

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1.1. Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Aloitteen tavoitteena on helpottaa työvoiman liikkuvuutta sisävesiliikenteen alalla varmistamalla, että ammattitaitoisten työntekijöiden pätevyys tunnustetaan kaikkialla unionissa. Aloitteen pohjana on direktiivien 96/50/EY[[1]](#footnote-2) ja 91/672/ETY[[2]](#footnote-3) täytäntöönpanosta 19 vuoden aikana saadut kokemukset, jotka kuitenkin rajoittuvat EU:n muilla sisävesiväylillä kuin Rein-joella toimivien alusten päällikköjen pätevyyden vastavuoroiseen tunnustamiseen.

Sisävesiliikenne on kustannuksia säästävä ja energiatehokas liikennemuoto, jota voitaisiin käyttää tehokkaammin Euroopan unionin energiatehokkuutta, kasvua ja teollista kehittämistä koskevien tavoitteiden tueksi. Sen toimintaa haittaavat kuitenkin työvoiman liikkuvuuteen, jatkuvaan työvoimapulaan ja ammattitaitoisen työvoiman tarjonnan ja kysynnän kohtaamattomuuteen liittyvät ongelmat, joita esiintyy alalla edelleen niiden torjumiseksi sekä kahden- että monenvälisellä tasolla toteutetuista toimista huolimatta. Ammattipätevyyteen liittyvät erilaiset vähimmäisvaatimukset eri jäsenvaltioissa eivät anna riittäviä takeita yksittäisille maille, jotta ne voisivat tunnustaa toisesta jäsenvaltiosta tulevan miehistön pätevyyden, etenkin kun tämä vaikuttaa myös vesiliikenteen turvallisuuteen.

Tämän vuoksi tässä aloitteessa ehdotetaan ammattipätevyyden tunnustamisen soveltamisalaa laajennettavaksi päällikköjen lisäksi koko miehistöön, joka osallistuu aluksen käyttämiseen, myös Reinillä. Jotta saadaan aikaan tarvittava luottamus, joka on ennakkoedellytys tunnustamiselle, aloitteessa ehdotetaan ammattipätevyyden tunnustamisen perustaksi niitä taitoja, joita tarvitaan aluksen käyttämiseen, ja ammattipätevyyden tunnustamisen tasapainottamista takeilla, joilla otetaan käyttöön taitojen arviointia, koulutusohjelmien hyväksymistä sekä sertifioinnin ja koulutuksen arviointia koskevat vaatimukset.

Aloitteella vastataan toimialan ja jäsenvaltioiden pitkäaikaisiin pyyntöihin voimassa olevien vanhentuneiden lainsäädäntöpuitteiden tarkistamisesta ja niiden korvaamisesta nykyaikaisilla pätevyyteen perustuvilla puitteilla – saman suuntaisesti kuin ammattipätevyys tunnustetaan muiden liikennemuotojen alalla.

1.2. Johdonmukaisuus suhteessa alan muuhun politiikkaan

Direktiiveissä 91/672/ETY ja 96/50/EY säädetään päällikön pätevyyskirjan vastavuoroisesta tunnustamisesta ja sen saamista koskevista vähimmäisvaatimuksista. Tämä aloite perustuu näihin säädöksiin, ja siinä laajennetaan vaatimukset koskemaan sisävesiliikenteessä toimivaa koko miehistöä EU:ssa, myös Rein-joella.

Koska EU:n tasolla ei ole alakohtaista lainsäädäntöä päällikön tasoa alempien työntekijöiden ammattipätevyyden tunnustamisesta, niihin sovelletaan ammattipätevyyden tunnustamisesta annettua yleistä direktiiviä 2005/36/EY. Käytännössä direktiivi ei kuitenkaan tarjoa toimivaa ratkaisua sellaisten ammattihenkilöiden osalta, jotka harjoittavat toistuvasti ja säännöllisesti sisävesiliikenteeseen liittyvää toimintaa valtioiden rajojen yli, ja tästä syystä alan työntekijät eivät juurikaan ole hyödyntäneet näiden yleisten lainsäädäntöpuitteiden tarjoamia mahdollisuuksia.

Ehdotus on laadittu sisävesiliikenteen edistämiseen tähtäävän komission politiikan, NAIADES II -ohjelman[[3]](#footnote-4), mukaisesti, ja sillä on tarkoitus tarkistaa alan ammattipätevyyksien yhdenmukaistamiseen ja nykyaikaistamiseen liittyviä puitteita. Osana uutta sisävesiliikenteen hallintotapaa komissio on tiivistänyt yhteistyötään eri jokikomissioiden ja etenkin Reinin navigaation keskuskomission (CCNR) kanssa. Tämän yhteistyön perusteella on perustettu muun muassa uusi elin, jonka toimintaan kaikista EU:n jäsenvaltiosta tulevat asiantuntijat voivat osallistua. Elin tunnetaan ranskankielisellä lyhenteellä CESNI[[4]](#footnote-5), ja sen tehtävänä on laatia teknisiä normeja sisävesiliikenteen alalle. EU voi hyödyntää sen asiantuntemusta myös alaan liittyvien ammattipätevyyksien alalla. Pätevyyteen perustuvien sellaisten vähimmäisvaatimusten laatiminen, joita EU, CCNR ja muut kansainväliset elimet ja kolmannet maat voivat käyttää oman lainsäädäntönsä puitteissa, on tärkeä askel kohti sisävesiliikenteen ammattipätevyyksien vastavuoroista tunnustamista EU:ssa.

1.3. Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan

Aloite on johdonmukainen suhteessa sisämarkkinoihin ja edistää niiden toimintaa, koska sillä autetaan torjumaan tekijöitä, jotka estävät sisämarkkinoiden täyden potentiaalin toteutumista. Sillä voidaan auttaa yrityksiä saamaan parhaan laadun, hinnan tai palvelun tarjoavia sisävesiliikennepalveluja ja alan ammattihenkilöitä tarjoamaan palveluita kaikkialla EU:ssa nopeasti ja joustavasti. Aloitteella edistetään vuosien 2014–2019 strategisia tavoitteita, joilla komissio pyrkii saamaan aikaan syvemmät ja oikeudenmukaisemmat sisämarkkinat ja lujemman teollisuuspohjan, antamaan pontta työllisyyteen, kasvuun ja investointeihin, edistämään energiaunionia ja tekemään EU:sta vahvemman maailmanlaajuisen toimijan.

Aloite on johdonmukainen etenkin komission vuoden 2016 työohjelman kanssa, jossa korostetaan, että on tärkeää tukea työvoiman liikkuvuutta ja torjua väärinkäytöksiä sekä edistää osaamisen kehittämistä, mukaan luettuna ammattipätevyyksien vastavuoroinen tunnustaminen. Tässä aloitteessa tulee hyvin esiin tasapainoinen lähestymistapa työvoiman liikkuvuuteen syvempien ja oikeudenmukaisempien sisämarkkinoiden luomiseksi, koska siinä puututaan sisävesiliikenteen alan jatkuvaan työvoimapulaan liittyviin ongelmiin ja avataan tietä toimenpiteille, joilla torjutaan väärinkäytöksiä ja vilppiä. Samalla aloitteessa asetetaan taidot keskeiselle sijalle ammattipätevyyden vastavuoroisessa tunnustamisessa ja pyritään näin edistämään työllisyyttä ja työuria.

Tämä EU:n sisämarkkinoiden edistäminen sisävesiliikenteen alalla on keskeisen tärkeää liikenteen energiatehokkuuden parantamiseksi, ja sillä tehdään osaltaan unionista vahvempi maailmanlaajuinen toimija ottamalla käyttöön uudet yhteiset vaatimukset kaikkialla EU:ssa.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

2.1. Oikeusperusta

Ehdotus perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan 1 kohtaan, joka on oikeusperusta sisävesiliikenteeseen liittyville unionin toimenpiteille.

2.2. Toissijaisuusperiaate

Aloite on perusteltu, koska jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa suunnitellun toimen tavoitetta. Kaikki tavaroiden kuljettamiseen sisävesiliikenneverkossa liittyvät näkökohdat ovat yleisesti valtioiden välisiä. Erot jäsenvaltioiden kansallisessa lainsäädännössä estävät tavaroiden ja työntekijöiden sisämarkkinoiden toimintaa. Ilman EU:n toimia Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) loppuun saattaminen ja tehokas käyttö vaarantuvat, eikä EU-varojen investoinneista sisävesiliikenneverkkoihin saada optimaalisia tuloksia. Sisävesiliikenteen ammattipätevyyksien alalla EU:ssa esiintyviä oikeusjärjestelmien eroja[[5]](#footnote-6) ei kyetä ratkaisemaan yksittäisten jäsenvaltioiden toimin tai kansainvälisten yleissopimusten puitteissa eikä itse toimialan toimin. Tämä peruste on pätevä toimenpiteiden soveltamiseksi päällikköihin ja miehistön jäsenten muihin luokkiin. Soveltamisalan laajentaminen koskemaan myös Rein-jokea tuo lisäarvoa nykyisiin lainsäädäntöpuitteisiin nähden, koska ehdotuksessa esitetään yhteisiä vaatimuksia, jotka ovat välttämätön osatekijä EU-tason sisävesiliikenteen ammattitaitoisten työntekijöiden sisämarkkinoiden kannalta.

2.3. Suhteellisuusperiaate

Muiden liikennemuotojen alalla toteutettujen toimenpiteiden mukaisesti pätevyyteen perustuvia EU:n laajuisia vähimmäisvaatimuksia, joiden täyttyminen todennetaan kokeilla, suunnitellaan vain ammattitaitoisen miehistön – perämiesten ja päällikköjen – osalta. Miehistön, jolta ei edellytetä pätevyyttä, kuten kansimiesten, osalta ehdotetaan vain ikää ja lääketieteellistä kelpoisuutta koskevia vähimmäisvaatimuksia.

Koulutusohjelmien sertifiointia varten tarkoitettu toimenpide on oikeassa suhteessa tavoitteisiinsa nähden, koska sillä ei puututa yleisaineita koskeviin kansallisiin opetussuunnitelmiin, vaan se liittyy vesiliikenteen turvallisuuden takaamiseksi ja ihmishengen suojelemiseksi tarvittaviin taitoihin eikä edellytä hyväksytyn koulutusohjelman EU:ssa jo läpäisseiden henkilöiden suorittavan hallinnollisia lisäkokeita samoista aineista, jotka jo sisältyivät heidän koulutusohjelmaansa.

Erityisiin riskeihin liittyvää pätevyyttä koskevien yhteisten kriteerien käyttöönotto on välttämätöntä, koska tällaisten vaatimusten pitäisi olla perusteltuja turvallisuuden kannalta ja vaaditun osaamisen pitäisi olla oikeassa suhteessa riskiin.

On tarpeen, että tiedot sertifioiduista pätevyyksistä lisätään komission tai nimetyn elimen ylläpitämään tietokantaan, jotta voidaan järkeistää tietojen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä ja taata aloitteen tehokas täytäntöönpano.

Jotta jäsenvaltioissa saadaan herätettyä tarvittava luottamus vastavuoroisen tunnustamisen mekanismiin, edellytystä pätevyyden arviointiin, koulutusohjelmien tunnustamiseen ja koko sertifiointijärjestelmän seuraamiseen liittyvistä laatuvaatimuksista pidetään myös oikeasuhteisena.

