



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 25.11.1996  
KOM(96) 574 lopull.

96/0281 (SYN)

Ehdotus

NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI

**MATKUSTAJA-ALUKSILLA OLEVIENTEN HENKILÖIDEN  
REKISTERÖINNISTÄ**

(komission esittämä)



# SISÄLLYSLUETTELO

## PERUSTELUT

ASIAKIRJAN TAUSTA	s. 3
LAINSÄÄDÄNNÖN TAVOITE	s. 6
NEUVOSTON DIREKTIIVIN PERUSTELUT	s. 7
NEUVOSTON DIREKTIIVIN SISÄLTÖ	s. 8
ERITYISET HUOMAUTUKSET	s. 10

<u>SÄÄDÖSOSA</u>	s. 13
------------------	-------

<u>ETA:N SEKAKOMITEAN PÄÄTÖS</u>	s. 21
----------------------------------	-------

<u>RAHOITUSSELVITYS</u>	s. 23
-------------------------	-------

<u>SELVITYS VAIKUTUKSISTA</u>	s. 26
-------------------------------	-------

# PERUSTELUT

## ASIAKIRJAN TAUSTA

1. Estonian onnettomuuden seurauksena neuvosto pyysi<sup>1</sup> komissiota tekemään ehdotuksen pakollisista vaatimuksista ro-ro-matkustajalautoilla olevien matkustajien rekisteröimiseksi. Komissio on myös sisällyttänyt tämän osaksi vuoden 1996 lainsäädäntöä koskevaa ohjelmaa.

Vaatus saada tiedot matkustaja-aluksilla olevista matkustajista on olennaisen tärkeä onnettomuuden jälkeisten pelastuspalveluiden tehokkuuden lisäämiseksi. Tällä mahdollistettaisiin esimerkiksi se, että toimivaltaiset viranomaiset pystyisivät toimittamaan riittävät tiedot tilanteesta nopeasti aluksella olevien henkilöiden perheille. Lisäksi tarvitaan tietoja:

- jotta tiedettäisiin, keitä etsiä ja mihin toimenpiteisiin ryhtyä: etsintä- ja pelastustoimet (SAR) voivat olla tehokkaampia, kun tiedetään, millaisia ihmisiä etsitään (lapset/vanhukset/miehet/naiset/jne.),
- oikeudellisten kysymysten, kuten vakuutusasioiden selvittämiseksi kuoleman- tai katoamistapauksessa; merionnettomuuksien uhrit ovat usein niin runneltuja, ettei heitä voi tunnistaa, tai on mahdotonta noutaa heitä hylystä tai heitä ei löydetä,
- sairaanhoidon tehostamiseksi vakavissa loukkaantumistapauksissa; useimmissa valtioissa voidaan käyttää potilastiedostoja, jos potilas pystytään tunnistamaan, ja näin ollen häntä voidaan hoitaa tarkoituksenmukaisemmin.

Lisäksi vaaditaan tarkka tieto aluksella olevien henkilöiden lukumäärästä sen varmistamiseksi, ettei ylitetä kyseiselle alukselle sallittua henkilöiden enimmäismäärää.

2. Matkustajien rekisteröintiä koskevaa kysymystä on käsitelty myös Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO). Marraskuussa 1995 pidetyssä SOLAS-konferenssissa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen muutos, joka koskee matkustajien rekisteröinnin periaatteen käyttöönottoa erityissäännössä (sääntö III/24-2). Tätä uutta SOLAS-yleissopimuksen sääntöä sovelletaan 1. heinäkuuta 1997 alkaen kaikilla kansainvälistä liikennettä harjoittavilla matkustaja-aluksilla.

Vaikka tätä uutta SOLAS-yleissopimuksen sääntöä hyväksyessään hallitusten tarkoituksena ei koskaan ollut tehdä tällaista päätelmää, SOLAS-yleissopimuksen säännön III/24-2 soveltamisala on rajoitettu 1. heinäkuuta 1986 jälkeen rakennettuihin aluksiin. Tämän tilanteen korjaamiseksi Euroopan komissio ja neuvoston puheenjohtajamaan asemassaan Italia ehdottivat laajennetulle

---

<sup>1</sup> Neuvoston päätöslauselma, annettu 22 päivänä joulukuuta 1994, ro-ro-matkustajalautojen turvallisuudesta, (94/C/379/05), EYVL N:o C 379, 31.12.1994, s. 8

meriturvallisuuskomitealle säännön muuttamista sen varmistamiseksi, että sitä sovellettaisiin kaikkiin kansainvälistä liikennettä harjoittaviin matkustaja-aluksiin.

Laajennettu meriturvallisuuskomitea hyväksyi 4. kesäkuuta päätöslauselman MSC 47 (66) "kansainvälisen ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan vuoden 1974 yleissopimuksen muutosten hyväksyminen" (Adoption of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974), jolla korvataan SOLAS-yleissopimuksen liitteen luku III uudella luvulla. Sääntö III/24-2 "Matkustajia koskevat tiedot" (Information on passengers) on korvattu uudella säännöllä III/27, jossa korostetaan sitä, että sääntöä sovelletaan kaikkiin kansainvälistä liikennettä harjoittaviin matkustaja-aluksiin. Tämä muutos tulee voimaan 1. heinäkuuta 1998.

- 3 a) Komissio on sitä mieltä, että tämän SOLAS-yleissopimuksen säännön olisi oltava EY:n lainsäädännön perusta. Tästä syystä komissio ei rajoita ehdotuksensa soveltamisalaa ainoastaan kansainvälistä liikennettä harjoittaviin ro-ro-lauttoihin, niin kuin neuvosto aluksi ehdotti, vaan ehdottaa soveltamisalan laajentamista kaikkiin yhteisöstä lähteviin ja yhteisöön saapuviin matkustaja-aluksiin sekä kotimaan että ulkomaan matkoilla.

Tällä ehdotuksella komissio pyrkii varmistamaan SOLAS-yleissopimuksen säännön III/27 yhdenmukaisen ja yhtenäisen käyttöönoton kaikkien EY:n satamista liikennöivien matkustaja-alusten osalta sen varmistamiseksi, että kaikki SOLAS-yleissopimuksen sopimuspuolet soveltavat oikein asiaankuuluvia SOLAS-määräyksiä EY:n satamiin liikennöiviin aluksiinsa. Tehdessään niin, komissio kohtasi kahdenlaisia erityisongelmia, jotkut SOLAS-yleissopimuksen säännön III/27 puutteet ja sopimuksen erityispiirteet, joihin sen oli löydettävä hyväksyttävä ratkaisu.

Tärkeimpinä puutteina komissio mainitsi SOLAS-yleissopimuksen säännön III/27 soveltamisalan, joka koskee ainoastaan kansainvälisiä matkoja, ja monet mahdollisuudet poiketa tästä säännöstä.

Lippuvaltioiden hallinnot voivat esimerkiksi vapauttaa matkustaja-alukset vaatimuksista antaa yksityiskohtaisia tietoja, jos tällaisten alusten aikataulun mukaan liikennöityjen matkojen vuoksi niiden on käytännössä hankalaa pitää tällaisia rekisterejä. Lisäksi lippuvaltioiden hallinnolle annetaan säännön III/2.1 nojalla mahdollisuus antaa vapautus aluksille, jotka matkansa aikana eivät kulje 20 meripeninkulmaa kauempana lähimmästä rannasta. Tämä mahdollistaa sellaisten matkustaja-alusten vapauttamisen säännön soveltamisesta, jotka kulkevat, matkansa pituudesta riippumatta, 40 meripeninkulman alueella kahden rannan välissä. Mahdollisuudet poiketa yleissopimuksesta sekä jäsenvaltioiden että kolmansien maiden mahdollisesti erilaiset tulkinnat aiheuttaisivat epäilemättä epävarmuutta ja johtaisivat eroihin EU:n lainsäädännön soveltamisessa. Komission ehdottamassa direktiivissä luodaan yhtenäinen lainsäädännöllinen kehys EU:ssa yhteisön satamista ja satamiin matkustaja-aluksilla matkustavien henkilöiden rekisteröintiin.

