



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 25.03.2002
KOM(2002) 158 lopullinen

2002/0074 (COD)
2002/0075 (COD)

KOMISSION TIEDONANTO

matkustaja-alusten turvallisuuden parantamisesta yhteisössä

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta
1998 annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta**

(komission esittämät)

KOMISSIION TIEDONANTO

matkustaja-alusten turvallisuuden parantamisesta yhteisössä

1. YLEISTÄ

Komissio ehdottaa tässä tiedonannossa toimenpidekokonaisuutta, jonka tarkoituksena on parantaa nykyistä matkustaja-alusten turvallisuuteen liittyvää yhteisön lainsäädäntöä tavalla, joka vastaa liikennepolitiikkaa koskevassa komission valkoisessa kirjassa¹ asetettuja poliittisia tavoitteita. Tiedonannossa ehdotettuihin toimenpiteisiin kuuluu ro-ro-matkustaja-alusten erityisiä vakavuusvaatimuksia koskeva ehdotus sekä matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 98/18/EY muuttaminen. Lisäksi siinä esitetään komission kanta matkustajamerenkulun harjoittajien korvausvastuujärjestelmään sekä matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn IMOn Ateenan yleissopimuksen parhaillaan käynnissä olevaan tarkistamiseen.

Komission vuonna 1993 antamassa yhteistä meriturvallisuuspolitiikkaa koskevassa tiedonannossa² painotettiin, että on ryhdyttävä useisiin toimenpiteisiin matkustaja-alusten turvallisuussääntelyn parantamiseksi ja yhdenmukaistamiseksi. Matkustaja-aluksia EU:n vesillä kohdanneet traagiset onnettomuudet korostivat tarvetta tämän alan toimenpiteille³. Vain muutaman vuoden aikana yhteisö lujittikin merkittävästi matkusta-alusten turvallisuuteen liittyvää lainsäädäntöään. Erityisesti otettiin käyttöön neljä uutta yhteisön välinettä, joilla oli määrä varmistaa yhtäläiset turvallisuussäännöt kaikille matkustaja-aluksille yhteisössä⁴, erityiset vaatimukset ro-ro-alusliikenteelle⁵, paremmat tiedot matkustaja-aluksilla matkustavista henkilöistä⁶ sekä ISM-säännöstön mahdollisimman pikainen täytäntöönpano⁷.

Näiden toimenpiteiden toteutus ja niiden tehokkuuden arviointi on tuonut esiin joitain puutteita ja osoittanut, että yhdenmukaistetut säännöt EU:n satamiin tai satamista liikennöiville matkustaja-aluksille on tavoite, jota ei ole vielä kaikilta osin saavutettu. Matkustaja-alusten turvallisuusjärjestelmän arviointi, jonka perusteella on määrä ehdottaa parannuksia, oli jo käynnistetty, kun viimeisin eurooppalainen matkustaja-alusturma –

¹ Valkoinen kirja *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika*, KOM(2001) 370, 12.9.2001. Tässä asiakirjassa asetettuja painopisteitä ovat meriturvallisuuden jatkuva parantaminen, kansalaisten käytössä olevan liikennejärjestelmän parantaminen sekä eri liikennemuotojen matkustajien oikeuksien parantaminen.

² *Communication from the Commission of a common policy on safe seas*, COM(93)66, 24.2.1993.

³ Ks. esim. ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuudesta 22. joulukuuta 1994 annettu neuvoston päätöslauselma, EYVL C 379, 31.12.1994.

⁴ Neuvoston direktiivi 98/18/EY, annettu 17. maaliskuuta 1998, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä, EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1.

⁵ Neuvoston direktiivi 1999/35/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.

⁶ Neuvoston direktiivi 98/41/EY, annettu 18. kesäkuuta 1998, yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä, EYVL L 188, 2.7.1998, s. 35.

⁷ Neuvoston asetus (EY) N:o 3051/95, annettu 8. joulukuuta 1995, ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta, EYVL L 320, 30.12.1995, s. 14; asetus sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 179/98, EYVL L 19, 24.1.1998, s. 35.

Express Saminan onnettomuus Kreikassa – osoitti korostetusti, että jäsenvaltioiden ja komission on lisättävä toimiaan ehkäistäkseen tällaiset onnettomuudet vastaisuudessa.

Lisäksi komissio seuraa tarkasti matkustaja-alusten rakennuksessa tapahtuvaa kehitystä ja erityisesti niiden koon kasvua (enimmillään 150 000 bruttotonnia) ja matkustajakapasiteetin kasvua (enimmillään 5 000 matkustajaa ja laivaväen jäsentä). On nostettu esiin joitain kysymyksiä siitä, ovatko nykyisin sovellettavat rakennus- ja käyttöturvallisuussäännöt riittäviä hyvin suurille matkustaja-aluksille. IMO analysoi parhaillaan asiaa teknisellä tasolla, ja komissio aikoo IMO:n työn ja yhteisön tasolla myöhemmin tehtävän analyysin perusteella ehdottaa vuoden 2002 toisella puoliskolla aloitteita matkustaja-alusten turvallisuuden ja turvatoimien alalla.

2. ERITYISET VAKAVUUSVAATIMUKSET EU:N SATAMIIN TAI SATAMISTA LIIKENNÖIVILLE RO-RO-MATKUSTAJA-ALUKSILLE

2.1. Taustaa

Matkusta-alusten vakavuus törmäyksen jälkeen on ratkaisevan tärkeää ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuuden kannalta. Mitä kauemmin alus pysyy pinnalla vakavien vaurioiden jälkeen, sitä tehokkaammin matkustajien ja laivaväen evakuointi tai etsintä- ja pelastustoimet voidaan toteuttaa. Nämä näkökohdat ovat sitäkin tärkeämpiä, kun otetaan huomioon yhteisön satamia käyttävien ro-ro-alusten koon ja niiden kuljettamien matkustajien ja laivaväen määrän jatkuva kasvu. Kiistatta yksi suurimmista vaaroista suljetulla ro-ro-kannella varustetuille ro-ro-aluksille on tälle kannelle kertyneen merkittävän vesimäärän vaikutus.

Pääasialliset määräykset, joilla ro-ro-matkustaja-alusten vakavuutta säädellään kansainvälisesti, ovat ns. SOLAS 90 -määräykset, joissa otetaan epäsuorasti huomioon ro-ro-kannelle pääsevän veden vaikutus kohtuullisessa merenkäynnissä, jossa merkitsevä aallonkorkeus on noin 1,5 metriä⁸. Näitä määräyksiä sovelletaan myös EU:n kotimaanmatkoilla direktiivin 98/18/EY nojalla.

Itämeren *Estonia*-turman jälkeen kahdeksan Euroopan maata (Tanska, Suomi, Saksa, Irlanti, Alankomaat, Norja, Ruotsi ja Yhdistynyt kuningaskunta) päätti helmikuussa 1996 ottaa käyttöön erityiset ro-ro-matkustaja-alusten vakavuusvaatimukset, joissa sovittiin erityisessä sopimuksessa (ns. Tukholman sopimuksessa⁹). Tukholman sopimuksen keskeinen ajatus on se, että alukset olisi suunniteltava kestämaan kaatumatta myös silloin, kun tietty määrä vettä on päässyt ro-ro-kannelle. Sopimuksen tekniset vaatimukset menevät SOLAS 90 -määräyksiä pidemmälle: ne parantavat alusten selviytymiskykyä vaikeammissa meriolosuhteissa, sillä niissä täydennetään SOLAS-vaatimuksia ottamalla huomioon ro-ro-kannelle vaurion seurauksena kertyvän veden vaikutus.

⁸ Lisäksi pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun neuvoston direktiivin 1999/35/EY 4 artiklan 1 kohdan e alakohdassa säädetään, että ro-ro-alusten on täytettävä alueellisella tasolla vahvistetut erityiset vakavuusvaatimukset, kun ne liikennöivät tällaisten alueellisten sääntöjen soveltamisalaan kuuluvalla alueella.

⁹ Sopimus määrittäen luoteis-Euroopan ja Itämeren satamien välillä tapahtuvassa tai näihin satamiin tai näistä satamista suuntautuvassa säännöllisessä kansainvälisessä reittiliikenteessä liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten vakavuuden erityisvaatimuksista, liitetty IMO:n kiertokirjeeseen nro 1891, 29. huhtikuuta 1996.

Tukholman sopimuksen vakavuusvaatimuksia sovelletaan lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisessä kansainvälisessä reittiliikenteessä kuljettaen matkustajia määrättyjen satamien välillä taikka määrättyistä satamista tai määrättyihin satamiin sopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla alueella. Lisäksi kaikki Tukholman sopimuksen sopimuspuolet soveltavat sitä tällä hetkellä myös vastaaviin kotimaanmatkoihin.

2.2. Komission kanta

Komissio antoi sen diplomaattikonferenssin päätteeksi, jossa Tukholman sopimus tehtiin, julkilausuman, jossa pannaan merkille tehty sopimus ja esitetään kanta, jonka mukaan kaikille samanlaisissa olosuhteissa liikennöiville ro-ro-matkustaja-aluksille olisi taattava sama turvallisuustaso. Komissio totesi, ettei sopimusta sovelleta muualla yhteisössä, ja ilmoitti aikovansa tutkia vallitsevia paikallisia olosuhteita kaikilla Euroopan vesillä, missä ro-ro-matkustaja-alukset liikkuvat. Tässä yhteydessä tarkasteltaisiin myös Tukholman sopimuksen soveltamisen vaikutuksia sen kattamalla alueella. Julkilausumassa todettiin lopuksi, että komissio päättäisi kyseisen tarkastelun perusteella siitä, onko uusien aloitteiden tekeminen tarpeellista tällä alalla.

Tekemänsä sitoumuksen mukaisesti komissio on tarkastellut ro-ro-matkustaja-alusten vakavuuden erityisvaatimuksia koskevan Tukholman sopimuksen soveltamisen laajuutta ja vaikutuksia ja mahdollisuuksia laajentaa sen soveltamisala siihen kuulumattomille Euroopan vesille. Tämä analyysi valmistui vuonna 2001, ja sen tärkeimmät löydökset, jotka perustuvat eri selvitysten (mm. komission teettämän erityisen tutkimuksen) tuloksiin, voidaan esittää tiivistetysti seuraavasti:

- Välimeren aallonkorkeudet vastaavat Itämeren aallonkorkeuksia, ja itäisen Atlantin (Ranskan, Espanjan ja Portugalin Atlantin puoleisen rannikon) aallonkorkeudet vastaavat aallonkorkeuksia Pohjanmerellä ja Englannin kanaalin alueella. Näkyvyyteen ja veden lämpötilaan liittyvät tekijät ovat yleisesti ottaen suosiollisempia Välimerellä kuin Tukholman sopimuksen soveltamisalueella, mutta toisaalta aallot ovat jyrkempiä Välimerellä. Kaiken kaikkiaan Etelä-Euroopan vesien aallonkorkeudet vastaavat pohjoisen Euroopan aallonkorkeuksia.
- Tukholman sopimuksen täytäntöönpano ei ole aiheuttanut suuria ongelmia yrityksille tai sopimusvaltioille. Huomattavaan osa aluksista, joihin sopimusta sovelletaan, ei ole tarvinnut tehdä minkäänlaisia parannuksia. Yhteensä 69 prosenttia kaikkiaan 140:stä aluksesta parannettiin alle 1 miljoonalla eurolla. Parannustöiden kokonaiskustannukset olivat arviolta noin 85 miljoonaa euroa, mutta suurin osa kustannuksista aiheutui SOLAS 90 -määräyksien vaadittua nopeammasta noudattamisesta eikä pelkästään Tukholman sopimuksen noudattamisesta.
- Kustannukset, jotka aiheutuisivat Etelä-Euroopan aluskannan muuttamisesta Tukholman sopimuksen määräysten mukaisiksi, olisivat jokseenkin samat kuin kustannukset, jotka aiheutuvat SOLAS 90 -vaatimusten noudattamisesta. Koska SOLAS-yleissopimuksen sääntöjä on joka tapauksessa ryhdyttävä noudattamaan täydellisesti tulevana vuosina IMO:n aikataulun (kansainväliset matkat) ja direktiivin 98/18/EY (EU:n kotimaanmatkat) mukaisesti, alan toimijoiden on jo täytynyt ottaa huomioon alusten parantamiseen liittyvät investoinnit.
- Soveltamalla Tukholman sopimuksen vaatimuksia myös Etelä-Euroopan aluksiin vakavuusvaatimukset voidaan yhdenmukaistaa kaikkialla EU:ssa ja turvallisuustasoa nostaa yhteisössä.

Näistä syistä komissio katsoo, ettei vahingoittuneiden ro-ro-alusten vakavuusvaatimuksia koskeva jaottelu pohjoisen ja etelän välillä (Tukholman sopimusta sovelletaan pohjoisessa ja SOLAS 90 -määräyksiä etelässä) vaikuta perustellulta turvallisuuskäytäntöjen tai teknistaloudellisten syiden perusteella. Näistä syistä komissio ehdottaa direktiiviä, jolla Tukholman sopimuksen erityiset vakavuusvaatimukset otettaisiin käyttöön kaikille EU:ssa kansainvälisillä matkoilla liikennöiville ro-ro-matkustaja-aluksille. Aloitteesta on etuna, että voidaan parantaa matkustaja-alusten turvallisuutta yhteisössä ja yhdenmukaistaa kansainvälisillä matkoilla liikennöivien matkustaja-alusten sääntely. Ehdotus on tämän tiedonannon liitteessä 1.

Koska jäsenvaltioissa kotimaanmatkoilla liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten toimintaolosuhteet ovat usein samanlaiset kuin kansainvälisillä matkoilla, komissio ehdottaa myös neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamista samojen tai vastaavien vakavuusvaatimusten ottamiseksi käyttöön kotimaanmatkoilla liikennöiville ro-ro-aluksille.

3. MATKUSTAJA-ALUSTEN TURVALLISUUSÄÄNNÖISTÄ JA -MÄÄRÄYKSISTÄ 17. MAALISKUUTA 1998 ANNETUN NEUVOSTON DIREKTIIVIN 98/18/EY MUUTTAMINEN

3.1. Johdanto

Vaikka matkustaja-alusten turvallisuusäytäntöjä ja -määräyksiä koskeva neuvoston direktiivi 98/18/EY¹⁰ on ollut voimassa vasta suhteellisen lyhyen ajan, sen täytäntöönpanossa on ilmennyt useita ongelmia. Komissio katsoo tämän vuoksi aiheelliseksi ehdottaa siihen joitain muutoksia. Ehdotetuilla muutoksilla pääasiallisesti lujitettaisiin joitain direktiivin keskeisiä osatekijöitä ja yksinkertaistettaisiin joitain sen säännöksiä. Ehdotus on tämän tiedonannon liitteessä 2, ja ehdotetut muutokset kuvataan seuraavassa.

3.2. Merialueiden luettelon julkaiseminen (4 artiklan 2 kohta)

Direktiivin 98/18/EY 4 artiklassa säädetään merialueiden määrittelystä eri luokkiin, jotta eri alusluokkien liikennöintiä voitaisiin rajoittaa. Artiklan 2 kohdassa säädetään menettelystä, jonka mukaisesti jäsenvaltiot ilmoittavat merialueista komissiolle. Kun komissio on komitean avustamana hyväksynyt merialueiden määrittelyn, luettelo näistä alueista julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Kyseisen artiklan täytäntöönpano on tuonut esiin joitain ongelmia. Ongelmat ovat osittain luonteeltaan oikeudellisia, sillä jäsenvaltiot ovat tulkinneet artiklan merkitystä hyvin eri tavoin. Lisäksi merialueiden ilmoittamisessa on ollut vakavia viiveitä. Teknisellä tasolla ongelmana on ollut, että jotkin jäsenvaltiot ovat esittäneet merialueiden luettelon muodossa, joka ei sovellu julkaistavaksi *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*. Koska merialueiden määrittely on keskeinen tekijä direktiivin tehokkaan täytäntöönpanon kannalta, nämä puutteet on korjattava.

Komissio ehdottaa tämän vuoksi uutta Internetin käyttöön pohjautuvaa menettelyä merialueiden ilmoittamista ja julkaisemista varten. Menettely olisi selkeämpi ja yksinkertaisempi, ja se lisäisi järjestelmän avoimuutta, koska tiedot olisivat helpommin osapuolten saatavilla.

¹⁰ EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1.

3.3. Kreikkaa koskeva poikkeus

Direktiivin 6 artiklan 3 kohdan g alakohdassa myönnetään poikkeus Kreikassa liikennöiville olemassa oleville A- ja B-luokan aluksille. Poikkeuksen nojalla nämä alukset voivat liikennöidä tarvitsematta täyttää direktiivin turvallisuusvaatimuksia, kunnes ne saavuttavat 35 vuoden iän. Muihin aluksiin sovelletaan direktiivin mukaan vuodesta 2007 huomattavasti alempaa ikärajaa.

Poikkeus edellyttää, että Kreikka toimittaa komissiolle kustakin tällaisesta aluksesta tiedot julkaistavaksi *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*. Tämä luettelo julkaistiin komission 24. kesäkuuta 1999 tekemän päätöksen yhteydessä¹¹, ja siitä kävi ilmi, että poikkeus koski vain harvoja aluksia. Sen lisäksi, että poikkeuksella on käytännössä ollut vain vähän merkitystä, sen poliittinen merkitys on vähentynyt huomattavasti. Näistä syistä komissio ehdottaa, että Kreikan vesillä liikennöiviä matkustaja-aluksia koskeva poikkeus kumotaan 1. tammikuuta 2005 alkaen.

3.4. Vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstö

Suurnopeusalussäännöstöä¹² sovelletaan tällä hetkellä direktiivin 98/18/EY nojalla täysin kaikkiin kotimaanreiteillä liikennöiviin suurnopeusaluksiin. Direktiivin antamisen jälkeen on kuitenkin laadittu erillinen uusiin aluksiin sovellettava suurnopeussäännöstö. Tämä uusi vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstö hyväksyttiin 5. joulukuuta 2000, ja sitä sovelletaan kaikkiin uusiin aluksiin, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 1. heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen¹³. Vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstö ei korvaa aiempaa vanhempiin aluksiin sovellettavaa suurnopeusalussäännöstöä, vaan sitä sovelletaan ainoastaan uusiin aluksiin.

Tämän kansainvälisen kehityksen tasalla pysymiseksi komissio ehdottaa direktiivin 98/18/EY muuttamista siten, että vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstöä voidaan ryhtyä soveltamaan muuttamalla direktiiviä komiteamenettelyllä. Tämä edellyttää direktiivin 8 artiklan a kohtaan muutosta, jotta voitaisiin käyttää samaa joustavaa mekanismia mukautettaessa direktiiviä kansainvälisen lainsäädännön kehityksen huomioon ottamiseksi, olipa kyse matkustaja-aluksista tai suurnopeusalussäännöstöstä. Näin ei ole nykyisin asianlaita.

3.5. Ro-ro-matkustaja-aluksia koskevat vakavuusvaatimukset ja ro-ro-matkustaja-alusten poistaminen käytöstä

Tämän matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan tiedonannon liitteessä 1 olevalla säädösehdotuksella on määrä ottaa viimeistään 1. lokakuuta 2010 käyttöön erityiset vakavuusvaatimukset ro-ro-matkustaja-aluksille, jotka liikennöivät kansainvälisillä matkoilla EU:n satamiin tai satamista. Jotta voitaisiin taata yhtäläinen turvallisuustaso kansainvälisessä ja kotimaisessa liikenteessä, direktiiviä 98/18/EY ehdotetaan muutettavan siten, että samoja tai vastaavia vakavuusvaatimuksia sovelletaan myös kotimaanmatkoilla liikennöiviin ro-ro-aluksiin.

¹¹ EYVL L 180, 24.6.1999, s. 5.

¹² Suurnopeusalusten kansainvälinen turvallisuussäännöstö (International Code for Safety of High Speed Craft), IMO:n päätöslauselma MSC 36(63), 20. toukokuuta 1994.

¹³ Suurnopeusalusten vuoden 2000 kansainvälinen turvallisuussäännöstö (International Code for Safety of High Speed Craft, 2000 (2000 HSC Code)), IMO:n päätöslauselma MSC 97(73), 5. joulukuuta 2000.

Edistääkseen sitä, että erityyppisillä merialueilla samoissa olosuhteissa liikennöivät ro-ro-matkustaja-alukset noudattavat samoja vakavuusvaatimuksia, komissio ehdottaa, että erityisiä vakavuusvaatimuksia sovelletaan kaikkiin uusiin A-, B- ja C-luokan ro-ro-matkustaja-aluksiin 1. lokakuuta 2004 alkaen. Erityisiä vakavuusvaatimuksia ei ole perusteltua soveltaa D-luokan uusiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, koska näiden alusten toimintaedellytykset ovat tiukasti rajatut. Ottaen kuitenkin huomioon ne vaikeudet, joita olemassa olevien A- ja B-luokan alusten parantaminen voi aiheuttaa, komissio ehdottaa vaihtoehtona mahdollisuutta poistaa tällaiset alukset käytöstä 30 vuoden ikäisinä, jos ne eivät täytä erityisiä vakavuusvaatimuksia. Samaa mahdollisuutta sovelletaan olemassa oleviin C- ja D-luokan ro-ro-matkustaja-aluksiin, elleivät ne täytä kaikilta osin direktiivin liitteessä I olevassa II-1/B/8 kohdassa asetettuja vakavuusvaatimuksia. Tämä merkitsee sitä, että näiden alusten on oltava täysin SOLAS 90 -vakavuusvaatimusten mukaisia, mitä niiltä ei tällä hetkellä edellytetä.

Neljällä kotimaan merialueella (luokat A, B, C ja D) liikennöiviin ro-ro-aluksiin sovellettavat vaatimukset/vaihtoehdot esitetään tiivistetysti seuraavassa taulukossa:

Alusluokka	Vakavuusvaatimukset	Siirtymäkauden toimenpiteet olemassa oleville aluksille
Uudet A-, B- ja C-luokan ro-ro-alukset, jotka on rakennettu 1. lokakuuta 2004 tai sen jälkeen	Sovelletaan samoja sääntöjä kuin kansainvälisillä matkoilla liikennöiviin aluksiin. Otetaan käyttöön erityiset vakavuusvaatimukset (Tukholman sopimus)	
Uudet D-luokan ro-ro-alukset	Sovelletaan SOLAS 90 -vakavuusvaatimuksia (liite I, II-1/B/8)	
Olemassa olevat A- ja B-luokan ro-ro-alukset, jotka on rakennettu ennen 1. lokakuuta 2004	Sovelletaan samoja sääntöjä kuin kansainvälisillä matkoilla liikennöiviin aluksiin. Erityiset vakavuusvaatimukset (Tukholman sopimus) otetaan käyttöön 1. lokakuuta 2010 mennessä.	Jos vaatimukset eivät täyty 1.10.2010 mennessä, käytöstäpoisto päivänä, jona ro-ro-alukset saavuttavat 30 vuoden iän. Lopullinen käytöstäpoisto kuitenkin viimeistään 1.1.2015.
Olemassa olevat C- ja D-luokan ro-ro-alukset, jotka on rakennettu ennen 1. lokakuuta 2004	Sovelletaan SOLAS 90 -vakavuusvaatimuksia (liite I, II-1/B/8), jotka otetaan käyttöön 1. lokakuuta 2010 mennessä.	Jos vaatimukset eivät täyty 1.10.2010 mennessä, käytöstäpoisto päivänä, jona ro-ro-alukset saavuttavat 30 vuoden iän. Lopullinen käytöstäpoisto kuitenkin viimeistään 1.1.2015.

