

**Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheista:**

- ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta”,
- ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahaston perustamisesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä”, ja
- ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta”

(2001/C 221/07)

Neuvosto päätti 25. tammikuuta 2001 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainituista ehdotuksista.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -jaosto antoi lausuntonsa 8. toukokuuta 2001. Esittelijä oli Daniel Retureau ja apulaisesittelijä Anna Bredima-Savopoulou.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 30.–31. toukokuuta 2001 pitämässään 382. täysistunnossa (toukokuun 30. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon äänin 111 puolesta, ei yhtään vastaan, 3:n pidättyessä äänestämästä.

**1. Johdanto**

1.1. Koska komissio on sitoutunut tekemään joukon meriturvallisuutta koskevia lainsäädäntöehdotuksia, se on valmistellut neuvostolle ja parlamentille kolme uutta ehdotusta ja pyytää niistä TSK:n lausunnon.

1.2. Kyseessä on komission mukaan ”merenkulun turvallisuuteen liittyvä yhteisön toinen toimenpidekokonaisuus Erika-säiliöaluksen onnettomuuden jälkeen”. Yksinkertaisuuden vuoksi toisesta toimenpidekokonaisuudesta käytetään lausunnossa nimitystä ”Erika II -paketti”. Se sisältää kolme ehdotusta, joista yksi on direktiiviehdotus ja kaksi asetusehdotusta.

1.3. Nyt tehdyt ehdotukset oli jo ennakoitu Erika I -paketissa, josta komitea antoi lausuntonsa<sup>(1)</sup>. Komitea esitti lausunnossaan tiettyjä yleishuomioita, joihin on syytä viitata, ennen kuin lausuntopyyntöön kohteena olevia ehdotuksia ryhdytään tarkastelemaan yksityiskohtaisemmin.

1.4. Ensimmäiseen pakettiin sisältyi satamissa suoritettavan valvonnan tehostamiseen tähtäävä direktiivimuutos. Komitea pahoittelee sitä, ettei neuvosto ole direktiiviä muutettaessa täysin noudattanut komission ehdotuksia, joiden mukaisesti etenkin pätevien tarkastajien määrää olisi lisätty huomattavasti, mitä myös komitea korosti. Neuvoston nykyinen kanta saattaisi merkitä sitä, että satamissa tarkastettavien riskialusten määrää supistettaisiin huomattavasti, mitä komitea pahoittelee syvästi. Komitea toivoo neuvoston kannan hioutuvan, jotta Pariisiin muistiossa asetetut tavoitteet saavutetaan kaikilta osin ja komission ehdottamat kohdentamistekijät otetaan huomioon.

1.5. Komitea on esittänyt toivomuksen, että Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO pyrkisi mahdollisuuksien mukaan pääsemään sopimukseen kaksirunkoisten öljysäiliöalusten käyttöönotosta. Komitea panee tyytyväisenä merkille, että IMO on kokouksessaan 24.–27. huhtikuuta 2001 päättänyt tarkistaa nykyisin soveltamansa alusten poistamisaikataulun EU:n jäsenvaltioiden kehotusten mukaisesti.

1.6. Koska inhimillinen tekijä on turvallisuudessa merkittävä, jäsenvaltioiden on pikimmiten ratifioitava merenkulkua koskevat ILO:n yleissopimukset, jotta ne saatetaan osaksi yhteisön lainsäädäntöä. Myös miehistön koulutusta koskeva lainsäädäntö on tarkistettava lähiaikoina. Jäsenvaltioiden tulisi vaikuttaa muihin IMO:n ja ILO:n jäseniin, ja yhteisön tulisi puolestaan kannustaa kaikkia maita ratifioimaan yleissopimukset sekä tuoreimmat pöytäkirjat merenkulkijoiden yleisen suojelun ja heidän turvallisuuskoulutuksensa parantamiseksi ja yhtenäistämiseksi. Komitea laatii aiheesta puolestaan omaaloitteisen lausunnon, jossa käsitellään kaikkia liikennemuotoja.

**2. Erika II -pakettiin sisältyvät lainsäädäntöehdotukset**

2.1. *Direktiivi meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta*

2.1.1. Meriliikenteen keskittyminen kapeikkoihin aiheuttaa erityisen suuria onnettomuusriskejä. Laajemmin tarkasteltuna

(1) EYVL C 14, 16.1.2001, s. 22.

tietyistä onnettomuuksista saattaa koitua katastrofaalisia seurauksia Euroopan vesiväylien tuntumassa sijaitsevien alueiden taloudelle ja ympäristölle. Liikennettä on siis syytä valvoa, ja se on aiheellista organisoida, jotta riskit olisivat mahdollisimman pieniä. Tämä on direktiiviehdotuksen tavoite.

2.1.2. Komission mukaan voimassa oleva direktiivi 93/75/ETY, jossa otettiin käyttöön vaarallisia tai ympäristöä saastuttavia aineita kuljettavien alusten ilmoitusvelvollisuus, ei ole riittävä lainsäädäntöväline, koska se ei kata Euroopan rannikoiden edustalla liikennöiviä aluksia, jotka eivät poikkea eurooppalaisissa satamissa. Nyt ehdotetulla direktiivillä pyritään tehostamaan Euroopan unionin rannikoiden liikenteen seuranta ja valvontaa seuraavin toimenpitein:

- a) Veloitetaan varustamaan yhteisön vesillä liikennöivät alukset automaattisilla tunnistusjärjestelmillä eli transpondereilla.
- b) Laajennetaan direktiiviin 93/75/ETY nykyisin sisältyvä ilmoitusvelvollisuus koskemaan myös muita vaarallisia ja ympäristöä saastuttavia aineita ja erityisesti aluksilla olevia bunkkeripolttoaineita.
- c) Vaihdetaan aluksilla kuljettavista vaarallisista tai ympäristöä saastuttavista aineista annettavia tietoja järjestelmällisesti sähköisessä muodossa.
- d) Veloitetaan varustamaan alukset matkatietojen tallentimilla (mustilla laatikoilla).
- e) Nopeutetaan yhteisten tietokantojen kehittämistä ja rannikkoasemien verkottumista, jotta Euroopan vesiliikenteestä saadaan nykyistä täydellisempiä tietoja.
- f) Seurataan nykyistä tarkemmin aluksia, jotka aiheuttavan erityisen suuren vaaran merenkulun turvallisuudelle ja ympäristölle.
- g) Lisätään jäsenvaltioiden mahdollisuuksia puuttua rannikkovaltiona tapahtumien kulkuun vakavien onnettomuusriskien rajoittamiseksi (aluksen käännäminen, luotsaus tai hinaus).
- h) Nimetään hätäsatamia.
- i) Kielletään aluksia lähtemästä satamista poikkeuksellisten sääolosuhteiden vallitessa.