Vaikka vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksessa ja sen vuoden 1978 pöytäkirjassa on sopimushallitusten sitoumuksia, useimpia määräyksiä, erityisesti SOLAS-yleissopimuksen III luvun sääntöjä, on tarkoitus soveltaa sopimushallitusten valtioiden lipun alla purjehtivilla aluksilla. Sääntö III/27 koskee kuitenkin etsintä-

ja pelastusasioita, joista lippuvaltio ei aina ole vastuussa. On korostettava, että kansainvälisessä lainsäädännössä ei sallita lippuvaltion määrätä asioista, jotka eivät kuulu sen toimivaltaan. Näin on asia etsintä- ja pelastussääntöjen (SAR) kohdalla, jotka ovat yksinomaan satamavaltion vastuulla. Säännön III/27 yhtenäinen ja asianmukainen täytäntöönpano edellyttää etsintä- ja pelastustarkoituksissa tarkoituksenmukaista yhteyttä maissa oleviin viranomaisiin, joilla on vastuu toiminta-alueesta vuoden 1979 kansainvälisen merenkulun etsintä- ja pelastusyleissopimuksen nojalla. Korostaessaan, että lippuvaltiolle annettu "oikeus" vapauttaa aluksia SOLAS-säännöistä ei voi johtaa siihen, että "poikkeuksesta tulee sääntö ja yleissäännöstä tulee poikkeus", komissio katsoo, että lippuvaltioiden velvollisuuksia panna täytäntöön sääntö II/27, ja erityisesti mahdollisuutta antaa eräille aluksille vapautus, ei voida toteuttaa ilman kyseisten satamavaltioiden suostumusta.

Komissio kohdistaa ehdotuksensa jäsenvaltioille sekä lippuvaltioina että satamavaltioina varmistaakseen yhdenmukaistetun, yhtenäisen ja käytännöllisen tieto- ja rekisteröintijärjestelmän, joka tarjoaa parhaat takeet matkustajille ja miehistölle onnettomuuden sattuessa. Kyseiset velvollisuudet toteutetaan kaikkia aluksia velvoittavilla asiaankuuluvilla satamavaltioiden velvoitteilla, riippumatta siitä, minkä maan lipun alla alukset purjehtivat, niiden lähtiessä yhteisön satamasta. Lisäksi tällä direktiivillä autetaan kaikkia lippuvaltioita panemaan täytäntöön SOLAS-velvoitteensa yhtenäisellä tavalla käyttäen hyväksi tässä direktiivissä säädettyä tieto- ja rekisteröintikehystä.

Tämän direktiivin säännökset, jotka liittyvät kolmannen maan lipun alla yhteisön satamasta lähtiessään purjehtiviin matkustaja-aluksiin, eivät edellytä korkeammantasoisia matkustajien rekisteröintiä koskevia vaatimuksia kuin SOLAS-yleissopimuksen yleiset säännöt. Kuitenkin direktiivissä asetetaan poikkeuksille SOLAS-sääntöjä tiukemmat vaatimukset.

Tämä edellyttää, että satamavaltiot voivat myöntää poikkeuksia satamistaan lähteville aluksille ainoastaan direktiivin säännösten mukaisesti. Täten kolmannen maan lipun alla purjehtiville aluksille ei myöskään annettaisi vapautusta matkustajien rekisteröintiä koskevista vaatimuksista niiden lähtiessä yhteisön satamasta, jos direktiivissä säädetyt edellytykset vapautusten myöntämiselle eivät täyty. Näin ollen joissakin tapauksissa satamavaltio ei ehkä myönnäkään direktiivin mukaista vapautusta kolmannen maan lipun alla purjehtiville aluksille, jotka niiden lippuvaltiot ovat vapauttaneet SOLAS-sääntöjen nojalla.

Komissio huomauttaa, että kansainvälisen lainsäädännön yleisten sääntöjen mukaisesti voitaisiin pitää perusteltuna sitä, että satamavaltio asettaisi tiettyjä velvoitteita toisen valtion lipun alla purjehtiville aluksille aina silloin, kun tällaiset velvoitteet kuuluvat satamavaltion toimivaltaan. Asia onkin näin etsintä- ja pelastustoiminnan kohdalla.

Ei ole mahdollista, että jokin lippuvaltio asettaisi SAR-toiminnan yhteydessä kyseenalaiseksi yleistä SOLAS-määräystä koskevien satamavaltion myöntämien vapautusten yhdenmukaistetun täytäntöönpanon, jonka tarkoituksena on soveltaa yhtenäisesti kaikkiin aluksiin yleistä SOLAS-periaatetta riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat.

Lisäksi, koska direktiivin säännökset koskevat kaikkia jäsenvaltion lipun alla purjehtivia aluksia, ei pidetä mahdollisena vaatia matkustaja-aluksilla olevien matkustajien henkilötietojen rekisteröintiä kaikilla yli 20 meripeninkulman päähän lähtösatamasta tehtävillä matkoilla. Näin ollen vapautuksia sallitaan ainoastaan matkustaja-aluksille, jotka purjehtivat yksinomaan suojaisilla vesillä. Kolmannen maan lippuvaltio ei voi kiistelläkään matkan suojaisesta luonteesta, silloin kun matka tehdään toisen valtion aluevesillä.

Sen varmistamiseksi, että kolmannet maat soveltavat oikein SOLAS-yleissopimuksen mukaisia velvoitteitaan matkustaja-aluksiin, jotka lähtevät yhteisön ulkopuolella sijaitsevasta satamasta ja matkaavat EY:n satamaan, vaarantamatta EY:n satamavaltioiden SAR-velvoitteita, yhteisön on asetettava jäsenvaltioille velvoite sen takaamiseksi, että varustamo, jonka toimialana ovat yhteisön ulkopuolella sijaitsevasta satamista jäsenvaltioiden satamiin saapuvat matkustaja-alukset, varmistaa, että se voi antaa nimetyille SAR-viranomaiselle etsintä- ja pelastustarkoituksia varten asiaankuuluvat tiedot matkustajista, sellaisina kuin ne on määritelty tässä direktiivissä. Jos alueellisissa SAR-harjoituksissa tai saavuttaessa yhteisön satamaan havaitaan, että varustamo ei noudata matkustajien rekisteröintiä koskevia määräyksiä, jäsenvaltioiden on käytettävä tehokkaita ja varoittavia rangaistusseuraamuksia.

Sellaisten lippuvaltioiden osalta, joiden matkustaja-alukset purjehtivat EY:n satamaan, olisi otettava asianmukaisella tavalla huomioon kiertokirje MSC 606, joka koskee satamavaltion suostumusta SOLAS-yleissopimuksesta myönnettäviin vapautuksiin, jotka IMO:n meriturvallisuuskomitea on myöntänyt. Tässä kiertokirjeessä suositellaan, että ennen kuin yksikään muun lippuvaltion kuin lippuhallinnon satamasta lähtevä alus harjoittaa liikennettä, lippuvaltioiden olisi työskenneltävä yhdessä satamavaltion kanssa tällaisen vapautuksen tarkoituksenmukaisuutta koskevien crimiellisyyksien ratkaisemiseksi.

Väärinkäsitysten välttämiseksi SOLAS-yleissopimuksen mukaisten lippuvaltion sitoumusten ja satamavaltion kansainvälisillä reiteillä kulkevia matkustaja-aluksia koskevien velvoitteiden välisestä suhteesta komissio piti asianmukaisena käsitellä tätä asiaa erillisessä artiklassa.

- 3 b) Otettaessa huomioon oikeudelliset pakotteet ja erityisesti täysin yhteisön ulkopuolella toteutettuja matkoja koskevat käytännön seuraukset, komissio katsoo, ettei ole aiheellista pakottaa kaikkia jäsenvaltion lipun alla purjehtivia aluksia noudattamaan tämän direktiivin vaatimuksia. Jäsenvaltioiden olisi kuitenkin perustettava tarkoituksenmukainen yhteys maissa oleviin etsintä- ja pelastustoimista vastaaviin viranomaisiin pannessaan täytäntöön velvoitteitaan, jotka aiheutuvat SOLAS-yleissopimuksen säännöstä III/27.

## **LAINSÄÄDÄNNÖN TAVOITE**

4. Lainsäädännön tavoite on antaa tietoa sen varmistamiseksi, että matkustaja-aluksella olevien matkustajien lukumäärä ei ylitä lukumäärää, jolle alus ja sen turvallisuuslaitteet on hyväksytty, ja helpottaa etsintä- ja pelastustoimia.

## NEUVOSTON DIREKTIIVIN PERUSTELUT

5. a) *Mitkä ovat suunnitellun toimintaehdotuksen tavoitteet suhteessa yhteisön velvoitteisiin ja mikä on ongelman laajuus yhteisössä (esimerkiksi kuinka monta jäsenvaltiota on mukana ja mikä on ratkaisu toistaiseksi)?*

Yhteisön velvoite tässä yhteydessä on turvallisuuden parantaminen meriliikenteessä perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdan ja 75 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti. Ehdotetun toiminnan tavoite on perustaa yhdenmukaistettu järjestelmä sen varmistamiseksi, että yksikään jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtiva matkustaja-alus ei kuljeta enempää matkustajia kuin mihin sillä on lupa asianmukaisten turvallisuuskirjojen mukaisesti yhteisön satamista lähtiessään ja saapuessaan sen satamiin. Lisäksi luodaan tarkoituksenmukainen tietokehys, joka helpottaa etsintä- ja pelastustoimia, jos matkustaja-alus joutuu onnettomuuteen.