3.6. Liikuntaesteisiä matkustajia koskevat turvallisuusvaatimukset

Demografiset muutokset Euroopan unionissa ovat lisäämässä ikääntyneen väestön osuutta. Tulevaisuudessa yhä suurempi osuus väestöstä ja näin ollen liikennepalvelujen kuluttajaryhmästä koostuu henkilöistä, jotka ovat tavalla tai toisella liikuntaesteisiä ikääntyneisyyden tai vammaisuuden vuoksi. Siksi on yhä tärkeämpää, että kotimaan matkoilla

liikennöivät matkustaja-alukset tehdään turvallisiksi ja helppopääsyisiksi liikuntaesteisille¹⁴, sillä niiden henkilöiden osuus, jotka välittömästi hyötyvät paremmasta pääsystä aluksille, voi olla jopa 30 % väestöstä. Sitä paitsi matkustaja-alusten suunnitteleminen myös liikuntaesteisiä silmällä pitäen tekee aluksen turvallisemmaksi ja käyttäjäystävällisemmäksi kaikille matkustajille.

Euroopan komission valkoisessa kirjassa *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika* todetaan seuraavaa: "On selvää, että liikennemuotojen yhteiskäyttöä on parannettava kaikkien liikennemuotojen osalta. Tässä yhteydessä on tärkeää ottaa huomioon ongelmat, joita joukkoliikennettä käyttävät liikuntarajoitteiset henkilöt kohtaavat: heille vaihtaminen liikennemuodosta toiseen on toisinaan todella vaikeaa"¹⁵. Lisäksi EY:n perustamissopimuksen 13 artiklassa edellytetään toimenpiteitä mm. vammaisuuteen ja ikään perustuvan syrjinnän torjumiseksi, ja muissa hiljattaisissa yhteisön säädöksissä ja komission ehdotuksissa¹⁶ pidetään liikuntaesteisten pääsyä edellytyksenä toiminnalle.

Liikuntaesteisiä haittaavat matkusta-aluksilla mm. seuraavat esteet: fyysinen pääsy alukselle, pääsy autokannelle ja sieltä pois, pääsy aluksella oleviin palvelutiloihin, puutteellinen turvallisuutta koskeva tiedonsaanti (pelastautumisreitit, tiedotukset hätätilanteessa) ja pääsy asuntotiloihin.

Komissio ehdottaa direktiiviin uutta artiklaa, jonka kohteena ovat liikuntaesteisiä matkustajia koskevat turvallisuusvaatimukset, sekä uutta liitettä, joka sisältää ohjeet tätä tarkoitusta varten. Turvallisuusvaatimukset kattavat kaikkien luokkien alukset, sekä uudet että olemassa olevat, vaikka ratkaisut vaihtelevat aluksen koon ja tyyppin mukaan. Erityisten teknisten vaatimusten kehittäminen tulisi toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jättää jäsenvaltioille. On keskeistä, että jäsenvaltiot kuulevat liikuntaesteisiä edustavia järjestöjä. Vaikka katsotaan, että näiden turvallisuusohjeiden noudattaminen suunnitteluvaiheessa ei johda merkittäviin lisäkustannuksiin, ehdotetussa uudessa artiklassa otetaan huomioon, että olemassa olevien alusten muuttaminen voi olla kallista. Siksi direktiiviin on sisällytetty tae siitä, ettei muutostöitä edellytetä, jos ne ovat aluksen omistajalle kohtuuton taloudellinen rasite. Tässä yhteydessä komissio ehdottaa lisäksi, että olisi oltava mahdollista muuttaa liitteitä II ja III komitean avustuksella.

¹⁴ Matkustajien kuljetuksessa käytettäviä, kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta käsittäviä ajoneuvoja koskevista erityissäännöksistä sekä direktiivien 70/156/EY ja 97/27/EY muuttamisesta annetussa direktiivissä 2002/85/EY määritellään 'liikuntaesteinen matkustaja' seuraavasti: "'Liikuntaesteisillä henkilöillä' tarkoitetaan kaikkia henkilöitä, joiden on erityisen vaikea käyttää julkisia liikennevälineitä, kuten vammaisia (aistivammaiset, kehitysvammaiset ja pyörätuolin käyttäjät mukaan lukien), raajavammaisia, pienikokoisia ihmisiä, painavien matkatavaroiden kanssa matkustavia, vanhuksia, raskaana olevia naisia, kärrylaukkua kuljettavia henkilöitä sekä lapsien kanssa liikkuvia henkilöitä (rattaissa istuvat lapset mukaan lukien)."

¹⁵ Valkoinen kirja *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika*, KOM(2001) 370 lopullinen, 12.9.2001.

¹⁶ Ks. esim. alaviitteessä 14 lainattu direktiivi 2001/85/EY sekä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista (KOM(2000) 7 lopullinen, 26.7.2000).

4. MATKUSTAJAMERENKULUN HARJOITTAJIEN KORVAUSVASTUU

4.1. Johdanto

Meriliikenteen matkustajille aiheutuvien vahinkojen korvausvastuuseen sovellettavia sääntöjä ei ole täysin yhdenmukaistettu sen enempää Euroopan tasolla kuin kansainvälisesti. Tällä alalla ei ole annettu yhteisön lainsäädäntöä. Matkustajien suoja vaihtelee jäsenvaltioittain riippuen siitä, mitä kansainvälisiä yleissopimuksia ja niihin tehtyjä muutoksia se jäsenvaltio, jossa korvausvaatimus ratkaistaan, on ratifioinut. Tästä johtuu, että matkustajan kuolemasta tai muusta henkilövahingosta maksettavat enimmäiskorvaukset vaihtelevat suuresti EU:n jäsenvaltioiden välillä. Lisäksi mikään asiaan sovellettavista yleissopimuksista tai pöytäkirjoista ei määrää liikenteenharjoittajalle ankaraa vastuuta taikka velvollisuutta hankkia vakuutus matkustajien korvausvaatimusten varalta.

Meriliikenteen matkustajien riittävän ja yhdenmukaisen suojan tärkeyden vuoksi komissio pitää nykytilannetta kestäättömänä. Matkustajamerenkulun korvausvastuujärjestelmälle on sitäkin suurempi tarve, koska lauttojen ja risteilyalusten koko ja matkustajakapasiteetti sekä liikenteenharjoittajien määrä kasvavat jatkuvasti markkinoiden kasvun myötä, kun ihmisillä on enemmän aikaa ja rahaa kulutettavanaan matkustamiseen ja lomailuun. Matkustajamerenkulun yhdenmukaisen ja riittävän korvausvastuujärjestelmän tulisi olla olennainen osa matkusta-aluksiin sovellettavaa yhteisön lainsäädäntöä. Tälle on lisäperusteena se, että yhteisö on lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetulla asetuksella (EY) N:o 2027/97 jo vahvistanut kattavan EU:n laajuisen korvausvastuujärjestelmän lentoliikenteen harjoittajille.

Tiedonnannon tässä osassa esitetään komission kanta siihen, mistä keskeisistä osatekijöistä toimiva matkustajamerenkulun korvausjärjestelmä voisi koostua. Tällainen järjestelmä on komission mielestä otettava käyttöön EU:ssa jo lähitulevaisuudessa. EU:n tason järjestelmän käyttöönotto tapahtuisi samaan aikaan, kun matkustajamerenkulun harjoittajien korvausvastuuta koskevia kansainvälisiä sääntöjä tarkistetaan kansainvälisellä tasolla. Jos kansainvälinen järjestelmä vastaa jäljempänä kuvattuja keskeisiä osatekijöitä tai ei ainakaan estä niistä yhdenkään soveltamista, pidetään parempana ottaa EU:n järjestelmä käyttöön kansainvälisten sääntöjen puitteissa. Jos kansainvälinen järjestelmä kuitenkin pettää odotukset tässä suhteessa tai viivästyy huomattavasti, komissio katsoo asian merkityksen edellyttävän erityisiä yhteisön laajuisia aloitteita ja aikoo antaa tätä varten ehdotuksen ennen kuluvan vuoden loppua.

4.2. Taustaa

4.2.1. Meriliikenne

Tärkein kansainvälinen yleissopimus, jolla säädellään matkustajamerenkulun harjoittajien korvausvastuuta, on matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehty Ateenan yleissopimus (jäljempänä "Ateenan yleissopimus"), jossa vahvistetaan korvausvastuujärjestelmä matkustajien merialuksilla kärsimiä vahinkoja varten. Ateenan yleissopimuksessa vahvistetaan tuottamukseen perustuva vastuujärjestelmä, jossa liikenteenharjoittajan korvausvastuuta voidaan rajoittaa, ellei tämä ole aiheuttanut vahinkoa "tahallaan tai huolimattomuuttaan ja tietäen, että seurauksena luultavasti olisi tällainen menetys". Korvausvastuun rajaksi on asetettu 46 666 erityisnosto-oikeutta (noin 67 000 euroa) matkustajaa kohti kuoleman tai muun henkilövahingon tapauksessa. Matkatavaroiden katoamisen tai vahingoittumisen osalta liikenteenharjoittajan korvausvastuun raja vaihtelee matkatavaran luonteesta ja sijainnista riippuen. Ateenan yleissopimus tuli voimaan vuonna

1987. Tähän mennessä sen on ratifioinut tai siihen on liittynyt 26 valtiota, joista kuusi on EU:n jäsenvaltioita¹⁷. Nämä valtiot edustavat yhteensä kolmasosaa koko maailman meriliikenteen tonnista. Yleissopimuksen ratifioineiden EU:n jäsenvaltioiden suhteellisen pieneen määrään on pääasiallisena syynä se, että sopimuksessa määrättyjä rajoja pidetään liian alhaisina. Niitä yritettiin korottaa 1980-luvun lopulla, mutta tämän tuloksena tehty vuoden 1990 pöytäkirja ei ole ratifioitu laajalti, eikä se ole tullut voimaan.

Koska merialusten matkustajien korvauksia koskevaan tilanteeseen ollaan yleisesti tyytymättömiä, Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n oikeudellinen komitea päätti toteuttaa Ateenan yleissopimuksen tarkistuksen. Yksi tarkistuksen tarkoituksista oli taata meriliikenteen matkustajille vähintään samantasoinen suoja kuin lentomatkustajia koskevassa tarkistetussa korvausvastuujärjestelmässä ottaen kuitenkin huomioon merenkulun erityiset toiminta- ja vakuutusehdot. Komissio osallistuu tähän IMO:n työhön, jonka tuloksia esitellään laajemmin kohdassa 4.4.

Tällä hetkellä ei ole olemassa yhteisön lainsäädäntöä matkustajamerenkulun harjoittajien korvausvastuusta. Tällaista lainsäädäntöä harkittaessa on hyödyllistä käyttää vertailukohtana ilmailualan vastaavaa lainsäädäntöä.

4.2.2. *Lentoliikenne*

Asetuksella (EY) N:o 2027/97/EY luotiin yhteisön tasolla lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuujärjestelmä onnettomuustapauksissa. Sitä sovelletaan vain yhteisöön sijoittautuneisiin liikenteenharjoittajiin ja siinä säädetään liikenteenharjoittajan rajoittamattomasta vastuusta, kun kyseessä on matkustajan kuolema tai muu henkilövahinko. Järjestelmä on kaksitasoinen. Jos korvausvaatimus on yhteensä alle 100 000 erityisnosto-oikeutta (noin 143 000 euroa) matkustajaa kohti, liikenteenharjoittaja ei voi vedota oikeudellisesti siihen, että se toteutti kaikki mahdolliset toimenpiteet ehkäistäkseen onnettomuuden. Asetuksessa (EY) N:o 2027/97 säädetään lisäksi, että liikenteenharjoittajien on oltava vakuutettuja ankaran vastuun rajan saakka ja siitä lähtien "kohtuulliseen rajan" saakka. Asetus ei koske matkatavaroille aiheutunutta vahinkoa.

Kansainvälisellä tasolla yhdenmukaisista säännöistä on sovittu eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä vuonna 1999 tehdyllä Montrealin yleissopimuksella. Tämä yleissopimus, joka ei ole vielä voimassa, vastaa nykyistä yhteisön lainsäädäntöä matkustajien kuolemaan ja muuhun henkilövahinkoon liittyvissä korvausvaatimuksissa, mutta sen soveltamisala on laajempi, sillä siinä määrätään mm. matkatavaroille ja rahdille aiheutuneiden vahinkojen korvausvastuusta. Lisäksi Montrealin yleissopimuksessa asetetaan sopimusvaltioille velvoite edellyttää liikenteenharjoittajilta, että niillä on riittävät vakuutukset, jotka kattavat yleissopimukseen perustuvan korvausvastuun.

Yhteisön lainsäädäntöä ollaan parhaillaan saattamassa Montrealin yleissopimuksen mukaiseksi sisällyttämällä sen soveltamisalaan matkatavaroiden menetykseen tai niille aiheutuneisiin vahinkoihin sekä viiveisiin liittyvät korvausvaatimukset. Näin luodaan tietä sille, että yhteisöstä ja jäsenvaltioista tulee yhdessä Montrealin yleissopimuksen sopimuspuolia. Neuvoston päätelmien mukaan yhteisö ja jäsenvaltiot ratifioivat yleissopimuksen samanaikaisesti vuoden 2002 loppuun mennessä.

¹⁷ EU:n jäsenvaltioista Ateenan yleissopimuksen ovat ratifioineet Belgia, Kreikka, Irlanti, Luxemburg, Espanja ja Yhdistynyt kuningaskunta. Lisäksi Pohjoismaat soveltavat yleissopimuksen sisältöä sopimukseen vuonna 1990 tehdyn pöytäkirjan rajoissa.

4.3. Komission kanta

4.3.1. Johdanto

Komissio katsoo, että meriliikenteen matkustajavahinkojen korvausvastuujärjestelmää on parannettava ja lujitettava matkustajien hyväksi. Monet Ateenan yleissopimuksen osatekijät ovat nykyisellään vanhentuneet eivätkä vastaa matkustaja-aluksilla yhteisön vesillä ja niiden ulkopuolella matkustavien kansalaisten odotuksia. Matkustajien riittävä suoja on erityisen tärkeää kuolemaan tai muuhun henkilövahinkoon liittyvissä vahingonkorvauksissa. Tämä on myös lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta koskevan asetuksen (EY) N:o 2027/97/EY keskeinen kohde.

On kuitenkin otettava huomioon, että näiden kahden liikennemuodon välillä on useita asian kannalta merkityksellisiä eroja, jotka edellyttävät erilaisia ratkaisuja niihin sovellettaville korvausvastuujärjestelmille. Nämä erot liittyvät siihen, miten matkustajat kuluttavat aikansa kuljetuksen aikana, miten liikenteenharjoittajat on organisoitu ja miten ne järjestävät vakuutuksensa sekä miten nämä kaksi alaa itse suhtautuvat korvausvastuukysymyksiin. Näiden ja muiden erojen takia ei olisi välttämättä käytännöllistä eikä edes toivottavaa ottaa käyttöön keskenään identtiset matkustajavahinkojen korvausvastuujärjestelmät näille kahdelle liikennemuodolle. Esim. matkustajamerenkulun harjoittajien – joista kaikki eivät ole laajalti tunnettuja – suuri ja jatkuvasti kasvava määrä edellyttää merenkulkualalle hyvin spesifisiä vakuutusvaatimuksia. On myös olennaista, että matkustajamerenkulun korvausvastuujärjestelmä kattaa kaikki liikenteenharjoittajat aluksen lippuvaltiosta riippumatta, sillä muuten se ei olisi tehokas.

Jotta matkustajille voitaisiin taata riittävä suoja, yhteisön matkustajamerenkulun vastuujärjestelmään on sisällytettävä tietyt keskeiset periaatteet. Komission mielestä ainakin seuraavassa kuvattujen kuuden osatekijän on oltava osa EU:n laajuista matkustajamerenkulun korvausvastuujärjestelmää.

4.3.2. Ankara vastuu

Ankaran vastuun tarkoituksena on parantaa korvausvaatimuksen esittäjän asemaa, koska tällöin korvausvastuu ei riipu liikenteenharjoittajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Ilmailualan korvausvastuujärjestelmästä poiketen yhdessäkin matkustajamerenkulun korvausvastuuta koskevassa yleissopimuksessa ei määrätä kuolemantapaukseen tai muuhun henkilövahinkoon liittyvästä liikenteenharjoittajan vastuusta, joka on täysin riippumaton liikenteenharjoittajan tuottamuksesta.¹⁸ Tätä liikennemuotojen välistä eroa on usein perusteltu sillä, että lautalla tai risteilyaluksella matkustaja on erilaisessa asemassa kuin lentokoneessa. Lentomatkustajan odotetaan normaalisti istuvan paikallaan suurimman osan matkaa, mutta laivalla ja varsinkin risteilyaluksella matkustajat pystyvät liikkumaan paljon enemmän ja heillä on enemmän aikaa ja mahdollisuuksia osallistua tekoihin, jotka voidaan tulkita vahinkoa kärsineen myötävaikutukseksi. Risteilyaluksen matkustajaa voidaan usein pikemminkin verrata ravintolan, diskoteekin, kampaamon tai kylpylän asiakkaaseen. Koska yhteenkään näistä palveluntarjoajista ei tavallisesti sovelleta ankaraa vastuuta, on pidetty epätasapuolisena asettaa tällainen rasite matkustajamerenkulun harjoittajille. Tämän kannan tueksi on esitetty, että noin 90 % meriliikenteen matkustajien tekemistä korvausvaatimuksista

¹⁸ Ateenan yleissopimuksen 3 artiklan 3 kohdassa määrätään kuitenkin liikenteenharjoittajaan kohdistuvasta syyllisyysolettamasta, jos vahinko johtuu haaksirikosta, karilleajasta, yhteentörmäyksestä, räjähdyksestä tai tulipalosta taikka aluksen viasta.

on yhden tai korkeintaan muutaman matkustajan tekemiä, kun lentoliikenteessä ne monesti koskevat kaikkia tai useimpia lennon matkustajia.

Tässä ei kuitenkaan oteta huomioon sellaisia matkustaja-alusten onnettomuuksia, joiden syyt ovat matkustajista riippumattomia. Tällaiset onnettomuudet, kuten haaksirikko, karilleajo, yhteentörmäys, tulipalo jne., ovat täysin verrattavissa tyypillisiin ilmailualan onnettomuuksiin ja niihin pitäisi soveltaa vastaavaa sääntelyä. Tästä syystä komissio katsoo, että näiden kahden korvausvaatimusluokan välille pitäisi tehdä ero, kuten myös Ateenan yleissopimuksen uuden pöytäkirjan luonnoksessa esitetään. Vahinkoihin, jotka aiheutuvat aluksen toiminnasta ja joissa matkustajien mahdollisuudet vaikuttaa tapahtumiin ovat tyypillisesti hyvin rajalliset (merionnettomuudet), tulisi soveltaa ankaraa vastuuta, kun taas muuntyyppisissä aluksella aiheutuneissa henkilövahingoissa voi riittää laiminlyöntiin perustuva vastuujärjestelmä.

4.3.3. Korvausvastuun riittävät rajat

Komissio hyväksyy sen, että liikenteenharjoittajan ankaraan vastuuseen voitaisiin soveltaa enimmäisrajoja, varsinkin koska järjestelmään on sisällytettävä vaatimus pakollisista vakuutuksista, jotta se olisi tehokas. Tällaiset rajat on kuitenkin asetettava riittävän korkealle erityisesti kuolemantapauksiin ja muihin henkilövahinkoihin liittyvien korvausvaatimusten osalta.

Riittävän enimmäisrajan määrittämistä hankaloittaa se, että matkustaja-alusonnettomuuksien kustannuksia koskevia tilastotietoja on saatavilla yleisesti vain vähän. Euroopan vesillä tapahtuneista merkittävistä matkustaja-alusonnettomuuksista huolimatta jo ratkaistujen tapausten joukossa tunnetaan kaiken kaikkiaan vain vähän sellaisia, joissa merimatkustajien korvausjärjestelmä on osoittautunut selvästi puutteelliseksi. Tätä voidaan kuitenkin pitää osoituksena joustavista vakuutus käytännöistä eikä näyttönä siitä, että tällä hetkellä sovellettavat enimmäisrajat ovat riittävät. Komission mielestä matkustajille maksettavien riittävien korvausten pitäisi taata, että tällaiseen joustavuuteen tarvitsee tukeutua mahdollisimman vähän, vaikka korvausvaatimus olisi suurikin. Korvausvastuun rajojen pitäisi siksi olla samat tai korkeammat kuin vastaavissa korvausjärjestelmissä.

Lentoliikenteen harjoittajan ankara vastuun yläraja on noin 143 000 euroa EU:n tasolla. Tätä lukua aletaan todennäköisesti lähitulevaisuudessa soveltaa kansainvälisellä tasolla, kun Montrealin yleissopimus tulee voimaan. Meriliikenteen osalta Ateenan yleissopimuksen vuonna 1990 tehdyssä pöytäkirjassa rajaa nostettiin tuntuvasti 175 000 erityisnosto-oikeuteen (250 000 euroon), mikä vastaa merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehtyyn yleissopimukseen (LLMC) vuonna 1996 tehdyssä pöytäkirjassa määrättyä matkustaja-aluksia koskevaa yleistä rajaa. Vaikka nämä kaksi pöytäkirjaa on pantu täytäntöön joidenkin jäsenvaltioiden lainsäädännössä, ne eivät ole tulleet voimaan kansainvälisesti.

Komissio katsoo, että Ateenan yleissopimuksen vuoden 1990 pöytäkirjassa asetettu raja on – nykyarvoksi deflatoituna¹⁹ – alin hyväksyttävissä oleva raja kuolemantapausten ja muiden henkilövahinkojen ankaran vastuu järjestelmässä. Kansainvälinen yhteisö on jo sopinut tästä luvusta aiemmista välineistä käytyjen neuvottelujen yhteydessä. Tämä luku edellyttää

¹⁹ 175 000 erityisnosto-oikeutta vastasi vuonna 1990 keskimäärin 186 752 ecua (Eurostat/New Cronos). Kun tämä luku deflatoidaan vuosien 1990–2003 (ehdotetun rajan arvioitu vahvistamisajankohta) kuluttajahintaindeksillä, joka on komission arvion mukaan 142,27 EU:n 15 jäsenvaltion osalta, tulokseksi saadaan 265 000 euroa. Toisin sanoen erityisnosto-oikeuden ja ecun/euron välinen arvoero vuodesta 1990 lähtien merkitsee sitä, että deflatoitu raja-arvo poikkeaa vain marginaalisesti vuonna 1990 vahvistetusta arvosta.

kuitenkin sitä, että kokonaiskorvausvastuu matkustajaa kohti, mukaan luettuna liikenteenharjoittajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä johtuva korvausvastuu, on tuntuvasti suurempi.

4.3.4. Laajennettu vastuu tuottamuksen tai laiminlyönnin tapauksessa

Ollaan yleisesti yhtä mieltä siitä, että liikenteenharjoittajien oikeudesta rajoittaa korvausvastuuta olisi luovuttava, kun kyseessä on vakava rikkomus. Tällä hetkellä oikeus rajoittaa vastuuta menetetään – sekä Ateenan yleissopimuksen että LLMC-järjestelmän mukaan – vain silloin, kun liikenteenharjoittaja on aiheuttanut vahingon "tahallaan tai huolimattomuuttaan ja tietäen, että seurauksena luultavasti olisi tällainen menetys". On selvää, että vain hyvin harvat matkustaja-alusonnettomuudet täyttävät nämä perusteet, minkä vuoksi oikeus rajoittaa vastuuta voidaan katsoa tällä hetkellä luovuttamattomaksi. Komissio katsoo, että tämä on merkittävä puute nykyisessä järjestelmässä, koska luovuttamaton oikeus vastuun rajoittamiseen antaa liikenteenharjoittajille ja niiden vakuuttajille oikeuden evätä matkustajilta tietyn rajan ylittävät korvaukset huolimatta siitä, miten oikeutettuja korvausvaatimukset ovat, ja riippumatta onnettomuuden syystä. Lisäksi luovuttamaton vastuunrajoittamisoikeus ei yleisesti ottaen toimi kannustimena liikenteenharjoittajalle, jotta se ryhtyisi asianmukaisiin varotoimiin onnettomuuksien välttämiseksi.

