



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 28. marraskuuta 2023
(OR. en)

15957/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0165(COD)

TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14

SELVITYS

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	15164/23
Kom:n asiak. nro:	10126/23 + ADD 1
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta – Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti 1. kesäkuuta 2023 edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
2. Kyseinen ehdotus koskee satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY¹ muuttamista.

¹ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

3. Direktiivillä 2009/16/EY säännellään satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia EU:n tasolla. Satamavaltioiden suorittama valvonta on järjestelmä, jossa satamavaltioiden tarkastajat tarkastavat ulkomaisia aluksia muiden valtioiden kuin lippuvaltion satamissa varmistaakseen, että aluksen päällikön, muun päällystön ja miehistön pätevyys sekä aluksen kunto ja varusteet ovat kansainvälisten yleissopimusten – ja EU:n sisällä sovellettavan EU:n lainsäädännön – vaatimusten mukaisia. Näin ollen satamavaltioiden suorittama valvonta on tärkeää meriturvallisuuden varmistamisen ja meriympäristön suojelun kannalta.
4. Direktiivin tarkistamisella on seuraavat erityistavoitteet:
- päivitetään ja yhdenmukaistetaan EU:n lainsäädäntö Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO), Kansainvälisen työjärjestön (ILO) tai satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan (Pariisin yhteisymmärryspöytäkirja) mukaisiin kansainvälisiin sääntöihin ja menettelyihin;
 - suojellaan kalastusaluksia, niiden miehistöä ja ympäristöä. Yli 24 metriä pitkät suuremmat kalastusalukset eivät kuulu satamavaltioiden suorittaman valvonnan soveltamisalaan. Tämän tyyppisiä aluksia koskevan vapaaehtoisen valvontajärjestelmän pitäisi parantaa näihin aluksiin sovellettavien kansainvälisten turvallisuus- ja ympäristönsuojelunormien noudattamisen tasoa;
 - varmistetaan digitaalisten ratkaisujen parempi käyttöönotto. Ehdotuksella edistetään erityisesti sähköisten lakisäateisten todistuskirjojen käyttöönottoa ja käyttöä yhdistämällä niiden käyttö aluksen riskiprofiiliin, jota käytetään tarkastettavien alusten kohdentamisessa ja valinnassa; sekä
 - varmistetaan tehokas ja yhdenmukainen lähestymistapa satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten toteuttamiseen. Tähän sisältyy alusten tarkastusten parempi kohdentaminen uudistamalla aluksen riskiprofiilin vanhentuneita osia ja lisäämällä siihen uusia osatekijöitä.
5. Komissio hyväksyi ehdotuksen sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevan ohjelmansa (REFIT) yhteydessä vuonna 2018 tehdyn meriliikennealan toimivuustarkastuksen¹ välittömänä jatkotoimena.

¹ 9128/18 + ADD 1.

6. Ehdotus perustuu ulkopuolisen tukiselvityksen pohjalta tehdyn vaikutustenarvioinnin¹ tuloksiin. Vaikutustenarviointi esiteltiin ja sitä tarkasteltiin perusteellisesti yhdessä työryhmän kokouksessa, eikä se herättänyt valtuuskunnissa merkittäviä huolenaiheita.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

7. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) nimesi 13. heinäkuuta 2023 esittelijäksi Vera Taxin (S&D, Alankomaat). Vera Tax esitteli mietintöluonnoksensa 19. syyskuuta, ja TRAN-valiokunnan on määrä äänestää ehdotuksesta 7. joulukuuta.
8. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa² ehdotuksesta 20. syyskuuta 2023. Euroopan alueiden komitea päätti 23. kesäkuuta 2023 olla antamatta lausuntoa.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

9. Merenkulkutyöryhmä keskusteli ehdotuksesta useissa kokouksissa lokakuusta 2023 alkaen. Kaikki valtuuskunnat ilmaisivat yleisen tukensa komission ehdotuksen tavoitteille, jotka koskevat meriturvallisuuden parantamista ja meriympäristön suojelua.
10. Pysyvien edustajien komitea vahvisti kokouksessaan 22. marraskuuta tukevansa viimeisintä kompromissia ja suositti, että neuvosto muodostaisi yleisnäkemyksen TTE-neuvoston (liikenne) istunnossa 4. joulukuuta 2023.
11. Komission ehdotukseen on tehty useita muutoksia. Monilla näistä muutoksista pyritään varmistamaan selkeys ja johdonmukaisuus kansainvälisten sääntöjen ja menettelyjen ja erityisesti satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan (Pariisin yhteisymmärryspöytäkirja) sääntöjen ja menettelyjen kanssa. Lisäksi on tehty muita sisällöllisiä muutoksia, jotka esitetään jäljempänä.

¹ 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² 13381/23.

12. Ensinnäkin jäsenvaltiot kyseenalaistivat komission ehdotuksen kahden uuden kriteerin sisällyttämisestä alusten riskiluokituksen laskentamenetelmään (väline, jolla ohjataan satamavaltioita tekemään tarkastuksia aluksilla, joilla on todennäköisimmin puutteita). Ensimmäinen näistä kriteereistä koskee aluksen hiili-intensiteetti-indikaattoria (CII). Jäsenvaltiot huomauttivat, että kyseinen indikaattori riippuu paitsi aluksen teknisestä kunnosta myös toiminnallisista parametreista (kuten aluksen nopeudesta) ja ulkoisista olosuhteista (kaupankäyntijärjestelyt, sääolosuhteet, satamassa vietetty aika jne.) eli se ei välttämättä ole huonon suorituskyvyn tai vaatimustenvastaisuuden merkki eikä sitä siksi pitäisi ottaa huomioon aluksen riskiprofiilia laskettaessa.
13. Toinen kriteeri koskee sähköisten todistuskirjojen saatavuutta. Jäsenvaltiot korostivat, että kyseessä on hallinnollinen seikka, johon alus ei voi vaikuttaa, koska päätös sähköisten todistuskirjojen käytöstä kuuluu lippuvaltiolle. Tästä syystä sähköiset todistuskirjat eivät ole osoitus aluksen kunnosta tai siitä, noudattaako alus pakollisia IMO:n ja EU:n välineiden vaatimuksia, eikä niitä pitäisi ottaa huomioon myöskään aluksen riskiprofiilia laskettaessa.
14. Toiseksi komissio ehdotti 3 artiklassa, että otetaan käyttöön vapaaehtoinen valvontajärjestelmä yli 24 metrin pituisille suuremmille kalastusaluksille, jotka on tähän asti jätetty direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Jäsenvaltiot hyväksyivät tämän lähestymistavan, koska se voisi parantaa kyseisten alusten vaatimustenmukaisuutta. Koska kyseessä on kuitenkin vapaaehtoinen järjestelmä, jäsenvaltiot katsovat, että tällaista satamavaltioiden suorittaman valvonnan erityisjärjestelmää koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä ei pitäisi vahvistaa täytäntöönpanosäädöksissä vaan pikemminkin komission Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan mukaisesti hyväksymissä suuntaviivoissa.
15. Kolmanneksi ehdotukseen tehtiin useita muutoksia satamavaltioiden valvontaviranomaisten joustavuuden lisäämiseksi. Komissio ehdotti 14 artiklan 4 kohdassa, että laajennetut tarkastukset olisi suoritettava vähintään kahden satamavaltioiden tarkastajan toimesta. Vaadittujen tarkastajien lukumäärä riippuu kuitenkin useista tekijöistä, ja monissa tilanteissa olisi tarpeetonta ja työlästä antaa tehtävä useammalle kuin yhdelle tarkastajalle. Jäsenvaltiot katsovat, että satamavaltioiden valvontaviranomaisten olisi edelleen voitava organisoida työnsä joustavasti tältä osin. Vastaavasti liian jäykkänä pidettiin vaatimusta, jonka mukaan tarkastusraportille olisi aina saatava sellaisen satamavaltion tarkastajan vahvistus, joka ei kuulunut tarkastuksen suorittaneeseen ryhmään; 24 artiklan 3 kohtaa muutettiin joustavuuden lisäämiseksi.