Miljoonat Euroopan kansalaiset ja monet muut Euroopassa matkustavat käyttävät matkustaja-aluksia, jotka lähtevät sadoista yhteisön satamista. Lähes kaikkia yhteisön jäsenvaltioita pidetään sekä lippuvaltioina että satamavaltioina. Direktiivillä vältetään matkustajien rekisteröintiä koskevien erilaisten kansainvälisten määräysten käyttöönotto jäsenvaltioissa, ja varmistetaan se, että vastaavia sääntöjä sovelletaan kotimaan liikennettä harjoittaviin matkustaja-aluksiin, koska yhdenmukaistettuja kansainvälisiä sääntöjä ei vielä ole olemassa. Yhteisiä turvallisuusvaatimuksia ei edellytetä näin ollen ainoastaan sen vuoksi, että päästäisiin samaan turvallisuuden tasoon, vaan myös sen varmistamiseksi, että kaikki tarkoituksenmukainen matkustajia koskeva tieto on tarvittaessa etsintä- ja pelastusviranomaisten käytettävissä. Lisäksi yhdenmukaistetuilla säännöillä varmistetaan välillisesti se, että kilpailu on oikeudenmukaista samankaltaisilla laivareiteillä liikennettä harjoittavien varustamojen välillä.

6. b) *Onko suunniteltu toiminta yksinomaan yhteisön vastuulla vai jaetaanko vastuu yhdessä jäsenvaltioiden kanssa?*

Suunniteltu toiminta ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

7. c) *Mikä on tehokkain ratkaisu, kun otetaan huomioon yhteisön ja jäsenvaltioiden voimavarat?*

Kun otetaan huomioon merellä tapahtuva matkustajaliikenteen sisämarkkinaulottuvuus, tehokkain ratkaisu on määrittellä yhteiset turvallisuusvaatimukset ja luoda järjestelmä, josta saa matkustajia koskevia tietoja, yhteisön tasolla.

8. d) *Mikä on yhteisön suunnitteleman toiminnan konkreettinen lisäarvo ja millaiset kustannukset olisivat, jos ei toimittaisi?*

Yhteisö on erityisen kiinnostunut yhdenmukaistettujen turvallisuusvaatimusten luomisesta matkustaja-aluksille ja niiden ylläpitämisestä ja onnettomuustapauksissa sen varmistamisesta, että matkustajat ja miehistö voitaisiin pelastaa mitä parhaissa olosuhteissa.



Asianmukaisia sääntöjä koskevat aloitteet on toteutettu kansainvälisellä tasolla. Nämä säännöt mahdollistavat kuitenkin merkittävät poikkeukset ja niitä ei sovelleta kotimaan liikennettä harjoittaviin matkustaja-aluksiin.

Jos ei toimittaisi, tuloksena olisi matkustajien ja miehistön riittämätön suojele ja liian monimutkainen ja epävarma järjestelmä liikenteenharjoittajien kannalta yhteisössä sekä kilpailun vääristymät.

9. e) **Millaiseen toimintaan yhteisö voi ryhtyä? (suositus, rahoitustuki, asetus, molemminpuolinen tunnustaminen)**

Kansainvälisten neuvottelujen tuloksena on jo luotu säännöt, jotka eivät ole riittävän tarkat tai jotka jättävät liikaa mahdollisuuksia poikkeuksille matkustajien rekisteröinnin osalta. Lisäksi nämä säännöt eivät kohdistu kotimaan matkoihin eivätkä ne näin ollen ole kattavat. Jotta matkustajia voidaan suojella yhtenäisesti ja tehokkaasti, on tarpeen ottaa käyttöön sitovat toimenpiteet joko direktiivin tai asetuksen muodossa. Erilaiset kansalliset toimenpiteet voidaan välttää kokoamalla laaja yhteisön järjestelmä täytäntöönpanokelpoiseksi lainsäädännölliseksi kehykseksi.

10. f) ***Onko yhtenäinen lainsäädäntö tarpeen vai onko sellainen direktiivi, jossa asetetaan yleiset tavoitteet ja jätetään täytäntöönpano jäsenvaltioille, riittävä ratkaisu?***

Suhteellisuusperiaatteen mukaan direktiivi täyttää riittävyysperusteet, koska siinä luodaan sellaiset yhteiset vaatimukset yhteisön tasolla, jotka yhdenmukaistavat yhteisön satamiin saapuvien ja yhteisön satamista lähtevien matkustaja-alusten turvallisuuden tason. Yhteisön ulkopuolelta alkavia kansainvälisiä matkoja koskevat asianmukaiset SOLAS-yleissopimuksen säännöt, joista ei tulisi myöntää muita vapautuksia kuin mitä direktiivissä säädetään.

Direktiivin käytännön ja teknisten toimenpiteiden täytäntöönpano jää kullekin jäsenvaltiolle. Tässä direktiivissä jätetään kullekin jäsenvaltiolle vastuu päättää täytäntöönpanovälineistä siten, että ne sopivat parhaiten kansalliseen järjestelmään.

## **NEUVOSTON DIREKTIIVIN SISÄLTÖ**

11. Yleensä kaikilla yhteisön satamista lähtevillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden kokonaismäärä on laskettava ennen lähtöä ja viestittävä päällikölle ja maissa olevalle nimetylle henkilölle ja tarvittaessa toimivaltaiselle viranomaiselle. Tätä säännöstä on sovellettava kaikilla matkustaja-aluksilla matkan tyypistä riippumatta.

Kun otetaan huomioon matkustajia koskevan lisätiedon keruu etsintä- ja pelastustarkoituksia varten, tällaiset vaatimukset määrätään pakollisiksi kaikille yhteisön satamista lähteville ja yhteisön satamiin saapuville matkustaja-aluksille, jotka lähtevät sellaisille matkoille, joissa kahden sataman välillä on vähintään 20 meripeninkulmaa. Direktiivin asianmukaisia määräyksiä on sovellettava myös sellaisille matkoille. Lisäksi ehdotuksessa todetaan tarve sallia poikkeukset erittäin lyhyille matkoille kuten salmia tai lahtia ylittävillä tielautoille ja yksinomaan

sukkulaliikenteessä tai vastaavassa säännöllisessä liikenteessä käytetyille matkustajalautoille.

Edellä 20 meripeninkulman valinta kynnykseksi oli tuloksena ehdotettujen vaatimusten lukumäärän yhteisvaikutuksesta, kun haluttiin varmistaa, että komission ja jäsenvaltioiden esittämät yleiset periaatteet ja erityiset edellytykset otetaan täysin huomioon. Muun muassa tarve varmistaa, että kaikki yhteisön satamiin saapuvat ja niistä lähtevät matkustajat ja miehistö pystyisivät hyötymään korkeimmista mahdollisista turvallisuusvaatimuksista ja parhaista mahdollisista etsintä- ja pelastuspalveluista onnettomuustapauksissa, samat säännöt aluksille kansainvälisillä tai kotimaan matkoilla eikä kilpailun vääristymiä yhteisön satamien välillä. Määräyksiä olisi sovellettava kaikkiin yhteisön satamista lähteviin ja niihin saapuviin matkustaja-aluksiin, riippumatta matkan luonteesta ja siitä, minkä maan lipun alla ne purjehtivat, jopa matkan pituuden vaihteluista huolimatta, silloin kun ne toimivat hyvin määritellyillä alueilla, joilla on tiheä liikenne ja usein haitalliset ilmasto- ja meriolosuhteet. Viimeksi mainittu sopii Luoteis-Euroopan ja Baltian kattavalle alueelle, joka määritellään aluesopimuksessa (Tukholman sopimus).

Komission mielestä olisi voitava ottaa huomioon jäsenvaltioiden erityisolosuhteet. Tällä tarkoitetaan rajattua mahdollisuutta poiketa siitä, mitä on kansainvälisesti sovittu. Lisäksi olisi otettava asianmukaisesti huomioon sellaisten uusien kansainvälisten ja EY:n toimenpiteiden voimaantulon vaikutus, joiden tarkoituksena on varmistaa, että matkustaja-alukset ovat turvallisia liikennevälineitä. Poikkeusten myöntäminen ei kuitenkaan saisi johtaa kohtuuttomaan hallinnolliseen taakkaan jäsenvaltioille eikä komissiolle ja tämän takia komiteakäytäntö otetaan käyttöön ainoastaan, jos on kyse jäsenvaltion toimenpiteeseen kohdistuvasta taannehtivasta vastaväitteestä.

