

I

(Tiedonantoja)

NEUVOSTO

NEUVOSTON 28 PÄIVÄNÄ SYYSKUUTA 1995

vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 23/95

neuvoston asetuksen (EY) N:o .../95 antamiseksi ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta

(95/C 297/01)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 84 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon komission muutetun ehdotuksen ⁽¹⁾,ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾,

sekä katsoo, että

yhteisö on erittäin huolestunut ihmishenkiä vaatineista laivaonnettomuuksista;

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) antoi jäsenvaltioiden läsnäollessa 4 päivänä marraskuuta 1992 yleiskokouksensa päätöslauselmalla A.741 (18) alusten turvallista toimintaa sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten, jäljempänä 'ISM-säännöstö', jota sovelletaan

⁽¹⁾ EYVL N:o C ..., s. ..., muutettu ehdotus ... (sitä ei ole vielä julkaistu Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä).⁽²⁾ Annettu 31 päivänä toukokuuta 1995 (sitä ei ole vielä julkaistu Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä).⁽³⁾ Lausunto annettu 16 päivänä kesäkuuta 1995 (sitä ei ole vielä julkaistu Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta vahvistettu ... (sitä ei ole vielä julkaistu Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä) ja Euroopan parlamentin päätös tehty ... (sitä ei ole vielä julkaistu Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä).

vuonna 1974 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen ihmishengen turvallisuudesta merellä sisällytettynä ro-ro-matkustaja-aluksiin 1 päivästä heinäkuuta 1998,

tämä on yksi turvallisuutta merellä edistävien toimenpiteiden sarjasta; ISM-säännöstö ei vielä ole sitova vaan on luonteeltaan suositus,

ihmishengen turvallisuutta merellä voidaan tehokkaasti parantaa soveltamalla ISM-säännöstöä tiukasti ja sitovana,

ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtaminen on merkitykseltään yhteisölle mitä tärkein; ISM-säännösten yhtenäinen ja yhdenmukainen soveltaminen kaikissa jäsenvaltioissa voi olla askel kohti ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamista,

neuvosto kehotti ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuudesta 22 päivänä joulukuuta 1994 ⁽⁴⁾ antamassaan päätöslauselmassa komissiota tekemään ehdotuksen ISM-säännösten sitovasta ja ennalta toteutettavasta täytäntöönpanosta Euroopan satamista tai satamiin säännöllisesti liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten osalta kansainvälisen oikeuden mukaisesti,

ISM-säännösten tiukkaa ja sitovaa soveltamista vaaditaan, jotta varmistetaan ro-ro-matkustaja-aluksilla yhtiöiden turvallisuusjohtamisjärjestelmien perustaminen ja

⁽⁴⁾ EYVL N:o C 379, 31. 12. 1994, s. 8

asianmukainen ylläpito sekä yhtiöissä että yksittäisillä aluksilla,

toiminta yhteisön tasolla on paras tapa varmistaa ISM-säännösten määräysten ennalta toteutettava ja sitova täytäntöönpano sekä sen soveltamisen tehokas valvonta siten, että vältetään kilpailun vääristyminen yhteisön eri satamien ja ro-ro-alusten välillä; ainoastaan välittömästi sovellettavalla asetuksella voidaan varmistaa säännösten määräysten ennalta toteutettava ja sitova täytäntöönpano; ennalta toteutettava soveltaminen edellyttää, että asetusta sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 1996,

ISM-säännösten sitova ja ennalta toteutettava täytäntöönpano kaikkien ro-ro-alusten osalta niiden lippuvaltiosta riippumatta ottaa huomioon päätöslauselman A.741 (18) 2 kohdan sisältämän pyynnön, joka voimakkaasti kehottaa hallituksia toteuttamaan säännösten niin pian kuin mahdollista antaen etusijan muun muassa matkustaja-aluksille,

alusten turvallisuus on ensisijaisesti lippuvaltion vastuulla, ja jäsenvaltiot voivat varmistaa, että niiden lipun alla purjehtivat lautat ja näillä lautoilla liikennöivät yhtiöt noudattavat asianmukaisia turvallisuusjohtamis-sääntöjä; jäsenvaltioiden ainoa tapa varmistaa kaikkien niiden ro-ro-alusten turvallisuus, jotka liikennöivät tai haluavat liikennöidä säännöllisesti niiden satamista riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat, on asettaa turvallisuussääntöjen tosiasiallinen noudattaminen ehdoksi säännölliselle liikennöimiselle jäsenvaltioiden satamista,

yhtiöt, jotka liikennöivät ro-ro-aluksilla ainoastaan suojaisilla vesillä yhden jäsenvaltion satamien välillä, ovat vähäisempi riski, ja niiden on tehtävä suhteellisesti enemmän hallinnollista työtä kuin muiden yhtiöiden, joten niille tulisi myöntää väliaikainen poikkeus,

on tarpeellista selvittää edellytykset ISM-säännösten määräysten toteuttamiselle ja määritellä vaatimuksenmukaisuuskirjan ja turvallisuusjohtamistodistuksen myöntämisen ja vahvistamisen ehdot,

jäsenvaltiot saattavat katsoa tarpeelliseksi antaa erityiselimille toimivaltuuksia tai turvautua niiden apuun täyttäkseen tässä asetuksessa niille säädetyt velvoitteet; asianmukainen tapa varmistaa valvonnan yhdenmukainen ja riittävä taso on vaatia, että tällaiset elimet noudattavat alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista 22 päivänä marraskuuta 1994 annetun neuvoston direktiivin 94/57/EY⁽¹⁾ vaatimuksia,

