

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheista:

- ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista”, ja
- ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17. päivänä maaliskuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta”

(KOM(2002) 158 lopullinen – 2002/0074 COD – 2002/0075 COD) ⁽¹⁾

(2003/C 85/05)

Euroopan unionin neuvosto päätti 14. toukokuuta 2002 EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainituista ehdotuksista.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 31. lokakuuta 2002. Esittelijä oli Eduardo Chagas.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 11. ja 12. joulukuuta 2002 pitämässään 395. täysistunnossa (joulukuun 11. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 94 ääntä puolesta ja 1 vastaan 1:n pidättyessä äänestämästä.

1. Tausta

1.1. Komissio esitti 25. maaliskuuta 2002 matkustaja-alusten turvallisuutta yhteisössä koskevan asiakirjan, johon se liitti myös seuraavat aloitteet: ehdotus direktiiviksi ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista, ehdotus matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17. maaliskuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta sekä komission tiedonanto matkustajajenkkulkuun sovellettavasta yhteisön korvausvastuujärjestelmästä.

1.2. 1990-luvulta lähtien voimassa ovat olleet seuraavat säännökset:

- 98/18/EY matkustaja-alusten turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä koskeva direktiivi ⁽²⁾
- 98/41/EY matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröimistä koskeva direktiivi ⁽³⁾

- 98/179/EY asetus ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta ⁽⁴⁾

- 99/35/EY ro-ro-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten pakollista katsastusjärjestelmää koskeva direktiivi ⁽⁵⁾.

1.3. Uuden matkustaja-aluksia koskevan turvallisuuspaketin tarkoituksena on vähentää riskiä Estonian (1994) ja Express Saminan (2000) kaltaisten järkyttävien merionnettomuuksien tapahtumisesta.

1.4. Ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annetun direktiiviehdotuksen tarkoituksena on laajentaa Tukholman sopimuksen vakavuusvaatimusten soveltamista lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisessä kansainvälisessä reititiliikenteessä EU:ssa. Toimenpiteellä halutaan vahvistaa koko yhteisössä yhdenmukaiset vakavuutta koskevat erityisvaatimukset, jotka parantavat ro-ro-matkustaja-alusten selviytymiskykyä niiden vaurioituttua merellä ja turvaavat paremman turvallisuustason matkustajina ja laivaväkenä matkaa tekeville EU:n kansalaisille.

⁽¹⁾ Asiakirja sisältää myös matkustaja-alusten turvallisuuden parantamista yhteisössä koskevan komission tiedonannon, jonka ETSK on sen tärkeyden vuoksi ottanut lausunnoissaan huomioon.

⁽²⁾ Neuvoston direktiivi 98/18/EY, annettu 17. maaliskuuta 1998, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä, EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1. TSK:n lausunto: EYVL C 212, 22.7.1996, s. 21.

⁽³⁾ Neuvoston direktiivi 98/41/EY, annettu 18. päivänä kesäkuuta 1998, yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä, EYVL L 188, 2.7.1998, s. 35. TSK:n lausunto: EYVL C 206, 7.7.1997, s. 111.

⁽⁴⁾ Komission asetus (EY) N:o 179/98, annettu 23. tammikuuta 1998, ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 muuttamisesta., EYVL L 19, 24.1.1998, s. 35.

⁽⁵⁾ Neuvoston direktiivi 99/35/EY, annettu 29. huhtikuuta 1999, pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi, EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1. TSK:n lausunto: EYVL C 407, 28.12.1998, s. 106.

1.4.1. Uusia vakavuusvaatimuksia on määrä soveltaa kaikkiin 1. lokakuuta 2004 jälkeen rakennettaviin uusiin ro-ro-matkustaja-aluksiin. Aluksiin, jotka on rakennettu ennen tätä päivämäärää, sovelletaan siirtymäaikaa, joka päättyy 1. lokakuuta 2010. Tukholman sopimuksen vaatimuksia sovelletaan nykyisin seitsemässä sopimuksen osapuolena olevassa EU:n jäsenvaltiossa (Tanska, Saksa, Irlanti, Alankomaat, Suomi, Ruotsi ja Yhdistynyt kuningaskunta). Näiden lisäksi myös Norja on allekirjoittanut Tukholman sopimuksen.