12. Komission mielestä tiedot olisi kerättävä siten, ettei merkittävästi estetä matkustaja-alusten toimintaa satamissa.

Jäsenvaltioiden vastuulle voidaan jättää sellaiset tekniikat, joita sovelletaan matkustajien laskemiseen tai nimien rekisteröintiin. Jäsenvaltioiden kansallisessa lainsäädännössä olisi esitettävä selkeät ja yksityiskohtaiset rekisteröintiä koskevat menettelyt. EY:n lainsäädännössä määritellyt toiminnalliset vaatimukset on vähintäänkin täytettävä. Kun kansallista lainsäädäntöä luodaan toiminnallisten vaatimusten mukaisesti, on otettava huomioon se tosiseikka, että nykyisin matkustajien rekisteröintijärjestelmiä koskevia teknisiä rajoitteita ei juuri ole.

## ERITYISET HUOMAUTUKSET

### 1 artikla

Tässä artiklassa määritellään direktiivin tavoite, joka on lisätä turvallisuutta merellä parantamalla matkustajia koskevien tietojen keruuta ja heidän tunnistamistaan etsintä- ja pelastustarkoituksia varten onnettomuustapauksissa.

### 2 artikla

Tämä artikla sisältää direktiivin avainilmaisujen määritelmät. Direktiivissä pyritään varmistamaan se, että määritelmät vastaavat kansainvälisten oikeudellisten välineiden kuten SOLAS-yleissopimuksen ja EY:n meriturvallisuuden alan lainsäädännön määritelmiä.

### 3 artikla

Määriteltäessä direktiivin soveltamisalaa täsmennetään matkustaja-aluksen edellisessä artiklassa annettua määritelmää edelleen. Artiklassa selitetään, mitä aluksia ja palveluja direktiivin määräykset koskevat. Direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu alukset, jotka ovat kansainvälisen lain mukaan oikeutettuja täysivaltaiseen koskemattomuuteen, eivätkä sellaiset huviveneet, jotka eivät harjoita kaupallista toimintaa. Direktiivi ei koske sellaisiakaan jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtivia aluksia, jotka harjoittavat kuljetuspalvelua kokonaan yhteisön ulkopuolella.

### 4 artikla

Kuten "Asiakirjan tausta" -kohdan 3 kohdan a alakohdassa korostettiin, tässä artiklassa selvennetään tämän direktiivin ja asiaankuuluvien SOLAS-määräysten rinnakkaisuutta.

### 5 artikla

Samalla kun tässä artiklassa vahvistetaan hyvän merimiestaidon yleinen käytäntö siinä säädetään veloitteesta laskea aluksella olevien matkustajien lukumäärä ja ilmoittaa se päällikölle ennen lähtöä. Tämä auttaa varmistamaan, että matkustaja-alus ei lähde satamasta niin, että aluksella on enemmän henkilöitä kuin mihin sillä on lupa.

Samalla kun varmistetaan, että matkustaja-aluksella olevien matkustajien lukumäärä viestitään maihin, artiklan toisessa kohdassa annetaan valtioille mahdollisuus käyttää vaihtoehtoisia viestintäkeinoja tähän tarkoitukseen.

### 6 artikla

Tässä artiklassa edellytetään, että aluksella olevia matkustajia koskevat lisätiedot on rekisteröitävä, jos alus kulkee yli 20 meripeninkulmaa kahden sataman välillä. Onnettomuustapauksissa tällaiset tiedot eivät ole ensiarvoisen tärkeitä pelkästään etsintä- ja pelastuspalveluille vaan myös sen takia, että tilanteesta voidaan tiedottaa sukulaisille ja muille asianosaisille.

Neuvoston päätöksessä, joka tehtiin 22 päivänä joulukuuta 1994, ehdotetaan, että aikaa voitaisiin pitää ratkaisevana muuttujana, kun päätetään nimien rekisteröintiä edellyttävästä rajasta. Komissio on kuitenkin päättänyt poiketa tästä suosituksesta, koska viime aikoina on sellaisten suurinopeuksisten matkustaja-alusten määrä, jotka voivat kulkea pitkiä matkoja erittäin nopeasti, kasvanut suuresti. Mahdollisuus alentaa 20 meripeninkulman rajaa 9 artiklan säännösten mukaisesti mahdollistaa sen, että jäsenvaltiot voivat soveltaa SOLAS-yleissopimuksen säännössä III/24-2 olevaa 3 kohtaa täysimääräisesti kaikkiin kansainvälisessä liikenteessä kulkeviin matkustaja-aluksiin.

#### 7 artikla

Tämän artiklan mukaisesti päällikön on aina tiedettävä aluksella olevien matkustajien lukumäärä ja hänen on varmistettava, että tämä lukumäärä ei ole suurempi kuin se lukumäärä, jolle alus on hyväksytty. Jälkimmäinen vaatimus on sitova ja se on hyvän merimiestaidon mukainen käytäntö.

#### 8 artikla

Tässä on säädetty yhteisön satamista matkustajia kuljettavien varustamojen velvoitteista. Artiklan 1 kohdassa edellytetään, että matkustajia kuljettavien varustamojen on valittava nimetty henkilö, joka on vastuussa viranomaisten vaatimien tietojen säilyttämisestä ja toimittamisesta. Tässä kohdassa käsitellään myös matkustajien rekisteröintijärjestelmien vähimmäismääräyksiä. Kun varustamoille jätetään mahdollisuus valita, miten ne soveltavat direktiivin säännöksiä, ne voivat hyötyä nykyaikaisten EDI- ja tietokoneteknologioiden mahdollisuuksista. Koska artiklassa säädetään, että matkustajia koskevia tietoja ei saa säilyttää pidempään kuin mikä on tarpeen tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi, ei loukata useiden jäsenvaltioiden lainsäädännössä olevia yksityisyyden suojaa koskevia erittäin tiukkoja säädöksiä.

#### 9 artikla

Tässä artiklassa käsitellään mahdollisuuksia poiketa direktiivin säännöksistä; useiden jäsenvaltioiden toive on saada mahdollisuus soveltaa direktiivin säännöksiä myös aluksiin, jotka kulkevat vähemmän kuin 20 meripeninkulmaa kahden sataman välillä. On kuitenkin huomattava, että jos jäsenvaltio päättää alentaa 20 meripeninkulman kynnystä, direktiivin säännöksiä on silti noudatettava. Artiklassa otetaan myös huomioon jäsenvaltioiden mahdollisesti kohtaamat ongelmat, jotka koskevat tiettyjä erikoistuneita matkoja kuten säännöllisiä sukkulaliikennepalveluja taikka lahden tai salmen ylittäviä tielauttoja. Tässä artiklassa myös sallitaan jäsenvaltioiden vapauttaa suojaisilla vesillä kulkevat matkustaja-alukset tämän direktiivin rekisteröintivaatimuksista, jos toimintaedellytykset ja maantieteellinen alue, jolla alukset kulkevat, tarjoavat riittävät etsintä- ja pelastusedellytykset. Tämä artikla kattaa myös mahdollisuuden, että lippuvaltio ei yhdy satamavaltiona toimivan jäsenvaltion myöntämään poikkeukseen.

#### 10 artikla

Tämän direktiivin ensisijainen tavoite on edistää turvallisuutta koko yhteisössä. Tämä voidaan saavuttaa ainoastaan soveltamalla tämän direktiivin säännöksiä yhdenmukaisesti. Jäsenvaltioita pyydetään toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että asianomaisten varustamojen perustamat rekisteröintijärjestelmät täyttävät tässä direktiivissä säädetyt toiminnalliset vaatimukset. Komissio vahvistaa tämän tavoitteen ja

pyytää jäsenvaltioita testaamaan näiden normien täyttämistä tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

#### 11 artikla

Tässä artiklassa säädetään toiminnallisista vaatimuksista, jotka varustamojen perustamien matkustajien rekisteröintijärjestelmien on täytettävä. Tärkein peruste on tietojen helppo ja nopea käsittely. Jos rekisteröintijärjestelmä lakkaa toimimasta, tietyssä kohdassa edellytetään, että varustamot perustavat vaihtoehtoisen varmistusrekisteröintijärjestelmän, joka täyttää samat perusteet. Lisäksi 2 kohdassa todetaan myös, että samankaltaisilla reiteillä jäsenvaltioiden olisi toimittava siten, että vältetään päällekkäiset rekisteröintijärjestelmät.