(¹) EYVL N:o L 319, 12. 12. 1994, s. 20

jäsenvaltiolla on oltava mahdollisuus keskeyttää tiettyjen ro-ro-alusten liikennöinti omista satamistaan, jos se katsoo niiden aiheuttavan vakavan turvallisuus- tai ympäristöriskin, jollei komission neuvoa-antavan komitean avustamana tekemästä päätöksestä, johon jäsenvaltioiden on mukauduttava, muuta johdu,

yksinkertaistettu menettely, johon osallistuu sääntelykomitea, on tarpeen tämän asetuksen mukauttamiseksi ottaen huomioon kansainvälisen tason kehitys,

näiden turvallisuussääntöjen nopea käyttöönotto aiheuttaa erityisiä teknisiä ja hallinnollisia ongelmia Kreikalle, sillä hyvin monet yhtiöt ovat sijoittautuneet Kreikkaan ja liikennöivät Kreikan lipun alla purjehtivilla lautoilla yksinomaan kreikkalaisissa satamissa; olisi myönnettävä määräaikainen poikkeus tilanteen korjaamiseksi ottaen huomioon se tosiasia, että matkustaja- ja lauttapalvelu kreikkalaisten satamien välillä ei 1 päivään tammikuuta 2004 asti kuulu palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 soveltamisen piiriin⁽²⁾,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tämän asetuksen tarkoituksena on parantaa Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten turvallista johtamista, turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä varmistamalla, että ro-ro-aluksilla liikennöivät yhtiöt noudattavat ISM-säännöstöä seuraavasti:

- yhtiöt perustavat turvallisuusjohtamisjärjestelmiä ja ylläpitävät niitä moitteettomasti sekä aluksilla että maissa, ja
- lippu- ja satamavaltioiden hallinnot valvovat tätä.

2 artikla

Tässä asetuksessa ja kansainvälisen turvallisuusjohtamis-säännösten täytäntöönpanossa tarkoitetaan

- a) "ro-ro-aluksella" meriliikenteeseen yli 12 matkustajalle tarkoitettua matkustaja-alusta, joka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajo-kuorma ja -purkaminen on mahdollista,

(²) EYVL N:o L 364, 12. 12. 1994, s. 7

- b) "säännöllisellä liikennöinnillä" sarjaa ro-ro-alusmatkoja, joita liikennöidään tiettyjen kahden tai useamman kohteen välillä
- 1) joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai
 - 2) niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu järjestelmällinen sarja,
- c) "yhtiöllä" ro-ro-aluksen omistajaa tai muuta järjestöä tai henkilöä kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajaa, jolla on varustamon sijasta vastuu ro-ro-aluksen toiminnasta,
- d) "hyväksytyllä laitoksella" direktiivin 94/57/EY säännösten mukaisesti hyväksyttyä elintä,
- e) "ISM-säännöstöllä" alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa kansainvälistä johtamissäännöstöä sellaisena kuin IMO sen on kokouksessaan hyväksynyt 4 päivänä marraskuuta 1993 antamallaan edustajainkokouksen päätöslauselmalla A.741(18), joka on tämän asetuksen liitteenä,
- f) "hallinnolla" sen valtion hallitusta, jonka lipun alla ro-ro-aluksella on oikeus purjehtia,
- g) "vaatimustenmukaisuusasiakirjalla" yhtiöille ISM-säännösten 13.2 kohdan mukaisesti myönnettyä asiakirjaa,
- h) "turvallisuusjohtamistodistuksella" ro-ro-aluksille ISM-säännösten 13.4 kohdan mukaisesti myönnettyä todistusta,
- i) "suojaisilla vesillä" alueita, joilla vuosittainen rodenäköisyys yli 1,5 metrin merkittävään aallonkorkeuteen on alle 10 prosenttia ja joilla ro-ro-alus ei milloinkaan ole yli 6 meripeninkulman päässä turva-alueesta, jossa haaksirikkoutuneet voivat nousta maihin.

3 artikla

Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin yhtiöihin, jotka liikennöivät säännöllisesti vähintään yhdellä ro-ro-aluksella Euroopan yhteisön jäsenvaltion satamaan tai satamasta huolimatta siitä, minkä lipun alla alus purjehtii.

4 artikla

1. Jotta yhtiöiden alukset voisivat tarjota säännöllistä liikennöintipalvelua johonkin yhteisön jäsenvaltion satamaan tai satamasta, kaikkien yhtiöiden on noudatettava ISM-säännösten 1.2—13.1 sekä 13.3 kohtaa ikään kuin määräykset olisivat sitovia.

2. Poiketen 1 kohdasta yhtiöt, jotka liikennöivät säännöllisesti ro-ro-aluksella tai -aluksilla ainoastaan suojaisilla vesillä saman jäsenvaltion satamien välillä, voivat lykätä tämän asetuksen säännösten soveltamista 1 päivään heinäkuuta 1997.

5 artikla

1. Jäsenvaltioiden on noudatettava yhtiöiden ja ro-ro-alusten osalta ISM-säännösten 13.2, 13.4 ja 13.5 kohdan määräyksiä ikään kuin ne olisivat sitovia.

2. Edellä 1 kohdan osalta jäsenvaltiot voivat antaa toimivaltuuksia ainoastaan hyväksytyille laitokselle tai turvautua siihen kokonaan tai osittain.

ISM-säännösten 13.2 kohdan osalta jäsenvaltio voi myöntää vaatimustenmukaisuusasiakirjoja ainoastaan yhtiölle, jonka pääasiallinen toimipaikka on sen omalla alueella. Ennen tällaisen asiakirjan myöntämistä jäsenvaltion on kuultava niiden valtioiden hallintoviranomaisia, joiden lipun alla tämän yhtiön ro-ro-aluksilla on oikeus purjehtia, jos tämä hallinto ei ole sama kuin asiakirjan myöntävän jäsenvaltion hallinto.