1.5. Ehdotuksella matkustaja-alusten turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä koskevan neuvoston direktiivin 98/18/EY tarkistamisesta on tarkoitus parantaa EU:n alueella liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuutta tiukentamalla ro-ro-matkustaja-alusten vakavuusvaatimuksia ja ottamalla käyttöön uusia liikuntaesteisten matkustajien turvallisuusvaatimuksia koskevia suuntaviivoja. Ehdotus sisältää myös eräitä tarkistuksia direktiiviin 98/18/EY, joilla ajankohtaistetaan ja parannetaan sen täytäntöönpanoa, esimerkiksi yhdenmukaisen menettelyn, jota noudattaen jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa lainkäyttövaltaansa kuuluvista merialueista.

1.5.1. Uudet vakavuusvaatimukset koskevat kaikkia 1. lokakuuta 2004 jälkeen rakennettuja uusia ro-ro-matkustaja-aluksia, ja ehdotuksen mukaan ennen tätä päivämäärää rakennettujen alusten on oltava Tukholman sopimuksen määräysten mukaisia viimeistään 1. lokakuuta 2010. Sellaiset alukset, jotka eivät ole kyseisenä päivämääränä määräysten mukaisia, tulee poistaa käytöstä niiden saavuttaessa 30 vuoden iän, mutta kuitenkin viimeistään 1. tammikuuta 2015, edellyttäen että ne vastaavat SOLAS 90 -vaatimuksia.

1.6. Tiedonanto sisältää näkemyksiä siitä, miten meriliikenteen matkustajille aiheutuvien vahinkojen korvausvastuuta voitaisiin parantaa. Ehdotuksissa esitetään matkustajamerenkulun harjoittajien pakollisia vakuutusvaatimuksia ja ankaraa vastuuta 250 000 EUR:on saakka sekä rajoittamatonta vastuuta, kun kyseessä on liikenteenharjoittajan tuottamus. Asiassa odotetaan päätöstä diplomaattikonferenssilta, joka hyväksyy Ateenan yleissopimukseen liitettävän pöytäkirjan. Lisäksi tiedonannossa käsitellään turvallisuus- ja käytettävyyssvaatimuksia liikuntaesteisten matkustajien osalta.

2. Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista

2.1. Yleistä

2.1.1. ETSK pitää kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) puitteissa laadittavaa kansainvälistä järjestelmää tärkeänä. SOLAS 90 -yleissopimuksen vaatimukset vastaavat jo osittain tähän tarpeeseen. Riittävän kansainvälisen turvallisuusjärjestelmän puuttuessa tarvitaan välttämättä yhteisön laajuista

alueellista toimenpidettä, jota komissio ehdottaa vuoden 1995 SOLAS-konferenssin päätöslauselman nro 14 määräysten mukaisesti, jotta matkustajien kuljettamiselle yhteisön satamista ja yhteisön satamiin voidaan varmistaa riittävät turvallisuussäännöt ja -määräykset.

2.1.2. ETSK jakaa komission ja IMO:n pääsihteerin huolen ro-ro-matkustaja-alusten ja muiden matkustaja-alusten koon kasvusta. ETSK on huolissaan alun perin pienemmille alustyypeille tarkoitettujen rakennusmääräysten soveltamisesta isompiin aluksiin ja tällaisten alusten käyttöturvallisuudesta. Näistä varauksista huolimatta komitea pitää komission ehdotuksia oleellisena askeleena EU:n satamista tai EU:n satamiin liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten matkustajaliikenteen turvallisuussääntöjen ja -määräysten parantamiseksi.