#### 12 artikla

Tässä artiklassa komission sallitaan muuttaa direktiiviä 13 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti, jotta voitaisiin varmistaa, että sovelletaan tämän direktiivin antamisen jälkeen voimaan tulevia SOLAS-yleissopimuksen myöhempiä muutoksia tämän direktiivin tavoitteiden täyttämisen edellyttämällä tavalla ja 11 artiklan 1 kohdassa mainittuja toiminnallisia vaatimuksia kansainvälisellä tasolla tapahtuvan turvallisuussääntöjen tulevan kehityksen huomioonottamiseksi. Kansainvälisiin yleissopimuksiin tehtyjen jo voimaan tulleiden muutosten soveltamisesta tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi päätetään 13 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansainvälisten yleissopimusten muuttamista koskevien menettelyjen soveltamista.

#### 13 artikla

Tähän kohtaan sisällytetään neuvoston direktiivin 93/75/ETY<sup>2</sup> 12 artiklassa perustettu komitea ja kuvataan myös kuulemismenettelyä, jota on noudatettava, kun direktiivissä viitataan komiteoita koskeviin menettelyihin.

#### 14 artikla

Määriteltäessä päivämääriä, jolloin tämän direktiivin säännöksiä on täydellisesti noudatettava, direktiivissä ehdotetaan yhtä vuotta SOLAS-yleissopimuksessa samojen tavoitteiden täyttämistä varten määrättyjen päivämäärien mukaisesti.

#### 15 artikla

Ei huomautuksia.

#### 16 artikla

Ei huomautuksia.

---

<sup>2</sup> EYVL N:o L 247, 5.10.1993, s. 19 vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa sieltä

## Ehdotus

### NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI **matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä**

Euroopan unionin neuvosto, joka

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

ottaa huomioon komission ehdotuksen<sup>1</sup>,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>2</sup>,

noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa esitettyä menettelyä<sup>3</sup> ja yhteistyössä Euroopan parlamentin kanssa<sup>4</sup>,

sekä katsoo, että

yhteisön toiminnan meriliikenteen alalla olisi kohdistuttava liikenneturvallisuuden parantamiseen; yhdenmukaistettujen turvallisuusnormien luominen matkustaja-aluksille on erityisen tärkeää yhteisölle; tämä direktiivi on yksi sellaisista toimenpiteistä, joilla parannetaan meriturvallisuutta,

yhteisö on erittäin huolestunut viimeisimmistä joukkokuolemiin johtaneista matkustaja-alusten onnettomuuksista, erityisesti "Estonian" onnettomuudesta; Euroopan kansalaisilla ja muilla, jotka käyttävät matkustaja-aluksia ja suurnopeuksisia matkustaja-aluksia yhteisön alueella, on oikeus odottaa tarkoituksenmukaista turvallisuuden tasoa ja riittävää tietojärjestelmää, jolla helpotetaan etsintä- ja pelastustoimia, sekä luottaa niihin; näyttää siltä, että on tarpeen toteuttaa kaikki tarkoituksenmukaiset toimenpiteet näiden odotusten täyttämiseksi ja sen välttämiseksi, että sellaisilla vesillä, joista jäsenvaltiot ovat vastuussa vuoden 1979 etsintä- ja pelastuspalveluja merellä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen mukaisesti, merionnettomuuksissa olleet matkustaja-alukset eivät aiheuta tarpeetonta huolta sukulaisille ja muille asianosaisille,

alusten turvallisuus on ensisijaisesti lippuvaltioiden vastuulla; jäsenvaltiot voivat varmistaa, että niiden lippujen alla purjehtivat matkustaja-alukset ja niitä liikennöivät varustamot noudattavat riittäviä turvallisuusjohtamissääntöjä; ainoa keino varmistaa kaikkien sellaisten matkustaja-alusten turvallisuus, jotka liikennöivät tai haluavat liikennöidä jäsenvaltioiden satamiin tai satamista niiden lipuista riippumatta, on se, että jäsenvaltio vaatii turvallisuussääntöjen noudattamista edellytyksenä liikennöimiselle satamistaan käsin,

---

1

2

3

4

mahdollisuutta säännellä etsintä- ja pelastustarkoituksessa jonkin jäsenvaltion satamasta tai satamaan purjehtivia matkustaja-aluksia koskevia vapautuksia ei voidaan antaa yksinomaan lippuvaltiolle; ainoastaan satamavaltio voi määrittää parhaimpia mahdollisia etsintä- ja pelastustoimia koskevat vaatimukset,

jäsenvaltioilla ja kolmansilla mailla ei ole muita kuin tässä direktiivissä mainittuja perusteita poiketa asiaa koskevasta SOLAS-yleissopimuksen määräyksistä, jotka liittyvät matkustajia koskeviin tietoihin, yhteisön satamista lähtevillä tai niihin saapuvilla matkoilla,

näyttää olevan tarpeen varmistaa, että matkustaja-aluksella olevien matkustajien lukumäärä ei ylitä lukumäärää, jolle alus ja sen turvallisuusvarusteet on hyväksytty; matkustajia koskevat tiedot on kerättävä henkilöiden tunnistamisen helpottamiseksi onnettomuuden jälkeen,

tässä direktiivissä tuodaan esiin toimenpiteet, joita jäsenvaltiot voivat toteuttaa kansainvälisen oikeuden mukaan; asiaa koskevissa kansainvälisissä yleissopimuksissa jätetään tärkeitä tulkintakysymyksiä yksittäisten jäsenvaltioiden harkinnan varaan; tällä hetkellä ei ole olemassa matkustajien rekisteröintiä koskevia pakollisia kansainvälisiä standardeja, joita kaikkien matkustaja-alusten olisi noudatettava myös kotimaan liikenteessä,

kaikkia matkustaja-aluksia koskevassa pakollisessa matkustajien rekisteröinnissä otetaan aluksen lipusta riippumatta huomioon SOLAS-yleissopimuksen sääntö 27, joka sisältää samankaltaisia vaatimuksia; tällä direktiivillä ei rajoiteta jäsenvaltioiden oikeutta asettaa eräiltä osin ankarampia vaatimuksia tässä direktiivissä tarkoitetuille matkustaja-aluksille,

kilpailun vääristymien välttämiseksi on omaksuttava yhdenmukainen lähestymistapa vilkkaasti liikennöidyillä alueilla, joilla satamien väliset etäisyydet ovat vaihtelevia; 20 meripeninkulman kynnyksarvoon on päädytty, kun on otettu huomioon kaikkien jäsenvaltioiden hyväksymät yleiset periaatteet ja erityisten huolenaiheet; yksinomaan suojaisilla vesillä liikennöivät matkustaja-alukset ja hyvin lyhyillä matkoilla suojaisilla vesillä säännöllistä liikennettä harjoittavat matkustaja-alukset ovat vähemmän alttiita vaaroille, joten niiden osalta pitäisi olla mahdollista myöntää poikkeus,

ottaen huomioon erityisesti meriteitse toteutettavan matkustajaliikenteen sisämarkkinoihin liittyvän luonteen on yhteisön tasolla toteutettava toiminta ainoa käytettävissä oleva keino luoda yhteinen koko yhteisöä koskeva vähimmäistaso alusten turvallisuudelle; yhteisön toimien toteuttamatta jättäminen johtaisi puutteisiin matkustajien turvallisuudessa ja lisäksi liian monimutkaisten ja epävarmojen järjestelmien käyttöön yhteisön sisällä, mikä aiheuttaisi alalle vahinkoa ja kustannuksia,

turvallisuusvaatimusten yhteinen vähimmäistaso on luotava sitovilla yhteisön toimenpiteillä; tässä tapauksessa neuvoston direktiivi, jossa otetaan huomioon suhteellisuusperiaate ja annetaan kullekin jäsenvaltiolle oikeus päättää sen kansalliseen järjestelmään parhaiten sopivista täytäntöönpanon keinoista, on kuitenkin riittävä,

nimeltä yksilöityjä henkilöitä koskevien tietojen kerääminen ja käsittely on tarpeellista henkilöiden tunnistamiseksi onnettomuustilanteissa; tällaiset tiedot on kerättävä ja käsiteltävä direktiivissä 95/46/EY säädettyjen tietosuojaa koskevien periaatteiden mukaisesti; on syytä huomata erityisesti, että henkilöille on ilmoitettava selvästi tietoja

kerättäessä, mihin tarkoitukseen tietoja tarvitaan, ja tietoja pitäisi säilyttää vain hyvin vähän aikaa, ja ne on poistettava heti kun kyseinen alus on saapunut turvallisesti määränpäähensä,

on tarpeen, että komissiota avustaa jäsenvaltioiden edustajista koostuva komitea direktiivin tehokkaassa täytäntöönpanossa; neuvoston direktiivin 93/75/ETY 12 artiklan nojalla perustettu komitea voi suorittaa tämän tehtävän, ja

tämän komitean avulla voidaan eräitä tämän direktiivin säännöksiä muuttaa niin, että otetaan huomioon SOLAS-yleissopimuksen tehtävät muutokset, ja luoda täydentäviä säännöksiä, joilla varmistetaan vapautuksia koskevan järjestelmän yhtenäisyys ja IMO:n päätöslauselmien täytäntöönpano,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

#### *1 artikla*

Tämän direktiivin tarkoituksena on edistää yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikenneväylien matkustaja-alusten matkustajien ja henkilöstön turvallisuutta ja mahdollisuuksia heidän pelastamiseksi sekä varmistaa, että mahdollisen onnettomuuden jälkivaikutuksia käsitellään tehokkaammin.