3. Vaatimustenmukaisuusasiakirja on voimassa ainoastaan viisi vuotta sen myöntämispäivästä kuitenkin vain sillä edellytyksellä, että kerran vuodessa tehdään tarkistus, jotta voidaan vahvistaa, että turvallisuusjohtamisjärjestelmä toimii moitteettomasti ja että mahdolliset viimeisen tarkistuksen jälkeen tehdyt muutokset ovat ISM-säännösten määräysten mukaisia.

4. Turvallisuusjohtamistodistus on voimassa ainoastaan viisi vuotta sen myöntämispäivästä kuitenkin vain sillä edellytyksellä, että tarkistus tehdään vähintään kerran 30 kuukaudessa, jotta voidaan vahvistaa, että turvallisuusjohtamisjärjestelmä toimii moitteettomasti ja että mahdolliset viimeisen tarkistuksen jälkeen tehdyt muutokset ovat ISM-säännösten määräysten mukaisia.

5. Tämän asetuksen ja erityisesti sen 6 artiklan mukaisesti jokaisen jäsenvaltion on hyväksyttävä toisen jäsenvaltion hallinnon tai jäsenvaltion puolesta toimivan hyväksytyin laitoksen myöntämä vaatimustenmukaisuusasiakirja tai turvallisuusjohtamistodistus.

6. Jäsenvaltion on hyväksyttävä kolmansien maiden hallinnon itse myöntämä tai sen puolesta myönnetty vaatimustenmukaisuusasiakirja sekä turvallisuusjohtamistodistus, jos jäsenvaltio katsoo, että niissä osoitetaan tämän asetuksen määräysten noudattaminen.

Kolmansien maiden hallinnon puolesta myönnetty vaatimustenmukaisuusasiakirjat sekä turvallisuusjohtamistodistukset voidaan hyväksyä ainoastaan, jos hyväksytty laitos on ne myöntänyt.

6 artikla

Jäsenvaltioiden on itse huolehdittava siitä, että kaikki yhtiöt, jotka tarjoavat säännöllistä liikennöintipalvelua ro-ro-aluksilla niiden satamiin tai satamista, noudattavat tämän asetuksen säännöksiä.

7 artikla

Jos jäsenvaltio katsoo, että huolimatta siitä, että yhtiöllä on vaatimustenmukaisuusasiakirja, yhtiö ei voi liikennöidä säännöllisesti ro-ro-aluksella sen satamaan tai satamasta siitä syystä, että se aiheuttaa vakavan uhan ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle, tällainen liikennöinti voidaan keskeyttää siihen asti, kunnes vaara on poistettu.

Edellä mainituissa olosuhteissa sovelletaan seuraavaa menettelyä:

- a) jäsenvaltion on ilmoitettava viipymättä komissiolle ja muille jäsenvaltioille päätöksestään ja perusteltava se asianmukaisesti,
- b) komissio tutkii, onko liikennöinnin keskeytys perusteltua siksi, että liikennöinti aiheuttaa vakavan uhan turvallisuudelle tai ympäristölle,
- c) jäljempänä 10 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen päätetään, onko jäsenvaltion päätös keskeytyksestä perusteltu siksi, että liikennöinti aiheuttaa vakavan uhan ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle, ja jos keskeytyspäätös ei ole perusteltu, jäsenvaltiota kehoitetaan peruuttamaan keskeytys.

8 artikla

ISM-säännösten yleisten määräysten huomioon ottamiseksi komissio tutkii tämän asetuksen täytäntöönpanoa kolmen vuoden kuluttua sen voimaantulosta ja tekee ehdotukset tarkoituksenmukaisista toimenpiteistä.

9 artikla

Jotta kansainvälinen ja erityisesti IMOssa tapahtunut kehitys otettaisiin huomioon

- a) edellä 2 artiklassa annettua 'ISM-säännösten' määritelmää,
- b) vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja/tai turvallisuusjohtamistodistuksen voimassaoloaikaa sekä 5 artiklan 3 ja 4 kohdassa säädettyä tarkistusten tiheyttä,
- c) liitettä ja
- d) edellä 2 artiklassa annettua 'hyväksytyin laitoksen' määritelmää

voidaan muuttaa erityisesti, jotta liitteeseen voidaan 10 artiklan 2 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti lisätä hallintoa varten ohjeita ISM-säännösten soveltamisesta.

10 artikla

1. Komissiota avustaa neuvoston direktiivin 93/75/ETY 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustettu komitea ⁽¹⁾.

2. Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyyden mukaan. Lausunto annetaan perustamissopimuksen 148 artiklan 2 kohdassa niiden päätösten edellytykseksi määrättyllä enemmistöllä, jotka neuvosto tekee komission ehdotuksesta. Komiteaan kuuluvien jäsenvaltioiden edustajien äänet painotetaan mainitussa artiklassa määrättyllä tavalla. Puheenjohtaja ei osallistu äänestykseen.

3. a) Komissio päättää suunnitelluista toimenpiteistä, jos ne ovat komitean lausunnon mukaiset.

b) Jos suunnitellut toimenpiteet eivät ole komitean lausunnon mukaisia tai lausuntoa ei ole annettu, komissio tekee viipymättä neuvostolle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Neuvosto ratkaisee asian määränemmistöllä.

c) Jos neuvosto ei ole ratkaissut asiaa 40 päivän kuluessa siitä, kun asia on tullut vireille neuvostossa, komissio tekee päätöksen ehdotetuista toimenpiteistä.