2.1.3. Tukholman sopimuksen rajoittuneisuudesta huolimatta ETSK pitää ehdotuksia yleisesti tervetulleina. Pettymystä aiheuttaa, että Tukholman sopimuksen yleiseen soveltamiseen kaikissa jäsenvaltioissa on tarvittu näinkin paljon aikaa. Tukholman sopimuksen mainituista puutteista huolimatta ETSK kannattaa vahvasti komission ehdotusta sen laajentamiseksi kaikkia jäsenvaltioita sitovaksi, jotta varmistetaan ro-ro-matkustaja-aluksilla matkustajina ja laivaväkenä matkaa tekevien EU:n kansalaisten turvallisuus.

2.1.4. ETSK on tietoinen siitä, että näillä ehdotuksilla onnettomuuksia ei voida estää tapahtumasta, mutta niillä voidaan toivottavasti lieventää tapaturmien seurauksia ja vähentää kuolonuhrien määrää kyseisissä olosuhteissa.

2.1.5. Kustannukset alusten parantamiseksi eivät saa olla kohtuuttoman korkeita, ja useimmissa tapauksissa parantamista ei edes tarvita. Jos aluksia on parannettava, tämä tarjoaa tilaisuuden uuden laivakaluston käyttöönottamiseen, mikä edellyttää SOLAS 90 -vaatimusten soveltamista ja siten myös turvallisuustason parantamista. Lisäksi vaatimusten yhdenmukainen soveltaminen takaa liikenteenharjoittajien reilun kilpailun jäsenvaltioissa ja tarjoaa samalla parannetun turvallisuustason kaikille matkustajina ja laivaväkenä matkaa tekeville EU:n kansalaisille liikennöitävästä reitistä riippumatta.

2.1.6. Vaikka Välimeren aallonkorkeudet vastaavatkin Itämeren aallonkorkeuksia ja samoin itäisen Atlantin (Ranskan, Espanjan ja Portugalin Atlantin puoleisen rannikon) aallonkorkeudet vastaavat aallonkorkeuksia Pohjanmerellä ja Englannin kanaalin alueella, aallonkorkeudella sinänsä ei ole oleellista merkitystä, vaan kyseisten alusten selviytymiskyvyn ja pelastustyöhön käytettävissä olevan ajan kannalta ratkaisevaa on myös aluksen vaurion suhteellinen laajuus, minkä tahansa tekijän aiheuttama veden tunkeutuminen alukseen ja aluksen jäännösvaralaita. Tämä on todettu tutkimuksessa Joint North-West European Research Project "Safety of Passenger/Ro-Ro Vessels by Det Norske Veritas Doc. No: REP-T00-001, Date: 1997.05.07".

2.2. Erityishuomioita

2.2.1. ETSK kannattaa komission ehdottamaa siirtymäaika-
taulukon Tukholman sopimuksen voimaan saattamiseksi Etelä-
Euroopassa. Se vastaa suunnilleen pohjoiseurooppalaisille jä-
senvaltioille myönnettyä siirtymäaika-
taulukon onkin olemassa myös EU:n jäsenvaltioiden ja Pohjois-Afrikan
maiden välillä, tätä ei kuitenkaan tulisi käyttää perusteena
voimaansaattamisen siirtämiseksi, sillä mahdolliset riskit teke-
vät yleisten turvallisuusstandardien tunnustamisen välttämät-
tömäksi. Näin ollen vuotta 2010 voidaan pitää sopivana
määräaikana.

2.2.2. 1 artikla – Artiklan mukaan tarkoituksena on vahvis-
taa ro-ro-matkustaja-aluksille yhdenmukaiset vakavuutta kos-
kevat vaatimukset, jotka parantavat tämäläyppisten alusten
selviytymiskykyä niiden vaurioituttua törmäyksessä ja turvaa-
vat paremman turvallisuustason matkustajille ja laivaväelle.
ETSK tukee tätä tavoitetta ja kannattaa siis artiklan säilyttämistä
nykyasussa.

