 20 alakohta seuraavasti:

”20. ’lakisääteisellä todistuksella’ sovellettavien yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion antamaa tai sen puolesta annettua todistuskirjaa;”;

2) muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan 3 ja 4 kohta seuraavasti:

”3. Tarkastaessaan alusta, jonka lippuvaltio ei ole tietyn yleissopimuksen osapuoli, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei alusta ja sen miehistöä kohdella suotuisammin kuin kyseisen yleissopimuksen osapuolena olevan lippuvaltion alusta. Tällaiselle alukselle on tehtävä yksityiskohtainen tarkastus Pariisin pöytäkirjan nojalla vahvistettujen menettelyjen mukaisesti. Kuitenkaan alukselle, jonka lippuvaltio ei ole CLC 92 -yleissopimuksen, vuoden 2001 bunkkeriyleissopimuksen tai Nairobin yleissopimuksen osapuoli, ei automaattisesti tehdä yksityis-

kohtaista tarkastusta, jos kyseisellä aluksella on sellaisen valtion myöntämä asiaankuuluva todistuskirja, joka on kyseisten yleissopimusten osapuoli, ja tarkastuksen suorittava tarkastaja päättää, ettei yksityiskohtainen tarkastus ole tarpeen. Kyseinen päätös ja sen perustelut on kirjattava tarkastustietokantaan.

4. Tämän direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu kalastusalukset, joiden pituus on alle 24 metriä, sota-alukset, laivaston apualukset, rakenteeltaan alkeelliset puiset alukset, valtion alukset, joita käytetään muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, ja huviveneet, joita ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin. Tässä direktiivissä kalastusaluksen pituus määritetään Torremolinoksessa 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuonna 1993 tehdyn Torremolinoksen pöytäkirjan määräysten täytäntöönpanosta vuonna 2012 tehdyn Kapkaupungin sopimuksen mukaisesti.";

b) lisätään kohta seuraavasti:

"4 a. Jäsenvaltiot voivat tehdä satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia kalastusaluksille, joiden pituus on vähintään 24 metriä. Komissio voi yhteistyössä Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioiden kanssa laatia suuntaviivoja, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset järjestelyt tällaiselle rinnakkaiselle ja erilliselle satamavaltioiden suorittaman valvonnan järjestelmälle, joka koskee kyseisiä kalastusaluksia.";

3) lisätään 5 artiklaan kohta seuraavasti:

"2 a. Jos jäsenvaltion tarkastamien alusten määrä ylittää kyseisen jäsenvaltion vuosittaisen tarkastusvelvoitteen vähintään 20 prosentilla, sitä ei oteta huomioon laskettaessa Pariisin pöytäkirjan osapuolten vuosittaisia tarkastusvelvoitteita.";

4) korvataan 6 artikla seuraavasti:

"*6 artikla*

Tarkastusvelvoitteen noudattamista koskevat yksityiskohtaiset järjestelyt

1. Jäsenvaltion, joka ei suorita 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa vaadittuja tarkastuksia, katsotaan kuitenkin noudattavan kyseistä velvoitetta, kunhan suorittamatta jääneiden tarkastusten määrä ei ylitä kymmentä prosenttia sen satamissa ja ankkuripaikoissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärästä niiden riskiprofiilista riippumatta.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetusta suorittamatta jääneiden tarkastusten prosenttiosuudesta riippumatta jäsenvaltioiden on kuitenkin tarkastettava ensisijaisesti alukset, jotka tarkastustietokannasta saatujen tietojen mukaan käyvät harvoin satamissa unionin alueella.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetusta suorittamatta jääneiden tarkastusten prosenttiosuudesta riippumatta jäsenvaltioiden on I-kiireellisyysluokan alusten osalta kuitenkin tarkastettava ensisijaisesti alukset, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski ja jotka tarkastustietokannasta saatujen tietojen mukaan käyvät harvoin satamissa unionin alueella.";

5) korvataan 7 artiklan otsikko sekä 1 ja 2 kohta seuraavasti:

"*7 artikla*

Tasapainotettua tarkastusvelvoitetta unionissa koskevat yksityiskohtaiset järjestelyt

1. Jos jäsenvaltion satamissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärä on suurempi kuin sen 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettu tarkastusosuus, jäsenvaltion katsotaan täyttävän vuotuisen tarkastusvelvoitteensa, jos se tarkastaa vähintään 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetun mukaista tarkastusosuuttaan vastaavan määrän ja jos kaikista sen satamissa ja ankkuripaikoissa käyvistä I-kiireellisyysluokkaan kuuluvista aluksista jää tarkastamatta korkeintaan 40 prosenttia.

2. Jos jäsenvaltion satamissa käyvien I- ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärä on alle 150 prosenttia 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetusta tarkastusosuudesta, kyseisen jäsenvaltion katsotaan kuitenkin täyttävän vuosittaisen tarkastusvelvoitteensa, jos se tarkastaa kaksi kolmasosaa I-kiireellisyysluokkaan ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvista aluksista satamissaan ja ankkuripaikoissaan käyvien I-kiireellisyysluokkaan ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärästä.";

6) muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1, 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltio voi päättää siirtää I-kiireellisyysluokkaan tai II-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen tarkastamisen myöhempään ajankohtaan missä tahansa seuraavista olosuhteista:

a) jos tarkastus voidaan suorittaa jollakin aluksen myöhemmällä käynnillä samassa jäsenvaltiossa 15 päivän kuluessa todellisesta lähtöajasta edellyttäen, että alus ei käy välillä missään muussa unionin eikä Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa, lukuun ottamatta aluksen lippuvaltion satamia;

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

c) jos alukselle, mukaan lukien säännöllisesti liikennöivät ro-ro-matkustaja-alukset tai suurnopeusmatkustaja-alukset, tehtävä tarkastus voidaan suorittaa samassa käyntisatamassa 15 päivän kuluessa todellisesta lähtöajasta.

Jos jäsenvaltio päättää lykätä tarkastusta ensimmäisen alakohdan mukaisesti, kyseistä lykättyä tarkastusta ei oteta huomioon kyseisen jäsenvaltion 6 ja 7 artiklassa tarkoitetun vuotuisen tarkastusvelvoitteen täyttämisessä, jos se on kirjattu tarkastustietokantaan myöhemmin suoritettavana tarkastuksena.

2. Jos I-kiireellisyysluokkaan tai II-kiireellisyysluokkaan kuuluvaan alusta ei tarkasteta toiminnallisista syistä, tarkastusta ei lasketa suorittamatta jätetyksi, edellyttäen että tarkastustietokantaan on kirjattu tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy ja kyseessä on jokin seuraavista poikkeuksellisista olosuhteista:

a) toimivaltainen viranomainen katsoo, että tarkastus vaarantaisi tarkastajien, aluksen tai sen miehistön turvallisuuden taikka aiheuttaisi riskin satamalle tai meriympäristölle;

b) alus käy satamassa vain yöaikaan; tai

c) aluksen satamassa käynti kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voitaisi suorittaa tyydyttävällä tavalla.

Jos kyseessä on b alakohdassa tarkoitettu olosuhde, jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että säännöllisesti yöaikaan käyvät alukset tarkastetaan asianmukaisesti.