#### *2 artikla*

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- **'henkilöillä'** kaikkia aluksessa olevia henkilöitä, niin matkustajia kuin aluksen henkilöstöäkin, iästä riippumatta.
- **'matkustaja-aluksella'** meriliikenteessä kulkevaa matkustaja-alusta ja suurnopeuksista matkustaja-alusta, joka kuljettaa enemmän kuin kaksitoista matkustajaa.
- **'suurnopeuksisella matkustaja-aluksella'** vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna tämän direktiivin antamispäivänä, olevan X luvun 1 säännössä määriteltyä suurnopeusalusta.
- **'varustamolla'** matkustaja-aluksen omistajaa, mitä tahansa muuta yhteisöä tai henkilöä, kuten hoitoyhtiötä tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinottajaa, joka on ottanut vastatakseen matkustaja-aluksen käytöstä varustamolta.
- **'nimetyllä henkilöllä'** vastuussa olevaa henkilöä, jonka varustamo on nimennyt täyttämään ISM-säännösten mukaiset velvoitteet, tai ketä tahansa muuta henkilöä, jonka varustamo on nimennyt säilyttämään matkustaja-aluksessaan olevia henkilöitä koskevat tiedot.
- **'nimetyillä viranomaisilla'** jäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia, jotka vastaavat 8 artiklassa mainitusta etsintä- ja pelastuspalvelusta.



- 'ISM-säännöstöllä' IMO:n edustajainkokouksen 4 päivänä marraskuuta 1993 päätöslauselmalla A.741 (18) hyväksymää alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa kansainvälistä turvallisuusjohtamissäännöstöä.
- 'meripeninkulmalla' 1 852 metriä.
- 'suojaisilla vesillä' alueita, joilla vuosittainen todennäköisyys yli 1,5 metrin merkittävään aallonkorkeuteen on alle 10 prosenttia ja joilla matkustaja-alus ei milloinkaan ole yli 6 meripeninkulman päässä turvapaikasta, jossa haaksirikkoutuneet voivat nousta maihin.

### *3 artikla*

1. Tätä direktiiviä sovelletaan matkustaja-aluksiin lukuun ottamatta:
  - sota-aluksia ja joukkojen kuljetukseen käytettäviä aluksia ja
  - huviveneitä, jollei niissä ole miehistöä ja jolleivät ne kuljeta enempää kuin 12 matkustajaa kaupallisessa tarkoituksessa.
2. Tätä direktiiviä ei sovelleta jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtiviin matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät kokonaan yhteisön ulkopuolella.

### *4 artikla*

1. Jäsenvaltiot saavat myöntää vapautuksia matkustajia koskeviin tietoihin liittyvistä velvoitteista lippunsa alla purjehtiville yhteisön alueella sijaitsevaan satamaan yhteisön ulkopuolella sijaitsevasta satamasta saapuville aluksille asianmukaisten SOLAS-yleissopimuksen määräysten perusteella ainoastaan tämän direktiivin poikkeuksia koskevien edellytysten mukaisesti.
2. Jokaisen jäsenvaltion on yhteisön ulkopuolella sijaitsevasta satamasta lähtevien ja yhteisön satamaan saapuvien, oman lippunsa alla purjehtivien matkustaja-alusten osalta vaadittava varustamo varmistamaan, että 5 artiklan 1 kohdan ja 6 artiklan mukaiset tiedot annetaan.
3. Jokaisen jäsenvaltion on yhteisön ulkopuolella sijaitsevasta satamasta lähtevien ja yhteisön satamaan saapuvien, kolmannen maan lipun alla purjehtivien matkustaja-alusten osalta vaadittava varustamo varmistamaan, että tiedot kerätään ja niitä säilytetään tämän direktiivin 5 artiklan 1 kohdassa ja 6 artiklassa tarkoitettujen säännösten mukaisesti siten, että ne ovat nimettyjen viranomaisten saatavilla tarvittaessa.

### *5 artikla*

1. Kaikki jäsenvaltiossa sijaitsevista satamista lähtevissä matkustaja-aluksissa olevat henkilöt on laskettava ennen matkustaja-aluksen lähtöä.
2. Henkilöiden lukumäärä on ilmoitettava sekä matkustaja-aluksen päällikölle ennen aluksen lähtöä että varustamon palveluksessa olevalle nimetylle henkilölle tai mihin tahansa varustamon maihin perustamaan samaa tarkoitusta palvelemaan järjestelmään.

## 6 artikla

Seuraavat tiedot on tallennettava jokaisesta jäsenvaltiossa sijaitsevasta satamasta lähtevästä matkustaja-aluksesta, jonka matka on pituudeltaan yli 20 meripeninkulmaa lähtöpaikasta:

- aluksessa olevien henkilöiden nimet,
- etunimi tai nimikirjain,
- sukupuoli,
- viite ikäryhmästä (aikuinen, lapsi, sylilapsi), johon henkilö kuuluu,
- tiedot matkustajan hätätilanteessa mahdollisesti tarvitsemasta erityisestä huolenpidosta tai avusta, jos matkustaja on ilmoittanut tästä itse.

Nämä tiedot on ilmoitettava varustamon palveluksessa olevalle nimetylle henkilölle viimeistään 30 minuutin kuluttua laivan lähdöstä.

## 7 artikla

Päällikön on varmistettava, että jäsenvaltiossa sijaitsevasta satamasta lähtevässä matkustaja-aluksessa olevien henkilöiden lukumäärä ei ylitä lukumäärää, jolle alus on hyväksytty.

## 8 artikla

Kaikkien varustamojen, jotka ovat ottaneet vastatakseen 3 artiklassa tarkoitetun matkustaja-aluksen toiminnasta, on:

- perustettava järjestelmä 5 ja 6 artiklan mukaisten tietojen rekisteröimiseksi; järjestelmän on oltava 11 artiklassa asetettujen perusteiden mukainen,
- valittava nimetty henkilö, joka vastaa tämän direktiivin vaatimusten mukaisten tietojen säilyttämisestä ja ilmoittamisesta.

Varustamon on varmistettava, että tämän direktiivin mukaan vaadittavat tiedot ilmoitetaan välittömästi nimetylle viranomaiselle tai että ne ovat tämän viranomaisen saatavilla milloin tahansa. Tietoja ei saa säilyttää pidempään kuin mitä tämän direktiivin tavoitteet edellyttävät, ja ne on yleensä poistettava heti kun aluksen kyseinen matka on päättynyt turvallisesti.

Varustamon on varmistettava, että sellaisia henkilöitä koskevat tiedot, jotka ovat ilmoittaneet tarvitsevansa erityistä huolenpitoa tai apua hätätilanteissa, tallennetaan asianmukaisesti ja ilmoitetaan päällikölle ennen matkustaja-aluksen lähtöä.

## 9 artikla

1. Jäsenvaltio, jonka satamasta matkustaja-alus lähtee, voi ottaa käyttöön 6 artiklassa mainittua 20 meripeninkulman rajaa alhaisemman rajan.

2. Jäsenvaltio, jonka satamasta alus lähtee, voi vapauttaa suojaisilla vesillä säännöllistä liikennettä harjoittavat matkustaja-alukset, joiden satamien välinen matka kestää alle 30 minuuttia, 5 artiklan mukaisesta velvoitteesta ilmoittaa tiedot varustamon nimetyille henkilölle.

Jäsenvaltio, jonka satamasta alus lähtee, voi vapauttaa yksinomaan suojaisilla vesillä liikennöivät matkustaja-alukset 6 artiklan mukaisista velvoitteista, jos näiden alusten liikennöimien alueiden etsintä- ja pelastuspalvelut ovat riittävät.

Jäsenvaltio ei saa vapauttaa tämän direktiivin säännösten nojalla satamistaan lähteviä ja SOLAS-yleissopimuksen kolmantena sopimuspuolena olevan lippuvaltion lipun alla purjehtivia matkustaja-aluksia, jotka eivät asiaankuuluvien SOLAS-määräysten mukaisesti yhdy tällaisten vapautusten soveltamiseen.