Useita toimenpiteitä, kuten vaatimusten laajentaminen koskemaan miehistöä, joka työskentelee sisävesiväylillä, joilla ei ole yhteyttä jonkin toisen jäsenvaltion liikennöintikelpoiseen verkkoon, on hylätty suhteellisuusperiaatteen vuoksi. Niidenkin jäsenvaltioiden, joilla on yhteydettömiä sisävesiväyliä, on kuitenkin tunnustettava muista jäsenvaltioista tulevien miehistön jäsenten sertifioitu pätevyys.

Näin ollen ehdotettu toimi on oikeasuhteinen tavoitteisiinsa nähden.

**2.4.** **Sääntelytavan valinta**

Kun tarkoituksena on perustaa yhdenmukaistettu ja tehokas järjestelmä sisävesiliikenteen ammattipätevyyden tunnustamista varten ja noudattaa suhteellisuusperiaatetta, asianmukaisin säädöstyyppi on direktiivi. Tällä ehdotuksella ei näin myöskään muuteta aiemmin käytettyä säädöstyyppiä. Direktiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden toteuttaa toimia, joita tarvitaan tässä direktiivissä säädettyjen velvoitteiden noudattamiseksi niin, että otetaan huomioon myös kansalliset erityispiirteet. Edellyttäen, että jäsenvaltio tunnustaa muissa jäsenvaltioissa sertifioidut pätevyydet, se voi soveltaa myös tiukempia vaatimuksia pätevyyksien sertifiointiin omalla alueellaan.

3. **JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET**

3.1. Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Direktiiveistä 96/50/EY ja 91/672/ETY tehtiin ulkoinen arviointi[[6]](#footnote-7). Sen mukaan nykyisillä lainsäädäntöpuitteilla on onnistuttu pääsemään osittain tavoitteeseen eli päällikön pätevyyskirjan vastavuoroiseen tunnustamiseen ja sen saamista koskevien ehtojen yhdenmukaistamiseen, mutta useita esteitäkin on edelleen. Kaikki suositukset otettiin huomioon vaikutustenarvioinnin yhteydessä.

3.2. Sidosryhmien kuuleminen

Sidosryhmiä kuultiin useaan otteeseen ja eri menetelmillä eri osatekijöistä, jotka ovat ehdotuksen kohteena:

1. Vuonna 2012 komissio perusti sisävesiliikenteen ammattipätevyyksiä ja koulutusvaatimuksia käsittelevän yhteisen asiantuntijaryhmän. Asiantuntijaryhmää kuultiin 11 asiantuntijakokouksen puitteissa syyskuun 2012 ja marraskuun 2014 välillä, ja mukana oli edustajia kansainvälisistä jokikomissioista, kansallisista hallintoelimistä, ammattialajärjestöistä, ammattiliitoista, oppilaitoksista ja muista järjestöistä[[7]](#footnote-8). Kokoukset tarjosivat mahdollisuuden hedelmälliseen ajatustenvaihtoon komission ehdotuksessa kaavailluista toimenpiteistä. Niissä tuli esiin laaja tuki EU-tasoiselle aloitteelle.
2. Kuulemisiin osallistui myös Euroopan tason sisävesiliikennealan alakohtainen neuvottelukomitea[[8]](#footnote-9). Työmarkkinaosapuolet esittivät 16. syyskuuta 2013 asiakirjan työmarkkinaosapuolten kannasta sisävesiliikenteen alusten miehistön jäsenten ammattipätevyyksiin ja koulutusvaatimuksiin. Ne toivat esiin, että tämänhetkinen pirstaleinen järjestely ei selvästikään ole enää riittävä. Se vähentää ammatin houkuttelevuutta ja tekee alan alttiiksi laittomille käytännöille, jotka saattavat vääristää kilpailua. Ne vahvistivat, että koulutuksen ja sertifioinnin alalle tarvitaan nykyaikainen ja joustava sääntelyväline. Työmarkkinaosapuolet korostivat myös, että ammattipätevyyksiä koskeva ehdotus on vain yksi osa kokonaisuutta. Sähköinen meripalvelukirja, laivapäiväkirja ja piirturi ovat muita osia, joita on käsiteltävä viipymättä, jotta varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset.
3. Julkinen verkkokuuleminen vaikutustenarvioinnin keskeisistä tekijöistä toteutettiin 26. maaliskuuta ja 21. kesäkuuta 2013 välillä.[[9]](#footnote-10) Komissio sai kaiken kaikkiaan 94 vastausta oppilaitoksilta, yrittäjiltä/laivanomistajilta, varustamoilta, viranomaisilta, satamatyöntekijöiden järjestöiltä ja jokikomissioilta. Vastauksia saatiin yhteensä 16 maasta. Julkisessa verkkokuulemisessa kävi selvästi ilmi, että komission ehdotuksessa käsitellyt ongelmat ovat erittäin merkityksellisiä. Vastauksissa kannatettiin voimakkaasti sääntelytoimenpiteitä, joilla pyritään yhdenmukaistamaan sisävesiliikenteen alan ammatillisia vaatimuksia, pätevyyksiä ja tutkintoja.

3.3. Vaikutustenarviointi

Tämän ehdotuksen liitteenä on vaikutustenarviointiraportti, jonka on tarkastanut sääntelyntarkastelulautakunta. Se antoi myönteisen lausunnon 31. heinäkuuta 2015. Kaikki sääntelysääntelyntarkastelulautakunnan suositukset on otettu huomioon lopullisessa vaikutustenarviointiraportissa. Lisätietoa siitä, miten suosituksiin on suhtauduttu, löytyy vaikutustenarviointiraportin 2.2 kohdasta.

Jotta voitaisiin puuttua yksilöityihin suurimpiin ongelmiin eli siihen, että työntekijöillä on ammattipätevyyksien vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyviä ongelmia ja että paikallistuntemusta koskevat vaatimukset saattavat aiheuttaa tarpeettomia vaikeuksia tietyillä jokiosuuksilla toimiville alusten päälliköille, on valittu toimintavaihtoehto, jolla otetaan käyttöön perämiesten ja päällikköjen pätevyyttä koskevat vähimmäisvaatimukset, mukaan luettuna koevaatimukset oppilaitoksille.

Tämä vaihtoehto on suositeltavin, koska se tarjoaa tehokkaamman tavan parantaa työvoiman liikkuvuutta kuin vaihtoehdot, joissa ei toteuteta mitään toimia tai toteutetaan vapaaehtoisia toimia.

Suositeltavimmassa vaihtoehdossa puututaan myös työvoiman liikkuvuutta koskeviin vaikeuksiin, jotka johtuvat paikallistuntemukseen liittyvistä vaatimuksista, ja annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus tehdä arviointeja erityisiä riskejä varten vaadittavasta pätevyydestä myös toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevien sisävesiväylien osalta, millä parannetaan entisestään tämän vaihtoehdon toimivuutta.

Vaikutustenarvioinnissa esitettiin kaksi muunnelmaa suositeltavimmasta vaihtoehdosta: toisessa pätevyyden arviointia koskevat sääntelyvaatimukset rajoittuvat pakolliseen hallinnolliseen kokeeseen ja toisessa otetaan mukaan hyväksyttyjen koulutusohjelmien vastavuoroinen tunnustaminen. Ensimmäisessä muunnelmassa kaikkien perämiesten ja päällikköjen on suoritettava toimivaltaisten viranomaisten järjestämä hallinnollinen koe voidakseen saada pätevyytensä tunnustettua kaikkialla EU:ssa, vaikka heillä olisi jo sisävesiliikenteen alan oppilaitoksen antama todistus. Toinen muunnelma on asetettu etusijalle, koska siinä minimoidaan hallinnollinen rasite niiden kannalta, joilla on jo vaaditut taidot ja jotka ovat osoittaneet pätevyytensä koulutuksensa aikana. Heidän ei enää tarvitsisi suorittaa lisäkokeita. Tällä on positiivinen vaikutus myös ammatin houkuttelevuuden, työvoiman liikkuvuuden, ammattiin pääsyn ja hallinnollisten säästöjen kannalta. Viimeksi mainitun vaikutuksen ansiosta toinen muunnelma on myös tehokkaampi ensimmäiseen nähden. Tämä muunnelma on myös johdonmukaisempi, koska oppilaitoksia koskevia samanlaisia lainsäädäntövaatimuksia on jo voimassa EU:n tasolla rautatie- ja lentoliikenteen aloilla. Näillä aloilla vaatimukset ovat tiukempia, koska niihin sisältyy myös kertauskoulutus. Toinen muunnos on kaiken kaikkiaan johdonmukaisempi, tehokkaampi ja toimivampi, ja siinä noudatetaan suhteellisuusperiaatetta 2.3 kohdan mukaisesti.

3.4. Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen

Sisävesiliikenteen yksityinen sektori muodostuu lähes yksinomaan pk- ja mikroyrityksistä. Niitä ei näin ollen jätetä tämän aloitteen soveltamisalan ulkopuolelle, koska se neutraloisi vaikutuksen täysin. Ehdotus on laadittu pk-yritykset huomioon ottaen. Ehdotuksen vaikutus pk- ja mikroyrityksiin on positiivinen, koska niiden on kannettava vain vähäinen osuus kustannuksista, jotka enemmänkin kuin korvautuvat eduilla, jotka saadaan kasvavasta työvoiman liikkuvuudesta.

Ottamalla käyttöön yhteiset vaatimukset kaikkialla unionissa, jotta voidaan saavuttaa sisävesiliikenteen alan työntekijöiden sisämarkkinat, ehdotuksella järkeistetään Euroopan sisävesiliikenteen alan ammattipätevyyksiin liittyviä lainsäädäntöpuitteita, jotka ovat nykyisellään pirstoutuneet. Ehdotuksella korvataan monimutkainen joukko monenvälisiin ja kahdenvälisiin sopimuksiin sisältyviä alueellisia vaatimuksia yksinkertaisemmilla ja – mikä tärkeintä – EU:n laajuisilla puitteilla, jotka koskevat sertifiointia ja vastavuoroista tunnustamista.

Ehdotuksella minimoidaan hallinnollinen rasite niiden kannalta, jotka ovat jo suorittaneet hyväksytyn koulutusohjelman, koska heidän ei enää tarvitsisi suorittaa hallinnollisia lisäkokeita.

Ehdotuksella helpotetaan myös sähköistä tiedonvaihtoa ja pohjustetaan sähköisten välineiden käyttöönottoa. Tarkoituksena on keventää hallinnollista rasitetta ja vähentää samalla mahdollisuuksia asiakirjojen sisällön muuttamiseen.

Ehdotuksella kumotaan direktiivit 91/672/ETY ja 96/50/EY ja säädetään asteittaisesta voimaantulosta siirtymätoimenpiteiden kautta.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

5.1. Seuranta-, arviointi- ja raportointijärjestelyt

Komission odotetaan antavan viimeistään seitsemän vuoden kuluttua kansalliseksi lainsäädännöksi saattamisen määräajan päättymisestä Euroopan parlamentille ja neuvostolle raportin, jossa arvioidaan ehdotuksella käyttöön otettujen toimenpiteiden vaikuttavuutta.

5.2. Selittävät asiakirjat

Ehdotettuun direktiiviin sisältyy merkittävä määrä kattavampia oikeudellisia velvoitteita kuin nyt voimassa oleviin direktiiveihin 91/672/ETY ja 96/50/EY. Kun otetaan huomioon tämä sekä se, että ehdotukseen sisältyy säännöksiä joistakin ammattipätevyyksistä, joita nykyisissä lainsäädäntöpuitteissa ei ole vielä katettu pakollisesti, esimerkiksi muut kansimiehistön jäsenet kuin päälliköt, nesteytetyn maakaasun käytöstä polttoaineena vastaavat asiantuntijat sekä matkustajaliikenteen asiantuntijat, ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, on liitettävä selittäviä asiakirjoja, jotta jäsenvaltioiden käyttöön ottamat toimenpiteet ovat selvästi yksilöitävissä.