Komissio katsoo, että matkustajien kuolemaan ja muuhun henkilövahinkoon – riippumatta siitä, onko niiden syynä merionnettomuus – liittyvään korvausvastuuseen on sovellettava huomattavasti korkeampaa enimmäismäärää kuin mitä ehdotetaan edellisessä jaksossa ankaraa vastuuta varten. Jos kuolemaan ja muuhun henkilövahinkoon liittyvälle korvausvastuulle ylipäänsä asetetaan raja, sen pitäisi olla tarpeeksi korkea, että se täysin kattaa ennakoitavissa olevat menetykset. Tämä vastaisi paremmin vahingonkorvauslain tavanomaisia periaatteita sekä ilmailualalla sovellettavaa järjestelmää. Se vastaisi myös komission kantaa öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen korvausjärjestelmään.²⁰ Lisäksi merionnettomuuksien ja muiden onnettomuuksien välillä olisi tehtävä ero korvausvastuun perusteissa, mikä edelleen lisäisi vastaavuutta ilmailualalla sovellettavan järjestelmän kanssa. Merionnettomuuksissa voidaan kohtuudella olettaa, että liikenteenharjoittaja on syylistynyt tuottamukseen tai laiminlyöntiin. Toisin sanoen tulisi määrätä Montrealin yleissopimuksen tavoin, että liikenteenharjoittaja on vastuussa vahingoista, jotka aiheutuvat matkustajan kuolemasta tai muusta henkilövahingosta, jollei liikenteenharjoittaja voi todistaa onnettomuuden tapahtuneen ilman sen tuottamusta tai laiminlyöntiä.

4.3.5. Vakuutusten pakollisuus

Yhdessäkään matkustajavahinkojen korvausvastuuta koskevassa kansainvälisessä yleissopimuksessa ei edellytetä, että liikenteenharjoittajilla on oltava riittävät vakuutukset. Se, ettei matkustajaliikenteen harjoittajilta edellytetä riittävää vakuutussuojaa, ei ole missään suhteessa riskeihin, joita liittyy satojen tai tuhansien matkustajien kuljettamiseen aluksella. Useimmilla matkustaja-aluksilla on toki vakuutussuoja, tavallisesti keskinäisessä P&I-yhdistyksessä (*Protection & Indemnity Clubs*), mutta vakuutuksia koskevien virallisten vaatimusten puuttumista ei voida perustella. Pakollisten vakuutusvaatimusten onkin oltava olennainen osa mitä tahansa matkustajavahinkojen korvausvastuujärjestelmää. Jotta liikenteenharjoittajien välille taattaisiin tasapuoliset ehdot, vakuutusvaatimuksia on sovellettava aluksen lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin liikenteenharjoittajiin, jotka liikennöivät EU:n satamiin tai

²⁰ Komission kanta öljyvahinkojen kansainväliseen korvausvastuuseen ja -järjestelmään esitetään asiakirjassa KOM(2000) 802 lopullinen, 6. joulukuuta 2000.

satamista. Mitä vakuutuksen määrään tulee, vakuutuksen on katettava ankan vastuun enimmäismäärä matkustajaa kohti ja siitä lähtien kohtuullinen määrä kerrottuna aluksella olevien henkilöiden enimmäismäärällä.

4.3.6. Suorat korvausvaatimukset

Mahdollisuus osoittaa korvausvaatimus suoraan vakuutuksenantajalle on keskeisen tärkeää merenkulun alalla, koska liikenteenharjoittaja voi olla vaikeasti jäljitettävissä ja/tai kykenemätön täysin huolehtimaan taloudellisista velvoitteistaan. Siksi oikeus esittää korvausvaatimus suoraan vakuutuksenantajalle on sisällytettävä mihin tahansa merenkulun korvausvastuujärjestelmään, jotta se palvelisi tarkoitustaan tehokkaasti. Tämä pätee myös tulevaan matkustajamerenkulun harjoittajien korvausvastuujärjestelmään. Taloudellisesti tämän oikeuden tulisi yltää siihen täyteen enimmäismäärään matkustajaa kohden, jolle pakollinen vakuutussuoja otettiin.

4.3.7. Kotimaanmatkat

Korvausvastuujärjestelmän pitäisi kattaa kaikki liikenne yhteisössä, myös jäsenvaltion sisäiset matkat. Ateenan yleissopimuksen mukaista järjestelmää sovelletaan vain kansainvälisiin matkoihin. Osa jäsenvaltioista on kuitenkin päättänyt laajentaa sen soveltamisalaa siten, että siihen kuuluvat myös kotimaanmatkat. Noudattaen yhteisön nykyisen matkustaja-aluksia koskevan lainsäädännön perustana olevaa ajattelutapaa – jonka mukaan matkustajien suojan taso ei saa riippua siitä, tehdäänkö matka kahden jäsenvaltion välillä vaiko jäsenvaltion sisällä – korvausvastuujärjestelmää on määrä soveltaa kaikenlaisiin matkoihin.

4.4. Tulevat toimet

Matkustajamerenkulkuun sovellettava yhteisön korvausvastuujärjestelmä, joka täyttää kaikki edellä mainitut kriteerit, täyttäisi lauttojen ja risteilyalusten matkustajien tämänhetkiset tarpeet ja loisi yhtenäisen korvausvastuujärjestelmän jäsenvaltioille. Järjestelmä sisältäisi monia ilmailualalla sovellettavan vastuujärjestelmän keskeisiä tekijöitä, mutta toisi lisäksi joitain lisähyötyjä matkustajille: ankan vastuun rajoja olisi nostettu ja vakuutusvaatimuksia viety huomattavasti pidemmälle. On tärkeää huomata, että vakuutusvaatimukset koskisivat kaikkia liikenteenharjoittajia riippumatta yhteisön satamiin tai satamista liikennöivän aluksen lippuvaltiosta tai rekisteröintivaltiosta. Komissio katsoo, että tällainen matkustajamerenkulun harjoittajien korvausvastuujärjestelmä pitäisi ottaa yhteisössä käyttöön mahdollisimman pian.

EU:n laajuista matkustajamerenkulun korvausvastuujärjestelmää koskevan ehdotuksen laatiminen tapahtuu samaan aikaan, kun Ateenan yleissopimukseen laaditaan uutta pöytäkirjaa, joka on määrä hyväksyä vuoden 2002 loppupuolella. IMOn oikeudellinen komitea hyväksyi 83. kokouksessaan 8.–12. lokakuuta 2001 kyseisen pöytäkirjaluonnoksen, joka toimitetaan loka-marraskuiksi 2002 suunnitellun diplomaattikonferenssin hyväksyttäväksi. Pöytäkirjaluonnoksessa esitetään mm. matkustajamerenkulun harjoittajien pakollisia vakuutusvaatimuksia sekä ankan vastuun järjestelmää, johon liittyy oikeus suoriin korvausvaatimuksiin. Tarkoitus on myös merkittävästi nostaa merionnettomuuksista johtuviin matkustajien kuolemantapauksiin ja muihin henkilövahinkoihin liittyvän korvausvastuun rajoja. Lisäksi esitetään, että sopimusvaltiot voivat soveltaa korkeampia korvausvastuurajoja vaatimuksiin, jotka koskevat liikenteenharjoittajan laiminlyönnistä johtuvia matkustajien kuolemantapauksia tai muita henkilövahinkoja (jolloin merionnettomuuksiin sovellettaisiin käännettyä todistustaakkaa korvausvaatimuksen esittäjän hyväksi). Mitä tulee pöytäkirjan määräysten soveltamiseen kotimaanmatkoihin, joita ei suoraan mainita tekstissä,

kansainvälinen järjestelmä ei näyttäisi kieltävän sopimuspuolilta tällaisia täydentäviä toimenpiteitä.

Kaiken kaikkiaan näyttää todennäköiseltä, että uusi pöytäkirja olisi suurelta osin vastaus edellä esitettyihin huolenaiheisiin. Edellytyksenä on, että korvausvastuun rajat ovat riittävän korkeat. On tärkeää huomata, että vaikka kuolemaan tai muuhun henkilövahinkoon liittyvät korvausvastuun yleiset rajat eivät olisi riittäviä, pöytäkirja antaisi tämänhetkisessä sanamuodossaan sopimuspuolille mahdollisuuden soveltaa korkeampia rajoja tai olla soveltamatta mitään rajoja. Matkustajamerenkulun korvausvastuujärjestelmän laajan noudattamisen edistämiseksi komissio katsoo, että jäsenvaltioiden ja koko yhteisön pitäisi toimia Ateenan yleissopimuksen uuden pöytäkirjan hyväksymiseksi ja saattamiseksi voimaan laajamittaisesti ja mahdollisimman pian.²¹

Ateenan sopimuksen uusi pöytäkirja näyttäisi mahdollistavan sen, että yhteisöstä itsestään tulee sen sopimuspuoli. Yhteisön on jäsenvaltioiden ohella liitettävä pöytäkirjaan, koska tietyt sen soveltamisalaan kuuluvat asiat kuuluvat yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.²² Tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22. joulukuuta 2000 annettu asetus (EY) N:o 44/2001²³ edelsi pöytäkirjaa.

Ei ole vielä varmaa, missä muodossa komissio antaa ehdotuksen, jolla edellä kuvatun matkustajamerenkulun korvausvastuujärjestelmä on tarkoitus toteuttaa. Tämä riippuu Ateenan pöytäkirjaa käsittelevän diplomaattikonferenssin tuloksista. Ihanteellisessa tapauksessa yhteisön järjestelmää pitäisi voidaan soveltaa maailmanlaajuisen järjestelmän puitteissa, jolloin se olisi osa laajempaa kansainvälisesti yhdenmukaistettua sääntelyjärjestelmää. Kansainvälisestä ratkaisusta olisi useita etuja, ei vähiten käytäntöä ja menettelyjä ajatellen, koska matkustajavahinkojen korvausvaatimukset liittyvät luonteenomaisesti riitoihin, jotka koskevat potentiaalisesti useita eri osapuolia ja useiden eri valtioiden oikeusjärjestelmiä. Samalla komissio kuitenkin katsoo tässä tapauksessa, että tyydyttävä alueellinen ratkaisu on parempi kuin epätyydyttävä kansainvälinen ratkaisu. Jos tulokset diplomaattikonferenssista, joka hyväksyy Ateenan yleissopimuksen pöytäkirjan, jäävät perustavalla tavalla puutteelliseksi suhteessa tiedonannon tässä jaksossa kuvattuihin keskeisiin osatekijöihin tai jos ne muuten estävät niiden täytäntöönpanon, komissio aikoo ehdottaa yhteisön laajuista järjestelmää, joka sisältää tarvittavat osatekijät. Sääntelyn kohteen (riittävät korvaukset matkustajien kuolemasta ja muusta henkilövahingosta) tärkeyden vuoksi komissio katsoo, että yhteisön laajuinen järjestelmä tällä alalla on perusteltu ja tarpeellinen toimenpide, jos kansainvälinen järjestelmä ei tarjoa tarvittavia takeita.

²¹ Ateenan yleissopimuksen uuden pöytäkirjan voimaantulon ehtona on, että tietty määrä sopimusvaltioita hyväksyy sen määräykset itseään sitoviksi. On toistaiseksi päättämättä, kuinka monta sopimusvaltiota tarvitaan pöytäkirjan saattamiseksi voimaan, mutta Ateenan yleissopimusta varten tämä luku oli kymmenen.

²² Pöytäkirjaluonnoksen 10 ja 11 artikla, joilla korvataan Ateenan yleissopimuksen 17 ja 17 a artiklat tai muutetaan niitä, liittyvät lainkäyttövaltaan ja pöytäkirjan mukaisesti annettujen tuomioiden tunnustamiseen ja täytäntöönpanoon. Nämä määräykset vaikuttavat asetuksen (EY) N:o 44/2001 säännöksiin.

²³ EYVL L 12, 16.1.2001, s. 1.

2002/0074 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista

PERUSTELUT

YLEINEN JOHDANTO

1. Tausta

Ro-ro-matkustaja-alusten erityisen rakenteen vuoksi niiden vakavuus törmäyksessä vaurioitumisen jälkeen on alusten selviytymiskyvyn kannalta olennaisen tärkeä seikka. On selvää, että mitä kauemmin alus pysyy pinnalla vakavia vaurioita saatuaan, sitä tehokkaammin mahdollinen evakuointi tai etsintä- ja pelastustoimet voidaan toteuttaa. Tässä suhteessa näihin aluksiin sovellettavat vakavuusvaatimukset vaikuttavat suoraan matkustajien ja laivaväen turvallisuuteen. Nämä näkökohdat ovat sitäkin tärkeämpiä, kun otetaan huomioon yhteisön satamia käyttävien ro-ro-alusten koon ja niiden kuljettamien matkustajien ja laivaväen määrän jatkuva kasvu.

Sekä käytäntö että tutkimukset ovat osoittaneet, että vaarallisin ongelma suljetulla ro-ro-kannella varustetuille ro-ro-aluksille aiheutuu tilanteessa, jossa tällaiselle kannelle kertyy huomattava määrä vettä. Jos kuitenkin sovelletaan asianmukaisia teknisiä vaatimuksia, vaurioitunut alus voi pysyä pinnalla siitä huolimatta, että ro-ro-kannelle (autokannelle) on päässyt tietty määrä vettä. Tutkimukset ovat selvästi osoittaneet, että aluksen jäännösvaralaita sekä aaltojen korkeus tietyllä merialueella vaikuttavat merkittävästi siihen vesimäärään, joka alukseen voi kertyä törmäysvaurion jälkeen.

Ro-ro-matkustaja-alusten vakavuutta on kansainvälisellä tasolla käsitelty Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO), ja asiasta on annettu erityismääräyksiä etenkin SOLAS 90 -yleissopimuksen²⁴ ja päätöslauselman A.265 pohjalta. Näissä määräyksissä otetaan epäsuorasti huomioon ro-ro-kannelle pääsevän veden vaikutus meriolosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on noin 1,5 metriä. Olemassa olevien alusten osalta nämä määräykset otetaan käyttöön asteittain 1. lokakuuta 1998 ja 1. lokakuuta 2010 välisenä aikana.

Estonian katastrofin jälkeen kahdeksan Euroopan maata (Tanska, Suomi, Saksa, Irlanti, Alankomaat, Norja, Ruotsi ja Yhdistynyt kuningaskunta) päätti helmikuussa 1996 asettaa vahingoittuneille ro-ro-matkustaja-aluksille tiukemmat vakavuusvaatimukset kuin SOLAS 90 -yleissopimuksessa edellytetään. Nämä uudet vaatimukset otettiin käyttöön Tukholman sopimuksella, jonka osapuoliksi edellä mainitut maat liittyivät. Tukholman sopimuksen vakavuusvaatimuksilla täydennetään SOLAS 90 -yleissopimuksen mukaisia vaatimuksia ja niillä pyritään parantamaan ro-ro-alusten selviytymiskykyä meriolosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on 1,5–4 metriä. Näissä täydentävissä vaatimuksissa otetaan erityisesti huomioon mahdollisuus, että autokannelle kertyy vettä 0,5 metrin korkeuteen saakka. Tukholman sopimuksen vaatimukset tulevat voimaan asteittain 1. huhtikuuta 1997 ja 1. lokakuuta 2002 välisenä aikana.

Tukholman sopimusta sovelletaan alueellisesti, joten komissio ilmoitti sopimuksen tekemisen yhteydessä aikovansa tutkia paikallisia olosuhteita kaikilla Euroopan vesillä, joissa ro-ro-matkustaja-alukset liikkuvat. Tässä yhteydessä oli määrä tarkastella myös sopimuksen soveltamisen laajuutta ja vaikutuksia sen soveltamisalaan kuuluvalla alueella. Komission

²⁴ Ihmishengen turvallisuudesta merellä tehty kansainvälinen yleissopimus, sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 1990.

julkilausumassa todettiin lopuksi, että komissio päättäisi selvityksen perusteella siitä, onko uusien aloitteiden tekeminen tarpeellista.

Neuvosto lisäsi samankaltaisen lausuman 17. maaliskuuta 1998 pidetyn neuvoston 2074. istunnon pöytäkirjaan. Tässä istunnossa hyväksyttiin neuvoston direktiivi 98/18/EY matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä²⁵. Lausumassa määriteltiin tarkemmin tarve varmistaa sama turvallisuustaso kaikkien samankaltaisissa olosuhteissa liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten osalta viittaamalla sekä kansainvälisiin matkoihin että kotimaanmatkoihin. Direktiivillä 98/18/EY tehtiin SOLAS 90 -vakavuusvaatimusten soveltaminen pakolliseksi kotimaanmatkoilla uusille A-, B-, C- ja D-luokan aluksille sekä olemassa oleville A- ja B-luokan aluksille²⁶.

Tuorein vakava onnettomuus, jossa oli mukana ro-ro-matkustaja-alus, oli *Express Saminan* onnettomuus Kreikassa syyskuussa 2000. Tämän onnettomuuden jälkeen Euroopan parlamentti pyysi komissiota arvioimaan Tukholman sopimuksen tehokkuutta ja muita matkustaja-alusten vakavuuden ja turvallisuuden kehittämiseen tähtääviä toimia²⁷.

Tätä taustaa vasten ja tehtyään ensin perusteellisen selvityksen Tukholman sopimuksesta komissio lisäsi tämän asian vuoden 2001 työohjelmaansa.

2. SOLAS-vakavuusvaatimukset ja Tukholman sopimus

2.1. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on toistuvasti käsitellyt matkustaja-alusten vakavuuskysymystä ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälinen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimuksen) puitteissa. Ensimmäiset vahingoittuneen aluksen vakavuusvaatimukset otettiin käyttöön vuonna 1948, ja niitä parannettiin vuosina 1960 ja 1974. Tärkein askel ro-ro-alusten vakavuusvaatimusten kehittämisessä otettiin kuitenkin vuonna 1990, kun SOLAS-yleissopimukseen lisättiin uusi jakso²⁸. Nämä vaatimukset (jotka tunnetaan nimellä SOLAS 90 -vakavuusvaatimukset) on hyväksytty kansainvälisesti ja niitä sovelletaan matkustaja-aluksiin, jotka tekevät kansainvälisiä matkoja EU:n satamiin tai EU:n satamista, sekä – direktiivin 98/18/EY myötä – myös jäsenvaltioiden sisällä kotimaanmatkoja tekeviin aluksiin. SOLAS 90 -vaatimuksissa otetaan epäsuorasti huomioon ro-ro-kannelle pääsevän veden vaikutus meriolosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on noin 1,5 metriä.

SOLAS 90 -vaatimukset tulevat kaikkien olemassa olevien ro-ro-matkustaja-alusten osalta voimaan asteittain siten, että alusten vaatimustenmukaisuuden määräaika on eri tekijöiden²⁹ yhdistelmästä riippuen 1. lokakuuta 1998 ja 1. lokakuuta 2010 välisenä aikana.

²⁵ EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1.

²⁶ Neuvoston direktiivin 98/18/EY 4 artiklan mukaisesti nämä luokat on määritelty sen mukaan, minkätyyppisellä merialueella alukset liikennöivät.

²⁷ Euroopan parlamentin päätöslauselma B5-0783, 0787 ja 0791/2000, annettu 5. lokakuuta 2000.

²⁸ SOLAS-yleissopimuksen II-1 luvun B osan 8 sääntö (Vahingoittuneen aluksen vakavuus).

²⁹ Nämä tekijät ovat aluksen A/Amax-arvo, aluksella kuljetettavien henkilöiden lukumäärä ja aluksen ikä. (A/Amax-arvon laskentamenetelmä on yksinkertaistettu versio vahingoittuneen aluksen tilastomatemaattisesta vakavuuslaskelmasta. IMO on ottanut menetelmän käyttöön keinona verrata toisiinsa eri alusten selviytymiskykyä, jotta alukset voidaan asettaa tärkeysjärjestykseen vaatimusten asteittaista käyttöönottoa varten. Kyse ei ole selviytymiskystandardista.)

- 2.2. *Estonian* katastrofin jälkeen kahdeksan Euroopan maata (Tanska, Suomi, Saksa, Irlanti, Alankomaat, Norja, Ruotsi ja Yhdistynyt kuningaskunta) päätti helmikuussa 1996 Tukholmassa asettaa vahingoittuneille ro-ro-matkustaja-aluksille tiukemmat vakavuusvaatimukset kuin IMO:n SOLAS 90 -vaatimuksissa oli määritetty vain muutamaa vuotta aiemmin. Tämän aloitteen keskeinen ajatus on se, että alukset olisi suunniteltava kestämaan kaatumatta myös silloin, kun tietty määrä vettä on päässyt niiden autokannelle (ro-ro-kannelle).

Tukholman sopimus tehtiin vuoden 1995 SOLAS-konferenssin päätöslauselman nro 14 puitteissa. Päätöslauselman mukaan sopimusvaltiot voivat tehdä tällaisen sopimuksen, jos ne katsovat, että vallitsevat meriolosuhteet tai muut paikalliset olosuhteet edellyttävät erityisten vakavuusvaatimusten määrittämistä tietylle alueelle. Sopimuksesta ilmoitettiin päätöslauselman nro 14 toimeenpanevan osan 3 kohdan mukaisesti IMO:lle 1. huhtikuuta 1996 ja se tuli voimaan sopimuksen 10 artiklan mukaisesti 1. huhtikuuta 1997³⁰. Yksinkertaistaen sanottuna Tukholman sopimuksen vaatimuksilla täydennetään SOLAS 90 -vaatimuksia lisäämällä niihin teknisiä vaatimuksia, joissa otetaan nimenomaisesti huomioon mahdollisuus, että autokannelle pääsee vettä. Näiden vaatimusten noudattamista mitataan joko sopimuksessa määriteltyjen numeeristen laskelmien perusteella tai tekemällä mallikokeita vuoden 1995 SOLAS-konferenssin päätöslauselmassa nro 14 määritellyn mallikoemenetelmän mukaisesti.

Sopimuksen logiikan mukaan onnettomuusvaurion seurauksena autokannelle pääsevän veden korkeus riippuu aluksen jäännösvaralaidasta ja aluksen liikennöintialueen merkitsevästä aallonkorkeudesta (h_s). Siksi alus olisi suunniteltava kestämaan merkitseviä aallonkorkeuksia, jotka vallitsevat reiteillä tai alueilla, joilla alus liikennöi. Edellä mainitut muuttujat huomioon ottaen Tukholman sopimuksen vakavuusvaatimusten soveltamisesta seuraa se, että aluksen olisi kestävä kaatumatta jopa tilanteessa, jossa ro-ro-kannelle on päässyt 0,5 metriä vettä. Tukholman sopimukseen liittyy karttoja, joista käyvät ilmi eri alueiden merkitsevät aallonkorkeudet. Sopimusvaltiot ovat laatineet nämä kartat ympärivuotisten tilastotietojen perusteella.