## 2.2. Asetus Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahaston perustamisesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä

2.2.1. Komission ehdottamalla asetuksella, jolla parannetaan voimassa olevia vastuu- ja korvausjärjestelmiä, täydennetään nykyistä kansainvälistä järjestelmää kahdella tavoin. Ensimmäkin perustetaan eurooppalainen täydennysrahasto COPE, josta maksetaan korvausta Euroopan vesillä tapahtuneiden öljyvuotojen uhreille. COPE-rahaston enimmäismäärä on miljardi euroa, ja sitä rahoittavat sellaiset EU:n rannikkojäsenval-

tioiden yritykset, jotka vastaanottavat vuosittain yli 150 000 tonnia raakaöljyä tai raskasta polttoöljyä, kukin vastaanotetun öljymäärän mukaisesti. Rahastoon turvaututaan ainoastaan, jos EU:n vesillä tapahtuu onnettomuus, jonka yhteydessä kansainvälisen korvausrahaston IOPC:n asettama enimmäismäärä ylittyy tai on vaarassa ylittyä.

2.2.2. Komissio aikoo lisäksi kehottaa IMO:ta muuttamaan kansainvälistä vastuu- ja korvausjärjestelmää ja korjaamaan sen puutteet muuttamalla vuodelta 1992 peräisin olevaa, vahinkovastuuta koskevaa yleissopimusta seuraavasti:

- Aluksen omistajalla on oltava rajoittamaton vastuu, mikäli voidaan osoittaa, että saastehaitta on aiheutunut hänen vakavasta laiminlyönnistään.
- Vahinkovastuuta koskevasta yleissopimuksesta on poistettava korvausvaatimusten esittämiskiello aluksen rahdinantajaa, kapteenia ja liikenteenharjoittajaa vastaan.
- Ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korvauksia on tarkistettava ja laajennettava vastaavien yhteisön lainsäädännön nojalla perustettujen korvausjärjestelmien mukaisiksi.

2.2.3. Komissio ehdottaa, että siviilioikeudellista vastuuta ja korvausta koskevia toimenpiteitä muutetaan siten, että säädetään langettavista taloudellisista rangaistuksista tai seuraamuksista, kun käy ilmi, että meritse öljyä kuljettava henkilö on syyllistynyt vakavaan laiminlyöntiin.

2.2.4. Jos kansainvälisiin vastuu- ja korvausjärjestelmiin ei onnistuta tekemään parannuksia, komissio tekee yhteisön lainsäädäntöehdotuksen, jolla perustetaan Euroopan laajuinen merellä tapahtuvien öljyvahinkojen vastuu- ja korvausjärjestelmä.

## 2.3. Asetus Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta

2.3.1. Komissio korostaa, että EU:n jäsenvaltioiden erilaiset hallintoperinteet vaikeuttavat meriturvallisuutta ja saastumisen ehkäisemistä koskevan nykyisen lainsäädännön asianmukaisen ja yhtenäisen täytäntöönpanon varmistamista. Siksi asetusluonnoksessa ehdotetaan Euroopan meriturvallisuusviraston perustamista. Virasto auttaisi komissiota takaamaan yhteisön nykyisen lainsäädännön tehokkaan täytäntöönpanon.

2.3.2. Komission mielestä ei olisi realistista – tai olisi ainakin ennen aikaista – kaavailla yhdenmukainen eurooppalaisen toimintarakenteen perustamista luomalla Euroopan rannikkovartiosto, jonka toiminta korvaisi jäsenvaltioiden merenkulkuviranomaisten toiminnan. Viraston tulee päinvastoin tukea jäsenvaltioiden ja komission toimintaa pantaessa yhteisön lainsäädäntöä täytäntöön. Virasto valvoo lainsäädännön soveltamista ja arvioi voimassa olevien toimenpiteiden tehokkuutta.

2.3.3. Virastolla ei ole lainkaan päätösvaltaa. Viraston mahdollisten esitysten aiheuttamista jatkotoimista päättävät jäsenvaltiot ja ennen kaikkea komissio yhteisön lainsäädännön valvojan ominaisuudessaan.

2.3.4. Virasto on oikeushenkilö, ja se on sijoitettava sopivaan paikkaan, josta käsin sillä on mahdollisuus luoda yhteistyösuhteet yhteisön asianomaisiin toimielimiin.

2.3.5. Virastoa valvoo hallintoneuvosto, jonka muodostavat neljä komission edustajaa, neljä neuvoston edustajaa, neljä Euroopan parlamentin nimeämää edustajaa sekä neljä komission nimeämää asiaan liittyvien toimialojen edustajaa, joiden joukossa on liikennepalveluiden käyttäjiä. Hallintoneuvosto nimittää virastolle pääjohtajan komission ehdotuksesta. Pääjohtajan ja hallintoneuvoston jäsenten toimikausi on viisi vuotta. Toimikausi voidaan uudistaa kerran.

2.3.6. Yhteisön toimielimistä siirretään väliaikaisesti muutama henkilö viraston palvelukseen. Viraston muu henkilökunta palkataan heidän kokemuksensa ja ansioidensa perusteella sekä uusittavin määräaikaisin sopimuksin.

2.3.7. Asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi virasto antaa muun muassa tarvittavaa teknistä apua valmisteltaessa yhteisön lainsäädännön tarkistamista, avustaa satamavaltion suorittamaa valvontaa koskevan järjestelmän tehostamisessa sekä auttaa valvontaan luokituskaitoksia. Virasto voi päättää aluekeskusten perustamisesta tiettyihin jäsenvaltioihin, joissa meriliikennettä on valvottava muita tehokkaammin. Virastolle osoitettuihin tehtäviin kuuluvat jäsenvaltioihin tehtävät tarkastuskäynnit, joiden aikana selvitetään, miten jäsenvaltiot soveltavat yhteisön lainsäädäntöä.

### 3. Yleistä

#### 3.1. Alusten tunnistaminen

3.1.1. TSK kannattaa alusten keskitetyn kansainvälisen ilmoitus-, seuranta- ja valvontajärjestelmän perustamista siten, että järjestelmä kattaa meriliikennepalvelut (VTS) sekä etsintä- ja pelastustoimet.

3.1.2. TSK panee merkille, että erityisehdotukset koskevat usein velvoitteita, jotka aluksille on jo asetettu useissa IMO:n yleissopimuksissa. SOLAS-yleissopimuksessa tunnustettiin IMO:n olevan toimivaltainen järjestö kansainvälistä meriliikennettä koskevissa meriturvallisuuskysymyksissä ja saastumisen ehkäisemisessä.

3.1.3. Suunnitteilla oleva ilmoitusjärjestelmä kattaa Euroopan vesien muodostaman erittäin laajan alueen ja käsittää IMO:n luomat pakolliset toimintajärjestelmät. Komissio esittää, että kauttakulkualusten on osallistuttava Euroopan vesialueet kattavaan IMO:n järjestelmään sekä liityttävä vähitellen uusiin järjestelmiin. Jäsenvaltioiden ja komission tulisi ensinnäkin luoda IMO:n puitteissa ehdotettu järjestelmä sellaisena kuin se on esitetty perustettavaksi ehdotetun direktiivin 20 artiklassa, ja soveltaa sitä jopa yksipuolisesti, mikäli IMO ei onnistu käynnistämään järjestelmää kohtuullisessa määräajassa kansainvälisesti.