3. Tapausta, jossa ankkuripaikassa olevaa alusta ei tarkasteta, ei lasketa suorittamatta jätetyksi tarkastukseksi, jos

a) alus tarkastetaan jossakin muussa unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa liitteen I mukaisesti 15 päivän kuluessa todellisesta lähtöajasta;

b) alus käy satamassa vain yöaikaan tai sen käynti kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voitaisi suorittaa tyydyttävällä tavalla, ja tarkastustietokantaan on kirjattu tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy; tai

c) toimivaltainen viranomainen katsoo, että tarkastus vaarantaisi tarkastajien, aluksen tai sen miehistön turvallisuuden taikka aiheuttaisi riskin satamalle tai meriympäristölle, ja tarkastustietokantaan on kirjattu tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy.”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

”4. Jos tarkastusta ei suoriteta poikkeuksellisten ja odottamattomien olosuhteiden vuoksi, sitä ei lasketa suorittamatta jätetyksi, ja tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy on kirjattava tarkastustietokantaan. Kyseiset olosuhteet on perusteltava asianmukaisesti, ja niistä on raportoitava komissiolle.”;

7) kumotaan 9 artikla;

8) korvataan 10 artiklan 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”2. Aluksen riskiprofiili määräytyy seuraavien yleisten, historiallisten ja ympäristöön liittyvien riskitekijöiden perusteella:

a) Yleiset tekijät

Yleiset tekijät perustuvat aluksen tyyppiin, ikään, lippuvaltioon, sen käyttöön liittyviin hyväksyttyihin laitoksiin ja yhtiön toimintaan liitteessä I olevan I osan 1 kohdan sekä liitteen II mukaisesti.

b) Historialliset tekijät

Historialliset tekijät perustuvat puutteiden ja pysäyttämisten määrään tiettynä aikana liitteessä I olevan I osan 2 kohdan sekä liitteen II mukaisesti.

c) Ympäristötekijät

Ympäristötekijät perustuvat niiden puutteiden määrään, jotka liittyvät Marpol 73/78 -yleissopimukseen, AFS-yleissopimukseen 2001, painolastivesiyleissopimukseen, CLC 92 -yleissopimukseen, vuoden 2001 bunkkeriyleissopimukseen, Nairobin yleissopimukseen ja Hongkongin yleissopimukseen, liitteessä I olevan I osan 3 kohdan ja liitteen II mukaisesti.

3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan menetelmä niiden yleisten riskitekijöiden tarkastelua varten, jotka liittyvät erityisesti lippuvaltioon liittyviin perusteisiin sekä Pariisin pöytäkirjan mukaisesti vuonna 2019 hyväksyttyihin yhtiön toimintaan liittyviin perusteisiin, joissa vahvistetaan toiminnan korkean, keskitason ja heikon laadun luettelot. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.";

9) muutetaan 13 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan c alakohta seuraavasti:

"c) on tyytyväinen aluksen yleiseen kuntoon ja hygieniaan, mukaan lukien konehuone ja asuintilat.";

b) kumotaan 2 kohta;

10) muutetaan 14 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

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

a) alukset, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski;

b) matkustaja-alukset, irtolastialukset, öljysäiliöalukset, kaasusäiliöalukset, haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettavat säiliöalukset, jotka ovat yli 12 vuotta vanhoja;

c) alukset, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski, tai matkustaja-alukset, irtolastialukset, öljysäiliöalukset, kaasusäiliöalukset, haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettavat säiliöalukset, jotka ovat yli 12 vuotta vanhoja, jos on olemassa ensisijaisia tai ennalta arvaamattomia tekijöitä;

d) alukset, joille on tehtävä tarkastus 16 artiklan ja 21 artiklan 4 kohdan mukaisesti annetun pääsyn epäämispäätöksen johdosta.";

b) kumotaan 3 kohta;

c) korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Laajennetun tarkastuksen toteuttaa mahdollisuuksien mukaan vähintään kaksi satamavaltion tarkastajaa. Jos se ei ole mahdollista, syyt on kirjattava asianmukaisesti tarkastustietokantaan. Laajennetun tarkastuksen soveltamisala ja sen yhteydessä tarkastettavat riskikohteet esitetään liitteessä VII. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset järjestelyt liitteen VII yhdenmukaisten soveltamisedellytysten varmistamiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.";

11) muutetaan 14 a artikla seuraavasti:

a) korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Edellä olevaa 11 artiklan a alakohtaa ja 14 artiklaa ei sovelleta sellaisiin säännöllisesti liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, jotka tarkastetaan tämän artiklan nojalla.";

b) lisätään kohta seuraavasti:

”4 a. Aluksen liikenteenharjoittajan tai päällikön on huolehdittava siitä, että aluksen liikennöintiaikataulussa varataan riittävästi aikaa liitteessä XVII olevissa 1.1 kohdassa ja 2 kohdan a alakohdassa säädettyjen tarkastusten suorittamista varten.”;

12) muutetaan 16 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1–4 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltion on evättävä pääsy satamiinsa ja ankkuripaikkoihinsa alukselta,

a) jonka lippuvaltio mainitaan heikon toiminnan laadun luettelossa, joka on hyväksytty Pariisin pöytäkirjan mukaisesti ja joka perustuu tarkastustietokantaan kirjattuihin, komission vuosittain julkaisemiin tietoihin, ja joka on pysäytetty yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 36 kuukauden aikana jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa tai ankkuripaikassa, tai

b) jonka lippuvaltio mainitaan korkean tai keskitason toiminnan laadun luettelossa, joka on hyväksytty Pariisin pöytäkirjan mukaisesti ja joka perustuu tarkastustietokantaan kirjattuihin, komission vuosittain julkaisemiin tietoihin, ja joka on pysäytetty yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa tai ankkuripaikassa.

Tämän kohdan ensimmäistä alakohtaa ei sovelleta 21 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa.

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

2. Pääsyn epäämispäätös kumotaan vasta kolmen kuukauden kuluttua sen antamisesta ja kun liitteessä VIII olevassa 3–6 kohdassa luetellut edellytykset täyttyvät.

Jos alukselle on annettu toinen pääsyn epäämispäätös, kyseinen pääsyn epäämispäätös kumotaan vasta 12 kuukauden kuluttua.

3. Jos alus tämän jälkeen pysäytetään jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa tai ankkuripaikassa, sen pääsy unionin alueen satamiin ja ankkuripaikkoihin evätään. Tällainen kolmas pääsyn epäämispäätös voidaan kumota 24 kuukauden kuluttua kyseisen päätöksen antamispäivästä ja vain, jos

a) aluksen lippuvaltiota ei mainita heikon eikä keskitason toiminnan laadun luettelossa,

b) aluksen lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 391/2009 (*) mukaisesti hyväksytyn laitoksen tai hyväksyttyjen laitosten antamia,

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

d) liitteessä VIII olevissa 3–6 kohdassa luetellut edellytykset täyttyvät.

Aluksilta, jotka eivät täytä ensimmäisessä alakohdassa lueteltuja vaatimuksia, kun pääsyn epäämispäätöksen antamispäivästä on kulunut 24 kuukautta, on evättävä pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin ja ankkuripaikkoihin unionin alueella.

4. Jos keskitason tai heikon toiminnan laadun luettelossa mainitun valtion lipun alla purjehtivalle alukselle on annettu kolmas pääsyn epäämispäätös ja alus sen jälkeen pysäytetään jossain satamassa tai ankkuripaikassa unionin alueella, alukselta evätään pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin tai ankkuripaikkoihin unionin alueella.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 391/2009, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 11).”;

b) lisätään kohdat seuraavasti:

”4 a. Korkean toiminnan laadun luettelossa mainitun valtion lipun alla purjehtivalta alukselta, jonka pääsy on evätty vähintään kolme kertaa ja joka pysäytetään satamassa tai ankkuripaikassa unionin alueella, kun se tarkastetaan ensimmäisen kerran unionissa kyseisen kolmannen tai sen jälkeen tapahtuvan pääsyn epäämisen jälkeen, on

a) evättävä pääsy kaikkiin satamiin ja ankkuripaikkoihin unionin alueella 24 kuukauden ajaksi, jos aluksen lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset ovat asetuksen (EY) N:o 391/2009 mukaisesti hyväksytyn laitoksen tai hyväksyttyjen laitosten antamia;

b) evättävä pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin tai ankkuripaikkoihin unionin alueella, jos aluksen lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset eivät ole asetuksen (EY) N:o 391/2009 mukaisesti hyväksytyn laitoksen tai hyväksyttyjen laitosten antamia.

4 b. Useista pysäyttämisistä johtuvan pääsyn epäämisen kestoa pidennetään 12 kuukaudella tapauksissa, joissa sovelletaan jotakin 21 artiklan 4 kohdan mukaista pääsyn epäämistä koskevaa toimenpidettä.”;

13) korvataan 17 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

”Kun tarkastus on suoritettu, tarkastajan on laadittava liitteen IX mukainen tarkastuskertomus. Tarkastuskertomuksesta on toimitettava jäljennös aluksen päällikölle.”;

14) korvataan 19 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohta seuraavasti:

”4. Jos tarkastuksessa käy ilmi, että alusta ei ole varustettu toimivalla matkatietojen tallentimella, ja sen käyttö on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY (*) mukaan pakollista, toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että alus pysäytetään.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).”;

15) korvataan 20 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Aluksen omistajalla tai liikenteenharjoittajalla taikka omistajan tai liikenteenharjoittajan jäsenvaltioon sijoittautuneella edustajalla on oikeus valittaa kaikista toimivaltaisen viranomaisen antamista pysäyttämis- tai pääsyn epäämispäätöksistä. Valitus ei aiheuta pysäyttämis- tai pääsyn epäämistoimenpiteen keskeyttämistä.”;

16) muutetaan 21 artikla seuraavasti:

a) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteet sen varmistamiseksi, että pääsy satamiin tai ankkuripaikkoihin unionin alueella evätään tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuilta aluksilta ja 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilta pysäytetyiltä aluksilta, jos

a) ne lähtevät merelle, vaikka ne eivät täytä niitä ehtoja, jotka jäsenvaltion tarkastussataman toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet; tai

b) niiden sallitaan lähtevän merelle sillä edellytyksellä, että noudattavat yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia käymällä myöhemmin tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti osoitetulla korjaustelakalla, mutta ne eivät toimi näin.