Tukholman sopimuksen erityisiä vakavuusvaatimuksia sovelletaan lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisessä kansainvälisessä reittiliikenteessä kuljettaen matkustajia määrättyjen satamien välillä taikka määrättyistä satamista tai määrättyihin satamiin sopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla alueella. Vaatimukset tulevat voimaan asteittain siten, että niitä sovelletaan 1. huhtikuuta 1997 alkaen ro-ro-matkustaja-aluksiin, joiden $A/A_{\max}$ -arvo on alhaisin, ja 1. lokakuuta 2002 alkaen aluksiin, jotka jo ovat SOLAS 90 -vakavuusvaatimusten mukaisia.

3. EU:n kanta Tukholman sopimukseen

- 3.1. Komission yksiköt antoivat sopimuksen tehneen konferenssin päätteeksi julkilausuman, jossa pannaan merkille tehty sopimus ja esitetään kanta, jonka mukaan kaikkien samanlaisissa olosuhteissa liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten osalta olisi taattava sama turvallisuustaso. Komissio totesi, ettei sopimusta sovelleta Euroopan unionin muissa osissa, ja ilmoitti aikovansa tutkia vallitsevia paikallisia

³⁰ IMO:n kiertokirje nro. 1891, 29. huhtikuuta 1996.

olosuhteita kaikilla Euroopan vesillä, joissa ro-ro-matkustaja-alukset liikkuvat. Tässä yhteydessä oli määrä tarkastella myös sopimuksen soveltamisen laajuutta ja vaikutuksia sen soveltamisalaan kuuluvalla alueella. Komission julkilausumassa todettiin lopuksi, että komissio päättäisi selvityksen perusteella siitä, onko uusien aloitteiden tekeminen tarpeellista.

Tämä komission julkilausuma vahvistettiin 11. maaliskuuta 1996 pidetyssä neuvoston 1907. istunnossa, jossa liikenneministerit keskustelivat Tukholman sopimuksen lopputuloksesta.

Neuvosto lisäsi samankaltaisen lausuman 17. maaliskuuta 1998 pidetyn neuvoston 2074. istunnon pöytäkirjaan. Tässä istunnossa hyväksyttiin neuvoston direktiivi 98/18/EY matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä. Tässä lausumassa määriteltiin tarkemmin tarve varmistaa sama turvallisuustaso kaikkien samankaltaisissa olosuhteissa liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten osalta viittaamalla sekä kansainvälisiin matkoihin että kotimaanmatkoihin. Direktiivillä 98/18/EY tehtiin SOLAS 90 -vakavuusvaatimusten soveltaminen pakolliseksi kotimaanmatkoilla uusille A-, B-, C- ja D-luokan aluksille sekä olemassa oleville A- ja B-luokan aluksille.

- 3.2. Lisäksi pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun neuvoston direktiivin 1999/35/EY 4 artiklan 1 kohdan e alakohdassa säädetään, että ro-ro-alusten on täytettävä alueellisella tasolla vahvistetut erityiset vakavuusvaatimukset, kun ne liikennöivät tällaisten alueellisten sääntöjen soveltamisalaan kuuluvalla alueella. Tämän velvoitteen mukaisesti isäntävaltioiden on tarkastettava, että ro-ro-alukset *"ovat alueellisella tasolla hyväksytyjen sekä teknisiä standardeja ja määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 22 päivänä kesäkuuta 1998 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 98/34/EY säädetyn ilmoitusmenettelyn mukaisesti jäsenvaltioiden kansallisen lainsäädännön osaksi saatettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia silloin, kun ne liikennöivät kyseisen kansallisen lainsäädännön piiriin kuuluvalla alueella, edellyttäen etteivät kyseiset vaatimukset ylitä vuoden 1995 SOLAS-konferenssin päätöslauselman nro 14 (sopimukseen kuuluvat vakavuusvaatimukset) liitteessä määriteltyjä vaatimuksia ja että niistä on ilmoitettu IMO:n pääsihteerille kyseisen päätöslauselman 3 kohdassa esitettyjen menettelyjen mukaisesti"*.
- 3.3. Aiemman sitoumuksensa mukaisesti komissio teetti tutkimuksen, jossa tarkastellaan ro-ro-matkustaja-alusten vakavuuden erityisvaatimuksia koskevan Tukholman sopimuksen soveltamisen laajuutta ja vaikutuksia ja mahdollisuuksia laajentaa sen soveltamisalaa siten, että se kattaisi myös siihen kuulumattomat Euroopan vedet. Lisäksi on selvitetty Tukholman sopimuksen soveltamisen taloudellisia vaikutuksia ja todettu ne hyväksyttäviksi, kuten seuraavasta luvusta käy ilmi.
- 3.4. Euroopan parlamentti korosti *Express Samina* -aluksen onnettomuuden jälkeen 5. lokakuuta 2000 antamassaan päätöslauselmassa B5-0783, 0787 ja 0791/2000, että se *"odottaa komission arviota Tukholman sopimuksen tehokkuudesta ja muista matkustaja-alusten vakauden ja turvallisuuden kehittämiseen tähtäävistä toimista"*.

- 3.5. Arvioituaan tilanteen eri etutahojen kuulemisen ja eri lähteistä saamiensa tietojen – joihin sisältyvät myös edellä mainitun selvityksen tulokset – pohjalta komissio katsoo, että Tukholman sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa alaa koskeva lainsäädäntöehdotus on tarpeellinen.

EHDOTETUN YHTEISÖALOITTEEN PERUSTELUT

Herald of Free Enterprise ja *Estonian* onnettomuuksien jälkeen tehdyissä tutkimuksissa kävi ilmi, että suurin vakavuuteen liittyvä vaara suljetulla ro-ro-kannella varustetulle ro-ro-alukselle aiheutuu tälle kannelle kertyneen huomattavan vesimäärän vaikutuksesta.

IMO:n nykyisissä ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettavissa vahingoittuneen aluksen vakavuusvaatimuksissa (SOLAS 90), joita sovelletaan direktiivin 98/18/EY myötä myös EU:ssa tehtävillä kotimaanmatkoilla, otetaan epäsuorasti huomioon ro-ro-kannelle pääsevän veden vaikutus meriolosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on noin 1,5 metriä. Tukholman sopimuksessa määritellyt vahingoittuneen aluksen vakavuusvaatimukset parantavat kuitenkin alusten selviytymiskykyä vaikeammissa meriolosuhteissa, sillä niillä täydennetään SOLAS-vaatimuksia ottamalla huomioon ro-ro-kannelle vaurion seurauksena kertyvän veden vaikutus.

Komissio on ilmoittanut, että se voi ehdottaa näiden erityisten vakavuusvaatimusten soveltamista koko EU:n alueella tutkittuaan ensin Etelä-Euroopan vesien paikallisia olosuhteita. Komission teettämässä asiantuntijatutkimuksessa todetaan, että vaikka muut turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavat olosuhteet (kuten näkyvyys ja veden lämpötila) ovat Etelä-Euroopan vesillä yleensä paremmat, merkitsevät aallonkorkeudet ovat vastaavia tai jopa suurempia kuin Itämerellä. Lisäksi aallot ovat Etelä-Euroopan vesillä jyrkempiä.

Selvitys osoittaa, ettei Tukholman sopimuksen käyttöönotto Pohjois-Euroopassa aiheuttanut mitään erityisiä ongelmia toimialalle tai sopimusvaltioille. Otokseen sisältyi 82 alusta niistä kaikkiaan 140:stä, joiden on noudatettava sopimuksen vaatimuksia, ja 36 prosenttiin otokseen sisältyneistä aluksista ei tarvinnut tehdä minkäänlaisia parannuksia. Lisäksi 69:ää prosenttia kaikista 140 aluksesta parannettiin alle 1 miljoonalla eurolla. Parannustöiden arvioidut kokonaiskustannukset olivat noin 85 miljoonaa euroa. On kuitenkin tärkeää huomata, että suurin osa kustannuksista aiheutui SOLAS 90 -vaatimusten nopeutetusta noudattamisesta (joka on välttämätön askel ennen Tukholman sopimuksen noudattamista) eikä itse Tukholman sopimuksen noudattamisesta.

Tutkimukseen sisältyvässä taloudellisessa selvityksessä päädyttiin siihen, että koska EU:n eteläisten vesialueiden merkitsevä aallonkorkeus on yleisesti noin 2,5 metriä, kustannukset, jotka aiheutuvat Etelä-Euroopan aluskannan muuttamisesta Tukholman sopimuksen määräysten mukaisiksi, ovat jokseenkin samat kuin kustannukset, jotka aiheutuvat SOLAS 90 -yleissopimuksen mukaisten kahden osaston vaatimusten noudattamisesta³¹. Koska SOLAS-yleissopimuksen sääntöjä on noudatettava täydellisesti vuoteen 2010 mennessä IMO:n aikataulun (kansainväliset matkat) ja direktiivin 98/18/EY (EU:n kotimaanmatkat) mukaisesti, alan toimijoiden on jo täytynyt suunnitella kyseessä olevien alusten parantamiseen liittyviä investointeja tuleville vuosille. Tutkimuksen mukaan 264:ää kansainvälisillä ja kotimaanmatkoilla liikennöivää alusta on parannettava, jotta ne olisivat SOLAS-vaatimusten mukaisia. Vaatimusten noudattamisesta aiheutuvat kustannukset tulevat olemaan 106–250 miljoonaa euroa (luvuissa ei ole otettu huomioon vanhojen ro-ro-alusten mahdollista poistamista liikenteestä). Kuten edellä mainittiin, näiden alusten saattaminen Tukholman sopimuksessa vahvistettujen vakavuutta koskevien erityisvaatimusten mukaisiksi ei enää lisää kohtuuttomasti SOLAS-vaatimusten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia.

³¹ SOLAS 90 -yleissopimuksen mukaisissa kahden osaston vaatimuksissa edellytetään, että alus voi selvitä kaatumatta vaikka sen kaksi pääosastoa on täytynyt vedellä vaurioitumisen jälkeen.

Vaikuttaa siis siltä, että soveltamalla Tukholman sopimuksen vakavuusvaatimuksia Etelä-Euroopan ro-ro-matkustaja-aluksiin vakavuusvaatimukset voidaan yhdenmukaistaa ja ro-ro-matkustaja-alusten selviytymiskykyä voidaan parantaa kaikkialla EU:ssa kasvattamatta merkittävästi sen toimialan osan taloudellista rasitusta, johon vaatimusten soveltaminen vaikuttaa, koska sen on joka tapauksessa noudatettava SOLAS 90 -vaatimuksia.

Edellä mainitun huomioon ottaen komissio katsoo, ettei vahingoittuneiden ro-ro-alusten vakavuusvaatimuksia koskeva jako pohjoisen ja etelän välillä (Tukholman sopimusta sovelletaan pohjoisessa ja SOLAS 90 -vaatimuksia etelässä) vaikuta perustellulta turvallisuusnäkökohtien tai teknistaloudellisten syiden perusteella.

Onkin tarkoituksenmukaista antaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi, jolla Tukholman sopimuksessa määritellyt vakavuutta koskevat erityisvaatimukset tehdään pakollisiksi kaikille ro-ro-matkustaja-aluksille, jotka harjoittavat kansainvälistä liikennettä EU:n satamista tai EU:n satamiin. Merkille pantavaa on, että vastarakennetut ro-ro-matkustaja-alukset, joita liikennöi sekä Pohjois- että Etelä-Euroopassa, ovat yleensä edellä mainittujen tiukempien vakavuusvaatimusten mukaisia. Olemassa olevien Etelä-Euroopassa liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten parantamista varten tarvitaan kuitenkin siirtymäaika. Tällaista siirtymäaikaa sovellettiin myös silloin, kun Tukholman sopimuksen vaatimukset otettiin käyttöön Pohjois-Euroopassa liikennöivässä aluskannassa.

Koska jäsenvaltioissa kotimaanmatkoilla liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten liikennöintiolosuhteet ovat usein samanlaiset kuin kansainvälisillä matkoilla, tätä näkökohtaa koskevia erityisiä säännöksiä on sisällytetty neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamista koskevaan komission ehdotukseen. Ehdotuksen mukaan kotimaanmatkoilla liikennöivien ro-ro-alusten osalta otetaan käyttöön samat tai vastaavat vakavuusvaatimukset kuin on ehdotettu kansainvälisillä matkoilla liikennöiville ro-ro-aluksille.

DIREKTIIVIEHDOTUKSEN SISÄLTÖ

Ehdotetulla direktiivillä otetaan käyttöön Tukholman sopimuksen erityiset vakavuusvaatimukset koko EU:n alueella siten, että niitä sovelletaan kaikkiin EU:n satamista tai EU:n satamiin liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin.

Erityisillä vakavuusvaatimuksilla täydennetään nykyisiä kansainvälisiä IMO-vaatimuksia (SOLAS 90). Niitä sovelletaan jo seitsemässä EU:n pohjoisessa jäsenvaltiossa, jotka ovat vuoden 1995 SOLAS-konferenssin päätöslauselman nro 14 puitteissa tehdyn Tukholman sopimuksen osapuolia. Direktiivillä yhdenmukaistetaan samanlaisissa olosuhteissa liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten vakavuusvaatimukset ja otetaan IMO:n piirissä tehty alueellinen sopimus osaksi EU:n lainsäädäntöä.

Ehdotettujen vakavuusvaatimusten suurin etu on se, että ne parantavat tämäntyyppisten alusten selviytymiskykyä törmäyksessä vaurioitumisen jälkeen. Lisäksi sovellettavat vaatimukset on suorassa yhteydessä alusten harjoittamaan liikenteeseen, eli vaatimukset on laadittu alusten käyttämillä merialueilla esiintyvien merkittävien aallonkorkeuksien perusteella. Ottamalla huomioon olosuhteet, joissa alukset liikennöivät, erityiset vakavuusvaatimukset takaavat vahingoittuneen aluksen vakavuuden vielä, kun sen ro-ro-kannelle on kertynyt 0,5 metriä vettä.

Koska olemassa oleviin aluksiin saatetaan joutua tekemään rakenteellisia muutoksia, jotta ne olisivat uusien vakavuusvaatimusten mukaisia, direktiivissä säädetään siirtymäkaudesta. Tässä yhteydessä otetaan huomioon SOLAS 90 -vaatimusten noudattamiselle asetetut määräajat.

ERITYISHUOMIOITA

1 artikla

Direktiivin tarkoituksena on vahvistaa ro-ro-matkustaja-aluksille yhdenmukaiset vakavuutta koskevat erityisvaatimukset, jotka parantavat tämäntyyppisten alusten selviytymiskykyä niiden vaurioituttua törmäyksessä ja turvaavat paremman turvallisuustason matkustajille ja laivaväelle. Koska seitsemän EU:n pohjoista jäsenvaltiota soveltaa jo näitä erityisiä vakavuusvaatimuksia alueellisen sopimuksen puitteissa, ehdotetusta direktiivistä seuraa tämän alueellisen sopimuksen ottaminen osaksi yhteisön lainsäädäntökehystä ja sen soveltamisalan laajentaminen Etelä-Euroopan vesille ja Atlantin rannikolle.

2 artikla

Tämä artikla sisältää direktiivissä käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät. Ne perustuvat IMO:n SOLAS-yleissopimuksen (ihmishengen turvallisuudesta merellä tehty kansainvälinen yleissopimus) määritelmiin sekä yhteisön voimassa olevaan lainsäädäntöön, erityisesti matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17. maaliskuuta 1998 annettuun neuvoston direktiiviin 98/18/EY.

3 artikla

Tässä artikkelissa määritellään direktiivin soveltamisala. Direktiiviä sovelletaan aluksen lippuvaltioon riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisessä reittiliikenteessä jäsenvaltion satamasta tai jäsenvaltion satamaan kansainvälisillä matkoilla.

4 artikla

Tässä artiklassa säädetään, että erityisiä vakavuusvaatimuksia sovellettaessa käytetään merkitsevää aallonkorkeutta autokannella olevan veden korkeuden määrittämiseen.

5 artikla

Tässä artiklassa säädetään, että 4 artiklan soveltamiseksi jäsenvaltioiden on laadittava luettelo lainkäyttövaltaansa kuuluvista merialueista sekä jäsenvaltioiden tai jäsenvaltioiden ja yhteisön ulkopuolisten maiden välisistä merialueista, joilla yhteisön satamiin liikennöivät ro-ro-matkustaja-alukset kulkevat.

Jäsenvaltioiden toimivaltaisten merenkulkuviranomaisten on ilmoitettava nämä merialueet ja niiden merkitsevät aallonkorkeudet komissiolle ja asetettava ne julkisesti saataville.

6 artikla

Tässä artiklassa viitataan direktiivin liitteessä 1 määritettyihin erityisiin vakavuusvaatimuksiin. Näitä vaatimuksia sovelletaan SOLAS-yleissopimuksen II-1/8 säännön (vahingoittuneen aluksen vakavuus) vaatimusten lisäksi.

Erityiset vakavuusvaatimukset täydentävät siis SOLAS 90 -vakavuusvaatimuksia ja niissä otetaan erityisesti huomioon ro-ro-kannelle vaurion seurauksena mahdollisesti kertyvän veden vaikutus, jotta alus voisi selviytyä meriolosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on yli 1,5 metriä.

Direktiivissä säädetyt vakavuutta koskevat erityisvaatimukset perustuvat matemaattiseen kaavaan, jolla lasketaan törmäysvaurioiden jälkeinen vedenkorkeus ro-ro-kannella kahden perusmuuttujan perusteella. Nämä muuttujat ovat aluksen jäännösvaralaita sekä merkitsevä aallonkorkeus merialueella, jolla alus liikennöi.

Artiklassa viitataan myös direktiivin liitteessä II oleviin jäsenvaltioille osoitettuihin suuntaviivoihin, jotka koskevat liitteessä I vahvistettujen erityisten vakavuusvaatimusten soveltamista. Tanskan, Suomen, Ruotsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset esittivät nämä ohjeelliset suuntaviivat Kansainväliselle merenkulkujärjestölle vakavuutta, lastiviivoja ja kalastusalusten turvallisuutta käsittelevän IMO:n alakomitean 40. istunnossa 5. heinäkuuta 1996.

7 artikla

Tässä artiklassa säädetään, että uusien alusten on oltava erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia 1. lokakuuta 2004 alkaen. Olemassa olevien alusten vaatimustenmukaisuudelle puolestaan säädetään siirtymäaika. Siirtymäaika pidetään tarpeellisenä, koska olemassa oleviin aluksiin on tehtävä uusia rakenteellisia muutoksia niiden muutosten lisäksi, jotka niihin on tehtävä SOLAS 90 -vaatimusten perusteella. Viimeinen määräaika vaatimusten noudattamiselle on 1. lokakuuta 2010. Aikataulussa on otettu huomioon se, että suurimman osan ro-ro-matkustaja-aluksista on oltava SOLAS-vakavuusvaatimusten mukaisia 1. lokakuuta 2005 mennessä ja että SOLAS-vaatimusten noudattamisen viimeinen määräaika on samoin 1. lokakuuta 2010.

8 artikla

Tässä artiklassa säädetään vaatimustenmukaisuustodistuksesta, joka lippuvaltion hallinnon on annettava kaikille direktiivin soveltamisalaan kuuluville aluksille. Muiden jäsenvaltioiden on hyväksyttävä yhden jäsenvaltion antama vaatimustenmukaisuustodistus. Kunkin isäntävaltion ominaisuudessa toimivan jäsenvaltion on myös hyväksyttävä yhteisön ulkopuolisen maan antama todistuskirja, joka osoittaa aluksen olevan tässä direktiivissä vahvistettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukainen.

9 artikla

Tämän artiklan säännökset sallivat sellaisten ro-ro-matkustaja-alusten erityiskohtelun, jotka liikennöivät ainoastaan kausiluonteisesti alueella, jossa merkitsevä aallonkorkeus on liikennöintikauden aikana matalampi kuin ympärivuotisessa liikenteessä samalla alueella. Tällaisessa tapauksessa direktiivissä säädetyt erityiset vakavuusvaatimukset perustuvat jäsenvaltioiden määrittelemiін merkitsevien aallonkorkeuksien kausiarvoihin. Tällainen kausiluonteinen liikennöinti voi vahvistettuja turvallisuusmääräyksiä heikentämättä tarjota tiettyä joustavuutta varustamoille, jotka haluavat ottaa sesongin aikana käyttöön lisäaluksia ja tarjota lisää matkustusvaihtoehtoja.

10 ja 11 artikla

10 artiklassa säädetään mahdollisuudesta mukauttaa direktiivin liitteitä tekniikan kehityksen, saatujen kokemusten tai kansainvälisellä tasolla (IMO:ssa) tapahtuvan sääntelykehityksen perusteella. 11 artiklassa säädetään, että tällaisessa tapauksessa komissiota avustaa direktiivin 93/75/EY³² 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustettu komitea.

12 artikla

Tämän artiklan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomistapauksissa sovellettavista varoittavista seuraamuksista. Koska käyttöön otettavat vaatimukset ovat teknisesti monimutkaisia, jäsenvaltioilta vaaditaan erityistä tarkkaavaisuutta niiden täytäntöönpanossa.

13 artikla

Tässä artiklassa säädetään määräaika direktiivin saattamiselle osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä. Määräaika on 1. tammikuuta 2004.

³²

Neuvoston direktiivi 93/75/ETY, annettu 13 päivänä syyskuuta 1993, vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessaa niistä.

14 artikla

Ei huomautettavaa.

15 artikla

Ei huomautettavaa.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen³³,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon³⁴,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³⁵,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisen liikennepolitiikan puitteissa on toteutettava lisätoimenpiteitä matkustajameriliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.
- (2) Yhteisö haluaa kaikin asianmukaisin keinoin välttää merionnettomuuksia, joissa on osallisina ro-ro-matkustaja-aluksia ja joista aiheutuu ihmishenkien menetyksiä.
- (3) Vahingoittuneen aluksen vakavuusvaatimuksissa määritelty ro-ro-matkustaja-alusten selviytymiskyky törmäyksessä vaurioitumisen jälkeen on olennaisen tärkeä tekijä matkustajien ja laivaväen turvallisuuden kannalta ja vaikuttaa erityisesti etsintä- ja pelastustoimiin. Suljetulla ro-ro-kannella varustetun ro-ro-aluksen vakavuudelle aiheuttaa törmäyksessä vaurioitumisen seurauksena suurimman vaaran tilanne, jossa tällaiselle kannalle kertyy huomattava määrä vettä.
- (4) Ro-ro-matkustaja-aluksia käyttävillä henkilöillä ja tällaisille aluksille palkatulla laivaväellä on kaikkialla yhteisössä oikeus vaatia samaa korkeaa turvallisuustasoa riippumatta siitä, millä alueella alukset liikennöivät.
- (5) Kun otetaan huomioon matkustajameriliikenteen sisämarkkinaulottuvuus, on toiminta yhteisön tasolla tehokkain tapa saavuttaa yhdenmukainen alusturvallisuuden vähimmäistaso kaikkialla yhteisössä.

³³ EYVL C [...], [...], s. [...].

³⁴ EYVL C [...], [...], s. [...].

³⁵ EYVL C [...], [...], s. [...].