11 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 1996.

Sitä sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 1996.

Tätä asetusta ei ensimmäisestä kohdasta poiketen sovelleta 31 päivään joulukuuta 1997 Kreikan lainsäädännön mukaisesti rekisteröityihin yhtiöihin, joiden päätoimipaikka on Kreikassa ja jotka liikennöivät Kreikkaan rekisteröidyillä ja Kreikan lipun alla purjehtivilla ro-ro-aluksilla, jotka tarjoavat säännöllistä liikennöintipalvelua ainoastaan Kreikassa sijaitsevien satamien välillä.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty ...

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

⁽¹⁾ Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa sieltä 13 päivänä syyskuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi 93/75/ETY (EYVL N:o L 247, 5. 10. 1993, s. 19).

LIITE

KANSAINVÄLINEN JOHTAMISSÄÄNNÖSTÖ LAIVOJEN TURVALLISESTA TOIMINNASTA JA
YMPÄRISTÖN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ
[KANSAINVÄLINEN TURVALLISUUSJOHTAMISSÄÄNNÖSTÖ (ISM)]

Turvallisuuden ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen johtamisvaatimukset

SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto

- 1 Yleistä
 - 1.1 Määritelmät
 - 1.2 Tavoitteet
 - 1.3 Soveltaminen
 - 1.4 Turvallisuusjohtamisjärjestelmän (SMS) käytännön vaatimukset
- 2 Turvallisuus- ja ympäristönsuojeluperiaatteet
- 3 Yhtiön vastuu ja määräysvalta
- 4 Nimetty henkilö tai nimetyt henkilöt
- 5 Aluksen päällikön vastuu ja määräysvalta
- 6 Voimavarat ja henkilökunta
- 7 Suunnitelmien kehittäminen aluksen toiminnasta
- 8 Valmius hätätilanteissa
- 9 Epäyhdennäköisyyksistä, onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen ja niiden analysointi
- 10 Aluksen ja laitteiston kunnossapito
- 11 Aineisto
- 12 Yhtiön tarkastus- ja arviointitoiminta
- 13 Todistuskirjojen antaminen, tarkastus ja valvonta

JOHDANTO

1. Tämän järjestelmän tarkoituksena on luoda kansainvälinen standardi alusten turvallisesta johtamisesta ja toiminnasta sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä.
2. Kokous hyväksyi päätöslauselman A.443 (XI), jossa kehoitettiin kaikkia hallituksia toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet aluksen päällikön aseman suojaamiseksi hänen hoitaessaan asianmukaisia meriturvallisuuteen ja meriympäristön suojeleluun liittyviä tehtäviään.
3. Kokous hyväksyi myös päätöslauselman A.680 (17), jossa se edelleen vahvisti tarvittavan asianmukaista johtamisen organisointia, jotta voidaan täyttää aluksilla työskentelevien henkilöiden tarpeet korkeiden turvallisuusstandardien ja ympäristönsuojelun saavuttamisesta ja ylläpitämisestä.
4. Säädös perustuu yleisiin periaatteisiin ja tavoitteisiin, sillä ei ole kahta samanlaista laivayhtiötä tai varustamaa ja alukset liikennöivät hyvin vaihtelevissa olosuhteissa.
5. Säädös on yleisluontoinen, jotta sitä voidaan soveltaa laajalti. On selvää, että johdon eri tasot sekä maissa että merellä vaativat erilaista tietoa tärkeinä pidetyistä asioista.
6. Hyvän turvallisuusjohtamisen perustana on ylimmän johdon sitoutuminen siihen. Turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisyyn liittyvissä kysymyksissä yksilöiden osallistuminen, pätevyys, asenteet ja motivaatio kaikilla tasoilla ratkaisevat lopputuloksen.

1 YLEISTÄ

1.1 Määritelmät

- 1.1.1 "Kansainvälisellä turvallisuusjohtamissäännöstöllä (ISM)" tarkoitetaan alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa kansainvälistä johtamissäännöstöä, sellaisena kuin kokous sen on hyväksynyt ja jota järjestö voi muuttaa.
- 1.1.2 "Yhtiöllä" tarkoitetaan aluksen omistajaa tai muuta järjestöä tai henkilöä kuten johtajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaajaa, joka on ottanut vastuun laivan toiminnasta varustamolta ja joka on täten vastuun otettuaan suostunut hoitamaan kaikki säännöstöön sisältyvät velvoitteet ja tehtävät.
- 1.1.3 "Hallinnolla" tarkoitetaan sen valtion hallitusta, jonka lipun alla aluksella on oikeus purjehtia.

1.2 Tavoitteet

- 1.2.1 Säännöstön tavoitteina on varmistaa turvallisuus merellä, estää ihmisten loukkaantuminen tai ihmishenkien menetys sekä välttää ympäristö-, erityisesti meriympäristö- ja omaisuusvahingot.
- 1.2.2 Yhtiön turvallisuusjohtamisen tavoitteisiin olisi kuuluttava muun muassa
- 1) aluksen toimintojen turvallinen toteuttaminen sekä turvallisen työympäristön luominen,
 - 2) suojaaminen kaikilta yksilöidyltä vaaratekijöiltä ja
 - 3) aluksessa ja maissa työskentelevän henkilökunnan turvallisuusjohtamistaitojen jatkuva parantaminen, johon kuuluu valmistautuminen hätätilanteisiin niin turvallisuus- kuin ympäristönsuojelun osalta.
- 1.2.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmän olisi taattava
- 1) pakollisten sääntöjen noudattaminen ja
 - 2) järjestön, hallinnon, luokituslaitosten ja merenkulkualan järjestöjen suosittelemien sovellettavien sääntöjen, ohjeiden ja standardien huomioon ottaminen.