Pääsyn epäämispäätöstä aletaan soveltaa sen antamispäivästä. Pääsyn epäämispäätös kumotaan vasta 12 kuukauden kuluttua sen antamisesta ja kun liitteessä VIII olevissa 3–6 kohdassa luetellut edellytykset täyttyvät.”;

b) korvataan 5 ja 6 kohta seuraavasti:

”5. Edellä 4 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa sen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen, jossa aluksessa todettiin olevan puutteita, on heti tehtävä ilmoitus kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Edellä 4 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa sen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen, jossa korjaustelakka sijaitsee, on ilmoitettava aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion viranomaiselle, onko alus saapunut telakalle. Kun aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen saa tietoonsa, että alus ei ole käynyt kyseisellä korjaustelakalla, sen on välittömästi ilmoitettava asiasta kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Jos aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen saa tietoonsa edellä 4 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa ja jos 1 kohdan mukaisesti osoitettu korjaustelakka ei sijaitse jossain jäsenvaltiossa, että alus ei ole käynyt kyseisellä korjaustelakalla, sen on välittömästi ilmoitettava asiasta kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

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

6. Poiketen siitä, mitä 4 kohdassa säädetään, satamavaltion viranomainen voi sallia kyseisessä kohdassa tarkoitetun aluksen pääsyn tiettyyn satamaan tai ankkuripaikkaan ylivoimaisen esteen sattuessa tai ylivoimaisesti tärkeämpien turvallisuusnäkökohtien vuoksi, pilaantumisvaaran poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka puutteiden korjaamiseksi 1 kohdan mukaisesti, edellyttäen että aluksen omistaja, liikenteenharjoittaja tai päällikkö on toteuttanut aiheelliset toimenpiteet varmistaakseen asianomaisen aluksen turvallisen satamaan tai ankkuripaikkaan tulon kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen hyväksymällä tavalla.";

17) korvataan 22 artiklan 7 kohta seuraavasti:

"7. Komissio kehittää yhteistyössä jäsenvaltioiden ja Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioiden kanssa sekä jäsenvaltioiden tasolla unionissa ja Pariisin pöytäkirjan puitteissa hankitun asiantuntemuksen ja kokemuksen perusteella ammatillisen koulutuksen ohjelman, jolla tuetaan jäsenvaltioita niiden kouluttaessa satamavaltion tarkastajia ja arvioidessa näiden pätevyyttä, Pariisin pöytäkirjan koulutuspolitiikan täydentämiseksi, jotta voidaan yhdenmukaistaa satamavaltioiden valvontakäytäntöjä.

Komissio määrittää yhteistyössä jäsenvaltioiden ja Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioiden kanssa jatkuvasti uusia koulutustarpeita ja vastaa niihin, antaa panoksensa tarkastajien koulutusta koskevan ohjelman opetussuunnitelmien, opetusohjelmien ja sisällön muuttamiseen ottaen erityisesti huomioon ympäristöön, sosiaalisiin ja työelämän näkökohtiin liittyvät uudet meriturvallisuuteen kohdistuvat haasteet ja uudet tekniikat sekä antaa panoksensa asiaankuuluvista asiakirjoista johtuvien lisävelvoitteiden osalta.";

18) korvataan 23 artiklan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että niiden luotsit, jotka osallistuvat aluksen kiinnittämiseen laituriin tai sen irrottamiseen laiturista tai jotka toimivat aluksilla, jotka ovat matkalla jäsenvaltion satamaan tai kulkevat jäsenvaltion alueen kautta, ilmoittavat viipymättä satamavaltion tai rannikkovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jos he tavanomaisia tehtäviään suorittaessaan havaitsevat aluksessa olevan ilmeisiä sääntöjenvastaisuuksia, jotka voivat vaarantaa turvallisuuden, myös aluksen turvallisen kulun tai aluksella olevien merenkulkijoiden turvallisuuden, tai aiheuttaa riskin meriympäristölle aiheutuvasta haitasta.

2. Kun satamaviranomaiset tai -organisaatiot tavanomaisia tehtäviään suorittaessaan saavat tietää, että niiden satamassa olevassa aluksessa on ilmeisiä sääntöjenvastaisuuksia, jotka voivat vaarantaa turvallisuuden, myös aluksen turvallisen kulun tai aluksella olevien merenkulkijoiden turvallisuuden, tai aiheuttaa riskin meriympäristölle aiheutuvasta haitasta, viranomaisen tai organisaation on välittömästi ilmoitettava asiasta satamavaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.";

19) korvataan 24 artiklan 2 ja 3 kohta seuraavasti:

"2. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että niiden satamissa ja ankkuripaikoissa käyvien alusten todellista saapumisaikaa ja todellista lähtöaikaa koskevat tiedot siirretään kyseisen sataman tai ankkuripaikan tunnisteen kanssa kolmen tunnin kuluessa saapumis- ja lähtöajoista tarkastustietokantaan direktiivin 2002/59/EY 3 artiklan s alakohdassa tarkoitetun unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmän (SafeSeaNet-järjestelmä) välityksellä. Kun tällaiset tiedot on siirretty tarkastustietokantaan SafeSeaNet-järjestelmän välityksellä, jäsenvaltiot vapautetaan tämän direktiivin liitteessä XIV olevien 1.2 kohdan sekä 2 kohdan a ja b kohdan mukaisesta tietojen toimittamisesta.

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

Jäsenvaltioiden on varmistettava 72 tunnin kuluessa, että tarkastustietokantaan siirretyt tiedot validoidaan julkaisemista varten. Satamavaltion tarkastajan tai muun toimivaltaista viranomaista edustavan, asianmukaisesti valtuutetun henkilön, joka ei kuulu tarkastuksen suorittaneeseen ryhmään, on mahdollisuuksien mukaan validoitava tarkastuskertomus ennen sen siirtämistä tietokantaan.";

20) lisätään artikla seuraavasti:

"24 a artikla

Sähköiset todistuskirjat

Komissio antaa tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan toiminnalliset ja tekniset eritelmät lakisääteisten sähköisten todistuskirjojen validointivälinettä varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.";

21) korvataan 25 artikla seuraavasti:

"25 artikla

Tietojenvaihto ja yhteistyö

Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että sen satamaviranomaiset tai -organisaatiot ja muut asiaankuuluvat viranomaiset tai elimet toimittavat toimivaltaiselle viranomaiselle seuraavat hallussaan olevat tiedot:

a) tiedot aluksista, jotka eivät ole ilmoittaneet tietoja tämän direktiivin, direktiivin 2002/59/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/883 (*) sekä tarvittaessa asetuksen (EY) N:o 725/2004 vaatimusten mukaisesti;

b) tiedot aluksista, jotka ovat lähteneet merelle noudattamatta direktiivin (EU) 2019/883 7 artiklaa;

c) tiedot aluksista, joiden pääsy satamaan on turvallisuussyistä evätty tai jotka on turvallisuussyistä karkotettu satamasta;

d) tiedot 23 artiklan mukaisesti ilmoitetuista ilmeisistä sääntöjenvastaisuuksista.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 116).";

22) korvataan 30 artikla seuraavasti:

"30 artikla

Jäsenvaltioiden vaatimustenmukaisuuden ja toiminnan seuranta

Tämän direktiivin tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi ja unionin satamavaltioiden suorittaman valvonnan järjestelmän yleisen toiminnan seuraamiseksi asetuksen (EY) N:o 1406/2002 mukaisesti komissio kerää tarvittavia tietoja ja tekee käyntejä jäsenvaltioihin.