- (6) Toiminta yhteisön tasolla on paras tapa varmistaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) piirissä sovittujen periaatteiden yhdenmukainen noudattaminen, jolloin vältetään kilpailun vääristymät yhteisössä ro-ro-matkustaja-aluksilla liikennöivien yritysten välillä.
- (7) Vahingoittuneiden ro-ro-matkustaja-alusten yleiset vakavuusvaatimukset vahvistettiin kansainvälisellä tasolla vuoden 1990 SOLAS-konferenssissa ja ne sisällytettiin SOLAS-yleissopimuksen II-1 luvun B osan 8 sääntöön (SOLAS 90 -vaatimukset). Näitä vaatimuksia sovelletaan koko yhteisön alueella, koska kansainvälisiin matkoihin sovelletaan suoraan SOLAS-yleissopimusta ja kotimaanmatkoihin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta 1998 annettua neuvoston direktiiviä 98/18/EY³⁶.
- (8) Vahingoittuneen aluksen vakavuutta koskevissa SOLAS 90 -vaatimuksissa otetaan epäsuorasti huomioon ro-ro-kannelle pääsevän veden vaikutus meriolosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on 1,5 metrin luokkaa.
- (9) Vuoden 1995 SOLAS-konferenssin päätöslauselman nro 14 mukaan IMO:n jäsenet voivat tehdä alueellisia sopimuksia, jos ne katsovat, että vallitsevat meriolosuhteet tai muut paikalliset olosuhteet edellyttävät erityisten vakavuusvaatimusten määrittämistä tietyille alueille.
- (10) Kahdeksan Euroopan maata, joiden joukossa on seitsemän yhteisön jäsenvaltiota, päätti 28 päivänä helmikuuta 1996 Tukholmassa ottaa käyttöön tiukemmat vahingoittuneiden ro-ro-matkustaja-alusten vakavuusvaatimukset, jotta voitaisiin ottaa huomioon ro-ro-kannelle kertyvän veden vaikutus ja jotta alus voisi selviytyä SOLAS 90 -vaatimuksissa vaadittua vaikeammissa meriolosuhteissa aina 4 metrin merkitsevään aallonkorkeuteen saakka.
- (11) Tämän Tukholman sopimuksena tunnetun sopimuksen mukaan erityiset vakavuusvaatimukset ovat suoraan riippuvaisia siitä merialueesta, jolla alus liikennöi, tarkemmin sanottuna liikennöintialueella mitatusta merkitsevistä aallonkorkeudesta. Aluksen liikennöintialueen merkitsevä aallonkorkeus määrää, mihin korkeuteen asti autokannelle kertyy vettä onnettomuudessa vaurioitumisen jälkeen.
- (12) Komissio totesi Tukholman sopimuksen tehneen konferenssin päätteeksi, ettei sopimusta sovelleta yhteisön muissa osissa ja ilmoitti, että se aikoo tutkia vallitsevia paikallisia olosuhteita kaikilla Euroopan vesillä, joilla ro-ro-matkustaja-alukset purjehtivat, sekä tehdä tarvittavat aloitteet.
- (13) Neuvosto lisäsi 17 päivänä maaliskuuta 1998 pidetyn neuvoston 2074. istunnon pöytäkirjaan lausuman, jossa korostettiin tarvetta varmistaa sama turvallisuustaso kaikkien samanlaisissa olosuhteissa liikennöivien matkustajalauttojen osalta sekä kansainvälisillä matkoilla että kotimaanmatkoilla.
- (14) *Express Samina* -aluksen onnettomuuden jälkeen Euroopan parlamentti antoi 5 päivänä lokakuuta 2000 päätöslauselman B5-0783, 0787 ja 0791/2000, jossa se nimenomaisesti totesi odottavansa komission arviota Tukholman sopimuksen tehokkuudesta ja muista matkustaja-alusten vakavuuden ja turvallisuuden kehittämiseen tähtäävistä toimin.

³⁶ EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1.

- (15) Komission teettämän asiantuntijatutkimuksen mukaan aallonkorkeusolosuhteet ovat Etelä-Euroopan vesillä samankaltaiset kuin pohjoisessa. Vaikka yleiset sääolosuhteet ovat yleensä etelässä suotuisammat, Tukholman sopimuksen yhteydessä määritellyt vakavuusvaatimukset perustuvat pelkästään merkitsevän aallonkorkeuden muuttuun ja siihen tapaan, jolla tämä muuttu vaikuttaa veden kertymiseen ro-ro-kannelle.
- (16) Ro-ro-matkustaja-alusten vakavuusvaatimuksiin liittyvien yhteisön turvallisuusmääräysten soveltaminen on olennaisen tärkeää näiden alusten turvallisuuden kannalta ja sen on oltava osa meriturvallisuuden yhteistä kehystä.
- (17) Vakavuutta koskevia yhteisiä turvallisuusmääräyksiä olisi turvallisuuden parantamiseksi ja kilpailun vääristymien välttämiseksi sovellettava aluksen lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisessä reittiliikenteessä jäsenvaltion satamasta tai jäsenvaltion satamaan kansainvälisillä matkoilla.
- (18) Alusten turvallisuus kuuluu pääasiassa lippuvaltioiden vastuulle ja tästä syystä kunkin jäsenvaltion olisi varmistettava lippunsa alla purjehtiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettavien turvallisuusmääräysten noudattaminen.
- (19) Direktiivin olisi koskettava jäsenvaltioita myös niiden isäntävaltion ominaisuudessa. Tässä ominaisuudessa suoritettavat tehtävät perustuvat erityisiin satamavaltion velvollisuuksiin, jotka ovat kaikilta osin vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) mukaisia.
- (20) Direktiivissä säädettyjen erityisten vakavuusvaatimusten olisi perustuttava menetelmään, jonka avulla lasketaan törmäyksen aiheuttaman vaurioitumisen jälkeinen vedenkorkeus ro-ro-kannella suhteessa kahteen perusmuuttuun: aluksen jäännösvaralaita sekä merkitsevä aallonkorkeus merialueella, jolla alus liikennöi.
- (21) Jäsenvaltioiden olisi määritettävä ja julkaistava lainkäyttövaltaansa kuuluvien merialueiden merkitsevät aallonkorkeudet. Kansainvälisten reittien osalta merkitsevät aallonkorkeudet olisi määritettävä reitin eri päissä sijaitsevien valtioiden yhteisellä sopimuksella. Merkitsevät aallonkorkeudet voidaan määrittää myös samoilla merialueilla harjoitettavaa kausiluonteista liikennettä varten.
- (22) Kunkin tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia matkoja suorittavan ro-ro-matkustaja-aluksen olisi täytettävä vakavuusvaatimukset, jotka perustuvat sen liikennöintialueella määritettyihin merkitseviin aallonkorkeuksiin. Aluksella olisi oltava lippuvaltiona toimivan jäsenvaltion antama vaatimustenmukaisuuskirja, joka kaikkien muiden jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä.
- (23) SOLAS 90 -vakavuusvaatimukset takaavat tässä direktiivissä säädettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia vastaavan turvallisuustason niiden alusten osalta, jotka liikennöivät merialueilla, joilla merkitsevä aallonkorkeus on 1,5 metriä tai vähemmän.
- (24) Koska olemassa oleviin aluksiin saatetaan joutua tekemään rakenteellisia muutoksia, jotta ne olisivat erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia, nämä vaatimukset olisi otettava käyttöön usean vuoden jakson kuluessa, jotta sillä toimialan osalla, johon vaatimusten soveltaminen vaikuttaa, olisi riittävästi aikaa valmistautua niiden noudattamiseen; tästä syystä olisi säädettävä olemassa olevia aluksia koskevasta siirtymäkaudesta.

- (25) Koska tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY³⁷ 2 artiklassa tarkoitettuja laajakantoisia toimenpiteitä, toimenpiteistä olisi päätettävä kyseisen päätöksen 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen.
- (26) Koska jäsenvaltiot eivät voi yksin riittävällä tavalla toteuttaa ehdotetun toiminnan tavoitteita eli suojata ihmishengen turvallisuutta merellä parantamalla ro-ro-alusten selviytymiskykyä vaurioitilanteessa, vaan tavoitteet voidaan toiminnan laajuuden tai vaikutusten takia saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa esitetyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä säädetään ainoastaan siitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus

Direktiivin tarkoituksena on vahvistaa ro-ro-matkustaja-aluksille yhdenmukaiset vakavuutta koskevat erityisvaatimukset, jotka parantavat tämäntyyppisten alusten selviytymiskykyä niiden vaurioituttua törmäyksessä ja turvaavat paremman turvallisuustason matkustajille ja laivaväelle.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- a) 'ro-ro-matkustaja-aluksella' meriliikenteeseen tarkoitettua matkustaja-alusta, joka on varustettu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuormausta ja -purkaminen on mahdollista, ja joka kuljettaa yli 12 matkustajaa;
- b) 'uudella aluksella' alusta, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä lokakuuta 2004 tai sen jälkeen; vastaavalla rakennusvaiheella tarkoitetaan vaihetta, jolloin:
 - i) määrätyksi alukseksi tunnistettava rakentaminen alkaa ja
 - ii) kyseisen aluksen kokoaminen on aloitettu, ja se käsittää vähintään 50 tonnia tai yhden prosentin rakennusaineiden arvioidusta kokonaismäärästä pienemmän luvun mukaisesti;
- c) 'olemassa olevalla aluksella' alusta, joka ei ole uusi alus;

³⁷ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

- d) 'matkustajalla' jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä;
- e) 'kansainvälisillä yleissopimuksilla' vuoden 1974 kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä (vuoden 1974 SOLAS-yleissopimus) ja vuoden 1966 kansainvälistä lastiviivayleissopimusta sekä näiden yleissopimusten pöytäkirjoja ja muutoksia, jotka ovat voimassa tämän direktiivin antamispäivänä;
- f) 'säännöllisellä liikennöinnillä' kahden tai useamman saman sataman välistä liikennettä palvelevaa ro-ro-matkustaja-alusten matkojen sarjaa, jota liikennöidään joko:
 - i) julkaistun aikataulun mukaisesti tai
 - ii) niin säännöllisesti tai usein, että matkat muodostavat ilmeisen järjestelmällisen sarjan;
- g) 'Tukholman sopimuksella' sopimusta, joka tehtiin Tukholmassa 27 ja 28 päivänä helmikuuta 1996 vuoden 1995 SOLAS-konferenssin 29 päivänä marraskuuta 1995 antaman päätöslauselman nro 14 "Ro-ro-matkustaja-alusten erityisiä vakavuusvaatimuksia koskevat alueelliset sopimukset" mukaisesti;
- h) 'lippuvaltion hallinnolla' sen valtion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla ro-ro-matkustaja-aluksella on oikeus purjehtia;
- i) 'isäntävaltiolla' jäsenvaltiota, jonka satamiin tai satamista ro-ro-matkustaja-alus liikennöi säännöllisesti;
- j) 'kansainvälisellä matkalla' merimatkaa jäsenvaltion satamasta tämän jäsenvaltion ulkopuolella olevaan satamaan tai päinvastoin;
- k) 'erityisillä vakavuusvaatimuksilla' liitteessä I määritettyjä vakavuusvaatimuksia;
- l) 'merkitsevällä aallonkorkeudella' (h_s) tiettynä ajanjaksona rekisteröityjen aaltojen korkeimman kolmannesosan keskimääräistä korkeutta;
- m) 'jäännösvaralaidalla' vahingoittuneen ro-ro-kannen ja vauriokohdassa olevan vesiviivan vähimmäisetäisyyttä ottamatta huomioon vahingoittuneelle ro-ro-kannelle kertyneen meriveden lisävaikutusta.

3 artikla Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan aluksen lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta kansainvälisillä matkoilla.
2. Kunkin jäsenvaltion on isäntävaltion ominaisuudessa varmistettava, että ro-ro-matkustaja-alukset, jotka purjehtivat muun valtion kuin jäsenvaltion lipun alla, noudattavat tämän direktiivin vaatimuksia kaikilta osin ennen kuin ne voivat

liikennöidä kyseisen jäsenvaltion satamiin tai satamista direktiivin 1999/35/EY 4 artiklan säännösten mukaisesti.

4 artikla

Merkitsevät aallonkorkeudet

Sovellettaessa liitteessä I olevia erityisiä vakavuusvaatimuksia on autokannelle kertyvän veden korkeuden määrittämisessä käytettävä merkitsevää aallonkorkeutta (h_s). Merkitsevän aallonkorkeuden arvot ovat arvoja, jotka ylittyvät vuositasolla tarkasteltuna enintään 10 prosentin todennäköisyydellä.

5 artikla

Merialueet

1. Jäsenvaltioiden on viimeistään kuusi kuukautta ennen 13 artiklassa mainittua päivämäärää laadittava luettelo lainkäyttövaltaansa kuuluvista merialueista ja niiden merkitsevistä aallonkorkeusarvoista.
2. Merialueet ja näillä alueilla sovellettavat merkitsevät aallonkorkeusarvot määritellään reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden tai jäsenvaltioiden ja yhteisön ulkopuolisten maiden keskinäisellä sopimuksella. Jos aluksen reitti kulkee useamman kuin yhden merialueen kautta, aluksen on täytettävä erityiset vakavuusvaatimukset, jotka vastaavat suurinta näille alueille määritettyä merkitsevää aallonkorkeusarvoa.
3. Luettelo on annettava tiedoksi komissiolle ja se on julkaistava julkisessa tietokannassa, joka on saatavilla toimivaltaisen merenkulkuviranomaisen Internet-sivuilla. Tällaisten tietojen sijaintipaikasta sekä luettelon päivittämisestä ja tällaisten päivitysten syistä on myös ilmoitettava komissiolle.

6 artikla

Erityiset vakavuusvaatimukset

1. Kaikkien 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten on oltava tämän direktiivin liitteessä I määritettyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia, sanotun kuitenkin rajoittamatta niiden ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) II-1/8 säännön vaatimusten soveltamista, jotka koskevat vesitiivistä osastoimista ja vahingoittuneen aluksen vakavuutta.
2. Niiden ro-ro-matkustaja-alusten osalta, jotka liikennöivät merialueilla, joilla merkitsevä aallonkorkeus on 1,5 metriä tai vähemmän, katsotaan ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) II-1/8 säännön vaatimusten noudattamisen vastaavan liitteessä I määritettyjen erityisten vakavuusvaatimusten noudattamista.
3. Jäsenvaltioiden on liitteessä I määritettyjä vaatimuksia soveltaessaan noudatettava tämän direktiivin liitteessä II esitetyjä suuntaviivoja siltä osin kuin se on käytännössä mahdollista ja kyseessä olevan aluksen rakenteen kannalta soveliaista.

7 artikla
Erityisten vakavuusvaatimusten käyttöönotto

1. Uusien ro-ro-matkustaja-alusten on oltava liitteessä I määritettyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia.
2. Olemassa olevien ro-ro-matkustaja-alusten on oltava liitteessä I määritettyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2010.

8 artikla
Todistuskirjat

1. Kaikilla jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla uusilla ja olemassa olevilla ro-ro-matkustaja-aluksilla on oltava todistuskirja, joka osoittaa aluksen olevan 6 artiklassa ja liitteessä I vahvistettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukainen.

Todistuskirjan antaa lippuvaltion hallinto, ja siinä ilmoitetaan merkitsevä aallonkorkeus, johon saakka alus voi täyttää erityiset vakavuusvaatimukset, sekä alue, jota varten todistuskirja on alun perin annettu.

Todistuskirja on voimassa niin kauan kuin alus liikennöi samalla alueella tai muulla alueella, jolle on määritetty sama merkitsevä aallonkorkeusarvo.

2. Kunkin jäsenvaltion on isäntävaltion ominaisuudessa toimiessaan tunnustettava todistuskirja, jonka toinen jäsenvaltio on myöntänyt tämän direktiivin mukaisesti.
3. Kunkin jäsenvaltion on isäntävaltion ominaisuudessa toimiessaan hyväksyttävä yhteisön ulkopuolisen maan antama todistuskirja, joka osoittaa aluksen olevan vahvistettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukainen.

9 artikla
Kausiluonteinen liikennöinti

1. Jos ympärivuotista säännöllistä reittiliikennettä harjoittava yritys haluaa ottaa kyseistä liikennettä varten käyttöön ylimääräisiä ro-ro-matkustaja-aluksia lyhyemmäksi liikennöintikaudeksi, sen on ilmoitettava asiasta isäntävaltion tai -valtioiden toimivaltaisille viranomaisille vähintään kolme kuukautta ennen kuin mainitut lisäalukset otetaan käyttöön kyseisessä liikenteessä.

Jos tällainen kausiluonteinen liikennöinti tapahtuu olosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on alhaisempi kuin samalle merialueelle ympärivuotista liikennöintiä varten vahvistettu arvo, toimivaltaiset viranomaiset voivat tämän direktiivin liitteessä I olevia erityisiä vakavuusvaatimuksia soveltaessaan käyttää veden korkeuden määrittämiseen merkitsevän aallonkorkeuden kausikohtaista arvoa. Sovellettava merkitsevän aallonkorkeuden kausikohtainen arvo määritetään reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden tai jäsenvaltioiden ja yhteisön ulkopuolisten maiden keskinäisellä sopimuksella.

2. Kun isäntävaltion tai -valtioiden toimivaltaiset viranomaiset ovat hyväksyneet tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kausiluonteisen liikennöinnin, tällaisessa kausiluonteisessa liikennöinnissä käytettävillä ro-ro-matkustaja-aluksilla on oltava

8 artiklan 1 kohdassa säädetty todistuskirja, joka osoittaa niiden olevan tämän direktiivin säännösten mukaisia.

10 artikla Mukautukset

Liitteitä voidaan muuttaa 11 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen sen kehityksen huomioon ottamiseksi, joka on tapahtunut kansainvälisellä tasolla ja erityisesti Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO), tai direktiivin tehokkuuden parantamiseksi saatujen kokemusten ja tekniikan kehityksen perusteella.

11 artikla Komitea

1. Komissiota avustaa direktiivin 93/75/EY³⁸ 12 artiklan 1 kohdan nojalla perustettu komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja joka puheenjohtajana on komission edustaja.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä kyseisen päätöksen 7 artiklan 3 kohdan ja 8 artiklan mukaisesti.
3. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika on kahdeksan viikkoa.

12 artikla Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Säädettyjen seuraamusten tulee olla tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

13 artikla Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2004. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

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

³⁸ EYVL L 247, 5.10.1993, s. 19.

14 artikla
Voimaantulo

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

15 artikla
Osoittaminen

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä [...]

Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I
RO-RO-MATKUSTAJA-ALUSTEN ERITYISET VAKAVUUSVAATIMUKSET

(6 artiklassa tarkoitetut vaatimukset)

1. Ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) II-1/8 säännön vesitiivistä osastoimista ja vahingoittuneen aluksen vakavuutta koskevien vaatimusten noudattamisen lisäksi kaikkien 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten on oltava myös tämän liitteen vaatimusten mukaisia.
- 1.1 Säännön II-1/8.2.3 määräyksiä on noudatettava määriteltäessä sen hypoteettisen vesimäärän vaikutusta, jonka oletetaan kertyneen II-2/3 säännön määritelmän mukaisen, vahingoittuneeksi oletetun ro-ro-lastitilan tai erityislastitilan (jäljempänä "vahingoittunut ro-ro-kansi") ensimmäiselle suunnitteluvesiviivan yläpuoliselle kannelle. Muita II-1/8 säännön vaatimuksia ei tarvitse noudattaa tässä liitteessä määritettyjä vakavuusvaatimuksia sovellettaessa. Oletetun kertyneen meriveden määrä lasketaan sen vedenpinnan perusteella, jonka määräkorkeus on
 - a) ro-ro-kannen vahingoittuneen osaston kannen reunan alhaisimman pisteen yläpuolella, tai
 - b) kun vahingoittuneen osaston kannen reuna on veden alla, laskelma perustuu tyynen vedenpinnan yläpuolella olevaan määräkorkeuteen kaikilla kallistus- ja viippauskulmilla

seuraavasti:

0,5 m, jos jäännösvaralaita (f_r) on 0,3 m tai vähemmän;

0,0 m, jos jäännösvaralaita (f_r) on 2,0 m tai enemmän; ja

väliarvot määritellään lineaarisesti interpoloimalla, jos jäännösvaralaita (f_r) on 0,3 m tai enemmän mutta alle 2,0 m;

jossa jäännösvaralaita (f_r) on vahingoittuneen ro-ro-kannen ja vauriokohdassa olevan lopullisen vesiviivan vähimmäisetäisyys kyseisessä vauriotilanteessa ottamatta huomioon vahingoittuneelle ro-ro-kannelle kertyneen oletetun vesimäärän vaikutusta.

- 1.2 Jos alukseen on asennettu suuritehoinen tyhjennysjärjestelmä, lippuvaltion hallinto voi sallia alhaisemman vedenpinnan korkeuden.
- 1.3 Jos alus liikennöi maantieteellisesti rajatulla alueella, lippuvaltion hallinto voi alentaa 1.1 kohdan mukaisesti määrättyä vedenpinnan korkeutta korvaamalla tämän vedenpinnan korkeuden seuraavilla arvoilla:
 - 1.3.1 0,0 m, jos kyseistä aluetta määrittävä merkitsevä aallonkorkeus (h_s) on 1,5 m tai vähemmän;

- 1.3.2 edellä 1.1 kohdan mukaisesti määritellyllä arvolla, jos kyseistä aluetta määrittävä merkitsevä aallonkorkeus (h_s) on 4,0 m tai enemmän;
- 1.3.3 lineaarisesti interpoloimalla määritellyillä väliarvoilla, jos kyseistä aluetta määrittävä merkitsevä aallonkorkeus (h_s) on 1,5 m tai enemmän mutta alle 4,0 m;

edellyttäen, että seuraavat ehdot täyttyvät:

- 1.3.4 lippuvaltion hallinnolle on näytetty toteen, että määriteltyä aluetta edustaa merkitsevä aallonkorkeus (h_s), jota ei ylitetä yli 10 prosentin todennäköisyydellä; ja
- 1.3.5 liikennöintialue ja tarvittaessa se osa vuodesta, jota varten merkitsevän aallonkorkeuden (h_s) tietty arvo on määritelty, on merkitty todistuskirjoihin.
- 1.4 Vaihtoehtona 1.1 tai 1.3 kohdan vaatimuksille lippuvaltion hallinto voi antaa vapautuksen 1.1 tai 1.3 kohdan vaatimusten soveltamisesta ja hyväksyä todisteet, jotka on saatu lisäyksessä tarkoitetun mallikoemenetelmän mukaisesti yksittäiselle alukselle tehdyistä mallikokeista ja jotka osoittavat, ettei alus kaadu, kun huomioon otetaan 1.1 kohdan mukaisesti epäsäännöllisessä merenkäynnissä vaurio, jonka oletettu ulottuvuus on SOLAS-yleissopimuksen II-1/8.4 säännön mukainen ja joka sijaitsee pahimmassa mahdollisessa kohdassa, ja
- 1.5 viittaus mallikokeen tulosten hyväksymiseen osoituksena 1.1 tai 1.3 kohdan vaatimusten noudattamisesta sekä mallikokeissa käytetty merkitsevä aallonkorkeus (h_s) on merkittävä aluksen todistuskirjoihin.
- 1.6 Tietoja, jotka on määritetty SOLAS-yleissopimuksen sääntöjen II-1/8.2.3 – II-1/8.2.3.4 noudattamiseksi ja jotka on annettava aluksen päällikölle sääntöjen II-1/8.7.1 ja II-1/8.7.2 mukaisesti, sovelletaan sellaisinaan näiden vaatimusten mukaisesti hyväksyttyihin ro-ro-matkustaja-aluksiin.
2. Seuraavat säännökset ovat voimassa, kun vahingoittuneelle ro-ro-kannelle kertyneen oletetun meriveden määrän vaikutusta arvioidaan 1 kohdan mukaisesti:
- 2.1 Poikittais- tai pitkittäislaipion katsotaan olevan vahingoittumaton, jos sen kaikki osat ovat niiden aluksen kummankin laidan pystysuorien pintojen sisäpuolella, joiden etäisyys laidoituksesta, mitattuna kohtisuoraan keskiviivaa vastaan ylimmän osastoimisvesiviivan tasossa, on viidesosa II-1/2 säännössä määritellystä aluksen leveydestä.
- 2.2 Tapauksissa, joissa aluksen rungon rakennetta on osittain levennetty tämän liitteen vaatimusten noudattamiseksi, aluksen leveyden viidesosa määritellään kaikissa laskemissa tämän aluksen kasvaneen leveyden perusteella; tämä ei kuitenkaan vaikuta niiden olemassa olevien laipioiden läpivientien, putkistojen jne. sijaintiin, jotka olivat hyväksytyjä ennen levennystä.
- 2.3 Niiden poikittais- tai pitkittäislaipioiden, joiden katsotaan keräävän vahingoittuneen ro-ro-kannen kyseessä olevaan osastoon kertyvää oletettua merivettä, on oltava riittävän tiiviitä suhteessa tyhjennysjärjestelmän tehoon ja niiden on kestävä vauriolaskelman tulosten mukainen vedenpaine. Näiden laipioiden korkeuden on oltava vähintään 2,2 m. Jos aluksessa on laskettavia autotasoja, laipion

vähimmäiskorkeuden on kuitenkin oltava vähintään sama kuin laskettavan autotason alapuolinen korkeus sen ollessa alas lasketussa asennossa.