2016/0050 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ammattipätevyyksien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivin 96/50/EY ja neuvoston direktiivin 91/672/ETY kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[[10]](#footnote-11),

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[[11]](#footnote-12),

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Neuvoston direktiivillä 96/50/EY[[12]](#footnote-13) ja neuvoston direktiivillä 91/672/ETY[[13]](#footnote-14) on otettu ensimmäiset askelet miehistön jäsenten ammattipätevyyksien yhdenmukaistamiseksi ja tunnustamiseksi sisävesiliikenteen alalla.

(2) Reinillä liikennöivien alusten miehistöä, johon ei sovelleta direktiivejä 96/50/EY ja 91/672/ETY, koskevat vaatimukset vahvistaa Reinin navigaation keskuskomissio (CCNR) Reinillä liikennöivää henkilöstöä koskevan asetuksen mukaisesti Reinillä tapahtuvaa liikennöintiä koskevan tarkistetun yleissopimuksen nojalla.

(3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2005/36/EY[[14]](#footnote-15) sovelletaan muihin sisävesiliikenteen alan ammatteihin kuin päällikköihin. Direktiivin 2005/36/EY mukainen tutkintotodistusten ja muiden todistusten vastavuoroinen tunnustaminen ei kuitenkaan ole paras mahdollinen toimintatapa sisävesiliikenteen alan ammattien säännöllisen ja toistuvan valtioiden rajat ylittävän toiminnan kannalta.

(4) Komission vuonna 2014 tekemässä arviointitutkimuksessa tuli esiin, että direktiivien 96/50/EY ja 91/672/ETY soveltamisalan rajaaminen alusten päällikköihin sekä se, että näiden direktiivien mukaisesti annettuja pätevyyskirjoja ei tunnusteta automaattisesti Reinillä, vaikeuttavat suuresti miehistön jäsenten liikkuvuutta sisävesiliikenteen alalla.

(5) Liikkuvuuden helpottamiseksi, vesiliikenteen turvallisuuden takaamiseksi ja ihmishenkien suojaamiseksi on keskeisen tärkeää, että kansimiehistön jäsenillä, matkustaja-aluksilla hätätilanteissa vastuussa olevilla henkilöillä ja nesteytettyä maakaasua polttoaineena käyttävien alusten tankkauksesta vastaavilla henkilöillä on todistus, joka osoittaa heidän pätevyytensä. Noudattamisen tehokkaan valvonnan vuoksi heillä olisi oltava nämä todistukset mukanaan ammattia harjoittaessaan.

(6) Päälliköillä, jotka purjehtivat olosuhteissa, joissa esiintyy erityisiä turvallisuusriskejä, olisi oltava erityislupa voidakseen liikennöidä etenkin suuria kytkyeitä, nesteytettyä maakaasua polttoaineena käyttäviä aluksia, olosuhteissa, joissa näkyvyys on heikentynyt, meriväylän luonteisilla vesiväylillä tai vesiväylillä, joilla on erityisiä riskejä. Tällaisen luvan saamiseksi päälliköltä olisi vaadittava lisäpätevyyden osoittamista.

(7) Vesiliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi yksilöitävä meriväylän luonteiset vesiväylät yhdenmukaistettujen perusteiden mukaisesti. Näillä vesiväylillä liikennöintiä koskevat pätevyysvaatimukset olisi määritettävä unionin tasolla. Jos se on tarpeen vesiliikenteen turvallisuuden takaamiseksi, jäsenvaltioilla pitäisi olla myös mahdollisuus yksilöidä tämän direktiivin nojalla annettujen yhdenmukaistettujen kriteerien ja menettelyjen mukaisesti vesiväylät, joilla liikennöintiin liittyy erityisiä riskejä, rajoittamatta kuitenkaan tarpeettomasti päällikköjen liikkuvuutta. Tällöin asiaan liittyvät pätevyysvaatimukset olisi asetettava jäsenvaltion tasolla.

(8) Kustannustehokkuuteen liittyvistä syistä unionin pätevyystodistuksen hankkimisesta ei pitäisi tehdä pakollista sellaisilla kansallisilla sisävesiväylillä, joilla ei ole yhteyttä jonkin toisen jäsenvaltion liikennöintikelpoiseen verkkoon.

(9) Kun otetaan huomioon alusten toimintaan osallistuvien henkilöiden liikkuvuus unionissa ja se, että kaikkien tämän direktiivin mukaisesti annettujen pätevyystodistusten, meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen olisi täytettävä vähimmäisvaatimukset, jäsenvaltioiden olisi tunnustettava tämän direktiivin mukaisesti sertifioidut ammattipätevyydet. Näin ollen tällaisten pätevyyksien haltijoiden pitäisi voida harjoittaa ammattiaan kaikilla unionin sisävesiväylillä.

(10) Kun otetaan huomioon unionin ja CCNR:n välinen vakiintunut yhteistyö (vuodesta 2003 lähtien), jonka puitteissa on perustettu teknisiä normeja sisävesiliikenteen alalla laativa eurooppalainen komitea (CESNI) – CCNR:n alaisuuteen kuuluva kansainvälinen elin – ja jotta voitaisiin järkeistää ammatillisia pätevyyksiä koskevia lainsäädäntöpuitteita Euroopassa, pätevyyskirjojen sekä meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen, jotka on annettu Reinillä liikennöivää henkilöstöä koskevan asetuksen mukaisesti Reinillä tapahtuvaa liikennöintiä koskevan tarkistetun yleissopimuksen nojalla, jossa määrätään vastaavista vaatimuksista kuin tässä direktiivissä, olisi oltava päteviä kaikilla unionin sisävesiväylillä. Tällaiset kolmansien maiden antamat asiakirjat oli tunnustettava unionissa, edellyttäen että tunnustaminen on vastavuoroista. Jotta voidaan vieläkin paremmin poistaa työvoiman liikkuvuuden esteitä ja järkeistää ammatillisia pätevyyksiä koskevia lainsäädäntöpuitteita Euroopassa, kaikki pätevyystodistukset, meripalvelukirjat tai laivapäiväkirjat, jotka jokin kolmas maa on antanut sellaisten vaatimusten perusteella, jotka vastaavat tämän direktiivin vaatimuksia, voidaan myös tunnustaa kaikilla unionin vesiväylillä komission tekemän arvioinnin jälkeen ja edellyttäen, että kyseinen kolmas maa tunnustaa tämän direktiivin mukaisesti annetut asiakirjat.

(11) Direktiiviä 2005/36/EY sovelletaan edelleen kansimiehistön jäseniin, jotka on vapautettu velvoitteesta hankkia tämän direktiivin mukaisesti annettu unionin pätevyyskirja, samoin kuin sisävesiliikenteen pätevyyksiin, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.

(12) Jäsenvaltioiden olisi annettava pätevyyskirjoja vain henkilöille, jotka täyttävät erityispätevyyden saamiseksi vaaditut taitoa, ikää, lääketieteellistä kelpoisuutta ja meripalveluaikaa koskevat vähimmäisvaatimukset.

(13) Ammattipätevyyden vastavuoroisen tunnustamisen takeeksi pätevyyskirjojen olisi perustuttava taitoihin, jotka ovat alusten toiminnan kannalta välttämättömiä. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että pätevyyskirjan saavilla henkilöillä on vähimmäistason pätevyys, joka on todennettu asianmukaisella arvioinnilla. Tällainen arviointi voidaan suorittaa hallinnollisena kokeena tai se voi olla osa hyväksyttyä koulutusohjelmaa, joka suoritetaan yhteisten vaatimusten mukaisesti, jotta varmistetaan vertailukelpoinen vähimmäistaitotaso eri pätevyyksien osalta kaikissa jäsenvaltioissa.

(14) Koska päälliköt ovat vastuussa turvallisuudesta harjoittaessaan ammattiaan, tutkan avustuksella tapahtuvaan navigointiin ja nesteytettyä maakaasua polttoaineena käyttävien alusten tankkaukseen tai purjehtimiseen vaaditaan käytännön kokeilla suoritettava todentaminen, että vaadittava pätevyystaso on tosiasiallisesti saavutettu. Tällaiset käytännön kokeet voidaan suorittaa käyttämällä hyväksyttyjä simulaattoreita, jotta pätevyyden arviointi helpottuu.

(15) Koulutusohjelmien hyväksyminen on tarpeen, jotta voidaan todentaa, että ohjelmat ovat yhteisten vähimmäisvaatimusten mukaisia sisällön ja organisoinnin suhteen. Vaatimustenmukaisuuden ansiosta voidaan poistaa tarpeettomia esteitä ammattiin pääsyltä estämällä se, että ammatillisen koulutuksensa kautta tarvittavat taidot jo hankkineiden olisi suoritettava tarpeeton lisäkoe. Hyväksytyillä koulutusohjelmilla voidaan myös helpottaa sellaisten työntekijöiden pääsyä sisävesiliikenteen ammatteihin, joilla on aiempaa kokemusta muilta aloilta, koska he voivat osallistua erityisiin koulutusohjelmiin, joissa otetaan huomioon jo hankitut taidot.

(16) Päällikköjen liikkuvuuden helpottamiseksi entisestään kaikilla jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus – jos se on toteutettavissa – arvioida erityisten riskien käsittelemiseksi vaadittava pätevyys kaikilla unionin sisävesiväylillä, jos tällaisia riskejä on yksilöity.

(17) Meripalveluaika olisi todennettava jäsenvaltion validoimissa meripalvelukirjoissa olevien merkintöjen perusteella. Tällaisen todentamisen mahdollistamiseksi jäsenvaltioiden olisi annettava meripalvelukirjoja ja laivapäiväkirjoja ja varmistettava, että laivapäiväkirjaan on kirjattu aluksen matkat. Hyväksytyn lääkärin olisi todistettava pätevyyden hakijan lääketieteellinen kelpoisuus.

(18) Jos tässä direktiivissä säädettyihin toimenpiteisiin liittyy henkilötietojen käsittelyä, se on tehtävä henkilötietojen suojaa koskevan unionin lainsäädännön[[15]](#footnote-16) mukaisesti.

(19) Edistääkseen pätevyyskirjojen antamista, uusimista ja peruuttamista koskevaa tehokasta hallintoa jäsenvaltioiden olisi nimettävä tämän direktiivin täytäntöönpanosta vastaavat toimivaltaiset viranomaiset ja perustettava rekisterit, joihin kirjataan unionin pätevyyskirjoja, meripalvelukirjoja ja laivapäiväkirjoja koskevat tiedot. Jotta helpotettaisiin direktiivin täytäntöönpanoon, noudattamisen valvontaan ja arviointiin liittyvää sekä tilastotarkoituksia, vesiliikenteen turvallisuuden ylläpitämistä ja vesiliikenteen helpottamista varten käytävää tiedonvaihtoa jäsenvaltioiden välillä ja komission kanssa, jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava tällaiset tiedot, mukaan luettuna pätevyyskirjoja, meripalvelukirjoja ja laivapäiväkirjoja koskevat tiedot, komission ylläpitämään tietokantaan.