1.3 Soveltaminen

Tämän järjestelmän vaatimuksia voidaan soveltaa kaikkiin laivoihin.

1.4 Turvallisuusjohtamisjärjestelmän (SMS) käytännön vaatimukset

Jokaisen yhtiön olisi kehitettävä, sovellettava ja ylläpidettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmää (SMS), joka käsittää seuraavat käytännön vaatimukset:

- 1) turvallisuus- ja ympäristönsuojeluperiaatteet,
- 2) ohjeet ja menettelytavat laivojen turvallisen toiminnan ja ympäristönsuojelun takaamiseksi asiaa koskevan kansainvälisen ja lippuvaltion oikeuden mukaisesti,
- 3) valtasuhteiden ja tiedonvälityskanavien määrittely maissa työskentelevän ja aluksen henkilökunnan välillä ja näiden kesken,
- 4) menettelytavat ilmoitettaessa onnettomuuksista ja epäyhdenmukaisuuksista tämän säännöstön määräysten kanssa,
- 5) menettelytavat hätätilanteisiin valmistauduttaessa sekä itse hätätilanteissa,
- 6) menettelytavat sisäisiä tarkastuksia sekä johtamisen arviointia varten.

2 TURVALLISUUS- JA YMPÄRISTÖNSUOJELUPERIAATTEET

- 2.1 Yhtiön on laadittava turvallisuus- ja ympäristönsuojeluperiaatteet, joissa kuvataan, kuinka 1.2 kohdassa annetut tavoitteet saavutetaan.
- 2.2 Yhtiön on varmistettava, että periaatteita noudatetaan ja ylläpidetään kaikilla organisaatiotasoiilla sekä aluksella että maissa.

3 YHTIÖN VASTUU JA MÄÄRÄYSVALTA

- 3.1 Jos aluksen toiminnasta vastaava yksikkö on muu kuin varustamo, varustamon on ilmoitettava yksikön täydellinen nimi ja muut tiedot hallinnolle.
- 3.2 Yhtiön on määriteltävä ja kirjallisesti osoitettava koko sen henkilökunnan vastuu, määräysvalta ja keskinäiset suhteet, joka johtaa, suorittaa tai tarkastaa turvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyvää tai niihin vaikuttavaa työtä.
- 3.3 Yhtiön tehtävänä on tarjota riittävästi voimavaroja sekä maista annettavaa tukea, jotta nimetty henkilö tai nimetyt henkilöt voivat hoitaa tehtävänsä.

4 NIMETTY HENKILÖ TAI NIMETYT HENKILÖT

Jokaisen aluksen turvallisen toiminnan varmistamiseksi sekä yhteyden luomiseksi yhtiön ja aluksella olevien henkilöiden välille jokaisen yhtiön on asiaankuuluvalla tavalla nimettävä henkilö tai henkilöt maissa, jo(i)lla on suora yhteys ylimpään johtoon. Nimetyn henkilön tai nimettyjen henkilöiden vastuulle ja määräysvaltaan on kuuluttava kunkin aluksen toiminnan turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvien kysymysten seuranta sekä sen varmistaminen, että on vaatimusten mukaisesti käytettävissä riittävästi voimavaroja sekä tukea maista.

5 ALUKSEN PÄÄLLIKÖN VASTUU JA MÄÄRÄYSVALTA

- 5.1 Yhtiön on määriteltävä selvästi ja kirjallisesti osoitettava aluksen päällikön vastuu
- 1) yhtiön turvallisuus- ja ympäristönsuojeluperiaatteiden noudattamisesta,
 - 2) miehistön motivoinnista noudattamaan periaatteita,
 - 3) asianmukaisten käskyjen ja ohjeiden antamisesta selvästi ja yksinkertaisesti,
 - 4) erityisvaatimusten noudattamisen tarkastamisesta ja
 - 5) turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkastamisesta sekä sen puutteiden ilmoittamisesta maissa toimivalle johdolle.
- 5.2 Yhtiön on varmistettava, että aluksella käytettävän turvallisuusjohtamisjärjestelmän periaatteissa korostetaan selvästi aluksen päällikön määräysvaltaa. Yhtiön on turvallisuusjohtamisjärjestelmässään osoitettava, että aluksen päälliköllä on ensisijainen määräysvalta ja vastuu turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvässä päätöksenteossa ja että aluksen päällikkö voi tarvittaessa vaatia yhtiön apua.

6 VOIMAVARAT JA HENKILÖKUNTA

- 6.1 Yhtiön on varmistettava, että aluksen päällikkö on
- 1) asianmukaisesti pätevä johtamaan alusta,
 - 2) täysin perehtynyt yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja
 - 3) saa tarvittavaa tukea voidakseen hoitaa päällikön velvollisuudet turvallisesti.
- 6.2 Yhtiön on varmistettava, että jokainen alus on miehitetty kansallisten ja kansainvälisten vaatimusten mukaan päteillä, lupakirjan saaneilla ja terveysvaatimukset täyttävillä merimiehillä.
- 6.3 Yhtiön on laadittava menettelytavat uuden henkilökunnan ja turvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyviin uusiin tehtäviin siirretyn henkilökunnan asianmukaiseksi perehdyttämiseksi tehtäviinsä.

Ohjeet, jotka on olennaisen tärkeää antaa ennen merelle lähtöä, on yksilöitävä ja annettava kirjallisesti.