16. Neljänneksi, jotta sisämaajäsenvaltioille, joilla ei ole merisatamia, ei koituisi kohtuutonta hallinnollista rasitetta, ne voivat poiketa tämän direktiivin säännöksistä (2 artikla ja johdanto-osan 20 b kappale), jos ne voivat todistaa, että niiden jokisatamissa vuosittain viimeisten kolmen vuoden aikana käyneiden laivojen kokonaismäärästä alle viisi prosenttia on tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Tämä tarkoittaisi, että niin kauan kuin kyseiset edellytykset täyttyvät, kyseisillä jäsenvaltioilla ei olisi velvollisuutta saattaa direktiiviä osaksi kansallista lainsäädäntöään.
17. Lopuksi komission ehdottamaa määräaikaa direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä (vuoden kuluttua muutosdirektiivin voimaantulosta) pidennettäisiin neljään vuoteen.
18. Menettelyn tässä vaiheessa komissio pitää voimassa menettelyä koskevan varauman kaikkiin sen ehdotukseen tehtyihin tarkistuksiin.

IV LOPUKSI

19. Edellä esitetyn perusteella neuvostoa pyydetään muodostamaan *yleisnäkemy*s ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta tämän selvityksen liitteessä olevan kompromissin pohjalta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI

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,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁵,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁶,

noudattavat tavallista lainsäätämisyhteistyötä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/16/EY⁷ vahvistetaan säännöt satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten järjestelmästä, jossa unionin satamissa käyvät alukset, joille voidaan tehdä tarkastus, tarkastetaan sen varmistamiseksi, että aluksen miehistön pätevyys sekä aluksen ja sen varusteiden kunto täyttävät ihmishengen turvallisuudesta merellä, meriympäristön suojelusta ja asumis- ja työskentelyolosuhteista kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtivilla aluksilla tehtyjen kansainvälisten yleissopimusten vaatimukset.

⁵ EUVL C , , s. .

⁶ EUVL C , , s. .

⁷ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

- (2) Direktiivi 2009/16/EY perustuu satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevaa yhteisymmärryspöytäkirjaa, jäljempänä 'Pariisin pöytäkirja', koskevaan olemassa olevaan vapaaehtoiseen sopimukseen 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) on tapahtunut muutoksia, minkä lisäksi tekniikka on kehittynyt. Nämä muutokset ja direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset olisi otettava huomioon.
- (4) Vuoden 2011 jälkeen useat kansainväliset yleissopimukset ovat tulleet voimaan ja jäsenvaltiot ovat ratifioineet ne. Nämä ovat alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskeva kansainvälinen yleissopimus (painolastivesiyleissopimus) ja hylkyjen poistamista koskeva Nairobinkin kansainvälinen yleissopimus (Nairobinkin yleissopimus). Sen vuoksi ne olisi 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 ajan tasalla ja yhdenmukainen, on tarpeen löytää nopeampi tapa päivittää satamavaltioiden suorittaman valvonnan täytäntöön panemien kansainvälisten yleissopimusten luettelo ilman, että koko direktiiviä tarvitsee muuttaa. Näin ollen kun kansainvälinen yleissopimus on tullut voimaan – eli kun se on saavuttanut sovitun ratifiointitason – ja kun Pariisin pöytäkirjan jäsenet ovat hyväksyneet sen asiaankuuluvaksi asiakirjaksi, komission olisi päivitettävä direktiivissä oleva yleissopimusten luettelo.
- (6) Pienen kokonsa vuoksi useimmat EU:n kalastusalukset toimivat aluevesillä, eivätkä ne ole joutumassa tarkastettaviksi ulkomaisissa satamissa. Tämä tarkoittaa sitä, että todennäköisesti ainoastaan suuret kalastusalukset, joiden pituus, sellaisena kuin se määritellään vuoden 2012 Kapkaupungin sopimuksessa, on 24 metriä tai enemmän (ja jotka ovat myös niitä kalastusaluksia, joihin sovelletaan eniten kansainvälisiä yleissopimuksia) harjoittavat kalastustoimintaa kansainvälisillä vesillä ja käyvät muissa kuin sen maan satamissa, jossa ne on rekisteröity, ja näin ollen niihin sovelletaan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa. 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 ehdotetaan rinnakkaista satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää.

- (7) Kalastusmalleista johtuen näitä suuria kalastusaluksia ei kuitenkaan käy kaikissa jäsenvaltioissa. Sen vuoksi niille jäsenvaltioille, jotka haluavat tehdä näitä tarkastuksia, ehdotetaan vapaaehtoista järjestelmää, joka on rinnakkainen ja erillinen nykyisestä satamavaltioiden suorittaman valvonnan järjestelmästä, jotta mahdollistetaan joustavuus ja tapa, jolla satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevia standardeja kehitetään. Jäsenvaltiot, Pariisin pöytäkirja ja komissio voivat näin ollen kehittää organisesti tätä satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää 24 metriä pitkiä kalastusaluksia varten, sisällyttämättä niitä nykyiseen Pariisin pöytäkirjaan. Tätä varten nykyistä tarkastustietokantaa varten olisi kehitettävä erillinen moduuli.
- (8) Kohtuullisen osuuden mekanismi mahdollistaa tarkastustaakan jakamisen Pariisin pöytäkirjan jäsenvaltioiden kesken. Kullekin jäsenvaltiolle osoitetaan vuosittain suoritettavaksi tietty määrä tarkastuksia – eli sen tarkastusvelvoite tai ”kohtuullinen osuus”. Tarkastuskelpoisuus määräytyy ensisijaisesti sen mukaan, mikä on aluksen riskiprofiili, joka määrittää tarkastusvälit ja tarkastusten laajuuden. II-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset voidaan tarkastaa, kun taas I-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset on tarkastettava.
- (9) Jäsenvaltiot voivat jättää tekemättä tietyn määrän ”kiireellisiä” tarkastuksia ja noudattaa silti tarkastusvelvoitettaan. Joissakin jäsenvaltioissa tietyn vuoden aikana tosiasiallisesti tapahtuvien alusten käyntien määrä voi kuitenkin olla joko suurempi tai pienempi kuin annettu tarkastusvelvoite. Vaihtoehtoinen menetelmä kohtuullista osuutta koskevan velvoitteen noudattamiseksi näissä (yli- tai alikuormitetuissa) jäsenvaltioissa todettiin joustamattomaksi, minkä vuoksi asiaa koskevat säännökset on tarpeen yhdenmukaistaa Pariisin pöytäkirjan tarkistettujen määräysten kanssa.
- (10) Jäsenvaltiot voivat myös lykätä alusten tarkastuksia tietyissä olosuhteissa edellyttäen, että alus tarkastetaan seuraavassa käyntisatamassa tai 15 päivän kuluessa. Tätä mahdollisuutta muutetaan niin, että kaikki jäsenvaltiot voivat käyttää 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 tämä velvoite oli liian raskas liikenteenharjoittajille eikä tuonut lisäarvoa, koska vaaditut tiedot ovat jo helpommin kansallisten viranomaisten saatavilla THETIS-tietokannassa. Tämän perusteella Pariisin pöytäkirjasta on poistettu tämä saapumista edeltävä ilmoitusvelvollisuus, ja sen vuoksi direktiiviä 2009/16/EY olisi mukautettava vastaavasti.