2.2.3. 2 artiklan a kohta – Komitea kehottaa komissiota
tarkastelemaan uudelleen ”ro-ro-matkustaja-aluksen” määritel-
mää ja tarkentamaan sitä Tukholman sopimuksen ja SOLAS-
yleissopimuksen vaatimusten täyttämiseksi.

2.2.4. 5 artiklan 3 kohta – Komitea pitää tervetulleena
komission ehdotusta luoda uusi Internetin käyttöön pohjautu-
va menettely merialueiden ilmoittamista ja julkaisemista var-
ten. Menettely lisäisi järjestelmän yhtenäisyyttä ja avoimuutta.

2.2.5. 9 artiklan 1 kohta – Jos tiettyä reittiä liikennöimään
joudutaan lyhyellä varoitusajalla hankkimaan ro-ro-matkusta-
ja-alus, niin asiasta ilmoittaminen isäntävaltion tai -valtioiden
toimivaltaisille viranomaisille vähintään kolme kuukautta
ennen tapahtumaa on käytännössä jokseenkin hankala toteut-
taa. Komitea ehdottaa määräajan lyhentämistä yhteen kuukau-
teen. Ennalta arvaamattomien – esimerkiksi teknisten – ongel-
mien esiintyessä ro-ro-matkustaja-alus on korvattava mahdolli-
simman nopeasti palvelun jatkuvuuden ja peruspalvelutason
varmistamiseksi. Tukholman sopimuksen 4 artiklaa esikuvana
pitäen tulisi määrättyissä olosuhteissa myös sallia yksittäiset
matkat ilman erityisvaatimusten täyttämistä.

2.2.6. Lisäys, Mallikoemenetelmä, (toimituksellinen huo-
mautus): kohtien 2.1 ja 2.2.5.2 englanninkielisessä toisinnossa
ihmishengen turvallisuudesta merellä tehtyyn kansainvälisen
yleissopimukseen viitataan väärällä nimellä. Lisäksi kohdas-
sa 2.1 tulisi viitata SOLAS 90 -yleissopimuksen sijasta SOLAS-
yleissopimukseen.

3. Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktii- viksi matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17. maaliskuuta 1998 annetun neuvos- ton direktiivin 98/18/EY muuttamisesta

3.1. Vakavuus – Yleisiä ja erityisiä huomioita

3.1.1. ETSK hyväksyy yleisesti ehdotukset neuvoston direk-
tiivin 98/18/EY muuttamiseksi.

3.1.2. ETSK panee merkille ja hyväksyy komission peruste-
lut Kreikalle myönnetyn poikkeusluvan poistamiseksi.

3.1.3. Komitea panee merkille suurnopeusaluksia koskevat
ehdotukset ja IMO:n uuden suurnopeusalussäännösten hyväk-
symisen. Vaikka uutta suurnopeusalussäännöstöä sovelletaan
kaikkiin uusiin aluksiin, joiden köli on laskettu tai jotka ovat
vastaavassa rakennusvaiheessa 1. heinäkuuta 2002 tai sen
jälkeen, on todettava olemassa olevien suurnopeusalusten
haavoittuvuus. Tämä koskee etenkin tapauksia, joissa molem-
pien runkojen pohja on vahingoittunut aluksissa, joilla ei ole
kaksoispohjasuojaa.

3.1.4. Komitea tiedostaa, että vaatimusten soveltaminen
olemassa oleviin A-, B-, C- ja D-luokan ro-ro-matkustaja-
aluksiin on ongelmallista, mutta muistuttaa matkustajia koske-
vista vaaroista. Sinänsä hyväksyttävistä ehdotuksista tulisi vallitse-
vissa olosuhteissa pitää vähimmäisvaatimuksina.

3.1.5. ETSK pitää tervetulleina ehdotuksia, joiden mukaan
kaikkien A-, B- ja C-luokan ro-ro-matkustaja-alusten, joiden
köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa
1. lokakuuta 2004 tai sen jälkeen, on oltava erityisten vaka-
vuusvaatimusten mukaisia.