- 2.4 Erityisjärjestelyille, kuten koko kannen levyisille laskettaville kansille tai leveille sivukuiluille, voidaan hyväksyä muut laipiokorkeudet yksityiskohtaisten mallikokeiden perusteella.
- 2.5 Kannelle kertyneen oletetun meriveden määrän vaikutusta ei tarvitse ottaa huomioon vahingoittuneen ro-ro-kannen osastossa, jos tällaisen osaston sivuille on kannen kummallekin puolelle sijoitettu tasaisin välimatkoin tyhjennysportteja, jotka ovat seuraavien vaatimusten mukaisia:
 - 2.5.1 $A \geq 0,3 l$

jossa A on tyhjennysporttien kokonaispinta-ala kannen kummallakin puolella neliömetreinä ja l osaston pituus metreinä;
 - 2.5.2 aluksella tulee olla vähintään 1,0 m:n jäännösvaralaita pahimmissa mahdollisissa vaurio-olosuhteissa, kun ei oteta huomioon vahingoittuneelle ro-ro-kannelle kertyneen oletetun vesimäärän vaikutusta; ja
 - 2.5.3 nämä tyhjennysportit sijaitsevat enintään 0,6 m vahingoittuneen ro-ro-kannen yläpuolella, ja porttien alareuna on enintään 0,02 m vahingoittuneen ro-ro-kannen yläpuolella; ja
 - 2.5.4 nämä tyhjennysportit on varustettu sulkulaitteilla tai läppäventtiileillä, jotka estävät veden pääsyn ro-ro-kannelle, mutta päästävät ro-ro-kannelle kertyneen veden valumaan pois.
- 2.6 Kun ro-ro-kannen yläpuolella olevan laipion oletetaan vaurioituneen, laipion molemmilla puolilla olevien osastojen oletetaan täyttyneen vedellä edellä 1.1 tai 1.3 kohdassa laskettuun vedenkorkeuteen saakka.
3. Merkitsevää aallonkorkeutta määritettäessä on käytettävä aallonkorkeuksia, jotka on annettu jäsenvaltioiden tämän direktiivin 5 artiklan mukaisesti laatimissa kartoissa tai merialueiden luetteloissa.
 - 3.1 Niiden alusten osalta, joilla liikennöidään ainoastaan lyhyemmän kauden aikana, isäntävaltion viranomaiset määrittelevät laskelmissa käytettävän merkitsevän aallonkorkeuden yhdessä sen toisen maan kanssa, jonka satama kuuluu aluksen reittiin.
4. Mallikokeet on tehtävä tämän liitteen lisäyksen mukaisesti.

Lisäys

Mallikoemenetelmä

1. Tavoitteet

Liitteessä I olevien vakavuusvaatimusten 1.4 kohdassa määrättyissä kokeissa aluksen tulisi kyetä kestämaan jäljempänä olevassa 3 kohdassa määritetty merenkäynti pahimmassa mahdollisessa vauriotilanteessa.

2. Alusmalli

- 2.1 Mallin on jäljiteltävä todellista alusta sekä ulkomuodon että sisätilojen osalta; tämä koskee erityisesti kaikkia vahingoittuneita tiloja, jotka vaikuttavat aluksen täyttymiseen vedellä ja vesilastiin. Vaurioiden on vastattava pahinta mahdollista vauriotilannetta, joka on määritelty ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS 90 -yleissopimus) II-1/8.2.3.2 säännön noudattamiseksi. Keskilaivavauriosta tasakölillä on tehtävä lisäkoee, jos SOLAS 90 -yleissopimuksen mukaisen pahimman mahdollisen vauriokohdan etäisyys keskilaivasta ei ole alueella $\pm 10\%$ Lpp. Tämä lisäkoee on pakollinen ainoastaan, jos ro-ro-tilojen oletetaan vaurioituneen.
- 2.2 Mallin on oltava seuraavien vaatimusten mukainen:
 - 2.2.1 Pystysuorien välisen pituuden (Lpp) on oltava vähintään 3 m.
 - 2.2.2 Rungon on oltava riittävän ohut niillä alueilla, joilla tällä ominaisuudella on vaikutusta tuloksiin.
 - 2.2.3 Liikeominaisuudet on mallinnettava tarkasti todellista alusta vastaavasti, ja erityistä huomiota on kiinnitettävä keinunnan ja jyskinnän hitaussäteiden mallintamiseen. Syväyksen, viippauksen, kallistuksen ja painopisteen on vastattava pahinta mahdollista vauriotilannetta.
 - 2.2.4 Laipiokannen ylä- ja alapuolella sijaitsevat keskeiset rakenneosat (vesitiiviit laipiot, ilmanvaihtokanavat jne.), jotka voivat vaikuttaa aluksen epäsymmetriseen täyttymiseen, on mallinnettava todellista tilannetta vastaaviksi niin tarkasti kuin mahdollista.
 - 2.2.5 Vaurioaukon muoto on seuraava:
 - 2.2.5.1 suorakulmainen sivuleikkaus, jonka leveys on ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen II-1/8.4.1 säännön mukainen ja pystysuora ulottuvuus rajoittamaton;
 - 2.2.5.2 vaakasuorassa tasossa oleva tasakylkinen kolmioleikkaus, jonka korkeus on viidesosa aluksen leveydestä (B/5) ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen II-1/8.4.2 säännön mukaisesti.

3. Koemenettely

- 3.1 Malliin on kohdistettava JONSWAP-spektrin avulla määritelty pitkäharjainen, epäsäännöllinen aallokko, jonka merkitsevä aallonkorkeus on määritelty

vakavuusvaatimusten 1.3 kohdassa ja jonka aaltospektrin huipun korkeustekijä γ ja spektrin huippuperiodi T_p ovat seuraavat:

- 3.1.1 $T_p = 4\sqrt{h_s}$ kun $\gamma = 3,3$; ja
- 3.1.2 T_p on yhtä suuri kuin vahingoittuneen aluksen keinunnan ominaisperiodi ilman kannella olevaa vettä määritellyissä kuormitusolosuhteissa, mutta korkeintaan $6\sqrt{h_s}$, kun $\gamma = 1$.
- 3.2 Mallin on voitava ajelehtia vapaasti ja se on asetettava sivuaallockkoon (90 astetta ohjaussuunnasta) siten, että vaurioaukko on kohti saapuvia aaltoja. Mallia ei saa pidätellä tavalla, joka estää sitä kaatumasta. Jos vaurioitunut alus on pystysuorassa asennossa, sitä on kallistettava yksi aste vaurion suuntaan.
- 3.3 Kullakin huippuperiodilla on tehtävä vähintään viisi koetta. Kutakin koetta on jatkettava niin kauan, että pysyvä tila on saavutettu, mutta vähintään 30 minuuttia täyden mittakaavan ajassa. Kussakin kokeessa on käytettävä erilaista aaltototeutusta.
- 3.4 Jos yksikään koe ei johda lopulliseen kallistumaan vaurion suuntaan, kokeet on toistettava viisi kertaa molemmissa määritellyistä aalto-olosuhteissa, tai vaihtoehtoisesti mallille annetaan yhden asteen lisäkallistuskulma vaurion suuntaan ja koe toistetaan kaksi kertaa molemmissa määritellyistä aalto-olosuhteissa. Näiden lisäkokeiden tarkoituksena on osoittaa parhaalla mahdollisella tavalla kaatumisenkestokyky molempiin suuntiin.
- 3.5 Kokeet on tehtävä seuraavissa vauriotilanteissa:
 - 3.5.1 ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen mukainen pahin mahdollinen vaurio GZ-käyrän rajoittaman pinta-alan suhteen; ja
 - 3.5.2 pahin mahdollinen keskilaivavaurio keskilaivan jäännösvaralaidan suhteen, jos tätä edellytetään 2.1 kohdassa.

4. Selviytymiskriteerit

Aluksen on katsottava selviytyvän, jos 3.3 kohdassa vaadituissa peräkkäisissä kokeissa saavutetaan pysyvä tila, kuitenkin sillä edellytyksellä, että sellaisia yli 30 asteen kallistuskulmia suhteessa pystyakseliin, joita esiintyy useammin kuin 20 prosentissa keinuntasykleistä, tai yli 20 asteen pysyvää kallistumaa on pidettävä kaatumistapauksina, vaikka pysyvä tila olisikin saavutettu.

5. Kokeen hyväksyminen

- 5.1 Mallikoeohjelmia koskevat ehdotukset on esitettävä isäntävaltion viranomaisille hyväksyttäväksi etukäteen. Huomioon on myös otettava se, että lievemmistä vauriotilanteista voi kehittyä pahin mahdollinen tilanne.
- 5.2 Koe on dokumentoitava koeraportilla sekä videolla tai muulla visuaalisella tallenteella, joihin sisältyvät kaikki alusta ja koetuloksia koskevat asiaankuuluvat tiedot.

LIITE II
OHJEELLISET SUUNTAVIIVAT KANSALLISILLE VIRANOMAISILLE

(6 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut suuntaviivat)

I OSA

Soveltaminen

Tämän direktiivin 6 artiklan 3 kohdan säännösten mukaisesti jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten on noudatettava näitä suuntaviivoja soveltaessaan liitteessä I määritettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia siltä osin kuin se on käytännössä mahdollista ja kyseessä olevan aluksen rakenteen kannalta soveliaista. Jäljempänä mainitut kohtien numerot vastaavat liitteen I kohtia.

1 kohta

Ensivaiheessa kaikkien 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten on oltava jäännösvakavuutta koskevien SOLAS 90 -vaatimusten mukaisia, sillä niitä sovelletaan kaikkiin 29. huhtikuuta 1990 tai sitä myöhemmin rakennettuihin matkustaja-aluksiin. Tätä vaatimusta soveltamalla määritellään jäännösvaralaita f_r , jota tarvitaan 1.1 kohdassa edellytetyissä laskelmissa.

1.1 kohta

1. Tässä kohdassa käsitellään laipiokannelle (ro-ro-kannelle) hypoteettisesti kertyneen vesimäärän soveltamista. Veden oletetaan päässeen kannelle vaurioaukon kautta. Tässä kohdassa edellytetään, että kaikkien SOLAS 90 -vaatimusten noudattamisen lisäksi aluksen on määriteltävä vesimäärä kannelle oltava myös sen SOLAS 90 -vaatimusten osan mukainen, joka sisältyy SOLAS-yleissopimuksen II-1 luvun B osan 8 säännön 2.3–2.3.4 kohtaan. Tässä laskemassa ei tarvitse ottaa huomioon muita II-1 luvun 8 säännön vaatimuksia. Aluksen ei tätä laskelmaa varten tarvitse olla esimerkiksi niiden vaatimusten mukainen, jotka koskevat kallistuskulmaa tasapainotilanteessa tai sitä, ettei upporaja painu veden alle.
2. Kertynyt vesi lisätään nestemäisenä kuormana, jolla on yksi yhteinen pinta kaikissa niissä autokannen osastoissa, joiden oletetaan täyttyneen vedellä. Kannelle olevan veden korkeus (h_w) riippuu vaurion jälkeisestä jäännösvaralaidasta (f_r), ja se mitataan vauriokohdassa (**ks. kuva 1**). Jäännösvaralaita on vahingoittuneen ro-ro-kannen ja oletetussa vauriokohdassa olevan vesiviivan (kun mahdolliset tasaustoimet on toteutettu) vähimmäisetäisyys, kun SOLAS 90 -vaatimusten noudattamisen määrittelyssä on otettu huomioon kaikki mahdolliset vaurioitumisskenaariot liitteessä I olevan 1 kohdan mukaisesti. Jäännösvaralaitaa f_r laskettaessa ei tarvitse ottaa huomioon sen hypoteettisen vesimäärän vaikutusta, jonka oletetaan kertyneen ro-ro-kannelle.
3. Jos f_r on 2,0 m tai enemmän, ro-ro-kannelle ei oleteta kertyvän vettä. Jos f_r on 0,3 m tai vähemmän, korkeuden h_w oletetaan olevan 0,5 m. Tällä välillä veden korkeus määritellään lineaarisesti interpoloimalla (**ks. kuva 2**).

1.2 kohta

Vedentyhjennysjärjestelmiä voidaan pitää tehokkaina ainoastaan, jos järjestelmien teho on sellainen, että ne pystyvät estämään suurten vesimäärien kertymisen kannelle (eli kapasiteetti on useita tuhansia tonneja tunnissa). Tämä teho on huomattavasti suurempi kuin niiden järjestelmien teho, joita aluksiin on asennettu näiden sääntöjen hyväksymisajankohtana. Tällaisia suuritehoisia tyhjennysjärjestelmiä voidaan kehittää ja hyväksyä tulevaisuudessa (Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä laadittavien suuntaviivojen pohjalta).

1.3 kohta

1. Ro-ro-kannelle kertyneen oletetun veden määrää voidaan 1.1 kohdan mukaisten vähennysten lisäksi vähentää maatieteellisesti rajatulla alueella tapahtuvaa liikennöintiä varten. Nämä alueet on määriteltävä alueelle ominaisen merkitsevän aallonkorkeuden (h_s) perusteella 5 artiklan säännösten mukaisesti.
2. Jos kyseessä olevan alueen merkitsevä aallonkorkeus (h_s) on 1,5 m tai vähemmän, vahingoittuneelle ro-ro-kannelle ei oleteta kertyvän enempää vettä. Jos kyseessä olevan alueen merkitsevä aallonkorkeus on 4,0 m tai enemmän, oletetun kertyneen vesimäärän korkeus on 1.1 kohdan mukaisesti laskettu arvo. Väliarvot määritellään lineaarisesti interpoloimalla (**ks. kuva 3**).
3. Korkeus h_w pysyy muuttumattomana, joten lisätyn veden määrä vaihtelee riippuen kallistuskulmasta sekä siitä, painuuko kannen reuna veden alle tietyllä kallistuskulmalla (**ks. kuva 4**). On syytä huomata, että autokannen tilojen oletettuna täyttymänä on pidettävä 90 prosenttia (MSC/Circ.649), kun taas muiden vedellä täyttyneiksi oletettujen tilojen täyttymät ovat SOLAS-vaatimusten mukaiset.
4. Jos direktiivin vaatimusten noudattamisen osoittamiseksi tehdyissä laskelmissa on käytetty merkitsevää aallonkorkeutta, joka on alle 4,0 m, tämä rajoittava merkitsevä aallonkorkeus on merkittävä matkustaja-aluksen turvallisuuskirjaan.

1.4 ja 1.5 kohta

Vaihtoehtona 1.1 ja 1.3 kohdissa tarkoitettujen uusien vakavuusvaatimusten noudattamiselle viranomaiset voivat hyväksyä mallikokeista saadut todisteet osoituksena vaatimustenmukaisuudesta. Mallikokeita koskevat vaatimukset on eritelty liitteen I lisäyksessä. Mallikokeita koskevat ohjeelliset suuntaviivat on annettu tämän liitteen II osassa.

1.6 kohta

Tavanomaisesti johdettuja SOLAS 90 -vaatimusten mukaisia toiminnallisia rajakäyriä (KG tai GM) ei ehkä voida soveltaa tapauksissa, joissa kannella oletetaan olevan vettä direktiivin vaatimusten mukaisesti, joten saattaa olla tarpeellista määrittää tarkistettuja rajakäyriä, joissa otetaan huomioon tämän ylimääräisen veden vaikutus. Tätä varten on tehtävä riittävät laskelmat, jotta käyrät vastaisivat aluksen käyttämää syväs- ja viippausaluetta.

Huomautus: Tarkistettuja toiminnallisia KG/GM-rajakäyriä voidaan johtaa iteroimalla, jolloin sellaisista vahingoittuneen aluksen vakavuuslaskelmista, joissa on otettu huomioon kannella oleva vesi, johtuva pienin mahdollinen ylimääräinen GM lisätään siihen syötettyyn KG-arvoon (tai vähennetään siitä GM-arvosta), jota on käytetty määritettäessä niitä

vahingoittuneen aluksen varalaitoja (f_r), joihin kannella olevat vesimäärät perustuvat, ja tämä prosessi toistetaan kunnes ylimääräinen GM on häviävän pieni.

On odotettavissa, että laivanvarustajat aloittavat tällaisen iteroinnin siitä suurimmasta mahdollisesta KG:stä tai pienimmästä mahdollisesta GM:stä, jota voidaan kohtuudella käyttää liikenteessä, ja pyrkivät manipuloimaan tästä seuraavaa laipiokansijärjestelyä siten, että sellaisista vahingoittuneen aluksen vakavuuslaskelmista, joissa on otettu huomioon kannella oleva vesi, johtuva ylimääräinen GM voidaan minimoida.

2.1 kohta

Samoin kuin vahingoittuneen aluksen vakavuutta koskevissa tavanomaisissa SOLAS-vaatimuksissa, B/5-viivan sisäpuolella olevien laipioiden katsotaan olevan vahingoittumattomia sivutörmäysvaurion sattuessa.

2.2 kohta

Jos alukseen on asennettu rakenteelliset runkolisäkkeet, jotta se olisi tämän säännöksen vaatimusten mukainen, ja tämän seurauksena aluksen leveys (B) ja siten myös B/5-etäisyys aluksen laidasta ovat kasvaneet, laipiokannen alla olevien vesitiiviiden poikittaisten päälaipioiden olemassa olevia rakenneosia tai läpivientejä ei tarvitse siirtää tällaisen muutoksen takia (**ks. kuva 5**).

2.3 kohta

1. Ro-ro-kannelle asennettujen poikittaisten tai pitkittäisten laipioiden/seinämien, joiden oletetaan keräävän vahingoittuneelle ro-ro-kannelle kertyvää oletettua vettä, ei tarvitse olla ehdottoman vesitiiviitä. Pienet vuotomäärät voidaan sallia, jos tyhjennysjärjestelmät pystyvät estämään veden kertymisen laipion/seinämän toiselle puolelle. Jos valumisaukot lakkaavat toimimasta positiivisen vedenkorkeuseron menettämisen takia, aluksessa on oltava muita passiivisia tyhjennysjärjestelmiä.
2. Pitkittäisten ja poikittaisten laipioiden/seinämien korkeuden (B_h) on oltava vähintään ($8 \times h_w$) metriä, jossa h_w on kannelle kertyneen veden korkeus, joka on laskettu soveltamalla jäännösvaralaitaa ja merkitsevää aallonkorkeutta (1.1 ja 1.3 kohta). Laipion/seinämän korkeus ei kuitenkaan missään tapauksessa saa olla pienempi kuin suurempi seuraavista arvoista:
 - a) 2,2 metriä; tai
 - b) laipiokannen sekä väliautokansien tai laskettavien autotasojen alapuolisten rakenteiden alhaisimman pisteen välinen etäisyys, kun autotasot ovat alas lasketussa asennossa. On syytä huomata, että laipion yläreunan ja tasolevyn alapuolen väliin mahdollisesti jäävät aukot on tukittava tarpeen mukaan pitkittäis- tai poikittaissuunnassa (**ks. kuva 6**).

Laipiot/seinämät, joiden korkeus on edellä määriteltyä alhaisempi, voidaan hyväksyä, jos suoritetaan tämän liitteen II osan mukaiset mallikokeet sen osoittamiseksi, että vaihtoehtoinen rakenne takaa asianmukaisen selviytymiskyvyn. Laipioiden/seinämien korkeutta määriteltäessä on huolehdittava myös siitä, että ne ovat riittävän korkeita estääkseen kehittyvän vuodon vaaditulla vakavuuslaajuudella. Mallikokeet eivät vaikuta tähän laajuuteen.

Huomautus: Laajuus voidaan supistaa 10 asteeseen, jos vastaavaa käyrän rajoittamaa pinta-alaa lisätään (MSC 64/22).

2.5.1 kohta

Pinta-ala A koskee pysyviä aukkoja. On syytä huomata, ettei tyhjennysporttien vaihtoehto sovi aluksille, joissa koko ylärakenteen tai sen osan on oltava kelluva vaatimusten noudattamiseksi. Vaatimuksen mukaan tyhjennysportit on varustettava sulkeutuvilla läpillä, jotka estävät veden pääsyn sisään, mutta päästävät sen valumaan pois.

Näiden läppien toiminta ei saa olla riippuvainen aktiivisista toimista. Niiden on oltava itsetoimivia, ja lisäksi on osoitettava, etteivät ne merkittävästi rajoita veden ulosvirtausta. Merkittävä tehonlasku on korvattava asentamalla lisäaukkoja siten, että vaadittu pinta-ala säilyy.

2.5.2 kohta

Jotta tyhjennysporttien katsottaisiin olevan tehokkaita, tyhjennysportin alareunan ja vahingoittuneen aluksen vesiviivan välisen etäisyyden on oltava vähintään 1,0 m. Vähimmäisetäisyyttä laskettaessa ei oteta huomioon kannella olevan ylimääräisen veden vaikutusta (**ks. kuva 7**).

2.5.3 kohta

Tyhjennysporttien on sijaittava mahdollisimman alhaalla aluksen sivupartaassa tai ulkolaidoituksessa. Tyhjennysportin aukon alareuna saa olla enintään 0,02 m laipiokannen yläpuolella ja aukon yläreuna enintään 0,6 m laipiokannen yläpuolella (**ks. kuva 8**).

Huomautus: Tiloja, joihin 2.5 kohtaa sovelletaan, eli tiloja, joihin on asennettu tyhjennysportteja tai vastaavia aukkoja, ei oteta huomioon vahingoittumattomina tiloina vahingoittumattoman aluksen ja vahingoittuneen aluksen vakavuuskäyriä derivoitaessa.

2.6 kohta

1. Määrättyä vaurion ulottuvuutta sovelletaan koko aluksen pituudelta. Osastoimismääräyksistä riippuen saattaa olla, ettei vaurio vaikuta mihinkään laipioon tai että se vaikuttaa ainoastaan laipiokannen alapuolella olevaan laipioon tai ainoastaan laipiokannen yläpuolella olevaan laipioon tai näiden eri yhdistelmiin.
2. Kaikkien poikittaisten ja pitkittäisten laipioiden/seinämien, jotka rajoittavat kannelle kertynyttä oletettua vesimäärää, on oltava paikoillaan ja kiinnitettyinä aina kun alus on merellä.
3. Tapauksissa, joissa poikittainen laipio/seinä on vahingoittunut, kannelle kertyneellä vedellä on sama pinnankorkeus vahingoittuneen laipion/seinämän molemmilla puolilla korkeudella h_w (**ks. kuva 9**).