3.1.4. TSK muistuttaa kannattaneensa ensimmäisestä Erika-paketista antamassaan lausunnossa<sup>(1)</sup> sellaisen rannikkovaltiojärjestelmän perustamista, jossa tunnistettaisiin hätäalueet ja -satamat ja annettaisiin niille keinot hallinnoida onnettomuustilanteita. Viranomaiset voisivat näin antaa hädässä oleville aluksille ennaltaehkäisevää apua.

3.1.5. Koska alukset ja rannikkoasemat tekevät keskenään yhteistyötä, TSK katsoo olevan erityisen tärkeää, että jäsenvaltiot täyttävät direktiivissä niille asetetut velvollisuudet vaaditussa ajassa.

#### 3.2. COPE-rahasto

3.2.1. Ympäristölle aiheutuneiden öljyvahinkojen vastuusta ja korvauksesta on tehty yleissopimuksia: vuodelta 1969 peräisin oleva yleissopimus siviilioikeudellisesta vastuusta (vastuuyleissopimus) ja vuoden 1971 yleissopimus öljyvahinkojen kansainvälisestä korvausrahostosta (rahastoyleissopimus). Näihin kumpaankin liitettiin vuonna 1992 laadittu pöytäkirja.

3.2.2. Edellä mainittujen yleissopimusten nojalla on luotu kaksitasoinen vastuujärjestelmä. Vastuuyleissopimus säätelee aluksen omistajan vastuuta ja rahastoyleissopimus lastin omistajan vastuuta. Vastuuyleissopimuksessa määrätään, että aluksen omistajalla on ankara vastuu ympäristön pilaantumisen aiheuttamista vahingoista ja hänen on otettava yleissopimuksessa määrätyn tietyn enimmäismäärän kattava vastuuvakuutus. Jos onnettomuuden aiheuttaman öljyvahingon korvausvaatimukset ylittävät enimmäismäärän, uhri voi saada lisäkorvausta öljyntuojien rahoittamasta IOPC-rahastosta.

<sup>(1)</sup> EYVL C 14, 16.1.2001, s. 22.

3.2.2.1. Komitea on yleisesti ottaen komission kanssa yhtä mieltä siitä, että järjestelmän avulla pyritään löytämään tasapaino yhtäältä uhrien ja toisaalta aluksen ja lastin omistajien etujen välillä. Uhrit haluavat varmistaa saavansa nopeasti asianmukaisen korvauksen; aluksen omistajalla on oltava riittävän kattava vakuutus ja lastin omistaja on velvoitettava korvaamaan pilaantumisen aiheuttamat vahingot.

3.2.3. Tällä hetkellä 57 maata on mukana vuoden 1992 vastuuyleissopimuksessa ja 55 maata vuoden 1992 rahastoyleissopimuksessa, mutta niihin liittyy toivottavasti lisää maita. On mielenkiintoista korostaa, että kaikki suuret merenkulkuvaltiot Yhdysvaltoja ja Kiinaa lukuun ottamatta ovat ratifioineet rahastoyleissopimuksen. Eräät maat ovat kuitenkin liittyneet ainoastaan vuodelta 1969 peräisin olevaan alkuperäiseen vastuuyleissopimukseen, jonka mukainen korvausjärjestelmä on heikompi kuin vuonna 1992 tehdyssä pöytäkirjassa tarkoitettu järjestelmä. Tämän yleissopimuksen mukaan aluksen omistajalla on kuitenkin rajoittamaton vastuu silloin kun hän on tekemällään virheellä aiheuttanut onnettomuuden tai saastuttanut ympäristöä. Rajoittamattoman vastuun käyttöönotto on vastuuyleissopimukseen vuonna 1992 liitetyn pöytäkirjan nojalla käytännössä mahdotonta, vaikka rajoittamaton vastuu mainitaankin pöytäkirjassa. Rajoittamattomaan vastuuseen liittyy pöytäkirjan mukaan poikkeuksellisen rajoittavia ehtoja. Aluksen omistajan on täytynyt syyllistyä erittäin vakavaan virheeseen, jonka hänen katsotaan tehneen henkilökohteisesti ja tahallisesti. Lisäksi on näytettävä toteen, että aluksen omistaja on henkilökohtaisesti halunnut aiheuttaa katastrofin, mitä uhrien on käytännössä mahdoton todistaa.

3.2.4. Tietty osapuolten välinen tasapaino on syytä säilyttää, mutta komitean mielestä nykyisen järjestelmän mukaiset korvaukset eivät vastaa öljyvuojojen aiheuttamien välittömien eivätkä välillisten vahinkojen todellista määrää. Siksi sekä vastuuyleissopimuksessa että rahastoyleissopimuksessa asetetut enimmäismäärät on tarkistettava ja niitä on korotettava tuntuvasti. Erikan haaksirikko on osoittanut, etteivät korvaukset – joita ei vielä edes ole maksettu – kata lähestulkoonkaan todellisia vahinkoja. Kumpaakin korvausjärjestelmää rahoittavilla osapuolilla ei ole muuta vaihtoehtoa kuin toimia mahdollisimman tehokkaasti turvallisuuden ja onnettomuuksien ennaltaehkäisyn puolesta, mikäli ne haluavat säilyttää rahastoihin maksamansa rahoitusosuuden kohtuullisissa rajoissa.

3.2.5. Kansainvälistä järjestelmää täydentävien eurooppalaisten rinnakkaispuitteiden (niin kutsutun kolmannen tason) luominen on komitean näkemyksen mukaan perusteltua, mikäli kansainvälisessä järjestelmässä ei onnistuta asettamaan nopeasti uusia, nykyistä asianmukaisempia enimmäismääriä. Miljardin euron suuruinen summa on tietysti määrin vertailukelpoinen Yhdysvaltojen omassa, yksipuolisessa korvausjärjestelmässään asettaman miljardin dollarin enimmäismäärän kanssa.

3.2.5.1. TSK on säännöllisesti todennut aiheesta antamissaan lausunnoissa, että koska meriliikenne on kansainvälistä, asiassa on parasta ryhtyä toimenpiteisiin kansainvälisellä tasolla. Nykyisten yleissopimusten mukaisia korvauksia on korotet-

tava siitäkkin huolimatta, että perustetaan täydentävä eurooppalainen korvausrahoitus, ja jäsenvaltioiden tulisi ensisijassa tehdä yhteistyötä toteuttaakseen nykyisen järjestelmän edellyttämät olennaiset parannukset.