(20) Pätevyyskirjoja, meripalvelukirjoja ja laivapäiväkirjoja tämän direktiivin sääntöjä vastaavien sääntöjen mukaisesti antavat viranomaiset, myös kolmansien maiden viranomaiset, käsittelevät henkilötietoja. Tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisen valvonnasta vastaavien viranomaisten ja tapauksen mukaan vastaavia sääntöjä antaneiden kansainvälisten järjestöjen pitäisi myös päästä tutustumaan komission ylläpitämään tietokantaan direktiivin arvioimista, tilastotarkoituksia, vesiliikenteen turvallisuuden ylläpitämistä ja vesiliikenteen helpottamista varten ja jotta näiden viranomaisten välinen tiedonvaihto helpottuisi. Pääsyn edellytyksenä olisi kuitenkin oltava riittävä tietosuojataso, mukaan luettuna henkilötietojen suoja.

(21) Jotta voitaisiin keventää entisestään hallinnollista rasitetta ja vähentää samalla mahdollisuuksia asiakirjojen sisällön muuttamiseen, komissio tarkastelee seuraavana vaiheena tämän direktiivin antamisen jälkeen mahdollisuutta ottaa käyttöön meripalvelukirjan ja laivapäiväkirjan sähköinen versio samoin kuin sähköiset ammattikortit, joihin sisällytetään unionin pätevyystodistus. Komissio ottaa tässä huomioon muiden liikennemuotojen, etenkin maantieliikenteen, alalla jo käytössä olevan teknologian. Tehtyään vaikutustenarvioinnin, johon sisältyy kustannushyötyjen ja perusoikeuksiin kohdistuvien vaikutusten arviointi, etenkin henkilötietojen suojan osalta, komissio esittää tarpeen mukaan ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

(22) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta antaa päätöksiä, joilla hyväksytään jäsenvaltioiden ehdottamia toimenpiteitä, jotka koskevat tietyillä sisävesiväyläosuuksilla esiintyviä erityisiä riskejä varten vaadittavaa pätevyyttä.

(23) Täytäntöönpanovaltaa, joka liittyy unionin pätevyystodistusten ja meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen antamista koskevien mallien hyväksymiseen ja kolmannen maan antamien tai unionin sisävesiliikennettä sääntelevän kansainvälisen sopimuksen nojalla annettujen tällaisten asiakirjojen tunnustamisen vahvistamista tai peruuttamista koskevien päätösten hyväksymiseen, olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011[[16]](#footnote-17) mukaisesti.

(24) Jotta voidaan taata yhdenmukaistetut vähimmäisvaatimukset ammattipätevyyden sertifiointia varten ja helpottaa tiedonvaihtoa jäsenvaltioiden välillä sekä komission harjoittamaa direktiivin täytäntöönpanoa, seurantaa ja arviointia, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla asetetaan pätevyysvaatimukset, lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset, käytännön koevaatimukset, simulaattoreiden hyväksymisvaatimukset ja komission ylläpitämän sellaisen tietokannan ominaisuuksien määrittämistä ja käyttöedellytyksiä koskevat vaatimukset, jossa säilytetään kopio keskeisistä tiedoista, jotka liittyvät unionin pätevyyskirjoihin, meripalvelukirjoihin, laivapäiväkirjoihin ja tunnustettuihin asiakirjoihin. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

(25) Siirtymätoimenpiteillä olisi puututtava ongelmaan, joka koskee käytössä olevia kansallisia, mukaan luettuna CCNR:n antamia, pätevyyskirjoja päällikköjen mutta myös muiden direktiivin soveltamisalaan kuuluvien kansimiehistön jäsenten luokkien osalta. Näillä toimenpiteillä olisi mahdollisuuksien mukaan turvattava aiemmin myönnetyt etuudet, ja olisi pyrittävä säätämään kohtuullisesta ajasta, jonka kuluessa ammattitaitoiset miehistön jäsenet voivat hakea unionin pätevyyskirjaa. Tämän vuoksi näissä toimenpiteissä olisi säädettävä enintään 10 vuoden kaudesta, jonka aikana näitä pätevyyskirjoja voidaan käyttää unionin sisävesiväylillä, joilla ne olivat voimassa ennen kansalliseksi lainsäädännöksi saattamisen määräajan päättymistä, ja olisi varmistettava, että käytössä on järjestelmä, jonka mukaan kaikkien näiden pätevyyskirjojen osalta siirrytään noudattamaan uusia sääntöjä samojen koko EU:ta koskevien kriteerien perusteella.

(26) CESNI, jonka toimintaan kaikkien jäsenvaltioiden asiantuntijat voivat osallistua, laatii sisävesiliikennettä koskevat normit, mukaan luettuna ammattipätevyyttä koskevat normit. Komissio voi ottaa huomioon tällaiset normit, kun sille on siirretty valta antaa säädöksiä tämän direktiivin mukaisesti.

(27) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on yhteisten puitteiden vahvistaminen ammattipätevyyksien tunnustamiseksi sisävesiliikenteen alalla, vaan se voidaan soveltamisalansa ja vaikutustensa vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten 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 näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

(28) Jäsenvaltioiden ja komission 28 päivänä syyskuuta 2011 selittävistä asiakirjoista antaman yhteisen poliittisen lausuman[[17]](#footnote-18) mukaisesti jäsenvaltiot ovat sitoutuneet liittämään perustelluissa tapauksissa ilmoitukseen toimenpiteistä, joilla direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, jossa selostetaan direktiivin säännösten ja vastaavien kansallisiin täytäntöönpanosäädöksiin sisältyvien osien välinen suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjä pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.

(29) Direktiivit 91/672/ETY ja 96/50/EY olisi sen vuoksi kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 luku

Kohde, määritelmät ja soveltamisala

1 artikla   
Kohde

Tässä direktiivissä säädetään ehdoista ja menettelyistä, jotka koskevat unionin sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikennealusten toimintaan osallistuvien henkilöiden pätevyyden sertifiointia ja näiden pätevyyksien tunnustamista jäsenvaltioissa.

2 artikla  
Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan kansimiehistön jäseniin, henkilöihin, jotka osallistuvat nesteytettyä maakaasua polttoaineena käyttävien alusten tankkaukseen, sekä matkustajaliikenteen asiantuntijoihin seuraavilla unionin sisävesiväylillä liikennöivillä aluksilla:

* + - 1. alukset, joiden pituus (L) on vähintään 20 metriä;
      2. alukset, joiden pituuden (L), leveyden (B) ja syväyksen (T) tulo on vähintään 100 kuutiometriä;
      3. hinaajat ja työntöalukset, jotka on tarkoitettu

i) hinaamaan tai työntämään a ja b alakohdassa tarkoitettuja aluksia,

ii) hinaamaan tai työntämään uivaa kalustoa,

iii) siirtämään vierellään a ja b alakohdassa tarkoitettuja aluksia tai uivaa kalustoa.

* + - 1. matkustaja-alukset;
      2. omalla käyttövoimallaan kulkeva uiva kalusto.

2. Tätä direktiiviä ei sovelleta henkilöihin, jotka käyttävät

* + - 1. huvialuksia;
      2. lauttoja, jotka eivät liiku itsenäisesti.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

1. ’sisävesiväylällä’ vesistöä, joka ei ole osa merta ja joka on avoin liikennöinnille;
2. ’aluksella’ sisävesialusta tai merialusta;
3. ’matkustaja-aluksella’ päiväristeilyalusta tai risteilyalusta, joka on suunniteltu ja varustettu kuljettamaan yli 12:ta matkustajaa;
4. ’huvialuksella’ muuta kuin matkustaja-alusta, joka on tarkoitettu urheilu- tai virkistyskäyttöön;
5. ’unionin pätevyyskirjalla’ toimivaltaisen viranomaisen antamaa todistusta, jossa vahvistetaan, että henkilö täyttää tämän direktiivin mukaiset vaatimukset;
6. ’kansimiehistön jäsenellä’ henkilöitä, jotka osallistuvat unionin sisävesillä liikennöivän aluksen käyttöön suorittamalla navigointiin, lastin käsittelyyn, ahtaukseen, huoltamiseen tai korjaamiseen liittyviä tehtäviä, lukuun ottamatta henkilöitä, jotka on yksinomaisesti osoitettu moottorin ja sähkö- ja elektroniikkalaitteiden käyttämiseen;
7. ’matkustajaliikenteen asiantuntijalla’ henkilöä, jolla on pätevyys toteuttaa toimenpiteitä hätätilanteissa matkustaja-aluksilla;
8. ’päälliköllä’ kansimiehistön jäsentä, jolla on pätevyys purjehtia aluksella jäsenvaltioiden sisävesiväylillä ja joka on vastuussa aluksen kulusta;
9. ’erityisellä riskillä’ turvallisuuden vaarantumista sellaisten erityisten navigointiolosuhteiden vuoksi, jotka edellyttävät päällikön pätevyyttä, joka ylittää johtotasolla odotetut yleiset pätevyysvaatimukset;
10. ’pätevyydellä’ osoitettua kykyä käyttää osaamista ja taitoja, joita edellytetään sisävesialusten liikennöintiin tarvittavien tehtävien moitteetonta suorittamista varten vakiintuneissa vaatimuksissa;
11. ’johtotasolla’ vastuutasoa, joka liittyy  
    päällikkönä toimimiseen ja sen varmistamiseen, että kaikki aluksen toimintaan liittyvät tehtävät suoritetaan moitteettomasti;
12. ’suurella kytkyeellä’ työntökytkyettä, joka muodostuu työntöaluksesta ja vähintään seitsemästä proomusta;
13. ’meripalvelukirjalla’ henkilökohtaista rekisteriä, johon kirjataan miehistön jäsenen työhistoria, erityisesti meripalveluaika ja tehdyt matkat;
14. ’laivapäiväkirjalla’ virallista rekisteriä aluksen tekemistä matkoista;
15. ’meripalveluajalla’ aikaa, jonka kansimiehistön jäsen viettää aluksella aluksen sisävesillä suorittaman matkan aikana ja jonka toimivaltainen viranomainen validoi;
16. ’aktiivisella rekisterillä tai päiväkirjalla’ rekisteriä tai päiväkirjaa, joka on avoin tietojen kirjaamista varten;
17. ’toimivaltaisella viranomaisella’ jäsenvaltion nimeämää viranomaista tai elintä, jonka vastuulla on antaa unionin pätevyyskirjoja, järjestää kokeita, antaa muita asiakirjoja tai tietoja ja tehdä tarvittavat päätökset;
18. ’operatiivisella tasolla’ vastuutasoa, joka liittyy matruusina, perämiehenä tai ruorimiehenä toimimiseen ja kaikkien tälle henkilölle osoitetulla vastuualueella suoritettavien tehtävien valvomiseen asianmukaisten menettelyjen mukaisesti ja johtotasolla toimivan henkilön johdolla.

2 luku

Unionin pätevyyskirjat

4 artikla  
Kansimiehistön jäsenten velvollisuus hankkia unionin pätevyyskirja

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että unionin sisävesiliikenteessä toimivilla kansimiehistön jäsenillä on kansimiehistön jäsenen unionin pätevyyskirja, joka on annettu 10 artiklan mukaisesti, tai pätevyyskirja, joka on tunnustettu 9 artiklan 2 tai 3 kohdan mukaisesti.

2. Jäsenvaltio voi vapauttaa kaikki kansimiehistön jäsenet tai jotkin kansimiehistön jäsenten ryhmät 1 kohdassa asetetun velvoitteen noudattamisesta, jos nämä toimivat yksinomaan sellaisilla kansallisilla liikennöintikelpoisilla sisävesiväylillä, joilla ei ole yhteyttä jonkin toisen jäsenvaltion liikennöintikelpoiseen verkkoon. Kyseinen jäsenvaltio voi antaa kansallisia pätevyyskirjoja kansimiehistön jäsenille tässä direktiivissä esitetyistä yleisistä edellytyksistä poikkeavilla edellytyksillä. Tällaiset kansalliset pätevyyskirjat ovat voimassa vain sellaisilla kansallisilla sisävesiväylillä, joilla ei ole yhteyttä jonkin toisen jäsenvaltion liikennöintikelpoiseen verkkoon.

3. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, muiden kansimiehistön jäsenten kuin päällikköjen pätevyyskirjat, jotka on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/106/EY[[18]](#footnote-19) mukaisesti, ovat voimassa sisävesillä liikennöivillä merialuksilla.

5 artikla  
Velvollisuus hankkia erityistä toimintaa koskeva unionin pätevyyskirja

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että matkustajaliikenteen asiantuntijoilla ja henkilöillä, jotka osallistuvat nesteytettyä maakaasua polttoaineena käyttävien alusten tankkaukseen, on 10 artiklan mukaisesti annettu unionin pätevyyskirja tai 9 artiklan 2 tai 3 kohdan mukaisesti tunnustettu todistus.

2. Jäsenvaltio voi vapauttaa kaikki 1 kohdassa tarkoitetut henkilöt tai jotkin tällaisten henkilöiden ryhmät 1 kohdassa asetetun velvoitteen noudattamisesta, jos nämä toimivat yksinomaan sellaisilla kansallisilla liikennöintikelpoisilla sisävesiväylillä, joilla ei ole yhteyttä jonkin toisen jäsenvaltion liikennöintikelpoiseen verkkoon. Kyseinen jäsenvaltio voi antaa kansallisia pätevyyskirjoja tässä direktiivissä esitetyistä yleisistä edellytyksistä poikkeavilla edellytyksillä. Tällaiset kansalliset pätevyyskirjat ovat voimassa vain sellaisilla kansallisilla sisävesiväylillä, joilla ei ole yhteyttä jonkin toisen jäsenvaltion liikennöintikelpoiseen verkkoon.

3. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, kyseisessä kohdassa tarkoitettujen henkilöiden pätevyyskirjat, jotka on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/106/EY mukaisesti, ovat voimassa sisävesillä liikennöivillä merialuksilla.

6 artikla  
Päällikön velvoite hankkia erityislupa

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että päälliköillä on 11 artiklan mukaisesti annettu erityislupa, jos he purjehtivat

* + - 1. meriväylän luonteisilla sisävesiväylillä 7 artiklan nojalla;
      2. sisävesiväylillä, joilla on erityisriskejä, 8 artiklan nojalla;
      3. tutkan avustuksella;
      4. aluksella, joka käyttää nesteytettyä maakaasua polttoaineena;
      5. suuria kytkyeitä.

7 artikla  
Meriväylän luonteisten sisävesiväylien luokittelu

1. Jäsenvaltioiden on luokiteltava alueellaan olevan sisävesiväylien osuudet meriväylän luonteisiksi sisävesiväyliksi, jos yksi seuraavista perusteista täyttyy:

* + - 1. niillä sovelletaan kansainvälisiä sääntöjä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä;
      2. poijut ja merkit ovat merenkulkujärjestelmän mukaiset;
      3. saaristonavigointi on tarpeen; tai
      4. navigointiin tarvitaan merenkulkulaitteita, joiden toiminta edellyttää erityisosaamista.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle alueellaan olevien sisävesiväylien tietyn osuuden luokittelemisesta meriväylän luonteiseksi sisävesiväyläksi. Komissiolle toimitettavaan ilmoitukseen on liitettävä edellä esitettyihin perusteisiin pohjautuva perustelu. Komissio julkaisee luettelon ilmoitetuista meriväylän luonteisista sisävesiväylistä.

8 artikla  
Sisävesiväylät, joilla esiintyy erityisiä riskejä

1. Jos se on tarpeen vesiliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi, jäsenvaltiot voivat yksilöidä sisävesiväylien osuuksia, joilla esiintyy erityisiä riskejä, lukuun ottamatta 7 artiklassa tarkoitettuja meriväylän luonteisia sisävesiväyliä, jos tällaiset riskit johtuvat seuraavista:

* + - 1. tiheästi vaihtuva virtaus ja virtausnopeus;
      2. sisävesiväyliä koskevien asianmukaisten väylätiedotuspalvelujen puute tai sisävesiväylän hydromorfologiset ominaisuudet sisältävien soveltuvien merikorttien puute;
      3. paikallisliikenteeseen sovelletaan erityistä sääntelyä, joka ei ole osa sisävesiliikennettä koskevaa eurooppalaista säännöstöä ja joka on perusteltua erityisten hydromorfologisten ominaisuuksien vuoksi.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle toimenpiteistä, joita ne aikovat toteuttaa tämän artiklan 1 kohdan ja 18 artiklan nojalla sekä toimenpiteiden pohjana olevat perustelut.

Jäsenvaltiot eivät saa hyväksyä toimenpidettä kuuteen kuukauteen ilmoituspäivästä.

3. Kuuden kuukauden kuluessa ilmoituksen saamisesta komissio antaa täytäntöönpanopäätöksen, jolla hyväksytään ehdotetut toimenpiteet, jos ne ovat tämän artiklan ja 18 artiklan mukaiset, tai jolla muussa tapauksessa vaaditaan jäsenvaltiota muuttamaan tai olemaan hyväksymättä ehdotettuja toimenpiteitä.

4. Jäsenvaltioiden tämän artiklan mukaisesti hyväksymistä toimenpiteistä on ilmoitettava komissiolle.

Komissio julkaisee jäsenvaltioiden hyväksymät toimenpiteet ja niiden 2 kohdassa tarkoitetut perustelut.

5. Jos 1 kohdassa tarkoitetut sisävesiväylien osuudet sijaitsevat kahden tai useamman jäsenvaltion rajalla, asianomaisten jäsenvaltioiden on kuultava toisiaan ja ilmoitettava asiasta yhteisesti komissiolle.

9 artikla  
Tunnustaminen

1. Kaikki toimivaltaisten viranomaisten tämän direktiivin mukaisesti antamat 4 ja 5 artiklassa tarkoitetut unionin pätevyyskirjat sekä 16 artiklassa tarkoitetut meripalvelukirjat ja laivapäiväkirjat ovat voimassa kaikilla unionin sisävesiväylillä.

2. Kaikki pätevyyskirjat, meripalvelukirjat ja laivapäiväkirjat, jotka on annettu Reinillä liikennöivää henkilöstöä koskevan asetuksen mukaisesti Reinillä tapahtuvaa liikennöintiä koskevan tarkistetun yleissopimuksen nojalla, jossa määrätään vastaavista vaatimuksista kuin tässä direktiivissä, ovat voimassa kaikilla unionin sisävesiväylillä.

Jos tällaisen pätevyyskirjan, meripalvelukirjan tai laivapäiväkirjan antaa kolmas maa, ne ovat voimassa kaikilla unionin sisävesiväylillä vain, jos kyseinen kolmas maa tunnustaa lainkäyttöalueellaan tämän direktiivin nojalla annetut asiakirjat.

3. Kaikki pätevyyskirjat, meripalvelukirjat ja laivapäiväkirjat, jotka on annettu kolmannen maan sellaisten sääntöjen mukaisesti, joissa määrätään vastaavista vaatimuksista kuin tässä direktiivissä, ovat voimassa kaikilla unionin sisävesiväylillä edellyttäen, että tämän artiklan 4 ja 5 kohdassa säädettyä menettelyä ja ehtoja noudatetaan, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 2 kohdan soveltamista.

4. Kaikki kolmannet maat voivat toimittaa komissiolle pyynnön maansa viranomaisten antamien pätevyyskirjojen, meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen tunnustamisesta. Pyyntöön on liitettävä kaikki tiedot, jotka ovat tarpeen sen määrittämiseksi, että näiden asiakirjojen antamiseen sovelletaan tämän direktiivin vaatimuksia vastaavia vaatimuksia.

5. Saatuaan 4 kohdassa tarkoitetun pyynnön komissio arvio kyseisen kolmannen maan sertifiointijärjestelmät, joista tunnustamista koskeva pyyntö esitettiin, voidakseen määrittää, sovelletaanko näiden asiakirjojen antamiseen tämän direktiivin vaatimuksia vastaavia vaatimuksia.

Jos vaatimus täyttyy, komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksen kyseisen kolmannen maan antamien pätevyyskirjojen, meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen tunnustamisesta unionissa, edellyttäen että kyseinen kolmas maa tunnustaa lainkäyttöalueellaan tämän direktiivin nojalla annetut asiakirjat.

Täytäntöönpanosäädöstä hyväksyessään komissio täsmentää, mitä tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja asiakirjoja tunnustaminen koskee.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

6. Jos komissio päättää, että 2 tai 4 kohdassa tarkoitetut vaatimukset eivät enää täyty, se hyväksyy täytäntöönpanosäädöksen, jolla keskeytetään näiden vaatimusten mukaisesti annettujen pätevyystodistusten, meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen voimassaolo kaikilla unionin sisävesiväylillä.

Komissio voi milloin tahansa päättää voimassaolon keskeyttämisen, jos sovellettuihin vaatimuksiin liittyvät havaitut puutteet on korjattu.

7. Komissio julkaisee luettelon 3 kohdassa tarkoitetusta kolmansista maista sekä asiakirjoista, joiden tunnustetaan olevan voimassa kaikilla unionin sisävesiväylillä.

3 luku

Ammatillisen pätevyyden sertifiointi

I jakso

Unionin pätevyyskirjojen ja erityislupien antamismenettely

10 artikla  
Unionin pätevyyskirjojen antaminen ja voimassaolo

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikki henkilöt, jotka hakevat kansimiehistön jäsenille tai erityisiin toimiin annettavaa pätevyyskirjaa, toimittavat tyydyttävän asiakirjanäytön

* + - 1. henkilöllisyydestään;
      2. siitä, että he täyttävät liitteessä I säädetyt ikää, pätevyyttä, hallinnollisten vaatimusten täyttymistä ja meripalveluaikaa koskevat vähimmäisvaatimukset, jotka vastaavat haettua pätevyyttä;
      3. siitä, että he täyttävät tarvittaessa lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset 21 artiklan mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on tarkistettava toimitettujen asiakirjojen aitous ja voimassaolo.

3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan unionin pätevyyskirjojen mallit. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 30 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen. Näitä säädöksiä hyväksyessään komissio voi viitata jonkin kansainvälisen elimen vahvistamiin vaatimuksiin.

4. Kansimiehistön jäsenille annettava unionin pätevyyskirja saa olla voimassa 21 artiklan nojalla vaadittuun seuraavaan lääkärintarkastukseen asti.

5. Päällikölle annettava unionin pätevyyskirja saa olla voimassa enintään 10 vuotta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 kohdassa tarkoitetun rajoituksen soveltamista.

6. Erityisiin toimiin annettava unionin pätevyyskirja saa olla voimassa enintään viisi vuotta.

11 artikla

Päällikölle annettavat erityisluvat

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 6 artiklassa tarkoitettuja muita kuin 6 artiklan b alakohdassa säädettyjä erityislupia hakevat henkilöt toimittavat tyydyttävän asiakirjanäytön

* + - 1. henkilöllisyydestään;
      2. siitä, että he täyttävät liitteessä I säädetyt ikää, pätevyyttä, hallinnollisten vaatimusten täyttymistä ja meripalveluaikaa koskevat vähimmäisvaatimukset, jotka vastaavat haettua erityislupaa.