II OSA

MALLIKOKEET

Näiden suuntaviivojen tarkoituksena on taata mallin rakentamis- ja todentamismenetelmien sekä mallikokeiden suorittamisen ja analysoinnin yhdenmukaisuus ottaen kuitenkin huomioon, että käytettävissä olevat laitteistot ja kustannukset vaikuttavat jossain määrin tähän yhdenmukaisuuteen.

Liitteen I lisäyksessä olevan 1 kohdan sisältö ei vaadi selityksiä.

2 kohta – Alusmalli

- 2.1 Mallin rakentamiseen käytetyllä materiaalilla ei itsessään ole merkitystä, kunhan malli on sekä vahingoittumattomassa että vahingoittuneessa tilassa riittävän jäykkä sen varmistamiseksi, että mallin hydrostaattiset ominaisuudet ovat samat kuin oikealla aluksella ja että rungon värähtelyvaste aallokossa on häviävän pieni.

On myös tärkeää varmistaa, vahingoittuneet osastot on mallinnettu niin tarkasti kuin käytännössä mahdollista, jotta täyttymisveden määrä vastaa todellista tilannetta.

Koska veden tunkeutuminen (jopa pieninä määrinä) mallin vahingoittumattomiin osiin vaikuttaa sen käyttäytymiseen, on toteutettava toimenpiteet sen varmistamiseksi, ettei tällaista tunkeutumista tapahdu.

2.2 Mallin ominaispiirteet

- .1 Mittakaavavaikutuksilla on suuri merkitys mallin käyttäytymiseen kokeiden aikana, joten on tärkeää varmistaa, että nämä vaikutukset minimoidaan niin pitkälle kuin käytännössä mahdollista. Mallin olisi oltava mahdollisimman suuri, koska vahingoittuneiden osastojen yksityiskohdat on helpompi rakentaa suurissa malleissa ja mittakaavavaikutukset ovat vähäisempiä. Tästä syystä suositellaan, että mallin pituus vastaa vähintään mittakaavaa 1:40. Vaatimusten mukaan mallin pituuden on kuitenkin oltava vähintään 3 metriä osastoimislastiviivassa.
- .2(a) Mallin on oltava oletetussa vaurioitumiskohdassa mahdollisimman ohut, jotta täyttymisveden määrä ja painopiste ovat riittävällä tavalla edustettuina. Saattaa olla mahdollista, ettei mallin runkoa eikä varsinaisen osastoinnin ja lisäosastoinnin osia vauriokohdassa voida rakentaa riittävän yksityiskohtaisesti ja että näiden rajoitusten vuoksi oletettua täyttymää saattaa olla mahdotonta laskea tarkasti.
- .2(b) Kokeiden aikana on käynyt ilmi, että mallin ulottuvuus pystysuunnassa voi vaikuttaa tuloksiin dynaamisissa kokeissa. Tästä syystä alus on mallinnettava vähintään kolmea ylärakenteen vakiokorkeutta vastaavalle korkeudelle laapiokannen (varalaidan) yläpuolella, jotta aaltojonon suuret aallot eivät murru mallin päälle.
- .2(c) On tärkeää, ettei syväyksiä määritellä ainoastaan vahingoittumattomassa tilassa, vaan että myös vahingoittuneen mallin syväykset mitataan tarkasti, jotta voidaan nähdä, kuinka ne korreloivat vahingoittuneen alukseen

vakavuuslaskelmista saatujen arvojen kanssa. Vahingoittuneen aluksen syväysten mittaamisen jälkeen voi käydä ilmi, että vahingoittuneen osaston täyttymää on tarkistettava joko lisäämällä malliin vahingoittumattomia tiloja tai painoja. On kuitenkin tärkeää varmistaa, että täyttymisveden painopiste vastaa todellista tilannetta. Tässä tapauksessa tehdyissä tarkistuksissa on ensisijaisesti ajateltava turvallisuutta.

- .2(d) Jos mallin kansi on varustettava laipioilla ja laipiot ovat matalampia kuin tämän direktiivin liitteessä 1 olevassa 2.3 kohdassa edellytetään, malliin on asennettava valvontakamera, jotta veden mahdollista roiskumista laipioiden yli ja kertymistä kannen vahingoittumattomalle alueelle voidaan seurata. Tässä tapauksessa tapahtumista tehty videotallenne on liitettävä koeraporttiin.
- .3 Sen varmistamiseksi, että mallin liikeominaisuudet vastaavat todellisen aluksen ominaisuuksia, on tärkeää, että mallia sekä kallistetaan että keinutetaan vahingoittumattomassa tilassa, jotta vahingoittumattoman aluksen GM ja massajakauma voidaan todentaa.

Todellisen aluksen poikittaista hitaussädetä ei saa ottaa suuremmaksi kuin 0,4B ja pitkittäistä hitaussädetä suuremmaksi kuin 0,25L.

Mallin poikittaisen keinunnan ominaisperiodi saadaan seuraavasti:

$$\frac{2\pi \times 0,4B}{\sqrt{gGM\lambda}}$$

jossa

GM: todellisen (vahingoittumattoman) aluksen vaihtokeskuskorkeus

g: painovoimasta johtuva kiihtyvyys

λ : mallin mittakaava

B: todellisen aluksen leveys

Huomautus:

Vaikka mallin kallistaminen ja keinuttaminen vahingoittuneessa tilassa voidaan hyväksyä tarkistuksena jäännösvakavuuskäyrän todentamista varten, tällaisia kokeita ei voida hyväksyä vahingoittumattomalle mallille tehtyjen kokeiden sijasta.

Vahingoittunutta mallia on kuitenkin keinutettava, jotta saadaan keinunnan ominaisperiodi, jota tarvitaan 3.1.2 kohdan mukaisten kokeiden suorittamiseksi.

- .4 Tämän kohdan sisältö ei vaadi selityksiä. Todellisen aluksen vahingoittuneen osaston ilmanvaihtokanavien oletetaan olevan sellaisia, etteivät ne estä osaston täyttymistä ja täyttymisveden liikkeitä. Todellisen aluksen ilmanvaihtojärjestelmien esittäminen pienemmässä mittakaavassa saattaa kuitenkin aiheuttaa epäsuotavia mittakaavavaikutuksia. Tällaisten vaikutusten välttämiseksi suositellaan, että ilmanvaihtojärjestelmät rakennetaan muuta mallia suuremmassa mittakaavassa. Tällöin on varmistettava, että tämä ei vaikuta veden virtaukseen autokannella.

- .5.2 Särmiömäisen vauriomuodon tasakylkinen kolmioleikkaus on lastivesiviivaa vastaava leikkaus.

Lisäksi tapauksissa, joissa malliin on asennettu alle $B/5$:n levyisiä sivukuiluja, vaurion pituuden on mahdollisten mittakaavavaikutusten välttämiseksi oltava sivukuilun kohdalla vähintään 2 metriä.

3 kohta – Koemenettely

3.1 – Aaltospektrit

Kokeissa on käytettävä JONSWAP-spektriä, koska siinä kuvataan pyyhkäisymatkan ja tuulen vaikutusajan rajoittamat aallokot, jotka vastaavat meriolosuhteita suurimmassa osassa maailmaa. Tässä suhteessa on tärkeää, ettei todenneta ainoastaan aaltojonon huippuperiodia vaan että myös näennäinen periodi on oikea.

- .1 Huippuperiodia $4\sqrt{h_s}$ vastaava näennäinen periodi, kun korkeustekijä γ on 3,3, on korkeintaan:

$$\{T_p/(1,20 - 1,28)\} \pm 5\%$$

- .2 Vahingoittuneen mallin keinunnan ominaisperiodin suuruista huippuperiodia vastaava näennäinen periodi, kun korkeustekijä γ on 1, on korkeintaan:

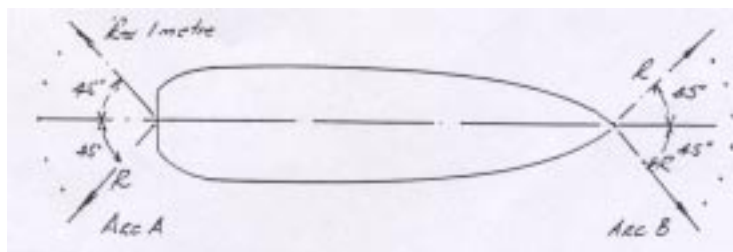
$$\{T_p/(1,3 - 1,4)\} \pm 5\%$$

mutta jos vahingoittuneen mallin keinunnan ominaisperiodi on suurempi kuin $6\sqrt{h_s}$, huippuperiodi rajoitetaan arvoon $6\sqrt{h_s}$.

Huomautus:

On havaittu, ettei malliaaltospektrien näennäisille periodeille ole käytännöllistä asettaa raja-arvoja matemaattisten kaavojen nimellisarvojen perusteella. Tästä syystä sallitaan 5 prosentin virhemarginaali.

Kunkin kokeen aaltospektri on taltioitava ja dokumentoitava. Tätä taltiointia varten tarvittavat mittaukset on tehtävä mallin välittömässä läheisyydessä (muttei suojanpuolella) – ks. seuraava kuva – sekä lähellä aallonmuodostuskonetta. Lisäksi malli on varustettava mittalaitteilla siten, että sen liikkeitä (keinuntaa, nousua ja laskua sekä jyskintää) ja asentoa (kallistusta, vajoamaa ja viippausta) seurataan ja tiedot taltioidaan koko kokeen ajan.



Lähellä mallia oleva aallonmittausanturi on sijoitettava joko kaarelle A tai kaarelle B (kuva a).

3.2, 3.3 ja 3.4 kohta

Näiden kohtien sisältö ei vaadi selityksiä.

3.5 kohta – Simuloidut vauriot

Laajat tutkimukset, joita on tehty asianmukaisten kriteerien kehittämiseksi uusille aluksille, ovat osoittaneet selvästi, että vaikka GM ja varalaita ovat matkustaja-alusten selviytymiskyvyn kannalta tärkeitä muuttujia, tärkeä tekijä on myös jäännösvakavuuskäyrän rajoittama pinta-ala kulmaan, jossa GZ-käyrä saavuttaa enimmäisarvonsa. Näin ollen kun valitaan SOLAS:in mukaista pahinta mahdollista vauriota 3.5.1 kohdan vaatimusten noudattamiseksi, pahimpana vauriona on pidettävä sitä, jonka seurauksena jäännösvakavuuskäyrän rajoittama pinta-ala kulmaan, jossa GZ-käyrä saavuttaa enimmäisarvonsa, on pienin.

4 kohta – Selviytymiskriteerit

Tämän kohdan sisältö ei vaadi selityksiä.

5 kohta – Kokeen hyväksyminen

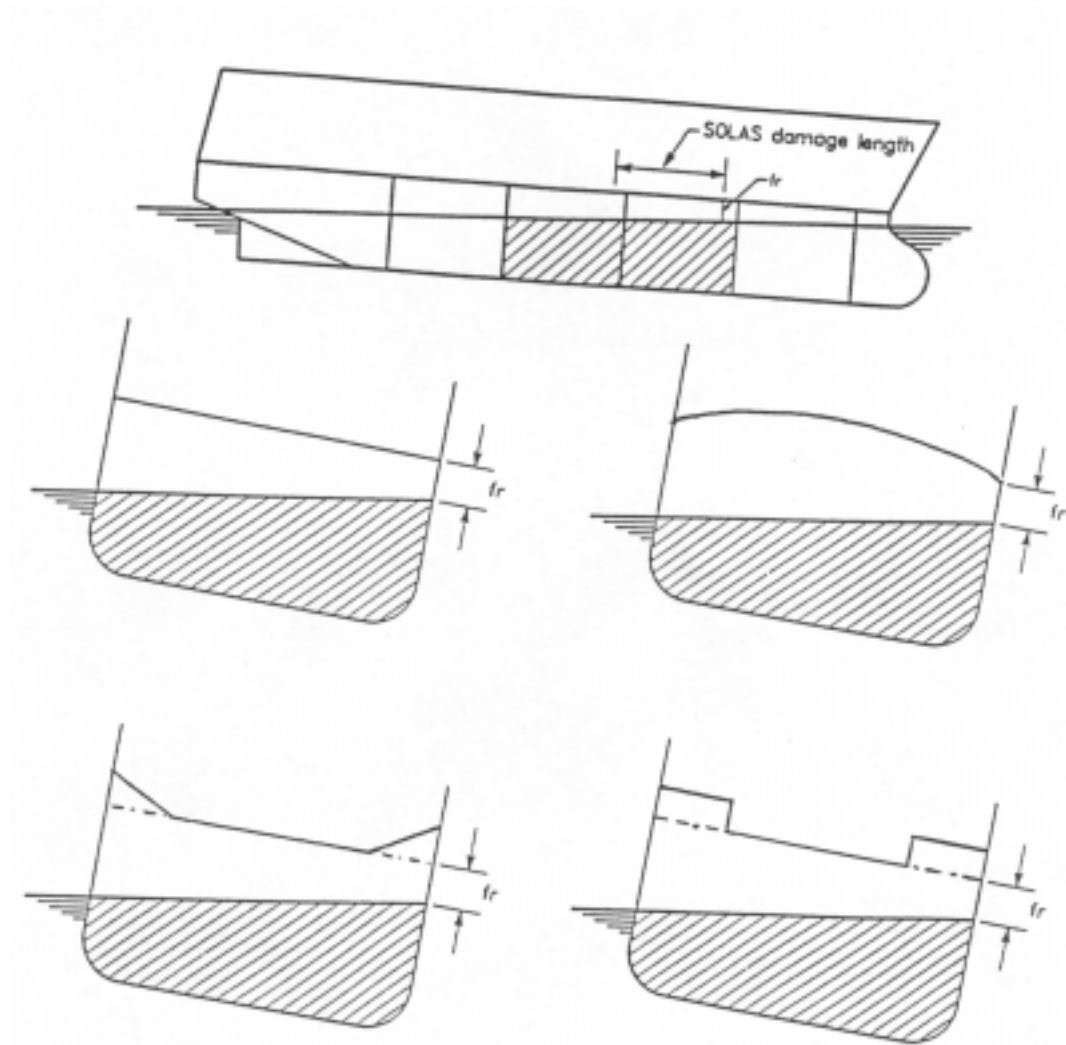
Seuraavien asiakirjojen on sisällyttävä viranomaisille annettavaan raporttiin:

- a) vahingoittuneen aluksen vakavuuslaskelmat SOLAS:in mukaista pahinta mahdollista vauriota ja pahinta mahdollista keskilaivavauriota varten (jos nämä ovat erilaiset)
- b) mallin kokoonpanopiirustukset sekä yksityiskohtaiset tiedot sen rakenteesta ja siihen asennetuista laitteista
- c) kallistus- ja keinuntakokeiden koeraportit
- d) todellisen aluksen ja mallin keinunnan ominaisperiodeja koskevat laskelmat
- e) nimellinen aaltospektri (lähellä aallonmuodostuskonetta) ja mitattu aaltospektri (lähellä mallia)
- f) edustavat tallenteet mallin liikkeistä, asennosta ja ajelehtimisesta
- g) asianmukaiset videotallenteet.

Huomautus:

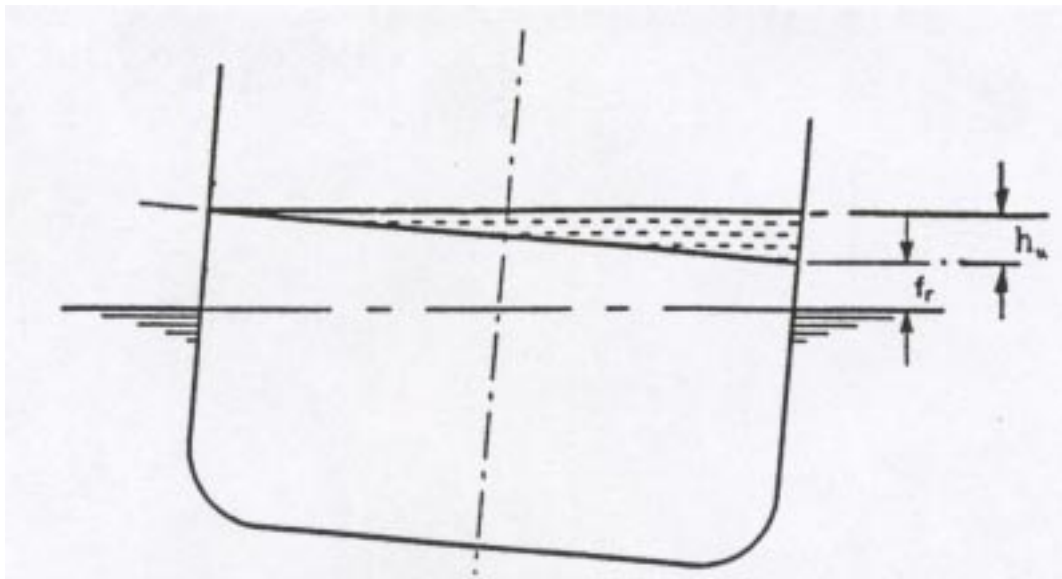
Viranomaisten on oltava todistamassa kaikkia kokeita.

**Kuvat, joihin viitataan liitteessä 2
(Ohjeelliset suuntaviivat kansallisille viranomaisille)**



SOLAS damage length = SOLAS:in mukainen vauriopituus

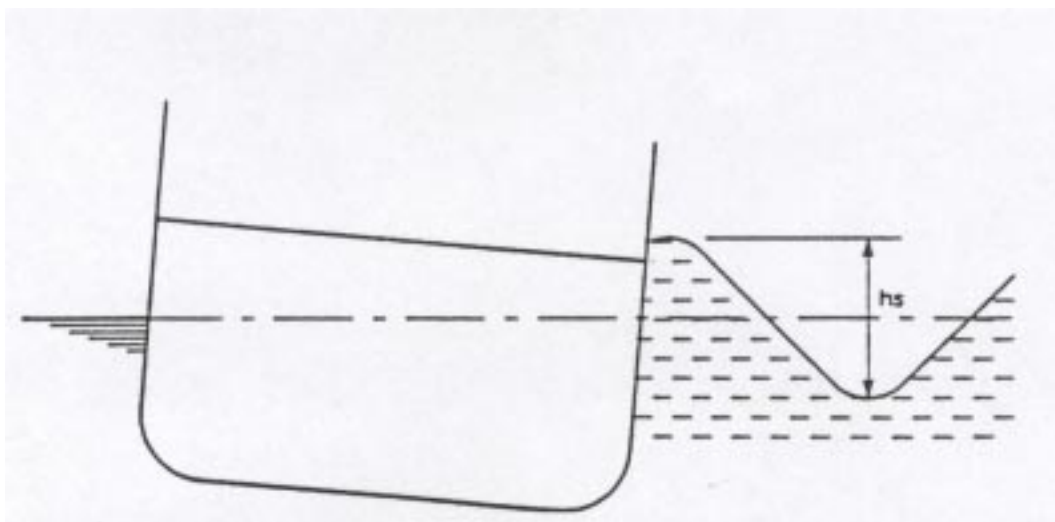
Kuva 1



1. Jos $f_r \geq 2,0$ m, kannella olevan veden korkeus (h_w) = 0,0 m

2. Jos $f_r \leq 0,3$ m, kannella olevan veden korkeus (h_w) = 0,5 m

Kuva 2



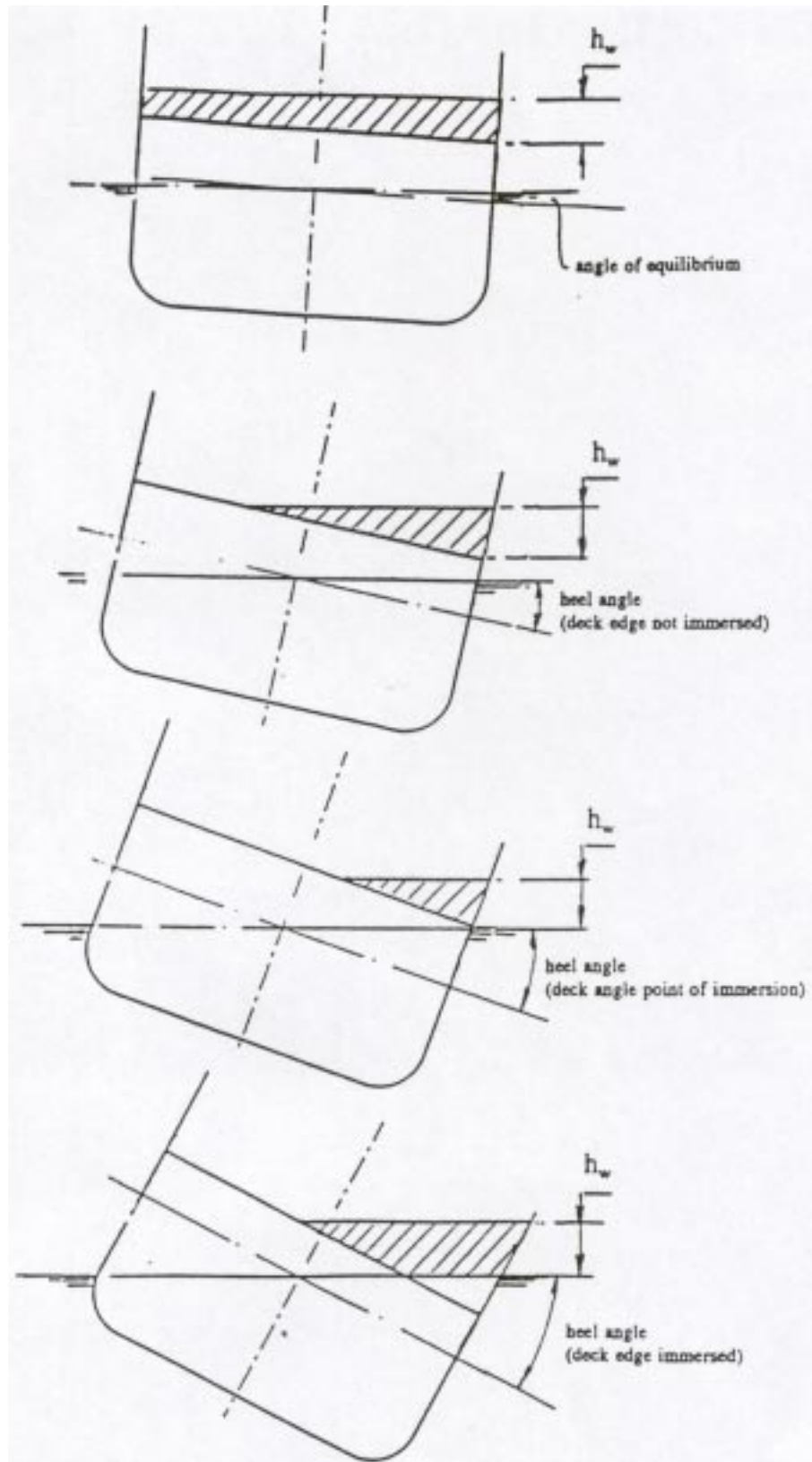
1. Jos $h_s \geq 4,0$ ms, kannella olevan veden korkeus lasketaan kuvan 3 mukaisesti