3.2.5.2. Kansainväliseen järjestelmään tehtävät merkittävät parannukset vähentäisivät itse asiassa vastaavasti täydentävän eurooppalaisen järjestelmän rahoitustarpeita, mikä olisi kaikkien osapuolten edun mukaista. Näin yleissopimuksiin liittyneiden maiden kaikki toimijat olisivat vastuussa järjestelmän rahoituksesta, sen sijaan että vastuu lankeaisi yksinomaan eurooppalaisille toimijoille.

3.2.6. Komissio suosittaa, että muut kansainvälisen järjestelmän puutteet korjattaisiin IMO:n puitteissa. TSK panee merkille, että IMO on jo asettanut IOPC:n yhteyteen asiaa tutkivan työryhmän. Työryhmän maalisi- ja heinäkuun kokouksen tulokset esitellään syksyllä 2001 pidettävässä yleiskokouksessa. TSK on niin ikään havainnut IMO:n päättäneen marraskuussa 2000 korottaa vastuuyleissopimuksen ja rahoitusyleissopimuksen mukaisia enimmäismääriä 50 prosenttia. Päätös tulee voimaan marraskuussa 2003.

3.2.7. Korotuksesta huolimatta uudet enimmäismäärät eivät aina riitä kattamaan tiettyjä korvauspyyntöjä, jotka esimerkiksi Erikan tapauksessa ylittävät huomattavasti nykyisen 200 miljoonan SDR:n enimmäismäärän. Aiemmat onnettomuudet ovat lisäksi osoittaneet, että suhteellisen alhaisen kantavuuden omaavat säiliöalukset saattavat aiheuttaa valtavia öljyvuojoja. Näin kävi Erikan tapauksessa, jossa vastuuyleissopimuksen mukainen, aluksen kantavuuteen suhteutettu enimmäismäärä oli 12 miljoonaa dollaria ja IOPC vastasi lisäkorvauksesta nykyiseen 200 miljoonan SDR:n enimmäismäärään asti.

3.2.8. Edellä esitettyjen huomioiden valossa TSK katsoo, että IMO:ssa parhaillaan käytävissä keskusteluissa tulisi niin ikään ottaa huomioon vastuuyleissopimuksen mukaisten, alusluokan perusteella maksettavien korvausten mahdollinen tarkistaminen puuttumatta aluksen ja lastin väliseen kokonaistasapainoon.

3.2.9. Komissio ehdottaa, että vastuuyleissopimusta tarkistetaan ja siitä poistetaan aluksen omistajan taloudelliselle vastuulle asetettu enimmäismäärä, mikäli voidaan osoittaa, että saastehaitta on aiheutunut hänen vakavasta laiminlyönnistään.

3.2.10. TSK panee kuitenkin merkille, että aluksen omistajan rajallinen vastuu on vuonna 1992 tehdyn siviilioikeudellista vastuuta koskevan yleissopimuksen keskeinen osatekijä. Rajoitus koskee aluksen omistajan ankaraa vastuuta ja vastuun kattavaa vakuutusta, joka on otettu International Group of Protection & Indemnity Clubsiin kuuluvilta, öljyvahinkojen varalta vakuutuksia myöntäviltä yhtiöiltä. Nykyisen järjestelmän mukaan hakijoilla on mahdollisuus nostaa kanne suoraan



International Group of Protection & Indemnity Clubsia vastaan ja ratkaista riita-asia nopeasti tarvitsematta näyttää toteen aluksen omistajan tekemää virhettä. Näin vältetään pitkiltä oikeuskäsittelyiltä ja saastevahinkojen uhrien mahdolliselta pettymykseltä.

3.2.11. Edellä esitetyn valossa komitea katsoo siis, että IMO voisi säilyttää aluksen omistajan vastuuta koskevan nykyisen järjestelmän, jonka 50 prosentin korotus tulee voimaan vuonna 2003, kuten edellä todettiin. Komitea katsoo kuitenkin, että olisi harkittava vakavasti virheeseen perustuvaa järjestelmää, jossa aluksen omistajan lisäksi myös lastin omistaja on mahdollisesti rajoittamattomasti vastuussa tekemästään virheestä tai vakavasta laiminlyönnistä. Lastin omistajan on katsottava olevan velvollinen aluksen omistajan tapaan varmistamaan potentiaalista saastehaittaa aiheuttavien lastien turvallisuus. Nykyistä järjestelmää olisi muutettava siten, että sen avulla suojeltaisiin ensisijaisesti saastehaitan uhreja välittömästi onnettomuuden tapahtuttua.

3.2.12. Näin ollen komitea katsoo, että komission tekemää, rajoittamatonta vastuuta koskevaa ehdotusta on harkittava perusteellisemmin, jottei järjestelmän täytäntöönpanolla viivästytetä korvausten maksamista eikä siitä aiheudu niin korkeita asianajo- eikä oikeuskuluja, ettei prosessia kannata tosiasiassa käynnistää; toisin sanoen prosessi olisi hakijan kannalta haitallisempi kuin nykyinen järjestelmä. Palautettakoon esimerkiksi mieleen, että Torrey Canyon -aluksen saastutettua Bretagnen pohjoisrannikon suurin osa uhrien saamista huomattavista korvauksista on kulunut uhrien puolustamiseen kymmenen vuotta kestäneessä prosessissa, jonka aikana on tehty asiantuntija-arvioita ja vasta-arvioita. Lainkäytöstä vastaavien toimivaltaisten viranomaisten olisi kuitenkin voitava ryhtyä vakavan tai tahallisen virheen sattuessa asianmukaisiin rikosoikeudellisiin toimenpiteisiin, varsinkin suunnitteilla olevan ympäristörikoksia koskevan lainsäädännön täytäntöönpanon yhteydessä.

3.2.13. Viimeisten kymmenen vuoden aikana sattuneissa 360 säiliöalusonnettomuudessa vahingot on lähes aina korvattu alusten omistajien vakuutuksesta. Rahastosta on pyydetty lisäkorvausta ainoastaan viidesti. Vain Erikan tapauksessa rahastosta maksettavat korvaukset jäävät arvioiden mukaan paljon pienemmiksi kuin vahingot, kun ne määritellään korvattavia vahinkoja koskevan nykyisen järjestelmän mukaisesti. Komitean mielestä järjestelmä on liian rajallinen.

3.2.14. Komissio ehdottaa, että ympäristövahingoista maksettavia korvauksia tarkastellaan uudelleen ja laajennetaan niiden soveltamisalaa, samaan tapaan kuin yhteisön lainsäädännössä on tehty luonnon monimuotoisuudelle aiheutuneiden vahinkojen korvausjärjestelmän osalta.

3.2.15. TSK muistuttaa kannattaneensa ajatusta jo Erika I -paketista antamassaan lausunnossa. Siinä TSK ”kehottaa

voimakkaasti komissiota ja jäsenvaltioita ottamaan nämä kysymykset käsiteltäviksi ja koordinoimaan samanaikaisesti IMO:ssa pyrkimyksiään meriturvallisuusnormien ja korvaussäännösten tiukentamiseksi, jotta laivojen aiheuttaman saastumisen uhreille voidaan varmistaa täydellisemmät korvaukset. Korvauksiin tulee sisällyttää myös ympäristölle ja biodiversiteetille aiheutuneet vahingot”.