3. Seuraavaa menettelyä on noudatettava 2 kohdassa esitetyissä olosuhteissa:
- a) jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle viipymättä vapautusta koskevasta päätöksestä ja vapautukseen on oltava perusteltu syy,
  - b) jos komissio katsoo kuuden kuukauden kuluessa ilmoituksen antamisesta, että vapautus ei ole aiheellinen tai että se voi vaikuttaa kilpailuun kielteisesti, komissio voi vaatia 13 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti, että jäsenvaltio muuttaa vapautuksen sisältöä tai peruuttaa sen.

#### *10 artikla*

Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä 8 artiklan mukaisesti perustettavat rekisteröintijärjestelmät

Jäsenvaltioiden on tehtävä tämän direktiivin mukaisesti perustettujen rekisteröintijärjestelmän toimivuutta koskevia pistokokeita.

Jäsenvaltioiden on nimettävä viranomaiset, joille 8 artiklassa tarkoitettujen varustamojen on annettava tämän direktiivin edellyttämät tiedot.

#### *11 artikla*

1. Rekisteröintijärjestelmien on oltava seuraavien toiminnallisten vaatimusten mukaisia:
- i) Selkeys: Vaadittavien tietojen on oltava helposti luettavassa muodossa.
  - ii) Saatavuus: Vaadittavien tietojen on oltava helposti niiden viranomaisten saatavilla, joiden toimintaan järjestelmässä olevat tiedot liittyvät.
  - iii) Valmius: Vaadittavat tiedot on kerättävä ennen aluksen lähtöä.

- iv) Joustavuus: Järjestelmä on suunniteltava siten, ettei alukseen nousevia ja/tai sieltä lähteviä matkustajia viivytetä aiheettomasti.
  - v) Varmuus: Tietoja on suojattava asianmukaisella tavalla, jotta ne eivät tuhoutuisi vahingossa tai niitä ei tuhottaisi lainvastaisesti, ne eivät häviäisi eikä niitä muutettaisi, paljastettaisi tai annettaisi kenenkään käyttöön ilman lupaa.
  - vi) Vaihtoehtoiset menetelmät:  
On oltava käytettävissä vaihtoehtoinen menetelmä tai vastaava järjestelmä rekisteröintijärjestelmän toimintahäiriöiden varalta.
2. Samoilla tai samankaltaisilla reiteillä tulisi välttää useiden eri järjestelmien käyttöönottoa.

#### *12 artikla*

1. Seuraavat toimenpiteet voidaan toteuttaa noudattaen 13 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä:
- a) säännökset,
    - i) joilla perustetaan 9 artiklan 2 kohdan säännösten mukaisesti myönnettyjä vapautuksia koskeva yhdenmukaistettu järjestelmä,
    - ii) jotka koskevat rekisteröintijärjestelmiin liittyvien IMO:n päätöslauselmien ja kiertokirjeiden täytäntöönpanoa,
  - b) muutokset 11 artiklan 1 kohdassa mainittuihin toiminnallisiin vaatimuksiin,
  - c) tämän direktiivin antamisen jälkeen tehtävien SOLAS-yleissopimuksen muutosten täytäntöönpanon varmistamiseksi toteutettavat tämän direktiivin muutokset, jotka ovat yhteensopivia tämän direktiivin tavoitteiden kanssa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta SOLAS-yleissopimuksen muuttamista koskevien menettelyjen soveltamista.

#### *13 artikla*

1. Komissiota avustaa direktiivin 93/75/ETY<sup>5</sup> 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti asetettu komitea.
2. Seuraavaa menettelyä sovelletaan tapauksissa, joissa viitataan tähän kohtaan:
- a) Komission edustaja tekee 1 kohdassa tarkoitettulle komitealle ehdotuksen toteutettavista toimenpiteistä.

---

<sup>5</sup> EYVL N:o L 247, 5.10.1993, s. 19. Neuvoston direktiivi vaarallisia ja ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin ja poistuessa niistä.

- b) Komitea antaa, tarvittaessa äänestettyään, lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyyden mukaan.
- c) Lausunto merkitään pöytäkirjaan; lisäksi jokaisella jäsenvaltiolla on oikeus pyytää, että sen kanta merkitään pöytäkirjaan.
- d) Komission on, niin suurelta osin kuin mahdollista, otettava huomioon komitean lausunto. Komission on ilmoitettava komitealle, millä tavoin lausunto on otettu huomioon.

#### *14 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1998 ja ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä. Edellä 6 artiklaa on sovellettava viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1999.
2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on oltava viittaus tähän direktiiviin tai niitä virallisesti julkaistaessa niihin on liitettävä tällainen viittaus. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.
3. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmä, joka koskee tämän direktiivin mukaisesti hyväksytyjen kansallisten säännösten rikkomista, ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kyseisiä seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeassa suhteessa säännösten rikkomiseen ja varoittavia.
4. Jäsenvaltioiden on välittömästi toimitettava kaikki tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset komissiolle. Komissio ilmoittaa niistä muille jäsenvaltioille.

#### *15 artikla*

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen julkaisemisesta.

#### *16 artikla*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta

Neuvoston puheenjohtaja

Luonnos  
**ETA:N SEKAKOMITEAN PÄÄTÖS**

N:o ,

**tehty**

Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen liitteen XIII (V luku) muuttamisesta lisäämällä siihen matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annettu neuvoston direktiivi (.../..(EY)

ETA:N SEKAKOMITEA, joka

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen, sellaisena kuin se on tarkistettuna mainitun sopimuksen tarkistamisesta tehdyllä pöytäkirjalla, jäljempänä 'sopimus', ja erityisesti sen 98 artiklan,

sekä katsoo, että

Euroopan unionin neuvoston direktiivi (.../..EY), (annettu .. päivänä ...kuuta 19..), jonka jäljennös on tämän päätöksen liitteenä, on otettava osaksi sopimusta, ja

pöytäkirjan 1 laaja-alainen mukauttaminen sekä sopimuksen liitteessä XIII olevan johdanto-osan alakohtaiset ja muut mukauttamiset koskevat tätä päätöstä,

**ON PÄÄTTÄNYT SEURAAVAA:**

**1 artikla**

Muutetaan sopimuksen liitteen XIII, "Liikenne", seuraavasti. Uuden säädöksen teksti on lisäyksessä.

**2 artikla**

Lisätään V lukuun XXX kohdan jälkeen uusi kohta seuraavasti:

"XXX: Neuvoston direktiivi (.../..EY), matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä.

Tätä sopimusta sovellettaessa direktiiviä koskee seuraava mukautus:

Korvataan 13 artiklan 1 kohta seuraavasti:

Sopimuspuolten on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään (... päivänä ...kuuta 19..).

### **3 artikla**

Tämä päätös tulee voimaan (.. päivänä ...kuuta 19..).

### **4 artikla**

Tämä päätös julkaistaan Euroopan yhteisöjen virallisen lehden ETA-osastossa ja ETA-täydennysosassa.

Tehty Brysselissä, (.. päivänä ...kuuta 19..).

ETA:n sekakomitean puolesta  
Puheenjohtaja

.....

ETA:n sekakomitean sihteerit

.....

## RAHOITUSSELVITYS

### **1. TOIMENPITEEN NIMI:**

Ehdotus neuvoston direktiiviksi matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä

### **2. BUDJETTIKOHTA:**

Kohta A (katso § 10)

### **3. OIKEUDELLINEN PERUSTA:**

Turvallisuuden parantamista meriliikenteessä koskevat saavutukset: perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohta yhdessä 75 artiklan 1 kohdan c alakohdan kanssa

### **4. TOIMENPITEEN KUVAUS:**

#### 4.1. Toimenpiteen yleistavoite

Matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröintiin liittyvien yhteisten ja yhdenmukaistetun menettelyjen perustaminen

#### 4.2. Toimenpiteen säädetty kestoaika ja sen uudistamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt.

Määräämätön

### **5. MENOJEN JA TULOJEN LUOKITUS:**

#### 5.1. Ei-pakollinen

#### 5.2. Jaksottamattomat määrärahat

### **6. MENO-/TULOLAJI:**

Hallinnolliset kustannukset

### **7. TALOUDELLISET VAIKUTUKSET B OSAAN (toiminnalliset määrärahat):**

Ei ole

### **8. PETOSTENVASTAISET SÄÄNNÖKSET:**

Jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kutsumismenettelyjen soveltaminen



## 9. KUSTANNUSVAIKUTTAUVUUSANALYYSI:

### 9.1. Määrälliset erityistavoitteet ja kohderyhmä:

Yhdenmukaistetun järjestelmän perustaminen sen varmistamiseksi, että mitkään Euroopan satamiin ja satamista purjehtivat matkustaja-alukset eivät kuljeta enempää matkustajia kuin mitä asiaankuuluvissa turvallisuustodistuksissa sallitaan. Lisäksi vaaditaan matkustaja-aluksilla olevia matkustajia koskevia tietoja pelastuspalvelujen tehokkuuden edistämiseksi onnettomuuden jälkeen

### 9.2. Toimenpiteiden perustelut:

Toimintaa seurataan ja arvioidaan meriturvallisuuskomitean vuosittaisessa kokouksessa.