- 6.4 Yhtiön on varmistettava, että koko henkilökunta, joka on tekemisissä yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmän kanssa, on riittävän tietoinen asiaankuuluvista säännöistä, säännöstoista ja ohjeista.
- 6.5 Yhtiön on luotava ja ylläpidettävä menettelytapoja sellaisen koulutuksen tunnistamiseksi, jota voidaan tarvita turvallisuusjohtamisjärjestelmän tueksi, ja varmistettava, että tällaista koulutusta annetaan koko kyseiselle henkilöstölle.
- 6.6 Yhtiön on luotava menettelytavat, joiden avulla aluksen henkilöstö saa asiaankuuluvaa tietoa turvallisuusjohtamisjärjestelmästä työkielellään tai ymmärtämällään kielellä.
- 6.7 Yhtiön on varmistettava, että aluksen henkilökunta kykenee kommunikoimaan tehokkaasti hoitaessaan turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyviä tehtäviään.

7 SUUNNITELMIEN KEHITTÄMINEN ALUKSEN TOIMINNASTA

Yhtiön on vahvistettava menettelytavat laivan turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä tärkeimpiä toimintoja koskevien suunnitelmien ja ohjeiden valmistelemiseksi. Näihin liittyvät erilaiset tehtävät olisi määriteltävä ja niiden hoitaminen annettava pätevälle henkilökunnalle.

8 VALMIUS HÄTÄTILANTEISSA

- 8.1 Yhtiön on luotava menettelytavat mahdollisten aluksella tapahtuvien hätätilanteiden yksilöimistä, kuvaamista ja niissä toimimista varten.
- 8.2 Yhtiön on laadittava ohjelmia harjoituksista, joiden avulla valmistaudutaan toimimaan hätätilanteissa.
- 8.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmään on sisällyttävä toimenpiteitä, joiden avulla varmistetaan, että yhtiön organisaatio kykenee milloin tahansa reagoimaan sen aluksia kohdanneisiin vaaroihin, onnettomuuksiin ja hätätilanteisiin.

9 EPÄYHDENMUKAISUUKSISTA, ONNETTOMUUKSISTA JA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN JA NIIDEN ANALYSOINTI

- 9.1 Turvallisuusjohtamisjärjestelmään on sisällyttävä menettelytapoja, joiden avulla voidaan varmistaa, että epäyhdenmukaisuuksista, onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoitetaan yhtiölle ja että ne tutkitaan ja analysoidaan siten, että pyritään parantamaan turvallisuutta ja edistämään ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä.
- 9.2 Yhtiön on laadittava menettelytapoja tilannetta korjaavien toimien täytäntöön panemiseksi.

10 ALUKSEN JA LAITTEISTON KUNNOSSAPITO

- 10.1 Yhtiön on luotava menettelytapoja, joilla taataan, että laiva pidetään kunnossa asiaankuuluvien sääntöjen ja muiden yhtiön asettamien lisävaatimusten mukaisesti.
- 10.2 Näiden vaatimusten täyttämiseksi yhtiön on huolehdittava, että
- 1) tarkastukset suoritetaan asianmukaisin väliajoin,
 - 2) kaikista epäyhdenmukaisuuksista ilmoitetaan ja kerrotaan syyt niihin, jos ne ovat tiedossa,
 - 3) toteutetaan asianmukaiset toimet tilanteen korjaamiseksi ja
 - 4) tästä toiminnasta pidetään kirjaa.
- 10.3 Yhtiön on hyväksyttävä turvallisuusjohtamisjärjestelmässään menettelytavat, jotta sellaiset laitteet ja tekniset järjestelmät voidaan yksilöidä, joiden äkillinen toimintavika saattaa aiheuttaa vaaratilanteita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmään olisi sisällyttävä toimenpiteitä, jotka on tarkoitettu parantamaan tällaisten laitteiden ja järjestelmien luotettavuutta. Näihin toimenpiteisiin on kuuluttava valmiustilassa olevien varajärjestelmien ja -laitteiden tai teknisten järjestelmien säännöllinen testaus.

10.4 Edellä 10.2 kohdassa mainitut tarkastukset sekä 10.3 kohdassa tarkoitetut toimenpiteet olisi otettava osaksi aluksen toiminnallista kunnossapitoa ja tavanomaista käyttöä.

11 AINEISTO

11.1 Yhtiön on luotava ja ylläpidettävä menettelytapoja kaikkien turvallisuusjohtamisjärjestelmän kannalta oleellisten asiakirjojen ja tietojen valvomiseksi.

11.2 Yhtiön on huolehdittava, että

- 1) voimassa olevat asiakirjat ovat saatavilla kaikissa asianmukaisissa paikoissa,
- 2) asiakirjoihin tehdyt muutokset tarkastaa ja hyväksyy siihen valtuutettu henkilökunta ja
- 3) vanhentuneet asiakirjat poistetaan viipymättä.

11.3 Asiakirjoja, joita käytetään turvallisuusjohtamisjärjestelmän kuvaamisessa ja soveltamisessa, voidaan kutsua "turvallisuusjohtamisohjekirjaksi". Aineisto säilytetään yhtiön tarkoituksenmukaisimmaksi katsomassa muodossa. Jokaisessa aluksessa on oltava koko alusta koskeva asianmukainen aineisto.

12 YHTIÖN TARKASTUS- JA ARVIOINTITOIMINTA

12.1 Yhtiön on tehtävä sisäisiä turvallisuustarkastuksia todetakseen, että turvallisuustoimet ja ympäristön pilaantumisen ehkäisytoiminta ovat turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaiset.

12.2 Yhtiön on määräajoin arvioitava turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkuutta ja tehtävä siihen tarvittaessa tarkistuksia yhtiön luomien menettelytapojen mukaisesti.