- (10 a) Tavanomaisissa olosuhteissa II-kiireellisyysluokan alusten tarkastukset eivät ole pakollisia, vaikka II-kiireellisyysluokan alukset voidaankin tarkastaa. Kuitenkin jäsenvaltioiden, joissa ei käy riittävästi tarkastuskelpoisia aluksia niiden vuosittaisen velvoitteen täyttymiseksi, on tarkastettava näitä II-kiireellisyysluokkaan kuuluvia aluksia, jotta niiden tarkastusvelvoite täyttyy. Koska näistä tarkastuksista tulee kyseisille jäsenvaltioille tosiasiallisesti pakollisia, II-kiireellisyysluokan alusten tarkastukset saattavat edellyttää lisää joustavuutta, erityisesti kyseisten valtioiden osalta. Sen vuoksi lykkäys ja perustelut asetetaan edellä mainittujen valtioiden saataville. Jäsenvaltioiden ja komission olisi pyrittävä Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan puitteissa parhaansa mukaan ehdottamaan tarvittavia toimenpiteitä ja muutoksia tämän tavoitteen selventämiseksi ja täyttämiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta teknisten toimenpiteiden toteuttamista nykyisen tarkastustietokannan mukauttamiseksi lykkäyksen osalta.
- (11) Viime vuosikymmenen aikana EU:n satamissa käyvien alusten turvallisuusprofiili on parantunut huolimatta siitä, että EU:n satamissa käyvien alusten määrä, mukaan lukien tavaran lyhyen matkan merikuljetukset EU:n 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 ympäristölainsäädännön täytäntöönpanon valvomiseksi esimerkiksi rikkipäästöjen tai alusten turvallisen ja ympäristöystävällisen romuttamisen osalta. Ennen vuotta 2009 laaditussa aluksen riskiprofiilissa on kuitenkin ollut eri painopisteet, eikä sitä ole täysin mukautettu siten, että tarkastustoimia voitaisiin keskittää ympäristön kannalta heikoimmin toimiviin aluksiin.
- (12) Tämän perusteella aluksen riskiprofiili olisi päivitettävä siten, että siinä otetaan huomioon ympäristökysymykset kiinnittämällä enemmän huomiota ympäristönsuojelun tasoon.
- (12 a) Pariisin pöytäkirjassa hyväksyttiin vuonna 2019 uusi menetelmä, jossa vahvistetaan toiminnan korkean, perustason ja heikon laadun luettelot vaihtoehtona valkoiselle, harmaalle ja mustalle lippuvaltiolistalle. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä aluksen riskiprofiilia koskevassa 10 artiklassa tarkoitettuun täytäntöönpanoasetukseen, jossa vahvistetaan lippuvaltioiden luokittelu. Tämä menetelmä olisi pantava täytäntöön tässä direktiivissä, jotta voidaan varmistaa menetelmän oikeudenmukaisuus erityisesti sen suhteen, miten siinä kohdellaan lippuvaltioita, joiden laivastot ovat pieniä.

- (12 b) Koska satamavaltioiden tarkastajat tarvitsevat aikaa tarkastusten valmisteluun ja suorittamiseen, on tärkeää varmistaa, että tähän varataan riittävästi aikaa. Tämä koskee erityisesti laajennettuja tarkastuksia sekä säännöllisesti liikennöivien ro-ro-matkustajalusten tarkastuksia, joissa voidaan ottaa huomioon aluksen toiminta.
- (13) Digitalisaatio on olennainen osa tietojen keräämistä ja ilmoittamista koskevaa teknistä kehitystä, jolla tavoitellaan kustannussäästöjä ja henkilöresurssien tehokasta hyödyntämistä. Niiden alusten määrä, joilla on sähköiset todistuskirjat, on kasvussa, ja määrän kasvun odotetaan jatkuvan. Sen vuoksi satamavaltioiden suorittaman valvonnan tehokkuutta olisi parannettava käyttämällä enemmän sähköisiä todistuskirjoja, jotta tarkastukset voidaan kohdentaa tehokkaammin aluksiin ja valmistella paremmin.
- (14) Satamavaltioiden suorittama valvonta on monimutkaistunut, kun uusia tarkastusvaatimuksia on lisätty joko EU:n lainsäädännöllä tai Kansainvälisen merenkulkujärjestön kautta. Sen vuoksi on varmistettava satamavaltioiden tarkastajien osaamisen kehittäminen ja uudelleen koulutus sekä kehitettävä jatkuvasti heidän koulutustaan.
- (15) (Poistettu)
- (16) Jotta tämän direktiivin säännöksiä voitaisiin soveltaa ajantasaisesti siten, että jäsenvaltiot voisivat täyttää kansainvälisen oikeuden mukaiset velvoitteensa direktiiviä noudattaen, komissiolle olisi siirrettävä valta antaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä direktiivin 2009/16/EY soveltamisalaan kuuluvien yleissopimusten päivittämiseksi ja Pariisin pöytäkirjassa hyväksytyjen satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien menettelyjen ja ohjeiden luettelon muuttamiseksi. 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 sopimuksessa⁸ 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.

⁸ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (17) Jotta voidaan varmistaa niiden direktiivin 2009/16/EY säännösten yhdenmukainen täytäntöönpano, jotka koskevat sen soveltamisalaan kuuluvien yleissopimusten luetteloa sekä sähköisiä todistuskirjoja koskevia vaatimuksia, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁹ mukaisesti.
- (18) (Poistettu)
- (19) Kun otetaan huomioon Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) jäsenvaltioihin tekemien, direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanon seuranta koskevien tarkastuskäyntien koko seurantajakso, komission olisi arvioitava direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanoa viimeistään [kymmenen vuoden kuluttua sen XX artiklassa tarkoitetusta soveltamispäivästä] ja raportoitava siitä Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä komission kanssa kaiken sen tiedon keräämisessä, joka tarvitaan tämän arvioinnin suorittamista varten.
- (20) 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.
- (20 a) Jos tarkastusta ei suoriteta luonnonkatastrofien, pandemioiden, kansanterveysuhkien, terrori-iskujen tai työriitojen kaltaisten poikkeuksellisten ja odottamattomien olosuhteiden vuoksi, sitä ei olisi pidettävä suorittamatta jätettynä tarkastuksena. Tällaiset olosuhteet olisi perusteltava asianmukaisesti ja niistä olisi raportoitava komissiolle.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

(20 b) Jotta sisämaajäsenvaltioille ei koituisi kohtuutonta hallinnollista rasitetta, niiden olisi saatava niin sanotun *de minimis* -säännön nojalla poiketa tämän direktiivin säännöksistä, mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että kyseisten valtioiden ei tarvitse saattaa direktiiviä osaksi kansallista lainsäädäntöään, kunhan ne täyttävät tietyt edellytykset.

(21) Sen vuoksi direktiiviä 2009/16/EY olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 2009/16/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2009/16/EY seuraavasti:

1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) lisätään 1 kohtaan alakohdat seuraavasti:

- ”l) alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskeva kansainvälinen yleissopimus (painolastivesiyleissopimus);
- m) hylkyjen poistamista koskeva Nairobinkin kansainvälinen yleissopimus (Nairobinkin yleissopimus);
- n) alusten turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista kierrätystä koskeva vuonna 2009 tehty kansainvälinen Hongkongin yleissopimus (Hongkongin yleissopimus).”

a a) korvataan 1 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) vuoden 1973 kansainvälinen yleissopimus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä sekä siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (MARPOL 73/78);”

a b) korvataan 1 alakohdan d alakohta seuraavasti:

”d) vuonna 1978 tehty kansainvälinen yleissopimus merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyskirjoista ja vahdinpidosta, sellaisena kuin se on muutettuna;”

b) kumotaan 3 kohta;

b b) korvataan 8 alakohta seuraavasti:

”8. ’tarkastajalla’ valtion virkamiestä tai muuta henkilöä, jonka jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on asianmukaisesti valtuuttanut suorittamaan satamavaltiotarkastuksia ja joka on vastuussa kyseiselle toimivaltaiselle viranomaiselle;”

b c) lisätään alakohta seuraavasti:

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

b d) korvataan 11 alakohta seuraavasti:

”11. ’perustarkastuksella’ tarkastajan aluksella tekemää tarkastusta, joka sisältää vähintään 13 artiklan 1 kohdassa vaaditut tarkastukset;”

b e) korvataan 12 alakohta seuraavasti:

”12. ’yksityiskohtaisella tarkastuksella’ perustarkastuksen soveltamisalan sisältävää tarkastusta, jonka yhteydessä aluksen, sen varusteiden ja koko miehistön tai tarvittaessa sen osan osalta on tehtävä 13 artiklan 3 kohdassa määritellyissä olosuhteissa perusteellinen tutkimus, joka kattaa aluksen rakenteen, varusteet, miehityksen, asumis- ja työskentelyolosuhteet sekä sen, noudatetaanko aluksella vaadittavia toimintatapoja;”

b f) korvataan 13 alakohta seuraavasti:

”13. ’laajennetulla tarkastuksella’ perustarkastuksen soveltamisalan sisältävää tarkastusta, joka käsittää vähintään liitteessä VII olevassa C osassa luetellut kohdat. Laajennettu tarkastus voi sisältää yksityiskohtaisen tarkastuksen, jos tähän on 13 artiklan 3 kohdan mukaisesti ilmeisiä syitä;”

b g) korvataan 19 alakohta seuraavasti:

”19. ’lakisääteisellä todistuksella’ sovellettavien yleissopimusten mukaisesti lippuvaltion toimesta tai puolesta annettua todistuskirjaa;”.

2) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”Tarkastaessaan alusta, jonka lippuvaltio ei ole sellaisen yleissopimuksen osapuoli, johon sisältyy lauseke ei-suotuisammasta käsittelystä, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei alus ja sen miehistö saa osakseen parempaa kohtelua kuin kyseisen yleissopimuksen osapuolena olevan lippuvaltion alus. Tällaiselle alukselle on tehtävä yksityiskohtainen tarkastus Pariisin pöytäkirjassa vahvistettujen menettelyjen mukaisesti.”;

a) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Tämän direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu kalastusalukset, joiden pituus on vähemmän kuin 24 metriä, sota-alukset, laivaston apualukset, rakenteeltaan alkeelliset puiset alukset, valtion alukset, joita käytetään muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin eivätkä ei-ammattimaisessa käytössä olevat huviveneet. Tämän direktiivin soveltamiseksi kalastusaluksen pituus määritellään vuoden 2012 Kapkaupungin sopimuksen mukaisesti.”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

”4 a. Jäsenvaltiot voivat tehdä satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän. Komissio voi yhteistyössä Pariisin pöytäkirjan kanssa laatia suuntaviivoja, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt tällaista rinnakkaista ja erillistä erityistä satamavaltioiden suorittaman valvonnan järjestelmää, joka koskee kyseisiä kalastusaluksia.”

3) Lisätään 5 artiklaan kohta seuraavasti:

”2 a. Jäsenvaltioiden toteuttamia alusten tarkastuksia, jotka ylittävät 20 prosenttia niiden vuosittaisista tarkastusvelvoitteista, ei oteta huomioon laskettaessa Pariisin pöytäkirjan osapuolina olevien jäsenvaltioiden vuosittaisia tarkastusvelvoitteita.”

4) Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Tarkastusvelvoitteen noudattamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt

Jäsenvaltion, joka ei suorita 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa vaadittuja tarkastuksia, katsotaan kuitenkin noudattavan kyseisen säännöksen mukaista velvoitettaan, kunhan suorittamatta jääneet tarkastukset eivät ylitä kymmentä prosenttia sen satamissa ja ankkuripaikoissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärästä niiden riskiprofilista riippumatta.

Ensimmäisessä kohdassa tarkoitetuista suorittamatta jääneiden tarkastusten prosenttiosuuksista riippumatta jäsenvaltioiden on kuitenkin tarkastettava ensisijaisesti alukset, jotka tarkastustietokannasta saatujen tietojen mukaan käyvät harvoin satamissa unionin alueella.

Ensimmäisessä kohdassa tarkoitetuista suorittamatta jääneiden tarkastusten prosenttiosuuksista riippumatta jäsenvaltioiden on I-kiireellisyysluokan alusten osalta kuitenkin tarkastettava ensisijaisesti suuren turvallisuusriskin alukset, jotka tarkastustietokannasta saatujen tietojen mukaan käyvät harvoin satamissa unionin alueella.”

5) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

- a) korvataan otsikko ja 1 kohta seuraavasti:

”Tasapainoisen tarkastusosuuden unionissa mahdollistavat yksityiskohtaiset säännöt

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

(a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

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

6) Korvataan 8 artiklan 1, 2 ja 3 kohta ja lisätään kaksi uutta kohtaa seuraavasti:

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

- a) jos tarkastus voidaan suorittaa aluksen käydessä samassa jäsenvaltiossa myöhemmin, edellyttäen että alus ei käy välillä missään muussa unionin eikä Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa, lukuun ottamatta aluksen lippuvaltion satamia, ja lykkäyksen pituus on korkeintaan 15 päivää todellisesta lähtöajasta; tai
- 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 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.
2. Seuraavissa poikkeustapauksissa I- tai II-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen suorittamatta jäänyttä tarkastusta ei lasketa suorittamatta jätetyksi, jos tarkastustietokantaan on kirjattu tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy:
- a) toimivaltainen viranomainen katsoo, että tarkastuksen suorittaminen vaarantaisi tarkastajien, aluksen, sen miehistön tai sataman turvallisuuden taikka meriympäristön; tai
 - b) alus käy satamassa vain yöaikaan, kuten 2 artiklan 9 kohdassa säädetään. Tällöin jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että säännöllisesti yöaikaan käyvät alukset voidaan tarkastaa asianmukaisesti; tai
 - c) satamassa käynti kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voitaisi suorittaa tyydyttävällä tavalla.
3. Jos ankkuripaikassa olevaa alusta ei tarkasteta, tarkastusta ei lasketa suorittamatta jätetyksi, jos
- a) alus tarkastetaan jossakin muussa yhteisön tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa liitteen I mukaisesti 15 päivän kuluessa; tai
 - b) alus käy satamassa vain yöaikaan tai sen käynti kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voitaisi suorittaa tyydyttävällä tavalla ja tarkastustietokantaan on kirjattu tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy; tai
 - c) toimivaltainen viranomainen katsoo, että tarkastuksen suorittaminen vaarantaisi tarkastajien, aluksen tai sen miehistön turvallisuuden taikka sataman tai meriympäristön, ja tarkastustietokantaan on kirjattu tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy; tai

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.
5. Tarkastuksia, jotka on 1, 2, 3 tai 4 kohdan mukaisesti siirretty myöhempään ajankohtaan ja kirjattu tarkastustietokantaan, ei oteta huomioon arvioitaessa, täyttääkö jäsenvaltio 6 ja 7 artiklassa tarkoitetun tarkastusvelvoitteen.”

7) (Poistettu)

8) Kumotaan 9 artikla.

9) Korvataan 10 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Aluksen riskiprofiili määräytyy seuraavien yleisten, historiallisten ja ympäristötekijöiden perusteella:

a) Yleiset tekijät

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

b) Historialliset tekijät

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

c) Ympäristötekijät

Ympäristötekijät perustuvat niiden puutteiden määrään, jotka liittyvät MARPOL-yleissopimukseen, AFS-yleissopimukseen, painolastivesiyleissopimukseen, CLC 92-yleissopimukseen, bunkkeriyleissopimukseen, Nairobien yleissopimukseen ja Hongkongin yleissopimukseen, liitteessä I olevan I.3 osan ja liitteen II mukaisesti, ja siihen, ovatko kyseiset puutteet peruste aluksen pysäyttämiseen.”