Kunkin jäsenvaltion on kehitettävä ja toteutettava laadunhallintajärjestelmä, joka kattaa sen tarkastuksiin suoraan osallistuvan hallinnon satamavaltiotoimintaan liittyvät operatiiviset osat, ja ylläpidettävä sitä. Kyseinen laadunhallintajärjestelmä on sertifioitava sovellettavien kansainvälisten laatustandardien mukaisesti viimeistään 6 päivänä heinäkuuta 2032.";

23) korvataan 30 a artikla seuraavasti:

"30 a artikla

Delegoidut säädökset

Komissio antaa delegoituja säädöksiä 30 b artiklan mukaisesti 2 artiklan 1 kohdan muuttamiseksi siinä vahvistetun yleissopimusten luettelon osalta, kun tällaiset yleissopimukset on hyväksytty Pariisin pöytäkirjan mukaisesti

asiaankuuluvina asiakirjoina, ja liitteen VI muuttamiseksi, jotta siinä olevaan luetteloon Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytyistä ja kyseisessä liitteessä esitetyistä satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvistä menettelytavoista, suuntaviivoista, ohjeista ja kiertokirjeistä voidaan tehdä lisäyksiä tai jotta se voidaan saattaa ajan tasalle.";

24) lisätään artikla seuraavasti:

"*31 a artikla*

Yleissopimusten muuttaminen

Yleissopimusten muutoksia sovelletaan rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklassa säädettyä vaatimustenmukaisuuden tarkastusmenettelyä.";

25) korvataan 33 artikla seuraavasti:

"*33 artikla*

Täytäntöönpanosäädökset

Hyväksyessään 10 artiklan 3 kohdassa, 14 artiklan 4 kohdassa, 15 artiklan 4 kohdassa, 18 a artiklan 7 kohdassa, 23 artiklan 5 kohdassa, 24 a artiklan 1 kohdassa ja 27 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen mukaisesti komissio kiinnittää erityistä huomiota sen varmistamiseen, että kyseisissä säädöksissä otetaan huomioon unionin tarkastusjärjestelmästä hankittu asiantuntemus ja kokemus ja hyödynnetään Pariisin pöytäkirjan asiantuntemusta.";

26) korvataan 35 artikla seuraavasti:

"*35 artikla*

Täytäntöönpanon uudelleentarkastelu

Komissio toimittaa viimeistään 6 päivänä heinäkuuta 2032 ja sen jälkeen viiden vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisesta. Komissio päättää kyseisen kertomuksen perusteella, onko tarpeen antaa lainsäädäntöehdotus tämän direktiivin muuttamiseksi tai uudeksi lainsäädännöksi tällä alalla.

Sen jälkeen, kun IMO on saattanut päätökseen hiili-intensiteetti-indikaattorinsa tarkistamisen, komissio arvioi kyseisen indikaattorin soveltuvuutta ympäristötekijäksi, jota käytetään aluksen riskiprofiilin määrittämisessä tämän direktiivin mukaisesti. Komissio harkitsee kyseisen arvioinnin perusteella tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen antamista.";

27) korvataan liite I tämän direktiivin liitteessä I olevalla tekstillä;

28) korvataan liite II tämän direktiivin liitteessä II olevalla tekstillä;

29) kumotaan liite III;

30) korvataan liite IV tämän direktiivin liitteessä III olevalla tekstillä;

31) korvataan liite VI tämän direktiivin liitteessä IV olevalla tekstillä;

32) korvataan liite VIII tämän direktiivin liitteessä V olevalla tekstillä;

33) korvataan liite XII tämän direktiivin liitteessä VI olevalla tekstillä.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 6 päivänä heinäkuuta 2027. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

Kyseisissä 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 säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3. Edellä olevasta 1 kohdasta poiketen jäsenvaltiot, joilla ei ole merisatamia ja jotka voivat osoittaa, että niiden jokisatamissa vuosittain kolmen edeltävän vuoden aikana käyneiden alusten kokonaismäärästä alle viisi prosenttia on tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia, voivat poiketa velvollisuudesta saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna se täytäntöön.

3 artikla

Voimaantulo

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

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 27 päivänä marraskuuta 2024.

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puheenjohtaja	*Puheenjohtaja*
R. METSOLA	BÓKA J.

LIITE I

”LIITE I

YHTEISÖN SATAMAVALTION TARKASTUSJÄRJESTELMÄN OSATEKIJÄT

(5 artikla)

Yhteisön satamavaltion tarkastusjärjestelmä sisältää seuraavat osatekijät:

I Aluksen riskiprofiili

Aluksen riskiprofiili määritetään seuraavien yleisten, historiallisten ja ympäristötekijöiden perusteella:

1. Yleiset tekijät

a) Alustyyppi

Matkustaja-alusten, irtolastialusten, öljysäiliöalusten, kaasusäiliöalusten ja haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettavien säiliöalusten katsotaan aiheuttavan suuremman turvallisuusriskin.

b) Aluksen ikä

Yli 12 vuotta vanhojen alusten katsotaan aiheuttavan suuremman turvallisuusriskin.

c) Lippuvaltion toiminta

i) Alusten, joiden lippuvaltion pysäyttämisaste unionin ja Pariisin pöytäkirjan alueella on korkea, katsotaan aiheuttavan suuremman turvallisuusriskin.

ii) Alusten, joiden lippuvaltion pysäyttämisaste unionin ja Pariisin pöytäkirjan alueella on alhainen, katsotaan aiheuttavan pienemmän turvallisuusriskin.

iii) Alusten, jotka purjehtivat sellaisen valtion lipun alla, joka on ratifioinut kaikki 2 artiklan 1 alakohdassa luetellut pakolliset IMO:n ja ILO:n asiakirjat, katsotaan aiheuttavan pienemmän turvallisuusriskin.

d) Hyväksytyt laitokset

i) Alusten, joiden todistuskirjat on myöntänyt hyväksytty laitos, jonka toiminnan laatu suhteessa pysäyttämisasteeseen unionin ja Pariisin pöytäkirjan alueella on heikko tai erittäin heikko, katsotaan aiheuttavan suuremman turvallisuusriskin.

ii) Alusten, joiden todistuskirjat on myöntänyt hyväksytty laitos, jonka toiminnan laatu suhteessa pysäyttämisasteeseen unionin ja Pariisin pöytäkirjan alueella on korkea, katsotaan aiheuttavan pienemmän turvallisuusriskin.

iii) Alusten, joiden todistuskirjat on myöntänyt asetuksen (EY) N:o 391/2009 mukaisesti hyväksytty laitos, katsotaan aiheuttavan pienemmän turvallisuusriskin.

e) Yhtiön toiminta

i) Alusten, jotka omistavan yhtiön toiminnan laatu, joka määräytyy sen alusten puutteellisuus- ja pysäyttämisasteen perusteella unionin ja Pariisin pöytäkirjan alueella, on heikko tai erittäin heikko, katsotaan aiheuttavan suuremman turvallisuusriskin.

ii) Alusten, jotka omistavan yhtiön toiminnan laatu, joka määräytyy sen alusten puutteellisuus- ja pysäyttämisasteen perusteella unionin ja Pariisin pöytäkirjan alueella, on korkea, katsotaan aiheuttavan pienemmän turvallisuusriskin.

2. Historialliset tekijät

i) Alusten, jotka on pysäytetty useammin kuin kerran, katsotaan aiheuttavan suuremman turvallisuusriskin.

ii) Alusten, joissa liitteessä II tarkoitetulla kaudella suoritetussa yhdessä tai useammassa tarkastuksessa on esiintynyt vähemmän kuin liitteessä II tarkoitettu määrä puutteita, katsotaan aiheuttavan pienemmän turvallisuusriskin.

iii) Alusten, joita ei ole pysäytetty liitteessä II tarkoitetulla kaudella, katsotaan aiheuttavan pienemmän turvallisuusriskin.

Riskitekijät yhdistetään käyttäen painotusta, jossa otetaan huomioon kunkin tekijän suhteellinen vaikutus aluksen kokonaisriskiin, jotta alukselle voidaan määrittää jokin seuraavista riskiprofiileista:

— suuri turvallisuusriski,

— normaali turvallisuusriski,

— pieni turvallisuusriski.

Kyseisiä riskiprofiileja määritettäessä on painotettava alustyyppiin, lippuvaltion toimintaan, hyväksyttyyn laitokseen ja yhtiön toimintaan liittyviä tekijöitä.