3.1.6. ETSK pitää tervetulleina ehdotuksia, joiden mukaan
kaikkia A-, B- ja C-luokan ro-ro-matkustaja-aluksia, joiden
köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa
1. lokakuuta 2004 tai sen jälkeen, koskevien erityisten vaka-
vuusvaatimusten toimeenpanon määräajaksi asetetaan 1. loka-
kuuta 2010. Komitea panee merkille säännöksen, joka mahdol-
listaisi määräajan pidentämisen vuoteen 2015. Tämä kuvastaa
puuttuvaa asian kiireellisyyden tajua ja on merkki taloudellisten
seikkojen asettamisesta EU:n kansalaisten ja laivaväen
turvallisuuden edelle.

3.1.7. Aluksen iän ei sinänsä tulisi olla ratkaiseva syy sen
käytöstä poistamiselle, vaan perusteina tulisivat olla vakavuus-
vaatimukset ja aluksen kelpoisuus asetettujen turvallisuusmää-
rätysten mukaisesti. Aluksen iän kasvaessa tarkistusten on
oltava kuitenkin entistä perusteellisempia.

3.1.8. C- ja D-luokkien määrittelyssä viitataan 2,5 ja 1,5 metrin merkittävään aallonkorkeuteen, jonka todennäköisyys ei ylitä 10:tä prosenttia vuoden aikana ympärivuotisessa liikenteessä tai 10:tä prosenttia aluksen liikennöintikautena kausiluonteisessa liikenteessä. Korkeampien aaltojen riski on kuitenkin olemassa. Erityisesti on huomattava, että C-luokan alukset liikennöivät merialueilla, joilla aallonkorkeus saavuttaa vuoden aikana 2,5 metrin korkeuden 10 prosentin todennäköisyydellä ympärivuotisessa liikenteessä tai 10 prosentin todennäköisyydellä liikennöintikautena kausiluonteisessa liikenteessä. Näin ollen sellaisten olosuhteiden suhteellinen kesto, joina aaltojen korkeus ylittää 1,5 metriä voi olla huomattavasti pitempi. Tällaiset alukset voivat liikennöidä korkeintaan 15 meripeninkulman päässä suojapaikasta ja korkeintaan 5 meripeninkulman päässä paikasta, jossa merihätään joutuneet voivat rantautua. Näillä kriteereillä ei ole suoranaista vaikutusta tällaisten alusten haavoittuvuuteen, koska aluksen vahingoittuminen ja veden tunkeutuminen alukseen estäisi hätätapauksessa laivalla olijoita saavuttamasta suojapaikkaa ja riittävän nopeaa avun saapumista. Samoin D-luokan aluksiin sovellettavat kriteerit, joiden mukaan nämä alukset voivat liikennöidä korkeintaan 6 meripeninkulman päässä suojapaikasta ja korkeintaan 3 meripeninkulman päässä paikasta, jossa merihätään joutuneet voivat rantautua, muodostavat vahvan perusteen vakavuusvaatimusten tiukentamiselle aluksen koosta ja merialueesta riippumatta. ETSK toivoisi vakavuusvaatimusten tiukentamista ja pahoittelee siksi, että ministerineuvosto on jo päätenyt kompromissiratkaisuun eli 6 a artiklan 3 kohdan poistamiseen.

3.2. Liikuntaesteiset henkilöt – Yleisiä ja erityisiä huomioita

3.2.1. ETSK pitää tervetulleina nykyvuotoisia ehdotuksia, joilla pyritään tekemään kotimaan matkoilla liikennöivät matkustaja-alukset turvallisiksi ja helppopääsyisiksi liikuntaesteisille. Joiltain osin liikuntaesteisten tarpeet on jo otettu huomioon ro-ro-matkustaja-aluksissa ja muissa matkustaja-aluksissa, sillä liikenteenharjoittajat ovat kiinnostuneita ikääntyneen väestön muodostamasta asiakasryhmästä, jonka käyttövarat ovat lisääntymässä.