2. Henkilöiden, jotka hakevat 6 artiklan b alakohdan nojalla vaadittua erityislupaa, joka annetaan sellaisilla sisävesiväylien osuuksilla liikennöintiä varten, joilla esiintyy erityisiä riskejä, on toimitettava 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuille jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille tyydyttävä asiakirjanäyttö

* + - 1. henkilöllisyydestään;
      2. siitä, että he täyttävät 18 artiklan mukaisesti vahvistetut erityisiä riskejä koskevat pätevyysvaatimukset niiden osuuksien osalta, joilta lupaa vaaditaan;
      3. siitä, että heillä on päällikölle annettava unionin pätevyyskirja tai 9 artiklan 2 tai 3 kohdan mukaisesti tunnustettu todistus, tai että he täyttävät tässä direktiivissä säädetyt päällikölle annettavaa unionin pätevyyskirjaa koskevat vähimmäisvaatimukset.

3. Jäsenvaltioiden on tarkistettava toimitettujen asiakirjojen aitous ja voimassaolo.

4. Toimivaltaisen viranomaisen, joka antaa unionin pätevyyskirjan päälliköille, on täsmennettävä pätevyyskirjassa mahdolliset 6 artiklan nojalla annetut erityisluvat, 10 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun mallin mukaisesti.

5. Poiketen siitä, mitä 4 kohdassa säädetään, 6 artiklan d alakohdassa tarkoitettu erityislupa annetaan erityisenä unionin pätevyyskirjana 10 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun mallin mukaisesti.

12 artikla

Unionin pätevyyskirjan uusiminen

Unionin pätevyyskirjan voimassaolon päättyessä jäsenvaltioiden on pyynnöstä uusittava kyseinen pätevyyskirja edellyttäen, että

* + - 1. miehistön jäsenille annettavan unionin pätevyyskirjan osalta toimitetaan 10 artiklan 1 kohdan a ja c alakohdassa tarkoitettu tyydyttävä asiakirjanäyttö;
      2. erityisiin toimiin annettavan unionin pätevyyskirjan osalta toimitetaan 10 artiklan 1 kohdan a ja v alakohdassa tarkoitettu tyydyttävä asiakirjanäyttö;

13 artikla

Unionin pätevyyskirjojen tai erityislupien peruuttaminen

Jos on viitteitä siitä, että pätevyyskirjoja tai erityislupia koskevat vaatimukset eivät enää täyty, jäsenvaltioiden on tehtävä tarvittavat arvioinnit ja peruutettava kyseiset pätevyyskirjat ja luvat tarpeen mukaan.

II jakso

Pätevyys

14 artikla  
Pätevyysvaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitetuilla henkilöillä on tarvittava pätevyys aluksen turvallista käyttöä varten 15 artiklassa säädetyn mukaisesti.

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, pätevyyden arviointi 6 artiklan b alakohdassa tarkoitettuja erityisiä riskejä varten on osoitettava 18 artiklan mukaisesti.

15 artikla  
Pätevyyden arviointi

1. Siirretään komissiolle valta antaa 29 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan pätevyysvaatimukset ja niitä vastaavat taidot liitteessä II säädettyjen olennaisten vaatimusten mukaisesti.

2. Henkilöiden, jotka hakevat 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitettuja asiakirjoja, on osoitettava, että he täyttävät 1 kohdassa tarkoitetut pätevyysvaatimukset läpäisemällä koe,

* + - 1. jonka järjestämisestä vastaa hallintoviranomainen 16 artiklan mukaisesti tai
      2. joka järjestetään osana 17 artiklan mukaisesti hyväksyttyä koulutusohjelmaa.

3. Pätevyysvaatimusten täyttämisen osoittamiseen on sisällyttävä käytännön koe, jotta voidaan antaa

* + - 1. päällikölle annettava unionin pätevyyskirja;
      2. 6 artiklan c alakohdassa tarkoitettu erityislupa tutkan avustuksella tapahtuvaa navigointia varten;
      3. unionin pätevyyskirja nesteytetyn maakaasun käytöstä polttoaineena vastaaville asiantuntijoille.

Käytännön koe a ja b alakohdassa tarkoitettujen asiakirjojen saamiseksi voidaan järjestää aluksella tai 19 artiklan mukaisella simulaattorilla. Edellä c alakohdan osalta käytännön koe voidaan järjestää aluksella tai maalla sijaitsevassa soveltuvassa laitoksessa.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 29 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa säädetään 3 kohdassa tarkoitettuja käytännön kokeita koskevista vaatimuksista ja täsmennetään käytännön kokeiden aikana testattavat erityistaidot ja -olosuhteet samoin kuin niitä aluksia koskevat vähimmäisvaatimukset, joilla käytännön koe voidaan suorittaa.

16 artikla  
Hallintoviranomaisen vastuulla järjestettävät kokeet

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 15 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetut kokeet järjestetään niiden vastuulla. Niiden on varmistettava, että kokeet suoritetaan sellaisten koevalvojien johdolla, jotka ovat päteviä arvioimaan 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja pätevyyksiä ja taitoja.

17 artikla  
Koulutusohjelmien hyväksyminen

1. Sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, jonka alueella asianomainen oppilaitos sijaitsee, on hyväksyttävä koulutusohjelmat, joista saa tutkintotodistuksen tai muun todistuksen, joka osoittaa 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen pätevyysvaatimusten täyttymisen.

2. Jäsenvaltiot voivat hyväksyä 1 kohdassa tarkoitetut koulutusohjelma vain, jos

* + - 1. koulutuksen tavoitteet, oppisisältö, menetelmät, toteutus, menettelyt ja kurssimateriaali on asianmukaisesti dokumentoitu ja antavat hakijoille mahdollisuuden saavuttaa 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut pätevyysvaatimukset;
      2. asianomaisten taitojen arviointiohjelmista vastaavat pätevät henkilöt, joilla on perusteelliset tiedot koulutusohjelmasta;
      3. koe, jolla todennetaan 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen pätevyysvaatimusten täyttyminen, suoritetaan pätevien koevalvojien johdolla.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava hyväksyttyjen koulutusohjelmien luettelo komissiolle, joka julkaisee nämä tiedot. Luettelossa on ilmoitettava koulutusohjelman nimi, annettavien tutkintotodistusten tai muiden todistusten nimikkeet, tutkintotodistukset tai muut todistukset antava elin, hyväksymisen voimaantulovuosi sekä pätevyys ja erityisluvat, joihin todistus oikeuttaa.

18 artikla

Erityisiä riskejä varten vaaditun pätevyyden arviointi

1. Jäsenvaltioiden, joissa on yksilöity sisävesiväylien osuuksia, joilla esiintyy erityisiä riskejä 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti, on määritettävä lisäpätevyys, jota vaaditaan näillä osuuksilla purjehtivilta päälliköiltä, ja tavat osoittaa näiden vaatimusten täyttyminen.

Tällaisiin tapoihin voi kuulua kyseisellä osuudella suoritettava tietty määrä matkoja, simulaattorikoe, monivalintakoe tai näiden kaikkien yhdistelmä.

Tätä kohtaa soveltaessaan jäsenvaltioiden on sovellettava puolueettomia, avoimia, syrjimättömiä ja oikeasuhteisia perusteita.

2. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön menettelyt, joilla arvioidaan erityisiin riskeihin liittyvää hakijoiden pätevyyttä, ja asetettava julkisesti saataville välineet, joiden avulla päällikköjen, joilla on unionin pätevyyskirja, on helpompi hankkia erityisiä riskejä varten vaadittava pätevyys.

3. Mikä tahansa jäsenvaltio voi arvioida erityisiin riskeihin liittyvää hakijan pätevyyttä toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevilla vesiosuuksilla 1 kohdan mukaisesti vahvistettujen vaatimusten perusteella. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden on toimitettava pyynnöstä ja silloin, jos kyseessä on monivalintakokeella tai simulaattorilla suoritettava koe, muille jäsenvaltioille käytettävissä olevat välineet, joiden avulla ne voivat tehdä arvioinnin.

19 artikla

Simulaattoreiden käyttö

1. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä pätevyyksien arvioinnissa käytettävät simulaattorit. Hyväksyntä on annettava pyynnöstä, jos osoitetaan, että laite täyttää 2 kohdassa tarkoitetuilla delegoiduilla säädöksillä vahvistetut simulaattoreita koskevat vaatimukset. Hyväksynnässä on täsmennettävä, mikä pätevyyden arviointi on sallittua kyseisellä simulaattorilla.

2. Siirretään komissiolle valta antaa 29 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa säädetään simulaattoreiden hyväksymisvaatimuksista ja täsmennetään toiminnalliset ja tekniset vähimmäisvaatimukset ja hallinnolliset menettelyt, jotta varmistetaan, että pätevyyden arviointiin käytettävät simulaattorit on suunniteltu niin, että niillä pystytään todentamaan pätevyys 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen käytännön kokeita koskevien vaatimusten mukaisesti.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava hyväksyttyjen simulaattoreiden luettelo komissiolle, joka julkaisee nämä tiedot.

III jakso

Meripalveluaika ja lääketieteellinen kelpoisuus

20 artikla  
Meripalvelukirja ja laivapäiväkirja

1. Edellä 10 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu meripalveluaika ja 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut suoritetut matkat on kirjattava 5 kohdassa tarkoitettuun meripalvelukirjaan tai 9 artiklan 2 tai 3 kohdan nojalla tunnustettuun meripalvelukirjaan.

2. Kansimiehistön jäsenen pyynnöstä jäsenvaltioiden on validoitava päällikön toimittamat tiedot sen jälkeen kun tarvittavan asiakirjanäytön, mukaan luettuna tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitetun laivapäiväkirjan, aitous ja voimassaolo on todennettu.

3. Meripalveluaikaa ja suoritettuja matkoja koskevien tietojen on oltava voimassa 15 kuukauden ajan odotettaessa jäsenvaltion suorittamaa validointia. Jos käytössä on sähköisiä välineitä, mukaan luettuna sähköiset meripalvelukirjat ja laivapäiväkirjat, joihin liittyy asianmukaiset menettelyt asiakirjojen aitouden turvaamiseksi, vastaavia tietoja voidaan pitää validoituina ilman lisämenettelyjä.

Meripalveluaika on voitu kerryttää minkä tahansa jäsenvaltion sisävesillä. Jos kyseessä on sisävesiväylä, jonka kaikki osuudet eivät ole täysin unionin alueella, meripalveluaika, joka on kertynyt kaikilla näiden väylien sisä- ja ulkopuolisilla osuuksilla, otetaan huomioon.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen alusten matkat kirjataan 5 kohdassa tarkoitettuun laivapäiväkirjaan tai 9 artiklan 2 tai 3 kohdan nojalla tunnustettuun laivapäiväkirjaan.

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen mallit. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 30 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen ottaen huomioon tiedot, jotka vaaditaan tämän direktiivin täytäntöönpanoa varten henkilöiden tunnistamisen, meripalveluajan ja suoritettujen matkojen osalta. Näitä malleja hyväksyessään komissio ottaa huomioon, että laivapäiväkirjoja käytetään myös neuvoston direktiivin 2014/112/EU[[19]](#footnote-20) täytäntöönpanon yhteydessä miehitysvaatimusten todentamiseen ja alusten matkojen kirjaamiseen, ja niissä saatetaan viitata jonkin kansainvälisen elimen vahvistamiin vaatimuksiin.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että miehistön jäsenillä on vain yksi aktiivinen meripalvelukirja ja että aluksilla on vain yksi aktiivinen laivapäiväkirja.