9 a) Korvataan 10 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Siirretään komissiolle täytäntöönpanovalta toteuttaa menetelmiä niiden yleisten riskitekijöiden tarkastelua varten, jotka liittyvät erityisesti lippuvaltioon liittyviin perusteisiin sekä Pariisin pöytäkirjassa vuonna 2019 hyväksyttyihin yhtiön toimintaan liittyviin perusteisiin, joissa vahvistetaan toiminnan korkean, perustason ja heikon laadun luettelot. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

9 b) Korvataan 13 artiklan 1 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) on tyytyväinen aluksen yleiseen kuntoon ja hygieniaan, sen konehuone ja asuintilat mukaan luettuina.”

9 c) Kumotaan 13 artiklan 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 3A ja 3B kohdan mukaisesti:

- alukset, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski,
- matkustaja-alukset, öljysäiliöalukset, kaasui- tai kemikaalisäiliöalukset taikka irtolastialukset, jotka ovat yli 12 vuotta vanhoja,
- alukset, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski, tai matkustaja-alukset, öljysäiliöalukset, kaasui- tai kemikaalisäiliöalukset taikka irtolastialukset, jotka ovat yli 12 vuotta vanhoja, jos on olemassa ensisijaisia tai ennalta arvaamattomia tekijöitä,
- alukset, joille on tehtävä uusi tarkastus 16 artiklan ja 21 artiklan 4 kohdan mukaisen pääsyn epäämisen johdosta.”;

a b) kumotaan 3 kohta;

b) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Laajennetun tarkastuksen toteuttaa mahdollisuuksien mukaan vähintään kaksi satamavaltion tarkastajaa. Laajennetun tarkastuksen soveltamisala ja sen yhteydessä tarkastettavat riskikohteet esitetään liitteessä VII. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaisia toimenpiteitä 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 tämän artiklan mukaisesti tarkastettuihin säännöllisesti liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin tai suurnopeusmatkustaja-aluksiin.”

b) lisätään uusi kohta seuraavasti:

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

12) Muutetaan 16 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

- ”1. Jäsenvaltion on evättävä pääsy satamiinsa ja ankkuripaikkoihinsa alukselta,
- jonka lippuvaltio täyttää Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytyyn ja tarkastustietokantaan kirjattuihin, komission vuosittain julkaisemiin tietoihin perustuvaan heikon toiminnan laadun luetteloon sisällyttämisen perusteet ja joka on pysäytetty yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 36 kuukauden aikana jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa tai ankkuripaikassa, tai
 - jonka lippuvaltio täyttää Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytyyn ja tarkastustietokantaan kirjattuihin, komission vuosittain julkaisemiin tietoihin perustuvaan korkean tai perustason toiminnan laadun luetteloon sisällyttämisen perusteet ja joka on pysäytetty yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa tai ankkuripaikassa.

Tämän artiklan 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.”;

a a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

- ”2. Pääsyn epäämispäätös kumotaan vasta kolmen kuukauden kuluttua sen antamisesta ja kun liitteessä VIII olevan 3–6 kohdan edellytykset täyttyvät.”;

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

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

- -a) aluksen lippuvaltiota ei mainita 1 kohdassa tarkoitettussa heikon eikä perustason toiminnan laadun luettelossa,
- a) aluksen lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 391/2009¹⁰ mukaisesti hyväksytyn laitoksen tai hyväksytyjen laitosten antamia,
- b) alusta hallinnoivan yhtiön toiminnan laatu on korkea liitteessä I olevan I osan 1 kohdan mukaisesti, ja
- c) liitteessä VIII olevassa 3–6 kohdassa luetellut edellytykset täyttyvät.

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

c) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jos Pariisin pöytäkirjan vuosikertomuksessa julkaistussa perustason tai heikon toiminnan laadun luettelossa mainitun valtion lipun alla purjehtivan aluksen pääsy on evätty kolmannen kerran ja alus sen jälkeen pysäytetään jossain satamassa tai ankkuripaikassa unionin alueella, alukselta evätään pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin ja ankkuripaikkoihin unionin alueella.”;

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (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).

d) lisätään kohdat seuraavasti:

”4 a. Korkean toiminnan laadun luettelossa mainitun valtion lipun alla purjehtivalta alukselta, joka pysäytetään satamassa tai ankkuripaikassa unionin alueella, kun se tarkastetaan ensimmäisen kerran unionissa kolmannen tai minkä tahansa myöhemmän 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 hyväksytyjen laitosten antamia;

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

4 b. Useista pysäyttämistä johtuvan pääsyn epäämisen kestoa pidennetään 12 kuukaudella, kun sovelletaan jotakin 21 artiklan 4 kohdan mukaista pääsyn epäämistä koskevaa toimenpidettä.”

12 a) Muutetaan 17 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

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

12 b) Korvataan 20 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Aluksen omistajalla tai liikenteenharjoittajalla tai heidän jäsenvaltioon sijoittautuneella edustajallaan on oikeus valittaa kaikista toimivaltaisen viranomaisen tekemistä pysäyttämistä tai pääsyn epäämispäätöksistä. Valitus ei aiheuta pysäyttämistä tai pääsyn epäämistä toimenpiteen keskeyttämistä.”

13) Muutetaan 21 artikla seuraavasti:

a) korvataan 4 kohta seuraavasti:

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

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

b) eivät noudata yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia, koska ne ovat jättäneet saapumatta osoitetulle korjaustelakalle.

Pääsyn epäämispäätös kumotaan 12 kuukauden kuluttua ja kun liitteessä VIII olevan 3–6 kohdan edellytykset täyttyvät. Pääsyn epäämispäätöstä aletaan soveltaa sen antamispäivästä.”;

b) korvataan 5 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

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

Edellä 4 kohdan b alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa ja jos korjaustelakka ei ole jossain jäsenvaltiossa, kun aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen saa tietoonsa, että alus ei ole käynyt korjaustelakalla, sen on välittömästi ilmoitettava asiasta kaikkien muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.”

c) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”Poiketen siitä, mitä 4 kohdan säännöksissä säädetään, satamavaltion viranomainen voi sallia aluksen pääsyn tiettyyn satamaan tai ankkuripaikkaan ylivoimaisen esteen sattuessa tai ylivoimaisesti tärkeämpien turvallisuuskäytäntöjen vuoksi tai pilaantumisvaaran poistamiseksi tai vähentämiseksi tai puutteiden korjaamiseksi 21 artiklan 1 kohdan mukaisesti, mikäli aluksen omistaja, liikenteenharjoittaja tai päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisien hyväksymiin toimenpiteisiin turvallisen satamaan tulon varmistamiseksi.”

14) Korvataan 22 artiklan 7 kohta seuraavasti:

”7. Komissio voi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa sekä jäsenvaltioiden tasolla unionissa ja Pariisin pöytäkirjan puitteissa saadun asiantuntemuksen ja kokemuksen perusteella laatia ohjeita ja suosituksia Pariisin pöytäkirjan koulutuspolitiikan parantamiseksi.

Komissio määrittää yhteistyössä jäsenvaltioiden ja Pariisin pöytäkirjan kanssa jatkuvasti uusia koulutustarpeita ja vastaa niihin, jotta Pariisin pöytäkirjan mukaisia tarkastajien ammatillista kehittymistä ja koulutusta koskevan ohjelman opetussuunnitelmia, opetusohjelmia ja sisältöä voidaan muuttaa erityisesti uuden tekniikan ja asiaankuuluvista asiakirjoista johtuvien lisävelvoitteiden huomioon ottamiseksi.”