3.2.16. Kemian tuotteita kuljettaneen Ievoli Sun -aluksen äskettäinen haaksirikko (31. lokakuuta 2000 Ranskan rannikolla) on lisäksi osoittanut, että lainsäädäntö on puutteellista haitallisten ja potentiaalisesti vaarallisten aineiden vastuun ja korvausten osalta öljyä lukuun ottamatta.

3.2.17. TSK muistuttaa käsitelleensä jo kysymystä Erika I:stä antamassaan lausunnossa ja kehottaa nimenomaisesti toistamiseen EU:n jäsenvaltioita ratifioimaan pikaisesti IMO:n yleissopimuksen haitallisista ja potentiaalisesti vaarallisista aineista, jotta yleissopimus otettaisiin mahdollisimman nopeasti kansainväliseen käyttöön.

3.2.18. Täydentävä eurooppalainen rahasto puuttuisi asiaan ainoastaan tapauksissa, joita komitea toivoo ilmaantuvan mahdollisimman harvoin. Siitä korvataan kuitenkin samoja vahinkoja kuin nykyisten yleissopimusten mukaan. Komitea katsoo kuitenkin, että rahastosta tulisi korvata ympäristölle ja biodiversiteetille aiheutuneiden vahinkojen sekä saastumisesta aiheutuvien ympäristön kunnostus- ja ennallistamiskustannusten ja eläinten pelastuskustannusten lisäksi yksityishenkilöiden kärsimät välilliset vahingot, eri alojen, varsinkin matkailualan yrityksille – erityisesti pk-yrityksille – koituvat tietyt taloudelliset menetykset sekä rannikkoseudun imagon pitkäaikainen vaurioituminen, joka tyrehdyttää uusien yritysten sijoittumisen ja matkailijoiden tulon alueelle pitkäksi aikaa.

3.2.19. Komitea katsoo, että jäsenvaltioiden oikeusjärjestelmissä ja COPE:tä käynnistettäessä olisi syytä harkita käytäntöä, jonka mukaisesti asianomaisille ammattialajärjestöille ja paikallisjärjestöille – onnettomuuden yhteydessä perustetut tilapäisorganisaatiot mukaan luettuina – annettaisiin mahdollisuus edustaa yksityishenkilöitä sekä pk-yrityksiä ja pk-teollisuuslaitoksia ja toimia päämiestensä nimissä, mikä helpottaisi vahingonkorvausten saamista.

### 3.3. Euroopan meriturvallisuusvirasto

3.3.1. Komitea suhtautuu myönteisesti ehdotukseen perustaa meriturvallisuuskomitea, joka korvaisi voimassa olevien meriturvallisuutta koskevien neuvoston asetusten ja direktii-

vien mukaiset nykyiset komiteat. Komitea tiedustelee kuitenkin, miten kyseinen ehdotus liittyy ehdotukseen Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta.

3.3.2. TSK katsoo, ettei meriturvallisuuskomitean ja Euroopan meriturvallisuusviraston rooli eikä niiden toimivalta saa olla päällekkäisiä, koska ensiksi mainittu on sääntelyelin ja jälkimmäinen hallintoelin.

3.3.3. Vaikka Euroopan meriturvallisuusvirastolla ei sääntöjensä mukaan ole lainsäädäntä- eikä sääntelyvaltaa, viraston rooli ja sen toimivalta on syytä määritellä selkeästi, jotta vältyttäisiin sekaannuksilta tai meriturvallisuuskomitean kanssa päällekkäiseltä työltä. Tämä on erityisesti tarpeen siksi, että virastolla on tärkeitä tehtäviä, kuten komission avustaminen ajantasaistettaessa meriturvallisuutta koskevaa yhteisön lainsäädäntöä.

## 4. Erityistä

### 4.1. Ehdotettujen välineiden sisältöä koskevia huomioita

4.1.1. Komitea korostaa, että Erika I ja Erika II -paketit koostuvat pääasiassa teknisistä ja rahoituksellisista säännöksistä. Vaikka inhimillisten tekijöiden katsotaan olevan olennaisia onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä ja kriisitilanteiden hallinnassa, mitä myös komissio korostaa ja mihin TSK yhtyy täysin, toisessa paketissa ei mainita lainkaan tätä perusluonteista ulottuvuutta.

4.1.1.1. Inhimilliset tekijät ovat onnettomuuksien ennaltaehkäisyn ja kriisinhallinnan kannalta tärkeitä, koska ne ovat synnä 80 prosenttiin merionnettomuuksista. EU on antanut useita direktiivejä, joissa pyritään parantamaan satamavaltioiden suorittamien tarkastusten, luokituslaitosten ja miehistön tasoa. Direktiivissä 94/58/EY<sup>(1)</sup>, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/35/EY<sup>(2)</sup>, säädetään merenkulkijoiden vähimmäiskoulutustasosta ja tunnustetaan IMO:n kansainvälinen yleissopimus merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyskirjoista ja vahdinpidosta (STCW-yleissopimus). Direktiivissä 1999/63/EY<sup>(3)</sup> annetaan EU:n laajuiset säännöt jäsenvaltioiden

alusten miehistön työajasta, mikä lisää alusturvallisuutta. Viimeksi mainittua direktiiviä on täydennetty direktiivillä 1999/95/EY<sup>(4)</sup>, jossa miehistön työaikasäännöt ulotetaan koskemaan yhteisön satamissa poikkeavien kolmansien maiden aluksia. Satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 95/21/EY<sup>(5)</sup> 12 artiklassa säädetään tarkastajien ammatillisesta pätevyydestä. Direktiivin 94/57<sup>(6)</sup> 4 artiklan 1 kohdassa sekä liitteen B-osan 6 kohdassa säädetään nimenomaisesti, että luokituslaitosten palkkaamat tarkastajat ovat sisäisen laadunvalvonnan alaisia ja heille annetaan täydennyskoulutusta.

4.1.1.2. Komitea ei aliarvioi edellä mainittuja säädöksiä, joista osaa muutettaneen lähiaikoina, mutta katsoo kuitenkin, että lainsäädäntö- ja teknisten toimenpiteiden ohella olisi pitänyt esittää uusia konkreettisia toimenpiteitä tarkastajien, liikenteenvalvojen, pelastushenkilöstön ja alusten miehistön lukumäärästä, perus- ja täydennyskoulutuksesta sekä yleisistä työoloista. Komitea panee niin ikään huolestuneena merkille merenkulkijoiden väärennettyjen pätevyystodistusten lisääntymisen, mikä vaikuttaa lopulta turvallisuuteen, sekä merirosvohyökkäysten huolestuttavan yleistymisen erällä maailman kolkilla, mihin on reagoitava kansainvälisesti. Komitea kehottaa siis komissiota tekemään esimerkiksi uudessa Erika III -paketissa sopivia ehdotuksia inhimillisestä ulottuvuudesta, jotta meriturvallisuutta voidaan käsitellä kokonaisvaltaisesti ja yhdenmukaisesti.