21 artikla  
Lääketieteellinen kelpoisuus

1. Edellä 4 artiklan 1 kohdassa ja 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuilla henkilöillä on oltava voimassaoleva lääkärintodistus, jonka on antanut toimivaltaisen viranomaisen tunnustama lääkäri ja joka perustuu lääketieteellistä kelpoisuutta koskevan tutkimuksen läpäisemiseen.

Jäsenvaltioiden on päätettävä, mitkä lääkärit voivat antaa tällaisia lääkärintodistuksia.

2. Toimivaltaiselle viranomaiselle on toimitettava lääkärintodistus, kun

* + - 1. annetaan unionin pätevyyskirja ensimmäistä kertaa;
      2. annetaan päällikön unionin pätevyyskirja;
      3. uusitaan unionin pätevyyskirja, edellyttäen että tämän artiklan 3 kohdassa täsmennetyt edellytykset täyttyvät.

Unionin pätevyyskirjan antamista varten annettujen lääkärintodistusten antamispäivä saa olla aikaisintaan kolme kuukautta ennen unionin pätevyyskirjan hakemuspäivää.

3. Täyttäessään 60 vuotta unionin pätevyyskirjan haltijan on läpäistävä lääketieteellistä kelpoisuutta koskeva tutkimus kolmen kuukauden kuluessa tästä päivästä ja sen jälkeen joka viides vuosi. Täyttäessään 70 vuotta unionin pätevyyskirjan haltijan on sen jälkeen läpäistävä tutkimus joka toinen vuosi.

4. Työnantajien, päällikköjen ja jäsenvaltioiden viranomaisten on edellytettävä, että kansimiehistön jäsenet käyvät lääkärintarkastuksessa, jos on objektiivisia merkkejä siitä, että tämän artiklan 6 kohdassa tarkoitetut lääketieteellistä kelpoisuutta koskevat vaatimukset eivät enää täyty.

5. Jos lääketieteellistä kelpoisuutta ei voida täysin osoittaa, voidaan vaatia riskinhallintatoimenpiteitä, joilla taataan vastaava vesiliikenteen turvallisuus, tai ottaa käyttöön rajoituksia. Tällöin nämä lääketieteelliseen kelpoisuuteen liittyvät riskinhallintatoimenpiteet tai rajoitukset on mainittavat unionin pätevyyskirjassa 10 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun mallin mukaisesti.

6. Siirretään komissiolle valta antaa 29 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä ja liitteessä III tarkoitettujen lääketieteellistä kelpoisuutta koskevien olennaisten vaatimusten perusteella säätää lääketieteellisistä kelpoisuusvaatimuksista täsmentämällä lääketieteellistä kelpoisuutta koskevat vaatimukset, etenkin siltä osin kuin on kyse testeistä, jotka lääkäreiden on tehtävä, kriteereistä, joita lääkäreiden on sovellettava määrittäessään työhön kelpoisuutta, sekä rajoituksista ja riskinhallintatoimenpiteistä.

4 luku

Hallinnolliset säännökset

22 artikla

*Henkilötietojen suoja*

1. Kaikki tässä direktiivissä säädetty henkilötietojen käsittely jäsenvaltioissa on suoritettava henkilötietojen suojaa koskevan unionin lainsäädännön mukaisesti ja erityisesti yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (yleinen tietosuoja-asetus) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/XXX[[20]](#footnote-21) (*number to be added after formal adoption*) mukaisesti.

2. Kaikki tässä direktiivissä säädetty henkilötietojen käsittely komissiossa on suoritettava yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001[[21]](#footnote-22) mukaisesti.

3. Henkilötietoja saa käsitellä vain seuraaviin tarkoituksiin:

* + - 1. tämän direktiivin täytäntöönpano, noudattamisen valvonta ja arviointi;
      2. tiedonvaihto niiden viranomaisten, joilla on pääsy 23 artiklassa tarkoitettuun tietokantaan, ja komission välillä;
      3. tilastojen laatiminen.

Tällaisista tiedoista saatuja anonymisoituja tietoja voidaan käyttää sisävesiliikennepolitiikan tukemiseksi.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 4 ja 5 artiklassa tarkoitetuille henkilöille, joiden henkilötietoja ja etenkin terveydentilaan liittyviä tietoja käsitellään 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa rekistereissä ja 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitetussa tietokannassa, ilmoitetaan tästä ennalta. Heille on pyynnöstä myönnettävä pääsy omiin tietoihinsa ja toimitettava kopio näistä tiedoista milloin tahansa.

23 artikla  
Rekisterit

1. Edistääkseen pätevyyskirjojen antamiseen, uusimiseen ja peruuttamiseen liittyvää tehokasta hallintoa jäsenvaltioiden on pidettävä rekistereitä kaikista unionin pätevyyskirjoista, meripalvelukirjoista ja laivapäiväkirjoista, jotka on annettu niiden toimivallan alaisuudessa tämän direktiivin mukaisesti, ja tarvittaessa 9 artiklan 2 kohdan nojalla tunnustetuista asiakirjoista, jotka on annettu tai uusittu tai joiden voimassaolo on keskeytetty tai peruutettu tai jotka on ilmoitettu kadonneiksi, varastetuiksi tai hävitetyiksi.

Unionin pätevyyskirjojen osalta näissä rekistereissä on oltava unionin pätevyyskirjaan sisältyvät tiedot ja antava viranomainen.

Meripalvelukirjojen osalta näissä rekistereissä on oltava haltijan tunnistenumero, meripalvelukirjan tunnistenumero, haltijan nimi, antamispäivä ja antava viranomainen.

Laivapäiväkirjojen osalta näissä rekistereissä on oltava aluksen nimi, eurooppalainen tunnistenumero tai aluksen yksilöllinen eurooppalainen tunnistenumero (ENI), laivapäiväkirjan tunnistenumero, antamispäivä ja antava viranomainen.

Jäsenvaltioiden välisen tiedonvaihdon helpottamiseksi edelleen komissiolle siirretään valta antaa 29 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään meripalvelukirjoja ja laivapäiväkirjoja koskevissa rekistereissä olevia tietoja muilla tiedoilla, joita edellytetään 20 artiklan 5 kohdan nojalla hyväksytyissä meripalvelukirja- ja laivapäiväkirjamalleissa.

2. Tämän direktiivin täytäntöönpanoa, noudattamisen valvontaa ja arviointia sekä vesiliikenteen turvallisuuden ylläpitämistä, vesiliikenteen helpottamista ja tilastotarkoituksia varten ja jotta helpotettaisiin direktiivin täytäntöönpanosta vastaavien viranomaisten välistä tiedonvaihtoa, jäsenvaltioiden on kirjattava luotettavasti ja viipymättä komission ylläpitämään tietokantaan tiedot, jotka liittyvät 1 kohdassa tarkoitettuihin pätevyyskirjoihin, meripalvelukirjoihin ja laivapäiväkirjoihin.

Siirretään komissiolle valta antaa 29 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tietokannan ominaisuuksiin ja käyttöehtoihin liittyviä vaatimuksia ja joissa täsmennetään etenkin

* + - 1. ohjeet, jotka koskevat tietojen lisäämistä tietokantaan;
      2. käyttäjien käyttöoikeudet tapauksen mukaan eriteltyinä käyttäjätyypin, käyttöoikeustyypin ja tietojen käyttötarkoituksen mukaan;
      3. tietojen säilyttämisen enimmäiskesto 3 kohdan mukaisesti, tapauksen mukaan eriteltynä asiakirjatyypin mukaan;
      4. ohjeet, jotka koskevat tietokannan toimintaa ja sen vuorovaikutusta 1 kohdassa tarkoitettujen rekistereiden kanssa.

3. Mitään 1 kohdassa tarkoitettuihin rekistereihin ja 2 kohdassa tarkoitettuun tietokantaan sisältyviä henkilötietoja ei saa säilyttää pidempään kuin on tarpeen siihen tarkoitukseen, jota varten tiedot on kerätty tai jota varten niitä myöhemmin käsitellään tämän direktiivin nojalla. Kun tietoja ei enää tarvita näihin tarkoituksiin, tällaiset henkilötiedot on hävitettävä.

4. Komissio voi antaa jonkin kolmannen maan viranomaiselle tai kansainväliselle organisaatiolle pääsyn tietokantaan, jos tämä on tarpeen 2 kohdassa tarkoitettuja tarkoituksia varten, edellyttäen että asetuksen (EY) N:o 45/2001 9 artiklan vaatimuksia noudatetaan, ja vain tapauskohtaisesti. Komissio varmistaa, että kyseinen kolmas maa tai kansainvälinen organisaatio ei siirrä tietoja muulle kolmannelle maalle tai kansainväliselle organisaatiolle, ellei sille ole annettu nimenomaista kirjallista lupaa, ja että se noudattaa komission täsmentämiä ehtoja.

24 artikla  
Toimivaltaiset viranomaiset

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltaiset viranomaiset, joiden tehtävänä on

* + - 1. järjestää 16 artiklassa tarkoitetut kokeet ja valvoa niitä;
      2. hyväksyä 17 artiklassa tarkoitetut koulutusohjelmat;
      3. antaa 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitetut pätevyyskirjat ja erikoisluvat samoin kuin 20 artiklassa tarkoitetut meripalvelukirjat ja laivapäiväkirjat;
      4. pitää 23 artiklassa tarkoitettuja rekistereitä;
      5. havaita ja torjua petoksia ja muita 27 artiklassa tarkoitettuja laittomia menettelyjä.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikki tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset alueellaan. Komissio julkaisee nämä tiedot.

25 artikla  
Seuranta

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

* + - 1. kaikkia koulutukseen, pätevyyden arviointiin, unionin pätevyyskirjojen, meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen antamiseen ja päivittämiseen liittyviä toimia, joita jäsenvaltion toimivallan alaiset sekä julkiset että yksityiset elimet toteuttavat, seurataan jatkuvasti laatuvaatimusjärjestelmällä, jotta varmistetaan tässä direktiivissä säädettyjen tavoitteiden saavuttaminen;
      2. koulutustavoitteet ja niihin liittyvät saavutettavat pätevyysvaatimukset on selvästi määritelty ja niissä yksilöidään osaamis- ja taitotaso, joka arvioidaan kokein tämän direktiivin mukaisesti;
      3. laatuvaatimusten soveltamisalaan kuuluvat unionin pätevyyskirjojen, meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen antaminen, uusiminen, korvaaminen ja peruuttaminen, kaikki koulutuskurssit ja -ohjelmat, kokeet ja arvioinnit, jotka suoritetaan kunkin jäsenvaltion toimivallan nojalla tai alaisena, sekä kouluttajilta ja koevalvojilta vaadittu pätevyys ja kokemus ottaen huomioon toimintatavat, järjestelmät, valvonta ja sisäiset laadunvarmistusmenettelyt, jotka on otettu käyttöön määriteltyjen tavoitteiden saavuttamiseksi.

26 artikla  
Arviointi

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että riippumattomat elimet arvioivat vähintään viiden vuoden välein pätevyyden hankkimista ja arviointia koskevan toiminnan ja unionin pätevyyskirjojen, meripalvelurekisterin ja laivapäiväkirjojen hallinnon.

2. Riippumattomien arviointien tulokset on todennettava asianmukaisesti, ja ne on saatettava asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten tietoon. Tarvittaessa jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaisia toimenpiteitä riippumattomassa arvioinnissa yksilöityjen puutteiden korjaamiseksi.