3. Ympäristötekijät

Alusten, joita koskevassa, liitteessä II tarkoitetulla kaudella suoritetussa yhdessä tai useammassa tarkastuksessa on havaittu enemmän kuin liitteessä II tarkoitettu määrä puutteita, jotka liittyvät liitteessä II tarkoitettuihin Marpol 73/78 -yleissopimukseen, AFS-yleissopimukseen 2001, painolastivesiyleissopimukseen, CLC 92 -yleissopimukseen, vuoden 2001 bunkkeriyleissopimukseen, Nairobin yleissopimukseen ja Hongkongin yleissopimukseen, katsotaan aiheuttavan suuremman turvallisuusriskin.

II Alusten tarkastaminen

1. Määräaikaistarkastukset

Määräaikaistarkastuksia on tehtävä ennalta määrätyin väliajoin. Tarkastusväli määritetään aluksen riskiprofiilin perusteella. Suuren turvallisuusriskin aluksille on tehtävä määräaikaistarkastus vähintään kuuden kuukauden välein. Muiden riskiprofiilien aluksille määräaikaistarkastuksia suoritetaan sitä harvemmin, mitä pienempi turvallisuusriski on.

Jäsenvaltion on suoritettava määräaikaistarkastus

— kaikille aluksille, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski ja joita ei ole tarkastettu unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa kuuden edeltävän kuukauden aikana; suuren turvallisuusriskin alukset ovat tarkastuskelpoisia edellisestä tarkastuksesta laskien viidennestä kuukaudesta lähtien,

— kaikille aluksille, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy normaali turvallisuusriski ja joita ei ole tarkastettu unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa edeltävien 12 kuukauden aikana; normaalin turvallisuusriskin alukset ovat tarkastuskelpoisia edellisestä tarkastuksesta laskien kymmenennestä kuukaudesta lähtien,

— kaikille aluksille, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy pieni turvallisuusriski ja joita ei ole tarkastettu unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa edeltävien 36 kuukauden aikana; pienen turvallisuusriskin alukset ovat tarkastuskelpoisia edellisestä tarkastuksesta laskien 24. kuukaudesta lähtien.

2. Lisätarkastukset

Jos alusta koskee jokin seuraavista ensisijaisista tai ennalta arvaamattomista tekijöistä, se tarkastetaan riippumatta siitä, kuinka kauan edellisestä määräaikaistarkastuksesta on kulunut. Tällaisesta ennalta arvaamattomiin tekijöihin perustuvasta lisätarkastuksen tarpeesta päättää kuitenkin tarkastaja ammatillisen harkintansa mukaan.

2 A. Ensisijaiset tekijät

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

— Alus, joka on poistettu toistaiseksi tai pysyvästi luokastaan turvallisuussyistä sen jälkeen, kun se on viimeksi tarkastettu unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueella.

— Alus, josta toinen jäsenvaltio on tehnyt ilmoituksen.

— Alus, jota ei ole rekisteröity tarkastustietokantaan.

— Alus, jota koskee jokin seuraavista tilanteista:

— alus on ollut osallisena yhteentörmäyksessä, saanut pohjakosketuksen tai ajanut karille matkallaan satamaan;

— aluksen on väitetty rikkoneen haitallisten aineiden tai jätevesien veteen päästämistä koskevia määräyksiä;

— alusta on ohjattu epänormaalilla tai turvallisuuden vaarantavalla tavalla niin, että IMO:n hyväksymiä reittijakojärjestelyjä tai turvallista kulkua koskevia käytäntöjä ja menettelyjä ei ole noudatettu;

— aluksen pääsy on evätty aiemmin (ensimmäinen tarkastus pääsyn epäämispäätöksen kumoamisen jälkeen); tai

— alus on ollut vakavassa vaaratilanteessa, joita ovat erityisesti suuri tulipalo aluksella, moottorin rikkoutuminen ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet.

2 B. Ennalta arvaamattomat tekijät

Alukset, joita koskee jokin seuraavista ennalta arvaamattomista tekijöistä, voidaan tarkastaa riippumatta siitä, milloin niille on viimeksi tehty määräaikaistarkastus. Päätöksen tällaisen lisätarkastuksen tekemisestä tekee toimivaltainen viranomainen ammatillisen harkintansa mukaan:

— Aluksen todistuskirjat on myöntänyt entinen hyväksytty laitos, jonka hyväksyntä on peruutettu sen jälkeen, kun alus on viimeksi tarkastettu unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueella.

— Aluksessa on luotsien tai satamaviranomaisten tai -organisaatioiden tämän direktiivin 23 artiklan mukaisesti tekemien ilmoitusten mukaan ilmeisiä sääntöjenvastaisuuksia, jotka voivat vaarantaa aluksen turvallisen kulun tai aiheuttaa riskin ympäristölle aiheutuvasta haitasta. Kyseiset ilmoitukset voivat sisältää alusliikennepalvelusta saatuja alusten kulkua koskevia tietoja.

— Alukset, jotka eivät ole noudattaneet asiaankuuluvia direktiivissä (EU) 2019/883 tarkoitettuja ilmoitusvelvollisuuksiaan.

— Alukset, joiden päällikkö, miehistön jäsen tai muu henkilö tai organisaatio, jonka perusteltua etua aluksen turvallinen toiminta, aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteet tai pilaantumisen ehkäiseminen koskee, on tehnyt aluksesta ilmoituksen tai valituksen, mukaan lukien maissa tehty valitus, ellei asianomainen jäsenvaltio pidä ilmoitusta tai valitusta ilmeisen perusteettomana.

— Alukset, joissa on ilmoituksen mukaan edelleen korjaamattomia ISM-säännöstöön liittyviä puutteita (kolmen kuukauden kuluttua puutteesta tehdystä ilmoituksesta).

— Alukset, jotka on edellisen kerran pysäytetty yli kolme kuukautta sitten.

— Alukset, joiden lastiin, varsinkin kun on kyse myrkyllisestä ja vaarallisesta lastista, on ilmoitettu liittyvän ongelmia.

— Alukset, joita on käytetty tavalla, joka aiheuttaa vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle.

— Alukset, joiden osalta on luotettavasta lähteestä saatu tieto, jonka mukaan niiden riskitekijät poikkeavat ilmoitetuista ja riskitaso on sen vuoksi korkeampi.

— Alukset, joiden osalta on hyväksytty 19 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettu toimintasuunnitelma puutteiden korjaamiseksi, mutta tarkastaja ei ole tarkastanut kyseisen toimintasuunnitelman täytäntöönpanoa.

3. Valintajärjestelmä

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

a) Laajennettu tarkastus on suoritettava seuraavissa tapauksissa:

— kyseessä on alus, johon riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski ja jota ei ole tarkastettu kuuden edeltävän kuukauden aikana;

— kyseessä on alus, joka on yli 12 vuotta vanha matkustaja-alus, irtolastialus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettava säiliöalus, johon riskiprofiilin perusteella liittyy normaali turvallisuusriski ja jota ei ole tarkastettu edeltävien 12 kuukauden aikana.

b) Perustarkastus tai tarpeen mukaan yksityiskohtainen tarkastus on suoritettava seuraavissa tapauksissa:

— kyseessä on alus, joka on yli 12 vuotta vanha muu kuin matkustaja-alus, irtolastialus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettava säiliöalus, johon riskiprofiilin perusteella liittyy normaali turvallisuusriski ja jota ei ole tarkastettu edeltävien 12 kuukauden aikana.

c) Jos kyseessä on ensisijainen tekijä,

— kaikille aluksille, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski, ja kaikille yli 12 vuotta vanhoille matkustaja-aluksille, irtolastialuksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettaville säiliöaluksille on tarkastajan ammatillisen harkinnan mukaan suoritettava joko yksityiskohtainen tai laajennettu tarkastus;

— kaikille yli 12 vuotta vanhoille muille kuin matkustaja-aluksille, irtolastialuksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettaville säiliöaluksille on suoritettava yksityiskohtainen tarkastus;

— kaikille aluksille, joille suoritetaan ensimmäinen tarkastus pääsyn epäämispäätöksen kumoamisen jälkeen, on suoritettava laajennettu tarkastus.