12.3 Tarkastukset ja mahdolliset toimet tilanteen korjaamiseksi on tehtävä kirjallista menettelyä noudattaen.

12.4 Tarkastusta tekevän henkilökunnan olisi oltava riippumattomia suhteessa tarkastettaviin alueisiin, jollei tämä ole mahdotonta yhtiön koon ja luonteen vuoksi.

12.5 Tarkastusten ja arviointien tulokset olisi saatettava koko kyseisestä alueesta vastaavan henkilökunnan tietoon.

12.6 Kyseisestä alueesta vastaavan johtohenkilöstön on toteutettava pikaisesti toimet havaittujen puutteiden korjaamiseksi.

13 TODISTUSKIRJOJEN ANTAMINEN, TARKASTUS JA VALVONTA

13.1 Aluksella liikennöivällä yhtiöllä on oltava kyseistä alusta varten myönnetty vaatimustenmukaisuusasiakirja.

13.2 Hallinnon, hallinnon hyväksymän laitoksen tai hallinnon puolesta toimivan sellaisen maan hallituksen, jossa yhtiöllä on toimipaikka, on myönnettävä vaatimustenmukaisuusasiakirja jokaiselle yhtiölle, joka noudattaa ISM-säännösten vaatimuksia. Kyseinen asiakirja on hyväksyttävä todisteeksi siitä, että yhtiö kykenee noudattamaan säännösten vaatimuksia.

13.3 Asiakirjasta on pidettävä jäljennös aluksella, jotta aluksen päällikkö voi pyydettyään esittää sen hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen tarkastettavaksi.

13.4 Hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen on myönnettävä alukselle todistus, jota kutsutaan turvallisuusjohtamistodistukseksi. Hallinnon on todistusta myöntäessään tarkastettava, että yhtiö ja sen aluksen päällistö toimivat hyväksytyyn turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti.

13.5 Hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen on määräajoin tarkastettava aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän moitteeton toiminta sellaisena kuin se on hyväksytty.

NEUVOSTON PERUSTELUT

I. JOHDANTO

Komissio antoi 15 päivänä helmikuuta 1995 neuvoston käsiteltäväksi ehdotuksensa perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohtaan perustuvaksi neuvoston asetukseksi ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta ⁽¹⁾.

Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä 14 päivänä kesäkuuta 1995 ⁽²⁾. Talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 31 päivänä toukokuuta 1995 ⁽³⁾.

Näiden lausuntojen perusteella komissio muutti ehdotustaan ja toimitti sen neuvostolle 15 päivänä kesäkuuta 1995 ⁽⁴⁾.

Neuvosto pääsi yhteisymmärrykseen 19 päivänä kesäkuuta 1995 suunnitelmasta yhteiseksi kannaksi asetuksen antamiseksi. Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa perustamissopimuksen 189 c artiklan mukaisesti 28 päivänä syyskuuta 1995.

II. EHDOTUKSEN TARKOITUS

Ehdotuksen tarkoituksena on panna täytäntöön ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta 22 päivänä joulukuuta 1994 annettu neuvoston päätöslauselma ⁽⁵⁾, jossa neuvosto ”kehotti komissiota tekemään ehdotuksia neuvoston päätöksiksi (mm.) kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten (IMOn päätöslauselma A.741 18 kohta) ⁽⁶⁾ sitovasta ja ennalta toteutettavasta täytäntöönpanosta 1 päivään heinäkuuta 1996 mennessä kaikkien Euroopan satamista tai satamiin säännöllisesti liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten osalta kansainvälisen oikeuden mukaisesti”.

ISM-säännöstö, joka tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1996, ei ole luonteeltaan sitova. Siinä suositellaan laivayhtiöille ”turvallisuusjohtamisjärjestelmän” (SMS) perustamista, johon sisältyisi yrityksen toimintaperiaatteet, organisaatiokaavio maissa ja aluksilla, koulutusohjelma, henkilöstön ja aluksen hallinto sekä valvontamenettelyt alusten turvallisen toiminnan ja ympäristönsuojelun takaamiseksi.

III. YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Neuvoston vahvistama yhteinen kanta vastaa suurelta osin komission tekemää muutettua ehdotusta ja siihen on otettu mukaan suurin osa Euroopan parlamentin tekemistä muutoksista. Muut neuvoston lisäämät muutokset eivät vaikuta ehdotetun asetuksen tarkoitukseen, vaan ne paremminkin lisäävät tiettyjen säännösten oletettua tehokkuutta tai selventävät niitä.

A. Parlamentin tekemät ja neuvoston hyväksymät muutokset

Suurin osa parlamentin ehdottamista muutoksista hyväksyttiin ilman varaumia ja joitain hyväksyttiin sisällön osalta mutta uudelleen muotoiltuina.

Myös komissio hyväksyi kaikki seuraavat muutokset:

⁽¹⁾ Asiak. KOM(95) 28 lopull. final 95/0028 (SYN)

⁽²⁾ Asiak. PE 192.035.

⁽³⁾ EYVL N:o C 236, 11. 9. 1995, s. 42

⁽⁴⁾ Asiak. KOM(95) 286 lopull

⁽⁵⁾ EYVL N:o C 379, 31. 12. 1994, s. 8, II kohta 1 alakohta

⁽⁶⁾ Päätöslauselma A.741 (18) laivojen turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä johtamissäännöstöstä, jonka IMO on hyväksynyt kokouksessaan 4 päivänä marraskuuta 1993. ISM-säännösten teksti on asetusesityksen liitteenä.