27 artikla  
Petosten ja muiden laittomien menettelyjen torjunta

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet tässä direktiivissä säädettyihin unionin pätevyyskirjoihin, meripalvelukirjoihin, laivapäiväkirjoihin, lääkärintodistuksiin ja rekistereihin liittyvien petosten ja muiden laittomien menettelyjen torjumiseksi ja valvottava näiden toimenpiteiden noudattamista.

2. Jäsenvaltioiden on vaihdettava tietoja muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa alusten käyttöön osallistuvien henkilöiden kelpoisuuden todistamisesta.

28 artikla  
Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on annettava säännöt seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen, ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi. Näiden säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [date for transposition of the Directive] ja kaikki niihin myöhemmin tehtävät muutokset viipymättä.

5 luku

**Loppusäännökset**

29 artikla  
Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.

2. Siirretään 15 artiklan 1 ja 4 kohdassa, 19 artiklassa, 21 artiklassa ja 23 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu valta komissiolle määräämättömäksi ajaksi … päivästä …kuuta …(\*entry into force).

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa tässä artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

5. Tämän artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

6. Käyttäessään 15 artiklan 1 ja 4 kohdassa, 19 artiklassa, 21 artiklassa ja 23 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettua siirrettyä säädösvaltaa komissio voi hyväksyä delegoituja säädöksiä, joissa viitataan jonkin kansainvälisen elimen vahvistamiin vaatimuksiin.

7. Komissio voi nimetä elimen, jonka tehtävänä on vastaanottaa tässä direktiivissä säädettyjä ilmoituksia ja huolehtia tietojen julkistamisesta.

30 artikla  
Komitea

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea. Viittauksia direktiivin 91/672/ETY, joka kumotaan tällä direktiivillä, 7 artiklan nojalla perustettuun komiteaan pidetään viittauksina tällä direktiivillä perustettuun komiteaan.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa. Jos komitean lausunto on hankittava kirjallista menettelyä noudattaen, komitean puheenjohtaja voi päättää menettelyn tuloksettomana lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa.

31 artikla  
Tarkastelu

1. Komissio arvioi tämän direktiivin sekä 8, 10, 20 ja 29 artiklassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten ja delegoitujen säädösten toimintaa ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään seitsemän vuoden kuluttua 33 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta päivämäärästä.

2. Kunkin jäsenvaltion on toimitettava komissiolle [two years before the date indicated in paragraph 1] mennessä tiedot, jotka tarvitaan direktiivin täytäntöönpanon ja arvioinnin seurantaa varten komission yhdessä jäsenvaltioiden kanssa laatimien tietojen keruuta, muotoa ja sisältöä koskevien ohjeiden mukaisesti.

32 artikla  
Siirtymätoimenpiteet

1. Vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta komissio hyväksyy vaiheittain delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan seuraavat:

* + - 1. 23 artiklassa säädetyt tietokannan ominaisuuksiin ja käyttöehtoihin liittyvät vaatimukset;
      2. 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut pätevyysvaatimukset,
      3. 21 artiklassa säädetyt lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset;
      4. 10 ja 20 artiklassa säädetyt mallit;
      5. 15 artiklan 3 kohdassa säädetyt käytännön kokeita koskevat vaatimukset;
      6. 19 artiklassa säädetyt simulaattoreiden hyväksymisvaatimukset.

2. Viimeistään kaksi vuotta sen jälkeen, kun tämän artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetun tietokannan parametrit on hyväksytty, on perustettava 23 artiklassa säädetty tietokanta.

33 artikla  
Kumoaminen

Kumotaan direktiivit 96/50/EY ja 91/672/ETY ... päivästä ...kuuta ... [insert here the date following the end of the transposition period].

34 artikla  
Siirtymäsäännökset

1. Direktiivin 96/50/EY mukaisesti annetut päällikön pätevyyskirjat ja kyseisen direktiivin 1 artiklan 5 kohdassa tarkoitetut Reinin purjehdusluvat, jotka on annettu ennen tämän direktiivin 35 artiklassa tarkoitetun kansalliseksi lainsäädännöksi saattamisen määräajan päättymistä, ovat edelleen voimassa niillä unionin vesiväylillä, joilla ne olivat voimassa ennen tätä päivää, enintään 10 vuoden ajan kyseisen päivämäärän jälkeen. Ennen tämän voimassaolon päättymistä kyseiset asiakirjat antaneen jäsenvaltion on annettava unionin pätevyyskirja päälliköille, joilla on tällainen pätevyyskirja, tässä direktiivissä säädetyn mallin mukaisesti tai tämän direktiivin 9 artiklan 2 kohdan mukainen pätevyyskirja, edellyttäen että kyseiset henkilöt toimittavat tämän direktiivin 10 artiklan 1 kohdan alakohdassa tarkoitetun tyydyttävän asiakirjanäytön ja

* + - 1. että lainsäädännössä, jonka nojalla pätevyyskirja annettiin, vaaditaan vähintään 720 päivän meripalveluaika edellytyksenä kaikilla unionin vesiväylillä voimassa olevan päällikön pätevyyskirjan saamiselle; tai
      2. että jos lainsäädännössä, jonka nojalla pätevyyskirja annettiin, vaaditaan alle 720 päivän meripalveluaika edellytyksenä kaikilla unionin vesiväylillä voimassa olevan päällikön pätevyyskirjan saamiselle, päällikkö toimittaa meripalvelukirjaan pohjautuvan näytön meripalveluajasta, joka vastaa erotusta kyseisten 720 päivän ja sen kokemuksen välillä, joka vaaditaan sen lainsäädännön nojalla, jonka perusteella pätevyyskirja annettiin.

2. Antaessaan unionin pätevyyskirjoja tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti jäsenvaltioiden on turvattava mahdollisuuksien mukaan aiemmin myönnetyt oikeudet etenkin 6 artiklassa tarkoitettujen erityislupien osalta.

3. Muut miehistön jäsenet kuin päälliköt, joilla on pätevyyskirja, jonka jäsenvaltio on antanut ennen tämän direktiivin 35 artiklassa tarkoitetun kansalliseksi lainsäädännöksi saattamisen määräajan päättymistä tai joka tunnustetaan yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa, voivat edelleen käyttää kyseistä pätevyyskirjaa enintään 10 vuoden ajan kyseisen päivämäärän jälkeen. Tänä aikana muihin miehistön jäseniin kuin päälliköihin voidaan edelleen soveltaa direktiiviä 2005/36/EY siltä osin kuin on kyse heidän pätevyytensä tunnustamisesta muiden jäsenvaltioiden viranomaisten parissa. Ennen tämän kauden päättymistä ne voivat hakea unionin pätevyyskirjaa tai 9 artiklan 2 kohdan mukaista todistusta tällaisia todistuksia antavalta toimivaltaiselta viranomaiselta, edellyttäen että he toimittavat tämän direktiivin 10 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetun tyydyttävän näytön ja todistavat meripalvelukirjan perusteella seuraavat meripalveluajat:

* + - 1. matruusille annettava unionin pätevyyskirja: 540 päivää meripalvelua, josta vähintään 180 päivää sisävesiliikenteessä;
      2. perämiehelle annettava unionin pätevyyskirja: 900 päivää meripalvelua, josta vähintään 540 päivää sisävesiliikenteessä;
      3. ruorimiehelle annettava unionin pätevyyskirja: 1 080 päivää meripalvelua, josta vähintään 720 päivää sisävesiliikenteessä.

4. Meripalvelukirjat ja laivapäiväkirjat, jotka on annettu ennen 35 artiklassa tarkoitetun kansalliseksi lainsäädännöksi saattamisen määräajan päättymistä muiden kuin tässä direktiivissä vahvistettujen sääntöjen mukaisesti, voivat olla edelleen voimassa enintään 10 vuoden ajan 35 artiklassa tarkoitetun kansalliseksi lainsäädännöksi saattamisen määräajan päättymisen jälkeen.

35 artikla  
Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [kolmen vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

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

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

36 artikla  
Voimaantulo

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

37 artikla  
Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta Neuvoston puolesta

Puhemies Puheenjohtaja

1. Neuvoston direktiivi 96/50/EY, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1996, sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteen kansallisten pätevyyskirjojen myöntämisperusteiden harmonisoinnista yhteisössä (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 31). [↑](#footnote-ref-2)
2. Neuvoston direktiivi 91/672/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 29). [↑](#footnote-ref-3)
3. Tiedonanto: *Tavoitteena laadukas sisävesiliikenne – NAIADES II* (COM(2013) 623 final). [↑](#footnote-ref-4)
4. Comité Européen pour l’élaboration des standards pour la navigation intérieure (sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaava eurooppalainen komitea). [↑](#footnote-ref-5)
5. Euroopan unionin neuvosto toi 16. kesäkuuta 2011 antamissaan päätelmissä esiin alan nykyisen organisaatiorakenteen monimutkaisuuden. [↑](#footnote-ref-6)
6. Nykyisten lainsäädäntöpuitteiden arviointi löytyy seuraavasta osoitteesta:

   <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014-03-evaluation-report-directive-1996-50.pdf> [↑](#footnote-ref-7)
7. Edustettuina olivat seuraavat järjestöt: 1) kansainväliset jokikomissiot: Reinin navigaation keskuskomissio, Tonava-komissio, Sava-komissio, 2) Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissio 3) sisävesiliikennepolitiikasta, -lainsäädännöstä ja -hallinnosta vastaavat kansalliset viranomaiset, 4) ammatilliset järjestöt: European Barge Union & the European Skippers Organisation, 5) ammattiliitot: European Transport Workers’ Federation — IWT section, 6) PLATINA – NAIADES-ohjelman täytäntöönpanofoorumi, 7) sisävesiliikenteen alan oppilaitoksia Euroopassa edustava EDINNA, 8) AQUAPOL ja European Federation for Inland Ports. [↑](#footnote-ref-8)
8. Sisävesiliikenteen alan Euroopan tason työmarkkinaosapuolia ovat European Barge Union-, the European Skippers’ Organisation ja European transport Workers’ Federation. [↑](#footnote-ref-9)
9. Kaikki asiaan liittyvät asiakirjat löytyvät seuraavasta osoitteesta: <http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications_en.htm> [↑](#footnote-ref-10)
10. EUVL C , , s. . [↑](#footnote-ref-11)
11. EUVL C , , s. . [↑](#footnote-ref-12)
12. Neuvoston direktiivi 91/672/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 29). [↑](#footnote-ref-13)
13. Neuvoston direktiivi 96/50/EY, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1996, sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteen kansallisten pätevyyskirjojen myöntämisperusteiden harmonisoinnista yhteisössä (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 31). [↑](#footnote-ref-14)
14. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, ammattipätevyyden tunnustamisesta (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 22). [↑](#footnote-ref-15)
15. Erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/XXX (*number to be added after formal adoption*) yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (yleinen tietosuoja-asetus) (*reference to OJ to be added after formal adoption*) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 45/2001, annettu 18 päivänä joulukuuta 2000, yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EYVL L 8, 12.01.2001, s. 1). [↑](#footnote-ref-16)
16. 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). [↑](#footnote-ref-17)
17. EYVL C 369, 17.12.2011, s. 14. [↑](#footnote-ref-18)
18. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta (EYVL L 323, 3.12.2008, s. 33). [↑](#footnote-ref-19)
19. Neuvoston direktiivi 2014/112/EU, annettu 19 päivänä joulukuuta 2014, tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä Euroopan sisävesiliikenneliiton (EBU), Euroopan laivurijärjestön (ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta (EUVL L 367, 23.12.2014, s. 86). [↑](#footnote-ref-20)
20. (reference to OJ to be added after formal adoption) [↑](#footnote-ref-21)
21. EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1. [↑](#footnote-ref-22)