## 10. HALLINTOMENOT (YLEISEN TALOUSARVION PÄÄLUOKAN III KOHTA A)

Tarvittavien hallinnollisten varojen todellinen irrottaminen riippuu komission varojen jakamista koskevasta vuosittaisesta päätöksestä ottaen huomioon henkilöstön määrän ja budjettiviranomaisen hyväksymät lisävarat.

### 10.1 Henkilöstö

		Toimintaa johtamaan nimettävä henkilöstö		Varat		Kesto
		<u>Vakituiset virat</u>	<u>Väliaikaiset virat</u>	Ko. PO:n tai osaston nykyiset varat	Lisävarat	
Virkamiehet tai väliaikainen henkilöstö	A B C	2		2		
Muut varat		XXXXXX				
Yhteensä		2		2		

Jos tarvitaan lisävaroja, ilmoittakaa missä aikataulussa ne on saatava käyttöön.

## 10.2 Ylimääräisten inhimillisten voimavarojen kokonaisrahoitusvaikutukset

ecua

	Määrät	Laskentamenetelmä
Virkamiehiä	0	
Väliaikaista henkilöstöä	0	
Muut varat (talousarvion osasto ilmoitettava)	0	
	0	
Yhteensä	0	

*Esitettyjen summien on sisällettävä ylimääräisten virkojen kokonaiskustannukset koko toiminnan ajalta, jos toiminnan kesto on ennalta määrätty, tai 12 kuukauden ajalta, jos kesto ei ole määrätty.*

## 10.3 Muiden hallinnollisten menojen kasvu toiminnan tuloksena

ecua

	Määrät	Laskentamenetelmä
A 2510	20 000,-	Meriturvallisuuskomitea kokoontuu jo käsittelemään muita meriliikenteen turvallisuutta koskeviin EY:n direktiiveihin liittyviä kysymyksiä. Yhden ylimääräisen yhden päivän mittaisen kokouksen vuodessa arvioidaan riittävän tähän ehdotukseen liittyvien erityiskysymysten käsittelemiseksi (matkakustannusten arvioidaan olevan noin 20 000 ecua).
Yhteensä	20 000,-	

## SELVITYS VAIKUTUKSISTA

### **Ehdotuksen vaikutukset liiketoimintaan**

Ehdotuksen otsikko:

### **EHDOTUS NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI MATKUSTAJA-ALUKSILLA OLEVIEN HENKILÖIDEN REKISTERÖINNISTÄ**

Viitenumero: KOM 96( )

#### **Ehdotus**

1. *Ottaen huomioon toissijaisuusperiaatteen miksi yhteisön lainsäädäntö on tarpeen tällä alalla ja mitkä ovat sen päätavoitteet?*

Yhteisön velvollisuudet tässä yhteydessä ovat turvallisuuden parantaminen meriliikenteessä, sellaisena kuin siitä on määrätty perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdassa yhdessä 75 artiklan 1 kohdan c alakohdan kanssa. Ehdotetun toiminnan tavoitteena on ottaa käyttöön kaikkia jäsenvaltioiden vastuulla olevilla vesialueilla liikennöiviä matkustaja-aluksia koskevat yhdenmukaistetut turvallisuusstandardit merenkulun etsintä- ja pelastuspalvelusta tehdyn vuoden 1979 kansainvälisen yleissopimuksen mukaisesti.

Toissijaisuusperiaatteeseen viitaten yhteisön vastuulla on varmistaa säännöstö, jolla aikaansaadaan samalla alueella liikennöivien matkustaja-alusten yhdenmukaistettu turvallisuustaso. Jäsenvaltioiden vastuulla on saattaa direktiivin tehokkaan soveltamisen varmistamiseen tähtäävät toimenpiteet osaksi niiden omaa kansallista lainsäädäntöä.

#### **Vaikutus liiketoimintaan**

2. *Ketä ehdotus koskee*
- *mitä liiketoiminnan alaa?*
  - *minkä kokoisia yrityksiä?*
  - *ovatko nämä yritykset keskittyneet jollekin tietylle yhteisön maantieteelliselle alueelle?*

Liiketoiminnan ala, johon tämä ehdotus vaikuttaa, ovat varustamot, joiden toimialana ovat yhteisön satamiin ja satamista liikennöivät matkustaja-alukset. Keskisuurten ja suurten yritysten toimialaan kuuluu valtaosa yhteisön vesillä purjehtivista matkustaja-aluksista. Suurimmat matkustaja-alusten aluskannat, joita direktiivin säännökset koskevat, liikennöivät Kreikassa, Italiassa, Tanskassa, Ruotsissa ja Suomessa sekä näistä maista ja näihin maihin ja Englannin kanaalin ylittävillä reiteillä.

3. *Mitä yritysten on tehtävä noudattaakseen ehdotusta?*

Jäsenvaltioiden on saatettava voimaan lait, asetukset ja hallinnolliset menettelyt siten, että matkustaja-alusten liikenteenharjoittajat noudattavat matkustajien laskentaan liittyviä turvallisuusstandardeja 1 päivästä tammikuuta 1998 alkaen ja muiden yksityiskohtaisten tietojen rekisteröintiin liittyviä standardeja 1 päivästä tammikuuta 1999 alkaen. Matkustaja-alusten liikenteenharjoittajia on valmisteltava laatimaan ennen näitä määräaikoja toimivat rekisteröintijärjestelmät, joilla on riittävät varmistusvalmiudet. On huomattava, että tämänkaltaisia vaatimuksia on jo voimassa ja niiden mukaan toimitaan joissakin jäsenvaltioissa, joten riittäviä tekniikoita on jo saatavilla eikä uusia rekisteröintijärjestelmiä tarvitse varta vasten kehittää.

4. *Mitä taloudellisia vaikutuksia ehdotuksella todennäköisesti on?*

Vaikka ehdotuksella ei odoteta olevan vaikutuksia tai niiden oletetaan olevan hyvin vähäiset, matkustaja-aluksilla suoritettaviin työtehtäviin, matkustajien rekisteröintimenettelyjen käyttöönotto saattaa vaikuttaa siihen, että henkilöstöä tarvitaan lisää hoitamaan rekisteröintimenettelyjä maissa ennen matkustaja-aluksen lähtöä. Lisäksi ehdotuksella on todennäköisesti merkittävä ja myönteinen vaikutus liiketoiminnalliseen kilpailuasemaan. Ottamalla käyttöön kaikkia yhteisön vesillä liikennöiviä matkustaja-aluksia, myös muun kuin yhteisön lipun alla purjehtivia aluksia, koskeva yhdenmukaistettu turvallisuusjärjestelmä luodaan tasapuolinen kilpailuasema kaikille asianomaisille toimijoille, samalla kun minimoidaan ne kilpailun vääristymiseen liittyvät vaarat, jotka aiheutuvat siitä, että toimijat yrittävät saavuttaa kilpailuetua turvallisuusstandardin noudattamatta jättämisellä.

5. *Sisältyykö ehdotukseen toimenpiteitä pienten ja keskisuurten yritysten erityistilanteen huomioon ottamiseksi (vähäisemmät tai erilaiset vaatimukset)?*

Ehdotuksen sääntöjen noudattaminen ei sisällä vaatimuksia, jotka muodostaisivat ylitsepääsemättömät taloudelliset taakat asianomaisille yrityksille.

### **Kuuleminen**

6. Eurooppalaisten laivanvarustajien ja ammattiyhdistysten edustajia on kuultu tästä ehdotuksesta. Teollisuudenala ilmaisi pääasiassa huolestuneisuutensa sen suhteen, että alle 30 meripeninkulman pituisia matkoja koskeva kilpailu saattaa muuttua epäedullisemmäksi rekisteröintivelvollisuuden takia. Kilpailua Englannin kanaalin alittavan junayhteyden kanssa käsiteltiin myös.



ISSN 1024-4492

KOM(96) 574 lopullinen

# ASIAKIRJAT

FI

07 08

---

Luettelonumero : CB-CO-96-575-FI-C

ISBN 92-78-11496-0

---

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

L-2985 Luxemburg