3.2.2. Integroidun liikennejärjestelmän säännösten puitteissa on järkevä varmistaa ro-ro-matkustaja-alusten liikuntaesteisiä koskevat järjestelyt. On kuitenkin tarpeen tehdä ero uusien ja jo olemassa olevien alusten välillä. Jäsenvaltioiden tulisi toteuttaa 6 b artiklan 2 kohdan mukainen kuulemismenettely paitsi liikuntaesteisiä edustavien järjestöjen myös sata-mahallinnosta vastaavia tahoja, varustamoja ja työntekijöitä edustavien järjestöjen kanssa.

4. Matkustajamerenkulun harjoittajien korvausvastuu – Yleisiä ja erityisiä huomioita

4.1. ETSK yhtyy komission käsitykseen, että meriliikenteen matkustajavahinkojen korvausvastuujärjestelmä on jo pitkään ollut tarkistamisen ja ajantasaistamisen tarpeessa. Nykyiset korvausraajat ovat inflaation murentamia. Ateenan yleissopimuksen vuonna 1990 tehdyssä pöytäkirjassa rajaa nostettiin 175 000 erityisnosto-oikeuteen (250 000 EUR:on), mikä vastaa merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehtyyn yleissopimukseen (LLMC) vuonna 1996 tehdyssä pöytäkirjassa määrättyä matkustaja-aluksia koskevaa rajaa. Kuitenkaan kumpaakaan näistä yleissopimuksista ei ole saatettu voimaan kansainvälisesti.

4.2. ETSK toteaa, että meriliikenteen matkustajavahinkojen korvausvastuu ei ole yhtenäinen kansainvälisellä tai edes eurooppalaisella tasolla. Eräät jäsenvaltiot ovat kuitenkin julkisuuden ja tiedotusvälineiden harjoittaman painostuksen ansiosta muuttaneet kansallista lainsäädäntöään riittävien korvausarvojen varmistamiseksi etenkin kuolemantapauksissa.

4.3. ETSK toteaa, että diplomaattikonferenssi kokoontui Lontoossa käsittelemään uutta pöytäkirjaluonnosta vuonna 1974 matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse tehdyn Ateenan yleissopimuksen muuttamiseksi ja että pyrkimyksenä on maailmanlaajuisen järjestelmän aikaansaaminen. Vaikka paras vaihtoehto olisikin kansainvälinen järjestelmä, on varmistettava, että kaikissa EU:n jäsenvaltioissa sovelletaan yhdenmukaisia korvaustasoja ja -malleja. Matkustajamerenkulun riittävän korvausvastuujärjestelmän tulisi olla olennainen osa matkustaja-aluksiin sovellettavaa yhteisön lainsäädäntöä.

4.4. IMO:n neuvottelut huomioon ottaen ETSK on sitä mieltä, että komission ehdotukset vastaavat pitkälti ratkaisuja, joita IMO:ssa on esitetty Ateenan yleissopimuksen täydentämiseksi:

- ankan vastuun käyttöön ottaminen aluksen toiminnasta johtuvien riskien yhteydessä
- tuottamukseen perustuvan vastuujärjestelmän käyttöön ottaminen sellaisten riskien yhteydessä, jotka eivät johdu suoraan aluksen toiminnasta
- pakollisen vastuuvakuutuksen käyttöön ottaminen
- mahdollisuus osoittaa korvausvaatimus suoraan vakuutusantajalle
- korvausvastuun rajoittaminen tiettyyn summaan matkustajaa kohden, aluksen koosta riippumatta.

IMO:n ehdotukset huomioon ottaen komission on siis varmistettava, että lauttaliikenne ei kärsi kilpailuhaitoista.