15) Muutetaan 24 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 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 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 nämä tiedot on siirretty tarkastustietokantaan SafeSeaNet-järjestelmän välityksellä, jäsenvaltiot vapautetaan tämän direktiivin liitteessä XIV olevan 1.2 kohdan sekä 2 kohdan a ja b alakohdan mukaisesta tietojen toimittamisesta.”;

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”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. Satamavaltiovalvontaa harjoittavan tarkastajan tai muun toimivaltaista viranomaista edustavan, asianmukaisesti valtuutetun henkilön, joka ei ole kuulunut tarkastuksen suorittaneeseen ryhmään, on mahdollisuuksien mukaan validoitava tarkastuskertomus ennen sen siirtämistä tietokantaan.”

- 16) Lisätään artikla seuraavasti:

”24 a artikla

Sähköiset todistuskirjat

1. Komissio antaa tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan toiminnalliset ja tekniset eritelvät sähköisten lakisääteisten todistuskirjojen yhdenmukaistettua raportointirajapintaa ja validointivälinettä varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
2. Jäsenvaltiot voivat lippuvaltioina päättää käyttää sähköisten lakisääteisten todistusten yhdenmukaistettua raportointirajapintaa ja validointivälinettä helpottaakseen siirtymistä sähköisiin todistuksiin.
3. (Poistettu)
4. (Poistettu)”

17) Korvataan 25 artikla seuraavasti:

”25 artikla

Tietojenvaihto ja yhteistyö

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

- a) tiedot aluksista, jotka eivät ole ilmoittaneet tämän direktiivin, direktiivin 2002/59/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/883¹¹ sekä soveltuvissa tapauksissa alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun asetuksen (EY) N:o 725/2004 vaatimusten mukaisia tietoja,
- b) tiedot aluksista, jotka ovat lähteneet merelle noudattamatta satamassa olevista vastaanottolaitteista annetun direktiivin (EU) 2019/883 7 artiklaa,
- c) tiedot aluksista, joiden pääsy satamaan on turvallisuussyistä kielletty tai jotka on turvallisuussyistä karkotettu satamasta,
- d) tiedot 23 artiklan mukaisista ilmeisistä sääntöjenvastaisuuksista.”

¹¹ 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).

- 18) Korvataan 30 artikla seuraavasti:

”30 artikla

Jäsenvaltioiden toimien seuranta

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

Kukin jäsenvaltio voi kehittää ja toteuttaa laadunhallintajärjestelmän hallintonsa satamavaltio toimintaan liittyviä operatiivisia osia varten ja ylläpitää sitä. Tällainen laadunhallintajärjestelmä on sertifioitava sovellettavien kansainvälisten laatustandardien mukaisesti.”

- 19) Korvataan 30 a artikla seuraavasti:

”30 a artikla

Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 30 b artiklan mukaisesti 2 artiklan 1 kohdassa vahvistetun yleissopimusten luettelon muuttamiseksi sen jälkeen, kun kyseiset yleissopimukset on hyväksytty Pariisin pöytäkirjassa asiaankuuluviksi asiakirjoiksi, ja liitteen VI muuttamiseksi, jotta siinä olevaan luetteloon Pariisin pöytäkirjassa hyväksytyistä satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvistä menettelytavoista, päätöksistä ja ohjeista voidaan tehdä lisäyksiä ja/tai päivityksiä.”

20) (Poistettu)

21) Korvataan 33 artikla seuraavasti:

”33 artikla

Täytäntöönpanoa koskevat säännöt

Vahvistaessaan 10 artiklan 3 kohdassa, 14 artiklan 4 kohdassa, 15 artiklan 3 kohdassa, 18 a artiklan 7 kohdassa, 23 artiklan 5 kohdassa ja 27 artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanoa koskevia sääntöjä 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen mukaisesti komissio valvoo erityisesti, että näissä säännöissä otetaan huomioon unionin tarkastusjärjestelmästä saatu kokemus ja hyödynnetään Pariisin pöytäkirjan asiantuntemusta.”

22) Korvataan 35 artikla seuraavasti:

”35 artikla

Täytäntöönpanon uudelleentarkastelu

Komissio toimittaa viimeistään *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on kymmenen vuotta tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä]* Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisesta.”

23) Muutetaan liite I tämän direktiivin liitteen I mukaisesti.

24) Korvataan liite II tämän direktiivin liitteessä II olevalla tekstillä.

25) Kumotaan liite III.

26) Korvataan liite IV tämän direktiivin liitteessä III olevalla tekstillä.

27) Korvataan liite V tämän direktiivin liitteessä IV olevalla tekstillä.

- 28) Korvataan liite VIII tämän direktiivin liitteessä V olevalla tekstillä.
- 28 a) 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 *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on neljä vuotta tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä]*. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä 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. Jäsenvaltiot, joilla ei ole merisatamia ja jotka voivat todistaa, että niiden jokisatamissa vuosittain viimeisten kolmen vuoden aikana käyneiden laivojen kokonaismäärästä alle viisi prosenttia on tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia, voivat poiketa tämän direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä.

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 Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

”I Aluksen riskiprofiili

Aluksen riskiprofiili määräytyy seuraavien yleisten, historiallisten ja ympäristötekijöiden perusteella:

1. Yleiset tekijät**a) Alustyyppi**

Matkustaja-alukset, öljy- ja kemikaalisäiliöalukset, kaasunkuljetusalukset, haitallisia nestemäisiä aineita (NLS) kuljettavat säiliöalukset ja irtolastialukset katsotaan riskialttiimmiksi.

b) Aluksen ikä

Yli 12 vuotta vanhat alukset katsotaan riskialttiimmiksi.

c) Lippuvaltion toiminta

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

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

iii) Alukset, jotka purjehtivat sellaisen valtion lipun alla, joka on ratifioinut kaikki 2 artiklan 1 kohdassa luetellut pakolliset IMO:n ja ILO:n asiakirjat, katsotaan vähemmän riskialttiiksi.

d) Hyväksytyt laitokset

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

- ii) Alukset, joiden todistuskirjat on myöntänyt hyväksytty laitos, jonka toiminnan laatu suhteessa pysäyttämisteeseen yhteisön ja Pariisin pöytäkirjan alueella on korkea, katsotaan vähemmän riskialttiiksi.
 - iii) Alukset, joiden todistuskirjat on myöntänyt asetuksen (EY) N:o 391/2009 mukaisesti hyväksytty laitos, katsotaan vähemmän riskialttiiksi.
- e) Yhtiön toiminta
- i) Alukset, jotka omistavan yhtiön toiminnan laatu, joka määräytyy sen alusten puute- ja pysäyttämisteestä yhteisön ja Pariisin pöytäkirjan alueella, on heikko tai erittäin heikko, katsotaan riskialttiimmiksi.
 - ii) Alukset, jotka omistavan yhtiön toiminnan laatu, joka määräytyy sen alusten puute- ja pysäyttämisteestä yhteisön ja Pariisin pöytäkirjan alueella, on korkea, katsotaan vähemmän riskialttiiksi.

2. Historialliset tekijät

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

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

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

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

3. Ympäristötekijät

Alukset, joissa liitteessä II tarkoitettuna aikana suoritettussa tarkastuksessa tai suoritetuissa tarkastuksissa on esiintynyt enemmän kuin liitteessä II tarkoitettu määrä puutteita, jotka liittyvät MARPOL-yleissopimukseen, AFS-yleissopimukseen, painolastivesiyleissopimukseen, CLC 92 -yleissopimukseen, bunkkeriyleissopimukseen, Nairobien yleissopimukseen ja Hongkongin yleissopimukseen ja joista ainakin yksi on peruste aluksen pysäyttämiseen, katsotaan riskialttiimmiksi.