4.1.2. ILO:lla on ja tulee edelleenkin olla olennainen rooli järjestettäessä IMO:n kanssa tiiviissä yhteistyössä miehistön ammatillista koulutusta, elin- ja työoloja ja turvallisuutta. ILO:n yleiskokouksen meri-istunnossa hyväksyttiin vuonna 1996 uusia merenkulkijoiden työtä koskevia kansainvälisiä yleissopimuksia, koska ILO:n meriyleissopimusten täytäntöönpano liittyy läheisesti IMO:n yleissopimusten täytäntöönpanoon. ILO:ssa meriasioita käsittelevä pariteettitoimikunta hyväksyi lisäksi 26. tammikuuta 2001 Genevessä pitämässään 29. istunnossa useita turvallisuuteen liittyviä päätöslausemia ja sosiaalasioita käsittelevän julkilausuman, jossa korostetaan yhdenmukaisen lähestymistavan tarvetta myös inhimillisen ulottuvuuden osalta. Komissio ja jäsenvaltiot ovat yhdessä vastuussa ILO:n meriyleissopimusten ja -suositusten ratifioinnista, täytäntöönpanosta ja seurannasta. Komitea panee valitettavasti merkille, ettei asiasta ole vielä otettu yhteistä vastuuta, ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita korjaamaan kertyneen viipeen mahdollisimman pian.

(1) EYVL L 319, 12.12.1994, s. 28–58. TSK:n lausunto EYVL C 34, 2.2.1994, s. 10.

(2) EYVL L 172, 17.6.1998, s. 1–26. TSK:n lausunto EYVL C 206, 7.7.1997, s. 29.

(3) EYVL L 167, 2.7.1999, s. 33–37.

(4) EYVL L 14, 20.1.2000, s. 29. TSK:n lausunto EYVL C 138, 18.5.1999, s. 33.

(5) EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1–19.

(6) EYVL L 319, 12.12.1994, s. 20–27. TSK:n lausunto EYVL C 34, 2.2.1994, s. 14.

4.1.3. Komissio ja TSK pahoittelevat nimenomaisesti sitä, että neuvosto on lieventänyt Erika I -pakettiin sisältyviä ehdotuksia sen vuoksi, ettei satamavaltioille asetetun tarkastusvelvollisuuden täytäntöönpanoa varten ole palkattu riittävästi päteviä tarkastajia. On otettava huomioon maissa työskentelevän turvallisuushenkilöstön sekä kapteenien, meripelastajien, saasteiden ehkäisemisen ja puhdistamisen asiantuntijoiden jne. työhönotto, ammatillinen koulutus ja asianmukaiset työolot.

4.1.4. TSK toistaa<sup>(1)</sup> olevansa huolissaan siitä, että alukuntotoisilla aluksilla työskentelyään jatkavaan aluksen päällystään ja miehistöön kohdistuvat taloudelliset paineet saattavat vaikuttaa alusten turvallisuuteen. Miehistön jäseniä on siksi rohkaistava raportoimaan sellaisista aluksella havaituista epäkohdista, jotka saattavat aiheuttaa onnettomuuksia, ja heitä on myös suojeltava asianmukaisesti. Komitean näkemyksen mukaan inhimillinen ulottuvuus on ehdottomasti otettava huomioon, jos ehdotettuja teknisiä toimenpiteitä on tarkoitus soveltaa tehokkaasti ja otollisissa olosuhteissa.

#### 4.2. *Direktiivi meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta*

4.2.1. Bunkkereiden ja alusten polttoainesäiliöiden vetoisuutta koskevat tiedot tulisi tallentaa Equasys-tietokantaan. Komitea katsoo, että ilmoituksessa tulisi mainita, millaista lastia ja polttoainetta sekä miten paljon aluksella on, jotta voitaisiin määrittellä aluksella todellisuudessa kuljetettävien mahdollisesti saastuttavien tuotteiden määrä ja laatu. Onnettomuustapauksessa voitaisiin näin ryhtyä aiheellisiin toimenpiteisiin tai soveltaa tiettyjä merenkulkusääntöjä.

4.2.2. TSK panee merkille, että yleissopimuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-yleissopimuksen) V luvussa annetaan yksityiskohtaisia määräyksiä aluksen kulkureitistä, ilmoitusjärjestelmistä ja meriliikennepalvelusta. Näitä määräyksiä on täydennetty päätöslauselmin, joissa palveluiden periaatteita, muotoja ja toimivuutta kuvaillaan seikkaperäisesti. Ehdotetun direktiivin 5 artiklan säännös näyttää siis palvelevan SOLAS-järjestelmän piiriin kuuluvia aluksia kahdella tapaa, sillä alusten velvollisuus osallistua IMO:n ilmoitusjärjestelmään ja noudattaa voimassa olevia menettelyjä on peräisin jo SOLAS-yleissopimuksesta.

4.2.3. TSK on täysin tietoinen automaattisten tunnistusjärjestelmien (AIS) eli transpondereiden hyödyllisyydestä. Ehdotetun direktiivin 7 artiklassa tulisi kuitenkin säätää, että alukset on varustettava AIS-järjestelmällä SOLAS-yleissopimuksen

V luvun säännössä 19.2.4 asetetun aikataulun mukaisesti, jotta säännökset olisivat loogisessa suhteessa kansainvälisten vaatimusten kanssa. Jäsenvaltioiden olisi puolestaan hankittava rannikoilleen transpondereiden välittämien tietojen hyödyntämiseen tarkoitettuja radiovastaanottimia siten, että ne ovat toiminnassa 1. heinäkuuta 2003 alkaen.

4.2.4. Ehdotetun direktiivin 8 artiklaa olisi muutettava siten, että alukset veloitetaan varustamaan matkatietojen tallentimin (*Voyage Date Recorders VDR*), mitä edellytetään SOLAS-yleissopimuksen V luvun 20 säännössä, joka tulee voimaan 1. heinäkuuta 2002. IMO:n mukaan nykyisiä rahtialuksia ei voida velvoittaa varustamaan VDR-laitteilla kyseiseen määräaikaan mennessä. Ehdotetun direktiivin 23 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti nykyisiä rahtialuksia koskevat määräajat ja normit (muuta yksinkertaisemmat VDR-laitteet) voidaan tulevaisuudessa yhtenäistää IMO:n vaatimusten kanssa.

4.2.5. Komitea toivoo niin ikään, että Galileo-järjestelmän käynnistämistä koskeva lopullinen sopimus pannaan pian täytäntöön, koska sen avulla alukset ovat paikannettavissa äärimmäisen tarkasti, ja merenkulun valvontajärjestelmään yhdistettynä se edistäisi huomattavasti turvallisuutta ja helpotaisi alusten reittien seuranta- ja tahallisten saastehaittojen paikantamista.