4.5. ETSK myöntää, että merenkulkuun liittyvät ja merenkulkuun liittymättömät korvausvaatimukset on vaikea erottaa toisistaan. Komission ehdotuksissa esitetään kuitenkin yhtäpitävästi Ateenan yleissopimuksen uuden pöytäkirjan luonnoksen kanssa, että näiden kahden korvausvaatimusluokan välille on tehtävä ero. Vahinkoihin, jotka aiheutuvat aluksen toiminnasta ja joissa matkustajien mahdollisuudet vaikuttaa tapahtumiin ovat tyyppillisesti rajalliset, tulisi soveltaa ankaraa vastuuta. Merenkulkuun liittymättömissä korvausvaatimuksissa, kuten aluksella aiheutuneissa henkilövahingoissa, voi riittää laiminlyöntiin perustuva vastuujärjestelmä.

4.6. Vaikka useimmilla matkustaja-aluksilla on vakuutusuoja keskinäisessä P&I-yhdistyksessä (Protection & Indemnity Clubs), on varmistettava, että siihen liittyy samanlainen pakollisuus kuin öljyvahinkojen yhteydessä.

4.7. Mahdollisuus osoittaa korvausvaatimus suoraan vakuutusenantajalle on tervetullut. Merenkulun erityisluonteen vuoksi omistaja voi usein olla vaikeasti jäljitettävissä tai liikenteenharjoittajan voi tietyissä olosuhteissa olla mahdotonta huolehtia taloudellisista velvoitteistaan. Tämä koskee erityisesti "yhden laivan varustamoita", jotka saattavat menettää ainoan aluksensa myötä kaikki varansa.

4.8. Koska eräät kotimaanreitit voivat olla pitempiä ja vaarallisempia kuin vastaavat kansainväliset reitit, on varmistettava, että Ateenan yleissopimuksen ja sen pöytäkirjan vaatimukset laajennetaan koskemaan kansainvälisten matkojen lisäksi myös kotimaanmatkoja.

4.9. Vaikka komitea toivookin, että diplomaattikonferenssissa, joka hyväksyy Ateenan yleissopimukseen liitettävän pöytäkirjan, edetään ongelmien ratkaisussa kansainvälisellä

tasolla, sen tulokset saattavat jäädä ilman yleistä tunnustusta. Näin ollen ja matkustajien kuolemasta ja muusta henkilövahingosta maksettavien riittävien korvausten takaamiseksi komitea kannattaa komission ehdottamaa yhteisön laajuisista järjestelmää tällä alalla.

5. Päätelmät

5.1. Vaikka ETSK pitääkin IMO:n puitteissa laadittavaa kansainvälistä sopimusta tärkeänä, se kannattaa vahvasti komission ehdotusta Tukholman sopimuksen laajentamiseksi kaikkia jäsenvaltioita sitovaksi. Vaikka komitea pitääkin tätä oleellisena askeleena, se toteaa samalla myös Tukholman sopimuksen määräysten riittämättömyyden.

5.2. ETSK pitää tervetulleena ehdotuksia direktiivin 98/18/EY muuttamiseksi. Komitea pahoittelee kuitenkin, että ministerineuvosto on jo päätenyt kompromissiratkaisuun, eli 6 a artiklan 3 kohdan poistamiseen.

5.3. ETSK toteaa, että komission ehdotukset noudattavat samoja periaatteita kuin diplomaattikonferenssi, joka kokountui Lontoossa käsittelemään uutta pöytäkirjaluonnosta vuonna 1974 matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse tehdyn Ateenan yleissopimuksen muuttamiseksi. Vaikka komitea pitääkin kansainvälistä sopimusta erittäin toivottavana, se katsoo, että EU:n jäsenvaltioiden yhtenäinen käytäntö tuo huomattavia etuja.

5.4. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea pitää tervetulleina ehdotuksia, joilla pyritään tekemään kotimaan matkoilla liikennöivät matkustaja-alukset turvallisiksi ja helppopääsyisiksi liikuntaesteisille.

Bryssel, 11. joulukuuta 2002.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Roger BRIESCH