II Alusten tarkastaminen

1. Määräaikaistarkastukset

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

Jäsenvaltion on suoritettava määräaikaistarkastus

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

2. Lisätarkastukset

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

2 A. Ensisijaiset tekijät

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

- Alus on poistettu toistaiseksi tai pysyvästi luokastaan turvallisuussyistä sen jälkeen, kun se on viimeksi tarkastettu yhteisön tai Pariisin pöytäkirjan alueella.
- Toinen jäsenvaltio on tehnyt aluksesta ilmoituksen.
- Alusta ei ole rekisteröity tarkastustietokantaan.
- Alusta koskee jokin seuraavista tilanteista:
 - alus on ollut osallisena yhteentörmäyksessä, saanut pohjakosketuksen tai ajanut karille matkallaan satamaan,
 - alusta on syytetty vahingollisten aineiden tai jätevesien veteen päästämistä koskevien määräysten epäilyistä laiminlyönnistä, tai
 - alusta on ohjailtu epänormaalilla tai turvallisuutta vaarantavalla tavalla niin, että IMO:n hyväksymiä reittijakojärjestelyjä tai turvallista kulkua koskevia käytäntöjä ja menettelyjä ei ole noudatettu, tai
 - aluksen pääsy on evätty aiemmin (seuraava 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, on tarkastettava riippumatta siitä, milloin niille on viimeksi tehty määräaikaistarkastus. Päätöksen lisätarkastuksen tekemisestä tekee toimivaltainen viranomaisen ammatillisen harkintansa mukaan.

- Aluksen todistuskirjat on myöntänyt entinen hyväksytty laitos, jonka hyväksyntä on peruutettu sen jälkeen, kun alus on viimeksi tarkastettu yhteisön tai Pariisin pöytäkirjan alueella.
- Alukset, joissa on luotsien tai satamaviranomaisten tai organisaatioiden tämän direktiivin 23 artiklan mukaisesti tekemien ilmoitusten mukaan ilmeisiä sääntöjenvastaisuuksia, jotka voivat haitata niiden turvallista kulkua tai aiheuttaa ympäristölle vaaraa sekä sisältää alusliikennepalvelusta saatuja alusten kulkua koskevia tietoja.
- Alukset, jotka eivät ole noudattaneet direktiivissä (EU) 2019/883/EY tarkoitettuja ilmoitusvelvollisuuksiaan.
- Alukset, joiden päällikkö, muu miehistöön kuuluva 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, eikä asianomainen jäsenvaltio pidä ilmoitusta tai valitusta selvästi perusteettomana.
- Alukset, joissa on ilmoituksen mukaan edelleen korjaamattomia ISM-säännöstöön liittyviä puutteita (3 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:

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

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

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

Jos kyseessä on ensisijainen tekijä,

- on tarkastajan ammatillisen harkinnan mukaan suoritettava joko yksityiskohtainen tai laajennettu tarkastus kaikille aluksille, joiden riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä, ja kaikille enemmän kuin 12 vuotta vanhoille matkustaja-aluksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille, NLS-säiliöaluksille, kemikaalisäiliöaluksille ja irtolastialuksille,
- on suoritettava yksityiskohtainen tarkastus kaikille enemmän kuin 12 vuotta vanhoille muille aluksille kuin matkustaja-aluksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille, NLS-säiliöaluksille, kemikaalisäiliöaluksille ja irtolastialuksille.
- Kaikille aluksille on suoritettava laajennettu tarkastus pääsyn epäämispäätöksen kumoamista seuraavassa ensimmäisessä tarkastuksessa.

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

a) Laajennettu tarkastus on suoritettava seuraavissa tapauksissa:

- Aluksen riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä, ja sitä ei ole tarkastettu viimeisten viiden kuukauden aikana.
- Alus on enemmän kuin 12 vuotta vanha matkustaja-alus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus, NLS-säiliöalus, kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa normaalia turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisten 10 kuukauden aikana.
- Alus on enemmän kuin 12 vuotta vanha matkustaja-alus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus, NLS-säiliöalus, kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa pientä turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisten 24 kuukauden aikana.

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

- Alus on enemmän kuin 12 vuotta vanha muu alus kuin matkustaja-alus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus, NLS-säiliöalus, kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa normaalia turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisten 10 kuukauden aikana, tai
- Alus on enemmän kuin 12 vuotta vanha muu alus kuin matkustaja-alus, öljysäiliöalus, kaasusäiliöalus, NLS-säiliöalus, kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa pientä turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisten 24 kuukauden aikana.

Jos kyseessä on ennalta arvaamaton tekijä,

- tarkastajan ammatillisen harkinnan mukaan on suoritettava joko yksityiskohtainen tai laajennettu tarkastus kaikille aluksille, joiden riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä, ja kaikille enemmän kuin 12 vuotta vanhoille matkustaja-aluksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille, NLS-säiliöaluksille, kemikaalisäiliöaluksille ja irtolastialuksille,
- on suoritettava yksityiskohtainen tarkastus kaikille enemmän kuin 12 vuotta vanhoille muille aluksille kuin matkustaja-aluksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille, NLS-säiliöaluksille, kemikaalisäiliöaluksille ja irtolastialuksille.

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				Kemikaalisäiliö- alus Kaasusäiliöalus Öljysäiliöalus Irtolastialus Matkustaja-alus NLS-säiliöalus	1	ei suuren eikä pienen riskin alus	Kaikki tyypit	
2	Aluksen ikä				kaikki tyypit > 12 vuotta	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			
3 c		(Poistettu)		(Poistettu)					
4 a	Hyväksytty laitos	Toiminnan laatu	H	–	–	Korkea			
			M	–	–	–			
			L	Heikko	1	–			
			VL	Erittäin heikko		–			
4 b		EU:n hyväksymä		–	–	Kyllä			
5	Yhtiö	Toiminnan laatu	H	–	–	Korkea			
			M	–	–	–			
			L	Heikko	2	–			
			VL	Erittäin heikko		–			
Historialliset tekijät									
6	Kussakin tarkastuksessa todettujen puutteiden määrä edell. 36 kk:n aikana		Puutteet	> 6 yhdessä tarkastuksessa	–	≤ 5 jokaisessa yksittäisessä tarkastuksessa (ja vähintään yhdessä aikaisemmassa			

					a tarkastuk- sessa edell. 36 kk:n aikana)
7	Pysäyttämisten määrä edell. 36 kk:n aikana	Pysäyttämiset	≥ 2 pysäyttämistä	1	Ei pysäyttä- misiä
Ympäristötekijät					
8	(Poistettu)	(Poistettu)	(Poistettu)	(Poistettu)	
9	MARPOL- yleissopimukseen, AFS- yleissopimukseen, painolastivesiyleissopimuk- seen, CLC 92 yleissopimukseen, bunkkeriyleissopimukseen sekä Nairobin ja Hongkongin yleissopimuksiin liittyvien edell. 36 kk:n aikana kirjattujen puutteiden määrä	Puutteet	> 3 yhdessä tarkastuksessa, ja yksi näistä on peruste aluksen pysäyttämiseen	1	

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

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

”Liite IV**LUETTELO TODISTUSKIRJOISTA JA MUISTA ASIAKIRJOISTA****(13 artiklan 1 kohta)**

A osa Luettelo todistuskirjoista ja muista asiakirjoista, jotka on soveltuvin osin tarkastettava vähintään 2.2.3 kohdassa tarkoitetun tarkastuksen yhteydessä (tapauksen mukaan):

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 (1966) (lastiviivayleissopimus 66/88, 16 artiklan 1 kohta);
11. Kansainvälinen lastiviivavapautuskirja (lastiviivayleissopimus 66/88, 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) (painolastivesiyleissopimus, 9 artiklan 1 kohdan a alakohhta 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-säännösten A/19 osa ja liitteet);
21. STCW-yleissopimuksen mukaisesti annetut päälliköiden, päällystön tai alipäällystön pätevyyskirjat (STCW-yleissopimus, VI artikla, I/2 sääntö ja STCW-säännösten A-I/2 osasto);
22. Jäljennös vaatimustenmukaisuusasiakirjasta tai väliaikaisesta vaatimustenmukaisuusasiakirjasta, joka on annettu alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten (ISM-säännöstö) mukaisesti (SOLAS-yleissopimuksen IX/4.2 sääntö ja ISM-säännösten 13 ja 14 kohta);