- Muutos 1 (neuvoston johdanto-osan kolmas kappale) hyväksyttiin komission ehdottamassa muutetussa muodossa.
- Muutos 5 (neuvoston johdanto-osan viides kappale)
- Muutos 6 (2 artikla) ”säännöllisen liikennöinnin” määritelmän osalta
- Muutos 7 (4 artikla); sana ”pieni” poistettiin kuitenkin 2 kohdasta. Neuvosto ja komissio katsoivat, että ”pienien” yhtiöiden määrittely on erittäin vaikeaa.
- Muutos 8 (ks. neuvoston tekstin 11 artikla)
- Muutos 9 (ks. neuvoston tekstin 2 artiklan i) alakohta)
- Muutos 10 (5 artiklan 1 kohta)
- Muutos 11 (6 artiklan 4 kohta): Neuvosto piti parempana tarkastusten tekemistä vähintään 30 kuukauden väliajoin. Se katsoi, että välitarkastus kerran vuodessa rasittaisi kohtuuttomasti jäsenvaltioita. Neuvoston teksti vastaa myös IMO:n vähimmäisstandardia. Kuitenkin uusi 9 artiklan b alakohta antaa mahdollisuuden tämän väliajan myöhempään muuttamiseen.
- Muutos 12 (5 artiklan 3 kohta)
- Muutos 14 (neuvoston tekstin 8 artikla): komission ehdotuksen mukaisesti neuvosto poisti sanat ”ja niistä mahdollisesti aiheutuvien tulkintaerojen”.

B. Neuvoston hylkäämät parlamentin muutokset

Myös komissio hylkäsi kaikki seuraavat muutokset, jollei toisin ole ilmoitettu.

- Muutos 2, 3 ja 4 (johdanto-osan kappaleet 2 b, 2 c ja 3)
Näissä muutoksissa tehdään uusia johdanto-osan kappaleita, joissa viitataan asioihin, jotka eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan.
- Muutos 6 (2 artikla)
Tämä muutos hylättiin ”meriliikenteeseen tarkoitettulle alukselle” annetun uuden määritelmän osalta, koska parlamentin ehdottama määritelmä ei sisällä suojaisilla vesillä tai lähellä niitä liikennöiviä aluksia.
- Muutos 13 (7 artikla)
Muutos voisi vaikuttaa jäsenvaltioiden oikeuteen asettaa ehtoja liikennöinnin jatkamiselle.
- Muutos 15 (ensimmäinen ⁽¹⁾ ja toinen osa) (neuvoston tekstin 9 artikla)
Tämä muutos hylättiin, koska yhteisöllä ei ole oikeutta muuttaa ISM-säännöstöä.
- Muutos 16 (9 a artikla)
Tämä uusi artikla katsottiin tarpeettomaksi ja katsottiin, että siinä puututaan jäsenvaltioille kuuluviin vastuualueisiin.

C. Neuvoston tärkeimmät muutokset, joita parlamentti ei ole ehdottanut

Johdanto-osan 9 kappale: Tämän uuden johdanto-osan kappaleen tarkoituksena on samoin kuin UNCLOSin 211 artiklan 3 kohdan osaltaan perustella (ks. 4 artiklan 1 kohdan loppu) ISM-säännöstön ennakoitua soveltamista kolmansien maiden yhtiöihin ja matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät yhteisön satamissa.

⁽¹⁾ Komissio hyväksyi ensimmäisen osan.

Johdanto-osan 11 kappale: Tässä uudessa kappaleessa perustellaan uusi 4 artiklan 2 kohta.

Johdanto-osan 12 kappale: Tämä uusi kappale vastaa 5 artiklan uutta sanamuotoa.

Johdanto-osan viimeinen kappale: Tämä uusi kappale selittää uuden 11 artiklan 2 kohdan.

3 artikla: Sanat "huolimatta siitä, . . ." poistettiin, koska tätä ilmausta voitaisiin tulkita yrityksenä soveltaa yhteisölainsäädäntöä sen alueen ulkopuolella.

4 artiklan 1 kohta: Sana "jotta" korvataan ilmauksella "edellytyksenä sille, että", jotta ei vaikuttaisi siltä, että yhtiöiden ja alusten olisi etukäteen käytävä läpi lupamenettely ennen laivalinjan avaamista.

5 artiklan 2 kohdan toinen alakohta: Vastaa komission ehdotuksen 5 artiklan 3 kohtaa. Ajatus siitä, että jäsenvaltio voi myöntää vaatimustenmukaisuustodistuksia ainoastaan yhtiöille, joiden pääasiallinen toimipaikka sijaitsee sen alueella, säilytettiin. ISM-säännösten 13.2 kohdan määräyksen huomioon ottamiseksi edellytettiin, että jäsenvaltio, johon yhtiö on sijoittautunut, kuulee yhtiön alusten lippuvaltioita.

5 artiklan 5 ja 6 kohta: Vastaa komission ehdotuksen 6 artiklan 2 ja 3 kohtaa. Sanamuotoa on tehty yksiselitteisemmäksi.

7 artikla: Sana "riski" lisättiin ensimmäiseen kohtaan. Muutettiin c alakohdan loppua siten, että liikennöinnin keskeyttämisen peruuttamisesta ei päättä yhteisö vaan elin, joka on tehnyt keskeyttämiss päätöksen. Yhteisön keskeyttämisen peruuttamista koskevan pyynnön vaikutukset on selitetty johdanto-osan 14 kappaleessa.

9 artikla: neuvosto lisäsi uuden b alakohdan, jonka merkitys selitetään parlamentin muutokseen N:o 11 tehdyssä huomautuksessa (ks. osa A).

10 artikla: neuvosto käytti päätöksen 87/373/ETY komiteamenettelyä III a.