4.2.6. Ehdotetun direktiivin 13 artiklassa säädetään aivan selvästi, että mahdolliset riskialukset on tunnistettava ja tiedot niistä on toimitettava vastapuolelle. Artiklan 3 kohdassa eritellyt toimet, jotka näyttävät kuuluvan satamavaltion valvontaan, saattavat kuitenkin aiheuttaa tiettyä sekaannusta.

4.2.7. TSK suhtautuu myönteisesti siihen, että merenkulkijat ja rannikkovaltiot tiedottavat kaikin tavoin merenkulun vaaroista. Ehdotetun direktiivin 14 artiklassa säädetään alusten päälliköiden velvollisuudesta ilmoittaa kaikista merellä havaituista vaaratilanteista ja onnettomuuksista. Kaikkien asiaa koskevien säädösten on oltava yhteensopivia alan kansainvälisen oikeuden kanssa, pääasiassa MARPOL-yleissopimuksen 8 artiklan ja sopimuksen liitteen I kanssa sekä SOLAS-yleissopimuksen V luvun 31 säännön kanssa. Äskettäin voimaan tullut, vuonna 1982 tehty Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus tarjoaa kuitenkin rannikkovaltioille uusia mahdollisuuksia suojella taloudellisia voimavarojaan sekä vesiensä ja rannikkojensa turvallisuutta yksinomaisen toimivaltansa piiriin kuuluvalla koko alueella, joka voi ulottua 200 meripeninkulman päähän rannikosta ja tarvittaessa jopa ulommaksikin, eikä näitä uusia toimivaltuuksia ole yleissopimuksessa mitenkään rajoitettu. Aluksen päällikön velvollisuus antaa tarpeelliset tiedot 15 artiklassa tarkoitetuissa vaaratilanteissa vastaa IMO:n päätöslauselman A.851 20 kohtaa.

(1) EYVL C 14, 16.1.2001, s. 22.

4.2.7.1. Komitea myöntää, että koska merellä liikkuu nykyisin lukuisia eri valtioiden lipun alla purjehtivia alikuntoisia aluksia sekä huomattavia määriä erilaisia lasteja ja koska Euroopan rannikoiden meriliikenne on vilkasta, satama- ja rannikkovaltioiden toimivaltaa on laajennettava huomattavasti. Ennen kaikkea on korjattava tiettyjen leväperäisten valtioiden puutteet, koska niiden lipun alla purjehtii erittäin suuri osa tonnista, ja laadittava YK:n yleissopimuksen pohjalta merilainsäädäntö, joka vastaa paremmin nykyaikaa ja lisääntyneitä vaaratilanteita, joista viimeaikaiset vakavat onnettomuudet ovat osoituksena. Kansalaisyhteiskunta kannattaa tällaisia pyrkimyksiä sekä vaatii tiukentamaan ja tehostamaan niin merenkulun turvallisuutta kuin saastehaittojen ennaltaehkäisyä koskevia sääntöjä.

4.2.8. Kaikki alukset voivat joutua merellä poikkeuksellisen huonoihin sääolosuhteisiin, mutta aluksen yleiskunto tai lastin luonne saattavat edellyttää erityistä varovaisuutta. SOLAS-yleissopimuksen V luvun 34 säännön mukaan aluksen päällikön on varmistettava, että reittiä suunniteltaessa on huolehdittu merenkulun turvallisuudesta ja pyritty ennakoimaan vaaratilanteet, kaikki tiedossa olevat merenkulkuhaitat ja huonot sääolosuhteet mukaan luettuina. Yhtiö tai muu henkilö eivät myöskään saa estää tai rajoittaa päällikköä arvioimasta merenkulun turvallisuutta ja meriympäristön suojelua ammattimaisesti. Alusten päälliköt eivät kuitenkaan kovin mielellään toimi vastoin tahtoaan. TSK ymmärtää siis 15 artiklaa koskevan ehdotuksen taustan ja halun puuttua tilanteeseen poikkeustapauksissa, joissa päällikkö näyttää ohjaavan alustaan varomattomasti, jopa uhkarohkeasti, lähtemällä merelle erittäin huonoissa olosuhteissa. Artiklassa ei kuitenkaan anneta riittävän objektiivisia ohjeita, jotta satamaviranomaiset voisivat toimia sen nojalla yhdenmukaisesti. TSK:n mielestä asia olisi ilmaistava 15 artiklassa nykyistä tarkemmin ja asetettava selvästi yleiset periaatteet. Komission ja jäsenvaltioiden olisi samalla syytä antaa oma panoksensa IMO:ssa tapahtuvaan kehitykseen laatimalla toimenpiteiden toteuttamiseksi yksityiskohtaisia suuntaviivoja.

4.2.9. TSK:ta ilahduttaa se, että merihädässä olevien alusten aiheuttamia toimenpiteitä varten on myönnetty olevan tarpeen antaa lainsäädäntöpuitteet. TSK on komission kanssa yhtä mieltä siitä, että ongelmalla on selvästi sekä yhteisön laajuinen että kansainvälinen ulottuvuus, koska alukset, joilta on eväty pääsy tiettyyn satamaan tai tietylle hätäalueelle, saattavat toista hätäaluetta etsiessään panna liikkeelle muiden maiden etsintä- ja pelastuspalvelun tai saastuttaa muiden maiden rannikkoaluetta.

4.2.10. TSK on komission kanssa yhtä mieltä ehdotuksesta, mutta toteaa, että hätäsataman käsite on arkaluonteinen ja herättää ristiriitaisia intressejä. Komitea katsoo kuitenkin, että merihädässä olevat alukset tarvitsevat useimmiten varsinaisen

hätäsataman asemesta turvavesiä vaaratilanteen estämiseksi tai seurausten minimoimiseksi. Siksi TSK ehdottaa, että tietyissä olosuhteissa ja tietyin ehdoin, jotka on määriteltävä selkeästi 17 artiklassa, harkittaisiin myös hätäalueiden tai turvavesien käsitettä, joka sisältäisi mahdolliset varusteet, jotta merihädässä olevat alukset voivat tarvittaessa suunnata niille kulkunsa hätäsataman sijaan. TSK:n mielestä ihmishengen turvaaminen on aina asetettava etusijalle.

#### 4.3. *Asetus Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahaston perustamisesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä*

##### 4.3.1. 10 artikla: Seuraamukset

4.3.1.1. Ehdotetun asetuksen 10 artiklan nojalla jäsenvaltiot langettavat taloudellisia seurauksia henkilöille, joiden tahallisten tekojen tai laiminlyönnin tai törkeän huolimattomuuden tuomioistuin on todennut vaikuttaneen öljyvuonon, joka on aiheuttanut tai uhannut aiheuttaa öljyvahingon. Artiklan 3 kohdan mukaan tällaisten seuraamusten varalta ei voi ottaa vakuutusta, ja ne ovat luonteeltaan rikosoikeudellisia. Lisäksi seuraamuksia sovelletaan kaikkiin aluksiin eikä ainoastaan säiliöaluksiin, joihin asetusta sovelletaan muilta osin.