3 B. Jos toimivaltainen viranomainen päättää tarkastaa II-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen, sovelletaan seuraavaa:

a) Laajennettu tarkastus on suoritettava seuraavissa tapauksissa:

— kyseessä on alus, johon riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski ja jota ei ole tarkastettu edeltävien viiden kuukauden aikana;

— alus on yli 12 vuotta vanha matkustaja-alus, irtolastialus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettava säiliöalus, johon riskiprofiilin perusteella liittyy normaali turvallisuusriski ja jota ei ole tarkastettu edeltävien 10 kuukauden aikana; tai

— alus on yli 12 vuotta vanha matkustaja-alus, irtolastialus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettava säiliöalus, johon riskiprofiilin perusteella liittyy pieni turvallisuusriski ja jota ei ole tarkastettu edeltävien 24 kuukauden aikana.

b) Perustarkastus tai tarpeen mukaan yksityiskohtainen tarkastus on suoritettava seuraavissa tapauksissa:

— alus on yli 12 vuotta vanha muu kuin matkustaja-alus, irtolastialus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettava säiliöalus, johon riskiprofiilin perusteella liittyy normaali turvallisuusriski ja jota ei ole tarkastettu edeltävien 10 kuukauden aikana; tai

— alus on yli 12 vuotta vanha muu kuin matkustaja-alus, irtolastialus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettava säiliöalus, johon riskiprofiilin perusteella liittyy pieni turvallisuusriski ja jota ei ole tarkastettu edeltävien 24 kuukauden aikana.

c) Jos kyseessä on ennalta arvaamaton tekijä,

— kaikille aluksille, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski, ja kaikille yli 12 vuotta vanhoille matkustaja-aluksille, irtolastialuksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettaville säiliöaluksille on tarkastajan ammatillisen harkinnan mukaan suoritettava joko yksityiskohtainen tai laajennettu tarkastus;

— kaikille yli 12 vuotta vanhoille muille kuin matkustaja-aluksille, irtolastialuksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettaville säiliöaluksille on suoritettava yksityiskohtainen tarkastus.”.

LIITE II

"LIITE II

ALUKSEN RISKIPROFIILIN MÄÄRITTÄMINEN

(10 artiklan 2 kohta)

				Profiili			
				Suuren riskin alus		Normaalin riskin alus	Pienen riskin alus
Yleiset tekijät				Kriteerit	Painotuspisteet	Kriteerit	Kriteerit
1	Alustyyppi			Matkustaja-alus, irtolastialus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus tai haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettava säiliöalus	1	ei suuren eikä pienen riskin alus	Kaikki tyypit
2	Aluksen ikä			kaikki tyypit > 12vuotta	1		Kaikenikäiset
3 a	Lippuvaltio	Heikko toiminnan laatu			2		Korkea toiminnan laatu
3 b		Kaikki 2 artiklassa luetellut IMO:n/ILO:n asiakirjat on ratifioitu		—	—		Kyllä
4 a	Hyväksytty laitos	Toiminnan laatu	K	—	—		Korkea
			KT	—	—		—
			H	Heikko	1		—
			EH	Erittäin heikko			—
4 b		EU:n hyväksymä		—	—		Kyllä
5	Yhtiö	Toiminnan laatu	K	—	—		Korkea
			KT	—	—		—
			H	Heikko	2		—
			EH	Erittäin heikko			—

			Profiili			
			Suuren riskin alus		Normaalin riskin alus	Pienen riskin alus
Yleiset tekijät			Kriteerit	Painotuspisteet	Kriteerit	Kriteerit
Historialliset tekijät						
6	Kussakin tarkastuksessa todettujen puutteiden määrä edellisten 36 kk:n aikana	Puutteet	> 6 yhdessä tarkastuksessa	1		≤ 5 jokaisessa yksittäisessä tarkastuksessa (ja vähintään yhdessä aikaisemmassa tarkastuksessa edellisten 36 kk:n aikana)
7	Pysäyttämisten määrä edellisten 36 kk:n aikana	Pysäyttämiset	≥ 2 pysäyttämistä	1		Ei pysäyttämisiä
Ympäristötekijät						
8	Marpol 73/78 -yleissopimukseen, AFS-yleissopimukseen 2001, painolastivesiyleissopimukseen, CLC 92 yleissopimukseen, vuoden 2001 bunkkeriyleissopimukseen, Nairobin yleissopimukseen ja Hongkongin yleissopimukseen liittyvien edellisten 36 kk:n aikana kirjattujen puutteiden määrä	Puutteet	> 2 yhdessä tarkastuksessa	1		

Suuren riskin alukset ovat aluksia, jotka täyttävät kriteerit siten, että niistä kertyy yhteensä vähintään 5 painotuspistettä.

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

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

”.

LIITE III

”LIITE IV

LUETTELO TODISTUSKIRJOISTA JA MUISTA ASIAKIRJOISTA

(13 artiklan 1 kohta)

Luettelo todistuskirjoista ja muista asiakirjoista, jotka on vähimmäisvaatimuksena soveltuvin osin tarkastettava tarkastuksen yhteydessä (tarvittaessa):

1. Kansainvälinen mittakirja;
2. Tarkastuskertomukset aikaisemmista satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvistä tarkastuksista;
3. Matkustaja-aluksen turvallisuuskirja (SOLAS 1974, I/12 sääntö);
4. Lastialuksen rakenneturvallisuuskirja (SOLAS 1974, I/12 sääntö);
5. Lastialuksen varusteturvallisuuskirja (SOLAS 1974, I/12 sääntö);
6. Lastialuksen radioturvallisuuskirja (SOLAS 1974, I/12 sääntö);
7. Lastialuksen turvallisuuskirja (SOLAS 1974, I/12 sääntö);
8. Vapautuskirja (SOLAS 1974, I/12 sääntö);
9. Miehitystodistus (SOLAS 1974, V/14.2 sääntö);
10. Kansainvälinen lastiviivakirja (vuoden 1966 lastiviivayleissopimus, 16 artiklan 1 kohta);
11. Kansainvälinen lastiviivavapautuskirja (vuoden 1966 lastiviivayleissopimus, 16 artiklan 2 kohta);
12. Kansainvälinen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiskirja (Marpol-yleissopimus, liitteessä I oleva 7.1 sääntö);
13. Kansainvälinen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiskirja (Marpol-yleissopimus, liitteessä II oleva 9.1 sääntö);
14. Kansainvälinen todistuskirja käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (ISPPC) (Marpol-yleissopimus, liitteessä IV oleva 5.1 sääntö, MEPC.1/Circ.408);
15. Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja (IAPPC) (Marpol-yleissopimus, liitteessä VI oleva 6.1 sääntö);
16. Kansainvälinen energiatehokkuustodistus (Marpol-yleissopimus, liitteessä VI oleva 6 sääntö);
17. Kansainvälinen painolastiveden hallintatodistus (IBWMC-yleissopimus) (painolastivesiyleissopimus, 9 artiklan 1 kohdan a alakohta ja E-2 sääntö);
18. Kiinnittymisenestojärjestelmää koskeva kansainvälinen todistuskirja (AFS-yleissopimus 2001, liitteessä 4 oleva 2 sääntö);
19. AFS-ilmoitus (AFS-yleissopimus 2001, liitteessä 4 oleva 5 sääntö);
20. Aluksen kansainvälinen turvatodistus (ISSC) tai väliaikainen kansainvälinen turvatodistus (ISPS-säännöstön A/19 osa ja liitteet);
21. STCW-yleissopimuksen mukaisesti annetut päälliköiden, päällystön tai alipäällystön pätevyyskirjat (STCW-yleissopimus, VI artikla, I/2 sääntö ja STCW-säännöstön A-I/2 osasto);
22. Jäljennös vaatimustenmukaisuusasiakirjasta tai väliaikaisesta vaatimustenmukaisuusasiakirjasta, joka on annettu alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännöstön (ISM-säännöstö) mukaisesti (SOLAS 1974 -yleissopimuksen IX/4.2 sääntö ja ISM-säännöstön 13 ja 14 kohta);
23. Turvallisuusjohtamistodistus tai väliaikainen turvallisuusjohtamistodistus, joka on annettu alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännöstön (ISM-säännöstö) mukaisesti (SOLAS 1974 -yleissopimuksen IX/4.3 sääntö ja ISM-säännöstön 13 ja 14 kohta);
24. Kansainvälinen todistuskirja soveltuvuudesta nesteytettyjen kaasujen kuljettamiseen irtolastina tai todistuskirja soveltuvuudesta nesteytettyjen kaasujen kuljettamiseen irtolastina sen mukaan, kumpi näistä on asianmukainen (IGC-säännöstön 1.5.4 sääntö tai GC-säännöstön 1.6 sääntö);