23. Turvallisuusjohtamistodistus tai väliaikainen turvallisuusjohtamistodistus, joka on annettu alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten (ISM-säännöstö) mukaisesti (SOLAS 1974 -yleissopimuksen IX/4.3 sääntö ja ISM-säännösten 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-säännösten 1.5.4 sääntö tai GC-säännösten 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-säännösten 1.45.4 sääntö ja BCH-säännösten 1.6.3 sääntö); INF-säännösten (säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin ja korkea-aktiivisten jätteiden turvallista kuljettamista aluksilla olevissa säiliöissä koskeva säännöstö) soveltuvuutta koskeva todistuskirja (SOLAS-yleissopimuksen VII/16 sääntö ja INF-säännösten 1.3 sääntö);
26. INF-säännösten (säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin ja korkea-aktiivisten jätteiden turvallista kuljettamista aluksilla olevissa säiliöissä koskeva säännöstö) soveltuvuutta koskeva todistuskirja (SOLAS-yleissopimuksen VII/16 sääntö ja INF-säännösten 1.3 sääntö);
27. Todistuskirja vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta (CLC 69/92, VII artiklan 2 kohta);
28. Todistuskirja vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvaa siviilioikeudellista vastuuta (bunkkeriyleissopimus 2001, 7 artiklan 2 kohta);
29. Todistuskirja vakuutuksesta tai muusta rahavakuudesta, joka koskee hylkyjen poistamisesta johtuvaa vastuuta (hylkyjen poistamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 12 artikla);
30. Suurnopeusaluksen turvallisuuskirja ja suurnopeusaluksen liikennöintilupa (SOLAS 1974 -yleissopimus, X/3.2 sääntö ja HSC-säännösten 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. Kunnan arviointijärjestelmän (CAS-järjestelmä) vaatimustenmukaisuusilmoitus, CAS-loppuraportti ja tarkastuksia koskeva kirjanpito (MARPOL-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-yleissopimus, liitteessä I olevat 17 ja 36 sääntö);
36. Lastipäiväkirja (MARPOL-yleissopimus, liitteessä II oleva 15 sääntö);
37. Jätepäiväkirja, osat I ja II (MARPOL-yleissopimus, liitteessä V oleva 10.3 sääntö); (MARPOL-yleissopimus, liitteessä V oleva 10 sääntö);
38. Jätehuoltosuunnitelma (MARPOL-yleissopimus, liitteessä V oleva 10 sääntö; päätöslauselma MEPC.220(63));
39. Meridieselmoottoreiden tason ja päällä-/pois-tilan lokikirja ja kirjatut tiedot (MARPOL-yleissopimus, liitteessä VI oleva 13.5.3 sääntö);
40. Polttoöljyn vaihtopäiväkirja (MARPOL-yleissopimus, liitteessä VI oleva 14.6 sääntö);
41. Otsonikerrosta heikentävien aineiden päiväkirja (MARPOL-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-yleissopimus, liitteessä III oleva 54 sääntö);
45. Öljysäiliöalusten osalta öljypäästöjen valvontajärjestelmää koskevat tiedot viimeisen painolastissa kuljetun matkan ajalta (MARPOL-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-säännösten 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. Miehistämättömiä koneistotiloja koskeva näyttö (SOLAS 1974 -yleissopimus, II-I/46.3 sääntö);
51. Alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/20/EY nojalla vaadittavat todistuskirjat;
52. Merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 392/2009 nojalla vaadittava todistuskirja;
53. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 mukainen todistus vaarallisten materiaalien luettelosta tai, tapauksen mukaan, vaatimustenmukaisuusilmoitus; sekä
54. Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 nojalla annettu vaatimustenmukaisuusasiakirja.

”LIITE VI**ALUSTEN VALVONTAA KOSKEVAT MENETTELYTAVAT****(15 artiklan 1 kohta)**

Pariisin pöytäkirjan liite I ”Port State Control Procedures” (”Satamavaltioiden suorittaman valvonnan menettelyt”) sekä kaikki voimassa olevat Pariisin pöytäkirjan antamat tekniset ohjeet ja kiertokirjeet ajantasaistetussa muodossaan:

PSCC:n 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 työkyntoisuus)”

”LIITE VIII

**YHTEISÖSSÄ 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 toimivaltaisen viranomaisen siinä satamassa, jossa alus pysäytetään kolmannen kerran, ilmoitettava kirjallisesti aluksen päällikölle, että alusta koskeva pääsyn epäämispäätös tulee voimaan välittömästi aluksen poistuttua satamasta. Pääsyn epäämispäätös tulee voimaan heti, kun alus poistuu satamasta sen jälkeen, kun pysäyttämisen syynä olleet puutteet on korjattu.
- (2) Toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava jäljennös pääsyn epäämispäätöksestä lippuvaltion hallinnolle, asianomaiselle hyväksytylle laitokselle, muille jäsenvaltioille ja Pariisin pöytäkirjan muille allekirjoittajavaltioille, komissiolle ja Pariisin pöytäkirjan sihteeristölle. Toimivaltaisen viranomaisen on myös viipymättä kirjattava pääsyn epäämistä koskevat tiedot tarkastustietokantaan.
- (3) Saadakseen pääsyn epäämispäätöksen kumotuksi aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan on esitettävä virallinen pyyntö pääsyn epäämispäätöksen antaneen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Pyyntön mukana on oltava lippuvaltion hallinnon antama, lippuvaltion hallinnon valtuuttaman katsastajan aluksella käynnin pohjalta laadittu asiakirja siitä, että alus on täysin yleissopimusten sovellettavien määräysten mukainen. Lippuvaltion hallinnon on esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle todisteet aluksella käynnistä. Asiakirja voi olla virallinen lausunto, jonka on oltava lippuvaltion hallinnon eikä hyväksytyn laitoksen antama.
- (4) Pääsyn epäämispäätöksen kumoamista koskevaan pyyntöön on tarvittaessa liitettävä myös aluksen luokituksesta vastaavan luokituslaitoksen antama, luokituslaitoksen katsastajan aluksella käynnin pohjalta laadittu asiakirja siitä, että alus on kyseisen laitoksen määrittelemien luokitusvaatimusten mukainen. Luokituslaitoksen on esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle todisteet aluksella käynnistä.
- (5) Pääsyn epäämispäätös voidaan kumota vasta tämän direktiivin 16 artiklassa mainitun ajanjakson kuluttua, ja yrityksen on esitettävä asiasta virallinen pyyntö kiellon asettaneen jäsenvaltion satamavaltion suorittamasta valvonnasta vastaavalle 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 saa johtaa enintään yhden kuukauden viivästykseen sen jälkeen, kun kiellon asettanut valtio on vastaanottanut pyynnön.

- (7) Tietojärjestelmä lisää alukselle ensisijaisen tekijän, ja alukselle osoitetaan tehtäväksi laajennettu tarkastus sen seuraavan alueella sijaitsevaan satamaan tai ankkuripaikkaan tekemän käynnin yhteydessä.
- (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 kirjattava pääsyn epäämispäätöksen kumoamista koskevat tiedot tarkastustietokantaan.
- (9) Niitä aluksia koskevat tiedot, joilta on evätty pääsy yhteisössä sijaitseviin satamiin, on asetettava saataville tarkastustietokantaan ja ne on julkaistava 26 artiklan ja liitteen XIII säännösten mukaisesti.”

”LIITE XII

TARKASTUSTIETOKANNAN TOIMINNOT

(24 artiklan 1 kohta)

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