4.3.1.2. TSK panee merkille, että artiklan nojalla jäsenvaltiot antavat asiaa koskevan rikoslainsäädännön EU:n sijaan. TSK tiedusteleeekin, onko rikoslain säätäminen sopusoinnussa yhteisön nykyisen lainsäädännön kanssa. Useiden jäsenvaltioiden kansallisen lainsäädännön nojalla meren saastuttamisesta langetetaan jo taloudellisia rikosoikeudellisia seuraamuksia. Komissiota kehoitetaan kartoittamaan asiaa koskeva jäsenvaltioiden oma lainsäädäntö ennen 10 artiklan hyväksymistä. Lisäksi saattaa olla, ettei ilmaisu ”teot tai laiminlyönti tai törkeä huolimattomuus” ole tarpeeksi tarkka sisällytettäväksi yhteisön lainsäädäntöön, ja se saattaa loukata jo vakiintuneita ja hyvin toimivia oikeusjärjestelmiä. Kolmatta pilaria yhteisöllistettäessä olisi varmistettava, etteivät kyseiset loukkaukset jää jäsenvaltioiden lainsäädännössä rangaistuksetta.

#### 4.4. *Asetus meriturvallisuusviraston perustamisesta*

4.4.1. TSK panee merkille, että jäsenvaltioiden käyttämät rakenteet ja niiden hallintoperinteet poikkeavat toisistaan muutoinkin kuin pelkästään meriturvallisuuden ja merten



saastumisen ehkäisyn osalta. Komitean mielestä nykyinen lainsäädäntö olisi pantavissa täytäntöön oikein ja yhtenäisesti, jos sovittaisiin tietyistä, kaikkien tiedossa olevista keskeisistä tekijöistä, etenkin selkeistä toimintatavoista, vankoista sitoumuksista ja asianmukaisista resursseista. Ehdotetulla asetuksella ei pyritä puuttumaan perusteellisesti täytäntöönpanoeroihin eikä edes luomaan hallintokäytäntöä tilanteen korjaamiseksi. Tarkoituksena on pikemminkin luoda hallinnon taho, joka vastaa jäsenvaltioiden toimivallan ja etujen valvonnasta.

4.4.2. TSK:n näkemyksen mukaan tavoiteltu päämäärä saavutetaan paremmin, jos asianomaiset osapuolet – meriliikennepalvelujen käyttäjät mukaan luettuina – ja ammattialat olisivat ehdotettua laajemmin ja tasapuolisemmin edustettuina hallintoneuvostossa. Komitea katsoo niin ikään olevan viisasta varmistaa, että viraston palvelukseen siirrettäisiin väliaikaisesti useita jäsenvaltioiden hallinnossa työskenteleviä henkilöitä; perusteet tähän ovat ilmeiset. Väliaikaisina toimihenkilöinä työskentelevät kansalliset asiantuntijat helpottavat viraston ja jäsenvaltioiden hallintoelinten välisen välttämättömän yhteyden luomista ja tutustuvat näin yhteisön toimintaperiaatteisiin, joita he voivat hyödyntää entisestään omilla hallinnonaloillaan työsuojimuksen päätyttyä.

4.4.3. TSK on pannut merkille, että virastolle on osoitettu runsaasti tehtäviä. Yhteisön lainsäädännössä annetaan myös komissiolle runsaasti tehtäviä meriturvallisuusosalalla, etenkin alusten miehistöön sovellettavassa lainsäädännössä. Jotkut tehtävät näyttävät olevan pelkästään hallinnollisia, kun taas toiset saattavat aiheuttaa tietynlaista sekaannusta tai työskenteilyn päällekkäisyyttä, koska yhteisön lainsäädännön nojalla niistä huolehtivat muut elimet, kuten meriturvallisuuskomitea ja muutetun direktiivin 94/57/EY nojalla perustettu komitea.

4.4.4. Virastolle annettu toimivalta tehdä tarkastuskäyntejä jäsenvaltioissa ja tutkia kaikki asiakirjat, tiedot, raportit sekä ottaa niistä jäljennöksiä, vaatia henkilökunnalta suullisia selviksiä ja päästä kaikkiin tiloihin, kaikille alueille tai kaikkiin liikennevälineisiin saattaa vaikuttaa liialliselta, ja se saattaa ylittää selvästi tavoitteen, johon asetuksella pyritään. Jäsenval-

tioiden ja yhteisön instituutioiden välisen yhteistyön on oltava asiallista ja tehokasta, ja kaikinpuolista yhteistyötä on kehitettävä. Tilanne voi häiriintyä, jos osapuolten asema, toimivalta ja edut ovat liiaksi epätasapainoisia.

## 5. Päätelmät

5.1.1. Esittämistään huomioista ja ehdotuksista huolimatta komitea katsoo, että Erika II -paketti on yleisesti ottaen oikeasuuntainen pyrittäessä varmistamaan turvalliset merenkulkuolosuhteet, välttämään meriä saastuttavia onnettomuuksia ja varmistamaan onnettomuustapauksissa, että kaikista yksityishenkilöille ja ympäristölle aiheutuneista vahingoista maksetaan riittävä ja tasapuolinen korvaus.

5.1.2. Meriturvallisuutta koskevista lainsäädäntöehdotuksissa on kuitenkin vielä paljon parantamisen ja täydentämisen varaa. On aina pidettävä mielessä, että meriliikenne on kansainvälistä, ja otettava huomioon etenkin sellaisten sääntelyelinten kuin IMO ja ILO toimivalta ja rooli sekä voimassa olevat säännöt. On muistettava sääntelyelinten tekemät yleissopimukset ja niiden antamat suositukset sekä vieläkin yleisemmin koko kansainvälinen sopimusjärjestelmä, joka on kiteytetty Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimukseen (Montego Bayn yleissopimus, johon myös yhteisö on liittynyt). Siinä määritellään lippu- rannikko- ja satamavaltioiden oikeudet ja velvollisuudet sekä olennaiset instituutiot ja yleissopimukset, joita on syytä vahvistaa.

5.1.3. On vieläkin tärkeämpää luoda olosuhteet, joissa eurooppalaista ja kansainvälistä merioikeutta pannaan tehokkaasti täytäntöön. Tämä edellyttää poliittista sitoumusta asettaa täytäntöönpanolle määräaika, tehostaa nykyisiä välineitä sekä tehdä vilpittömä, tehokasta yhteistyötä komission, viraston, merikomiteoiden ja jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kesken. On otettava huomioon inhimillinen tekijä, joka on komitean näkemyksen mukaan kaikkein olennaisin osa meriliikenteen turvallisuutta tällä unionin sisäisen ja muiden osapuolten kanssa käytävän kaupan kannalta strategisella toimialalla.

Bryssel 30. toukokuuta 2001.

*Talous- ja sosiaalikomitean*

*puheenjohtaja*

Göke FRERICHS