25. Kansainvälinen todistuskirja soveltuvuudesta vaarallisten kemikaalien kuljettamiseen irtolastina tai todistuskirja soveltuvuudesta vaarallisten kemikaalien kuljettamiseen irtolastina sen mukaan, kumpi näistä on asianmukainen (IBC-säännöstön 1.45.4 sääntö ja BCH-säännöstön 1.6.3 sääntö);

26. INF-säännöstön (säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin ja korkea-aktiivisten jätteiden turvallista kuljettamista aluksilla olevissa säiliöissä koskeva säännöstö) soveltuvuutta koskeva todistuskirja (SOLAS 1974 -yleissopimuksen VII/16 sääntö ja INF-säännöstön 1.3 sääntö);

27. Todistuskirja vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta (vuoden 1992 CLC-yleissopimus, VII artiklan 2 kohta);

28. Todistuskirja vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta (vuoden 2001 bunkkeriyleissopimus, 7 artiklan 2 kohta);

29. Todistuskirja vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee hylkyjen poistamisesta johtuvaa vastuuta (Nairobin yleissopimus, 12 artikla);

30. Suurnopeusaluksen turvallisuuskirja ja suurnopeusaluksen liikennöintilupa (SOLAS 1974 -yleissopimus, X/3.2 sääntö ja HSC-säännöstö 94/00, 1.8.1 ja 1.9 sääntö);

31. Vaatimustenmukaisuusasiakirja, joka sisältää vaarallisia aineita kuljettavia aluksia koskevat erityisvaatimukset (SOLAS 1974 -yleissopimus, II-2/19.4 sääntö);

32. Viljan kuljettamiseen oikeuttava asiakirja ja viljan lastauskäsikirja (SOLAS 1974 -yleissopimus, VI/9 sääntö ja säännöstö viljan turvalliselle kuljettamiselle irtolastina (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk), 3 osasto);

33. Kunnon arviointijärjestelmän (CAS-järjestelmä) vaatimustenmukaisuusilmoitus, CAS-loppuraportti ja tarkastuksia koskeva kirjanpito (Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevat 20 ja 21 sääntö; päätöslauselma MEPC.94(46), sellaisena kuin se on muutettuna päätöslauselmilla MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) ja MEPC.236(65));

34. Historiarekisteri (Continuous Synopsis Record, CSR) (SOLAS 1974 -yleissopimus, XI-1/5 sääntö);

35. Öljypäiväkirja, osat I ja II (Marpol 73/78 -yleissopimus, liitteessä I olevat 17 ja 36 sääntö);

36. Lastipäiväkirja (Marpol 73/78 -yleissopimus, liitteessä II oleva 15 sääntö);

37. Jätepäiväkirja, osat I ja II (Marpol 73/78 -yleissopimus, liitteessä V oleva 10.3 sääntö);

38. Jätehuoltosuunnitelma (Marpol 73/78 -yleissopimus, liitteessä V oleva 10 sääntö; päätöslauselma MEPC.220(63));

39. Meridieselmoottoreiden tason ja päällä-/pois-tilan lokikirja ja kirjatut tiedot (Marpol 73/78 -yleissopimus, liitteessä VI oleva 13.5.3 sääntö);

40. Polttoöljyn vaihtopäiväkirja (Marpol 73/78 -yleissopimus, liitteessä VI oleva 14.6 sääntö);

41. Otsonikerrosta heikentävien aineiden päiväkirja (Marpol 73/78 -yleissopimus, liitteessä VI oleva 12.6 sääntö);

42. Painolastivesipäiväkirja (BWRB) (painolastivesiyleissopimus, 9 artiklan 1 kohdan b alakohta ja B-2 sääntö);

43. Kiinteät kaasusammutuslaitokset – lastitilojen vapautuskirja ja lastiluettelo (SOLAS 1974 -yleissopimus, II-2/10.7.1.4 sääntö);

44. Vaarallisten aineiden tavaraluettelo tai varastointisuunnitelma (SOLAS 1974 -yleissopimus, VII/4 ja VII/7-2 sääntö; Marpol 73/78 -yleissopimus, liitteessä III oleva 54 sääntö);

45. Öljysäiliöalusten osalta öljypäästöjen valvontajärjestelmää koskevat tiedot viimeisen painolastissa kuljetun matkan ajalta (Marpol 73/78 -yleissopimus, liitteessä I oleva 31.2 sääntö);

46. Etsintä- ja pelastustoimien yhteistyösuunnitelma säännöllisillä reiteillä liikennöiviä matkustaja-aluksia varten (SOLAS 1974 -yleissopimus, V/7.3 sääntö);

47. Matkustaja-alusten liikenteen harjoittamisen rajoituksia koskeva luettelo (SOLAS 1974 -yleissopimus, V/30.2 sääntö);

48. Merikartat ja merenkulkujulkaisut (SOLAS 1974 -yleissopimus, V/19.2.1.4 ja V/27 sääntö);

49. Merenkulkijoiden työ- ja lepoaikaa koskeva kirjanpito ja aluksen työaikajärjestelytaulukko (STCW-säännöstön A-VIII/1.5 ja 1.7 osasto, ILO:n yleissopimuksen nro 180 5 artiklan 7 kohta ja 8 artiklan 1 kohta; vuoden 2006 merityöyleissopimuksen normit A.2.3.10 ja A.2.3.12);

50. Merityösertifikaatti;

51. Merityöehtojen noudattamista koskeva ilmoitus, osat I ja II

52. Miehittämättömiä koneistotiloja koskeva näyttö (SOLAS 1974 -yleissopimus, II-I/46.3 sääntö);

53. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/20/EY (*) nojalla vaadittavat todistuskirjat;

54. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 392/2009 (**) nojalla vaadittava todistus;

55. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 (***) mukainen todistus vaarallisten materiaalien luettelosta tai, tapauksen mukaan, vaatimustenmukaisuusilmoitus;

56. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 (****) mukaisesti annettu vaatimustenmukaisuusasiakirja.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/20/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 128).

(**) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 392/2009, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 24).

(***) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1257/2013, annettu 20 päivänä marraskuuta 2013, aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 330, 10.12.2013, s. 1).

(****) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).”.

LIITE IV

”LIITE VI

ALUSTEN VALVONTAA KOSKEVAT MENETTELYTAVAT

(15 artiklan 1 kohta)

Kaikki Pariisin pöytäkirjan mukaisesti annetut tekniset ohjeet ja kiertokirjeet ajantasaistetussa muodossaan:

Satamavaltiovalvontakomitean tekniset ohjeet

— PSCC41-2008-07 Code of Good Practice (hyvät toimintatavat)

— PSCC53-2020-08 Definitions and Abbreviations (määritelmät ja lyhenteet)

Yleinen Pariisin pöytäkirja

— PSCC54-2021-03 Type of inspection (tarkastuksen tyyppi)

— PSCC56-2023-06 Detention and Action Taken (pysäyttäminen ja toteutetut toimet)

— PSCC56-2023-04 Model forms (mallilomakkeet)

— PSCC52-2019-05 Operational control (operatiivinen valvonta)

— PSS43-2010-11 Flag State Exemptions (lippuvaltioita koskevat poikkeukset)

— PSCC51-2018-13 Stopping an operation (toiminnon pysäyttäminen)

— PSCC49-2016-11 Black-out test (black-out-testi)

— PSCC53-2020-06 Refusal of Access (Banning) (pääsyn epääminen [kiellot])

— PSCC50-2017-12 Structure bulk carriers/oil tankers (irtolastialusten tai öljysäiliöalusten rakenne)

— PSCC43-2010-06 Dry Docking (kuivatelakointi)

— PSCC53-2020-11 Allowing for a single voyage to a repair yard for ’accidental damage’ deficiencies (yhden matkan salliminen korjaustelakalle onnettomuudesta johtuvien puutteiden korjaamiseksi)

SOLAS-yleissopimus

— PSCC56-2023-05 ISM Code (ISM-säännöstö)

— PSCC54-2021-02 ISPS Code (ISPS-säännöstö)

— PSCC51-2018-12 ECDIS (elektroninen merikarttajärjestelmä)

— PSCC43-2010-32 VDR (matkatietojen tallentimet)

— PSCC43-2010-09 Material Safety Data Sheets (käyttöturvallisuustiedotteet)

— PSCC43-2010-21 GMDSS (maailmanlaajuinen merihätä- ja turvallisuusjärjestelmä)

— PSCC44-2011-16 Lifeboat on-load release hooks (pelastusveneiden laukaisukoukut)

— PSCC45-2012-10 Damage stability on tankers (vahingoittuneiden säiliöalusten vakavuus)

— PSCC55-2022-05 LRIT (alusten kaukotunnistus- ja seurantajärjestelmä)

— PSCC43-2010-28 Thickness measurements ESP/CAS (paksuusmittaukset ESP/CAS)

— PSCC43-2010-29 Thickness measurement (paksuusmittaus)

— PSCC51-2018-11 Polar Code (polaarikoodi)

— PSCC55-2022-02 IGF Code (IGF-säännöstö)

Marpol-yleissopimus

— PSCC46-2013-18 MARPOL Annex I OWS (liite I öljynerotin)

— PSCC43-2010-39 MARPOL Annex II Stripping (liite II strippaus)

— PSCC47-2014-08 MARPOL Annex III IMDG (liite III IMDG-säännöstö)

— PSCC55-2022-07 MARPOL Annex IV Sewage (liite IV jätevesi)

— PSCC52-2019-07 MARPOL Annex V Garbage (liite V jätteet)

— PSCC56-2023-07 MARPOL Annex VI Air Pollution (liite VI ilmansaasteet)

— PSCC43-2010-38 Crude oil washing (raakaöljypesu)

— PSCC44-2011-20 MARPOL Investigation (Marpol-tutkimus)

Kansainvälinen lastiviivayleissopimus

— PSCC54-2021-06 International Load Line Convention (kansainvälinen lastiviivayleissopimus)

AFS-yleissopimus

— PSCC47-2014-13 Anti Fouling Systems (kiinnittymisenestojärjestelmät)

Bunkkeriyleissopimus

— PSCC56-2023-02 Conventions related to Financial Liability (rahoitusvastuuta koskevat yleissopimukset)

Merenkulkijoiden ja miehityksen sertifiointi

— PSCC56-2023-08 Certification of Seafarers and Manning (STCW-yleissopimus, merityöyleissopimus ja SOLAS-yleissopimus) (merenkulkijoiden ja miehityksen sertifiointi)

Painolastivesiyleissopimus

— PSCC51-2018-09 Ballast Water Management Convention (painolastivesiyleissopimus)

ILO:n yleissopimukset

— PSCC52-2019-10 Maritime Labour Convention 2006 (vuoden 2006 merityöyleissopimus)

— PSCC53-2020-14 Hours of Work or Rest and fitness for duty (työ- ja lepoajat sekä työkuntoisuus)”.

LIITE V

”LIITE VIII

UNIONISSA SIJAITSEVIIN SATAMIIN JA ANKKURIPAIKKOIHIN PÄÄSYN EPÄÄMISTÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

(16 artikla ja 21 artiklan 4 kohta)

1) Jos 16 artiklan 1 kohdassa kuvatut ehdot täyttyvät, on sen sataman, jossa alus pysäytetään kolmannen kerran, toimivaltaisen viranomaisen ilmoitettava kirjallisesti aluksen päällikölle, että aluksesta tehdään pääsyn epäämispäätös, joka tulee voimaan välittömästi aluksen poistuttua satamasta. Pääsyn epäämispäätös tulee voimaan heti, kun alus poistuu satamasta sen jälkeen, kun pysäyttämisen syynä olleet puutteet on korjattu.

2) Toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava jäljennös pääsyn epäämispäätöksestä lippuvaltion hallinnolle, asianomaiselle hyväksytylle laitokselle, muille jäsenvaltioille ja Pariisin pöytäkirjan muille allekirjoittajavaltioille, komissiolle ja Pariisin pöytäkirjan sihteeristölle. Toimivaltaisen viranomaisen on myös viipymättä kirjattava pääsyn epäämistä koskevat tiedot tarkastustietokantaan.

3) Pääsyn epäämispäätöksen kumoamiseksi aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan on esitettävä virallinen pyyntö pääsyn epäämispäätöksen tehneen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Tällaiseen pyyntöön on liitettävä lippuvaltion hallinnon antama asiakirja, joka on laadittu lippuvaltion hallinnon valtuuttaman katsastajan aluksella käynnin perusteella ja joka osoittaa, että alus on täysin yleissopimusten sovellettavien määräysten mukainen. Lippuvaltion hallinnon on esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle todisteet katsastajan käynnistä aluksella. Asiakirja voi olla virallinen lausunto, jonka on oltava lippuvaltion hallinnon antama; hyväksytyn laitoksen lausunto ei kelpaa.

4) Pääsyn epäämispäätöksen kumoamista koskevaan pyyntöön on tarvittaessa liitettävä myös aluksen luokituksesta vastaavan luokituslaitoksen antama asiakirja, joka on laadittu luokituslaitoksen katsastajan aluksella käynnin perusteella ja joka osoittaa, että alus on kyseisen laitoksen määrittelemien luokitusvaatimusten mukainen. Luokituslaitoksen on esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle todisteet katsastajan käynnistä aluksella.

5) Pääsyn epäämispäätös voidaan kumota vasta tämän direktiivin 16 artiklassa tarkoitetun ajanjakson kuluttua, ja yhtiön on esitettävä asiasta virallinen pyyntö kiellon asettaneen jäsenvaltion satamavaltion viranomaiselle ja toimitettava 3 ja 4 kohdassa vaaditut asiakirjat.

6) Tällainen pyyntö ja vaaditut asiakirjat on toimitettava kiellon asettaneelle valtiolle vähintään kuukautta ennen kieltoajan päättymistä. Tämän määräajan noudattamatta jättäminen voi johtaa enintään yhden kuukauden viivästykseen siitä, kun kiellon asettanut valtio on vastaanottanut pyynnön.

7) Tietojärjestelmä merkitsee alukselle ensisijaisen tekijän ja ilmoittaa, että alukselle voidaan tehdä laajennettu tarkastus sen käydessä seuraavan kerran Pariisin pöytäkirjan alueella sijaitsevassa satamassa tai ankkuripaikassa.

8) Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava päätöksestään kirjallisesti myös lippuvaltion hallinnolle, asianomaiselle luokituslaitokselle, muille jäsenvaltioille, muille Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioille, komissiolle ja Pariisin pöytäkirjan sihteeristölle. Toimivaltaisen viranomaisen on myös viipymättä päivitettävä pääsyn epäämistä koskevat tiedot tarkastustietokantaan.

9) Niitä aluksia koskevat tiedot, joilta on evätty pääsy unionissa sijaitseviin satamiin, on asetettava saataville tarkastustietokannassa ja ne on julkaistava 26 artiklan ja liitteen XIII mukaisesti.”.

LIITE VI

”LIITE XII

TARKASTUSTIETOKANNAN TOIMINNOT

(24 artiklan 1 kohta)

1) Tarkastustietokannassa on oltava ainakin seuraavat toiminnot:
   — sisältää jäsenvaltioiden ja kaikkien muiden Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioiden tarkastustiedot,
   — sisältää tiedot alusten riskiprofiileista ja tarkastusvuorossa olevista aluksista,
   — laskee kunkin jäsenvaltiot tarkastusvelvoitteet,
   — luo lippuvaltioista 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut korkean, keskitason ja heikon toiminnan laadun luettelot,
   — tarjoaa tiedot yhtiöiden toiminnan tasosta,
   — määrittää kussakin tarkastuksessa tarkastettavat riskikohteet.
2) Tarkastustietokantaa on voitava mukauttaa tulevaan kehitykseen ja sen on oltava yhteensopiva unionin muiden meriturvallisuusalan tietokantojen kanssa, mukaan lukien SafeSeaNet, joka sisältää tiedot alusten tosiasiallisista käynneistä jäsenvaltioiden satamissa, sekä tarvittaessa asiaankuuluvien kansallisten tietojärjestelmien kanssa.
3) Tarkastustietokannasta on oltava syvälinkki Equasis-tietojärjestelmään. Jäsenvaltioiden on kannustettava tarkastajia tutustumaan alustarkastuksia koskeviin julkisiin ja yksityisiin tietokantoihin, joita voidaan käyttää Equasis-tietojärjestelmän kautta.”.