2. Jos $h_s \leq 1,5$ m, kannella olevan veden korkeus (h_w) = 0,0 m

Esimerkiksi

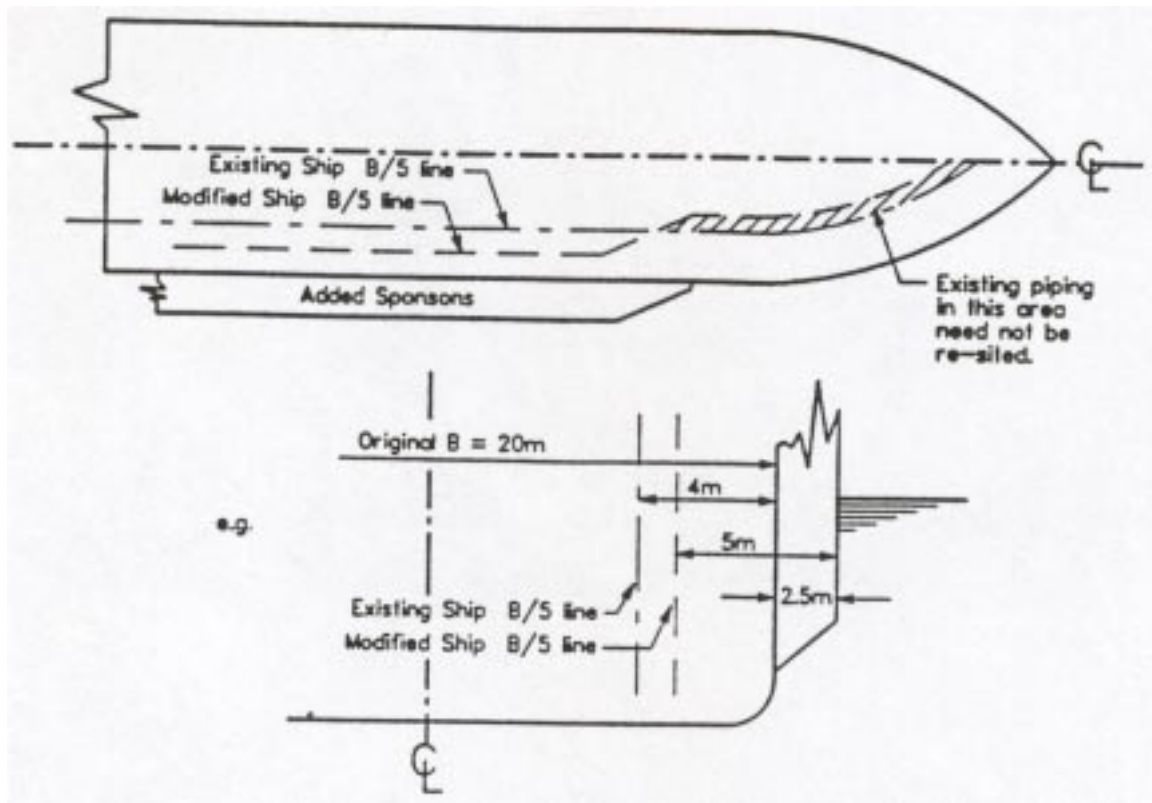
Jos $f_r = 1,15$ m ja $h_s = 2,75$ m, korkeus $h_w = 0,125$ m

Kuva 3



angle of equilibrium = kallistuskulma tasapainotilanteessa
 heel angle (deck edge not immersed) = kallistuskulma (kannen reuna ei veden alla)
 heel angle (deck edge point of immersion) = kallistuskulma (kannen reuna veden alle painumispisteessä)
 heel angle (deck edge immersed) = kallistuskulma (kannen reuna veden alla)

Kuva 4



Existing ship B/5 line = Olemassa olevan aluksen B/5-viiva

Modified ship B/5 line = Muutetun aluksen B/5-viiva

Added sponsons = Runkolisäkkeet

Existing piping in this area need not be re-sited = Tällä alueella olevia putkistoja ei tarvitse siirtää

Original B=20m = Alkuperäinen B=20m

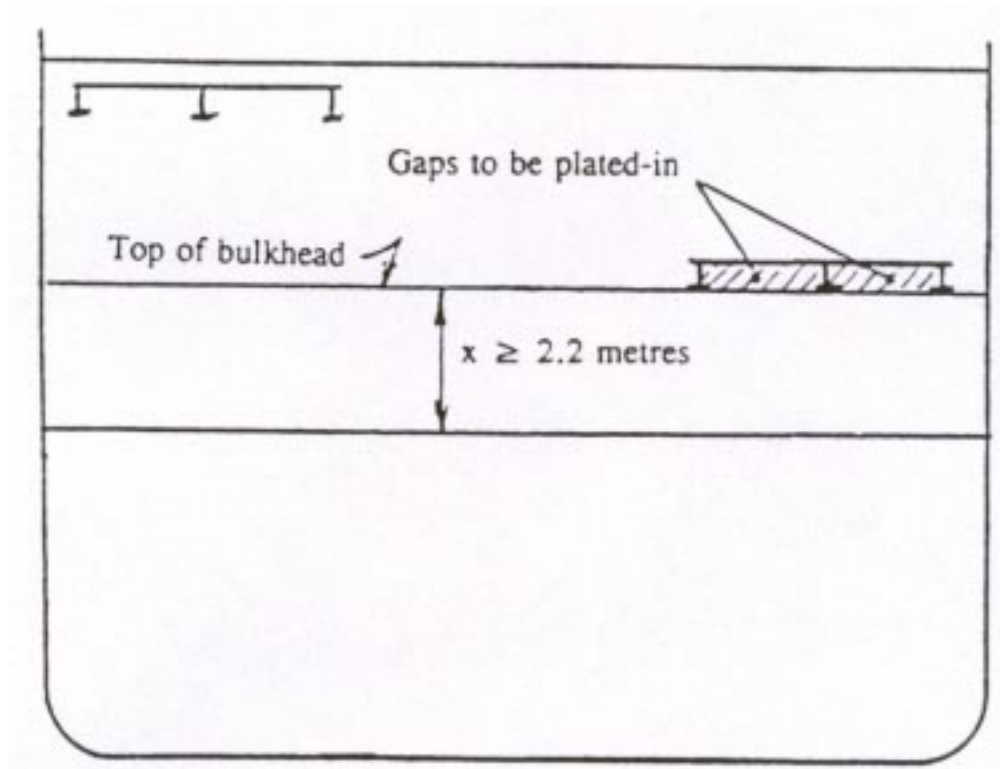
Kuva 5

Alus, jossa ei ole laskettavia autotasoja

Esimerkki 1

Kannella olevan veden korkeus (h_w) = 0,25 m

Laipion vaadittu vähimmäiskorkeus = 2,2 m



Gaps to be plated-in = Täytettävät aukot

Top of bulkhead = Laipion yläreuna

$x \geq 2.2$ metres = $x \geq 2,2$ metriä

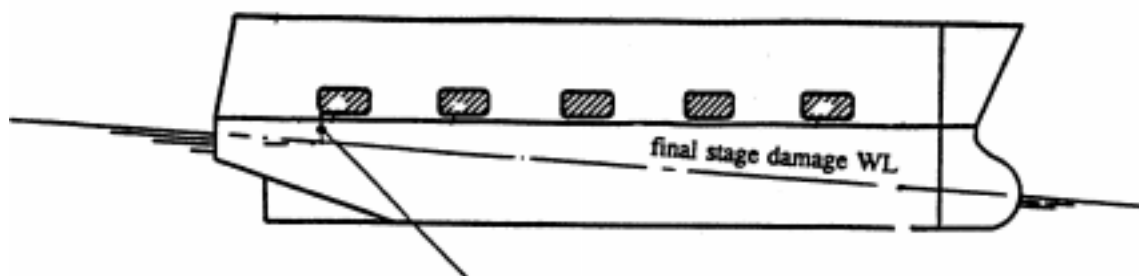
Alus, jossa on laskettava autotaso (laipion kohdalla)

Esimerkki 2

Kannella olevan veden korkeus (h_w) = 0,25 m

Laipion vaadittu vähimmäiskorkeus = x

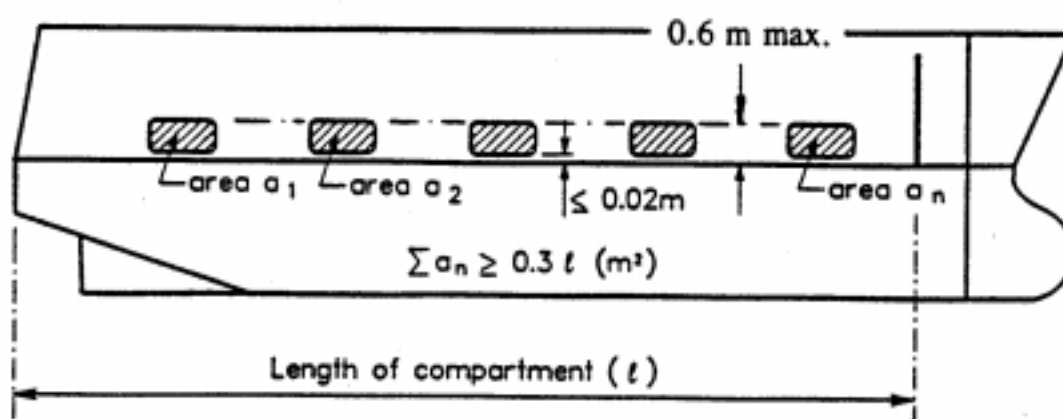
Kuva 6



Pienin vaadittu varalaita tyhjennysporttiin = 1,0 m

final stage damage WL = vahingoittuneen alukseen vesiviiva loppuvaiheessa

Kuva 7

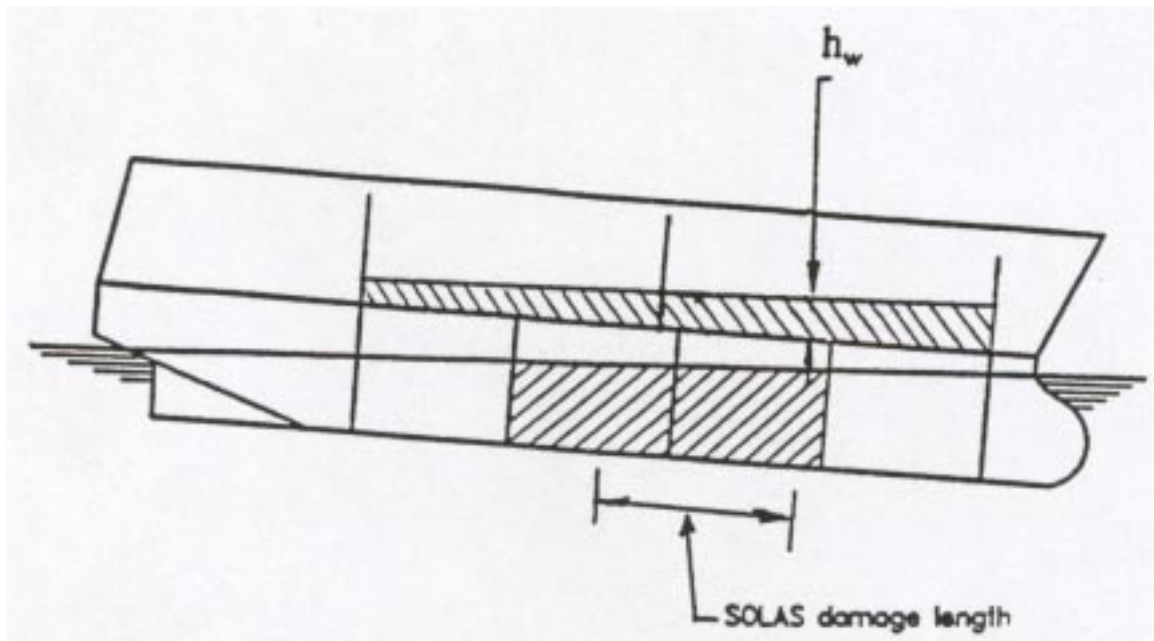


0.6 m max. = enint. 0,6 m

area a_n = pinta-ala a_n

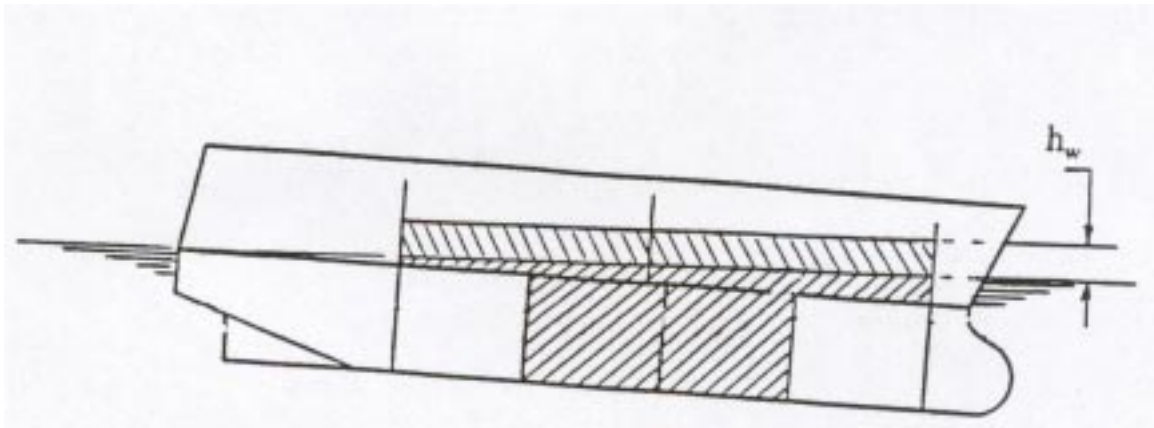
Length of compartment (l) = Osaston pituus (l)

Kuva 8



SOLAS damage length = SOLAS:in mukainen vauriopituus

Kannen reuna ei ole veden alla



Kannen reuna veden alla

Kuva 9

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI EHDOTUKSEN VAIKUTUKSET YRITYSTOIMINTAAN JA ERITYISESTI PIENIIN JA KESKISUURIIN YRITYKSIIN (PK- YRITYKSET)

EHDOTUKSEN NIMI

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI RO-RO-MATKUSTAJA-ALUSTEN ERITYISISTÄ VAKAVUUSVAATIMUKSISTA

ASIAKIRJAN VIITENUMERO

KOM (2002) 158 - 2002/0074 (COD)

EHDOTUS

1. Miksi yhteisön lainsäädäntö on tarpeen tällä alalla ja mitkä ovat sen päätavoitteet, kun otetaan huomioon toissijaisuusperiaate?

Yhteisö on velvoitettu parantamaan meriliikenteen turvallisuutta perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan määräysten mukaisesti. Ehdotetun toimen tarkoituksena on vahvistaa yhdenmukaiset vakavuusvaatimukset EU:n satamista tai EU:n satamiin kansainvälisillä matkoilla liikennöiville ro-ro-matkustaja-aluksille.

Toissijaisuusperiaatteen kannalta tarkasteltuna yhteisön tehtävänä on vahvistaa säännöskelvyys, jolla taataan yhdenmukainen turvallisuustaso samanlaisissa olosuhteissa liikennöiville matkustaja-aluksille koko EU:n alueella. Jäsenvaltioiden tehtävänä on puolestaan säätää kansallisessa lainsäädännössään toimenpiteistä, joilla taataan direktiivin tehokas soveltaminen.

VAIKUTUS YRITYSTOIMINTAAN

2. Mitä yrityksiä ehdotus koskee?
 - yritystoiminnan alat
 - yritysten koko (pienien ja keskisuurten yritysten osuus)
 - ovatko yritykset keskittyneet tietyille maantieteelliselle alueelle yhteisössä?

Tämä ehdotus koskee yrityksiä, jotka harjoittavat ro-ro-matkustaja-alusliikennettä yhteisön satamiin tai yhteisön satamista. Suurimmalla osalla yhteisön vesillä purjehtivista matkustaja-aluksista liikenteen harjoittajina ovat keskisuuret tai suuret yritykset. Kun otetaan huomioon, että tässä direktiivissä säädettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia sovelletaan jo EU:n seitsemässä pohjoisessa jäsenvaltiossa, jotka ovat Tukholman sopimuksen osapuolia, ehdotuksella on käytännön vaikutuksia ainoastaan niille yrityksille, jotka liikennöivät tämäntyyppisillä aluksilla Välimerellä.

Koska 70 prosenttia kyseisellä alueella liikennöivistä ro-ro-matkustaja-aluksista purjehtii Kreikan tai Italian lipun alla, taloudellisia vaikutuksia arvioidaan aiheutuvan pääasiassa yrityksille, jotka liikennöivät näiden kahden lipun alla purjehtivilla aluksilla. Suurin osa Etelä-Euroopan vesillä liikennöivistä ro-ro-matkustaja-aluksista liikennöi kuitenkin kotimaanmatkoilla, joten ne eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan. Sen sijaan näitä aluksia koskee ehdotus neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta. Tukholman sopimuksen voimaantulon jälkeen on voitu yleisesti todeta, että uudet ro-ro-matkustaja-alukset pyritään rakentamaan erityisten vakavuusvaatimusten mukaisiksi myös silloin, kun ne on rakennettu EU:n eteläisillä vesillä tapahtuvaa liikennöintiä varten.

3. Mitä yritysten on tehtävä noudattaakseen ehdotusta?

Jäsenvaltioiden on saatettava voimaan lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-aluksilla liikennöivät yritykset noudattavat erityisiä vakavuusvaatimuksia. Vaatimusten soveltaminen edellyttää, että olemassa olevilla aluksilla liikennöivien yritysten (jotka liikennöivät direktiivin soveltamisalaan kuuluvilla alueilla) on tehtävä näihin aluksiin rakenteellisia muutoksia niiden turvallisuustason parantamiseksi direktiivissä säädetylle tasolle. Ensimmäisessä vaiheessa yritysten on tehtävä aluksille mallikokeet sen selvittämiseksi, ovatko ne vaatimusten mukaisia ja tarvitseeko niihin tehdä parannuksia.

4. Mitkä ovat ehdotuksen todennäköiset taloudelliset vaikutukset

- työllisyyteen
- investointeihin ja uusien yritysten perustamiseen
- yritysten kilpailukykyyn?

Tämän direktiivin vaatimusten soveltamisella ei uskota olevan vaikutuksia työllisyyteen. Direktiivissä säädetty olemassa olevia aluksia koskeva siirtymäkausi antaa varustamoille riittävästi aikaa tehdä aluksiinsa tarvittavat parannukset. Kun otetaan huomioon SOLAS-vaatimusten mukaisia parannuksia koskeva määräaika, joka on parhaillaan menossa, direktiivissä annetaan varustamoille riittävästi aikaa saattaa alukset lisävakavuusvaatimusten mukaisiksi.

Komission teettämä selvitys osoittaa, ettei Tukholman sopimuksen käyttöönotto Pohjois-Euroopassa aiheuttanut mitään erityisiä ongelmia toimialalle tai sopimusvaltioille. Otokseen sisältyi 82 alusta niistä kaikkiaan 140:stä, joiden on noudatettava sopimuksen vaatimuksia, ja 36 prosenttiin otokseen sisältyneistä aluksista ei tarvinnut tehdä minkäänlaisia parannuksia. Lisäksi 69:ää prosenttia kaikista 140 aluksesta parannettiin alle 1 miljoonalla eurolla. Parannustöiden arvioidut kokonaiskustannukset olivat noin 85 miljoonaa euroa. On kuitenkin tärkeää huomata, että suurin osa kustannuksista aiheutui SOLAS 90 -määräysten nopeutetusta noudattamisesta (joka on välttämätön askel ennen Tukholman sopimuksen noudattamista) eikä itse Tukholman sopimuksen noudattamisesta.

Koska EU:n eteläisten vesialueiden merkitsevä aallonkorkeus on yleisesti noin 2,5 metriä, kustannukset, jotka aiheutuvat Etelä-Euroopan aluskannan muuttamisesta Tukholman sopimuksen määräysten mukaisiksi, ovat jokseenkin samat kuin

kustannukset, jotka aiheutuvat SOLAS 90 -yleissopimuksen mukaisen kahden osaston vaatimuksen noudattamisesta³⁹. Koska SOLAS-yleissopimuksen sääntöjä on noudatettava täydellisesti vuoteen 2010 mennessä IMO:n aikataulun (kansainväliset matkat) ja direktiivin 98/18/EY (EU:n kotimaanmatkat) mukaisesti, alan toimijoiden on jo täytynyt suunnitella kyseessä olevien alusten parantamiseen liittyviä investointeja tuleville vuosille. Tutkimuksen mukaan 264:ää Etelä-Euroopan vesillä (kansainvälisillä matkoilla ja kotimaanmatkoilla) liikennöivää alusta on parannettava, jotta ne olisivat SOLAS-vaatimusten mukaisia. Vaatimusten noudattamisesta aiheutuvat kustannukset tulevat olemaan 106–250 miljoonaa euroa (lukuissa ei ole otettu huomioon vanhojen ro-ro-alusten mahdollista poistamista liikenteestä). Kuten edellä mainittiin, näiden alusten saattaminen Tukholman sopimuksessa vahvistettujen vakavuutta koskevien erityisvaatimusten mukaisiksi ei enää lisää kohtuuttomasti SOLAS-vaatimusten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia.

Vaikuttaa siis siltä, että soveltamalla Tukholman sopimuksen vakavuusvaatimuksia Etelä-Euroopan ro-ro-matkustaja-aluksiin vakavuusvaatimukset voidaan yhdenmukaistaa ja niiden tasoa voidaan nostaa kaikkialla EU:ssa kasvattamatta merkittävästi sen toimialan osan taloudellista taakkaa, johon vaatimusten soveltaminen vaikuttaa, koska sen on joka tapauksessa noudatettava SOLAS 90 -vaatimuksia.

Ehdotuksella on todennäköisesti myönteinen vaikutus alan kilpailuasemaan, koska sillä yhdenmukaistetaan EU:ssa liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettavat vakavuusvaatimukset ja luodaan yhteiset markkinat, jotka mahdollistavat näiden alusten liikennöinnin EU:ssa kaikilla reiteillä, joissa vallitsevat samanlaiset merkitsevät aallonkorkeusolosuhteet. Kun kaikille EU:n satamissa liikennöiville ro-ro-matkustaja-aluksille niiden lippuvaltiosta riippumatta vahvistetaan yhdenmukaiset turvallisuusmääräykset, kaikille toimijoille luodaan tasapuoliset toimintaolosuhteet, mikä vähentää sitä vaaraa, että toimijat, jotka pyrkivät saavuttamaan kilpailuedun turvallisuusmääräyksistä tinkimällä, voisivat vääristää kilpailua.

5. Sisältyykö ehdotukseen toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on ottaa huomioon pienten ja keskisuurten yritysten erityistarpeet (muihin ryhmiin verrattuna lievemmat tai erilaiset vaatimukset tms.)?

Ehdotuksen vaatimusten täyttämisen ei pitäisi aiheuttaa kohtuutonta taloudellista taakkaa yrityksille, joihin ehdotus vaikuttaa. Kokemukset, joita on saatu näiden vaatimusten käyttöönotosta Pohjois-Euroopan vesillä, osoittavat, että toimialaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset ovat kohtuullisia.

³⁹ SOLAS 90 -yleissopimuksen mukaisissa kahden osaston vaatimuksissa edellytetään, että alus voi selvitä kaatumatta vaikka sen kaksi pääosastoa on täytynyt vedellä vaurioitumisen jälkeen.

KUULEMINEN

6. Luettelo ehdotuksen valmistelussa kuulluista tahoista ja niiden esittämät kannat pääpiirteittäin

Komissio järjesti 25. lokakuuta 2001 kuulemistilaisuuden asiasta kiinnostuneille tahoille. Tilaisuuteen osallistui varustamojen (ECSA, ICS, BIMCO), merenkulkijoiden (ETF), luokituslaitosten (IACS), laivanrakentajien (CESA) ja vammaisten (European Disabilities Forum, EDF) edustajia.

Varustamojen edustajat suhtautuivat varauksellisesti ehdotukseen ja etenkin sen kustannusvaikutuksiin olemassa olevien alusten osalta. Heidän mukaansa Etelä-Euroopan sääolosuhteet eivät anna perusteita sille, että Tukholman sopimuksessa määritellyt alueelliset vaatimukset laajennetaan EU:n lainsäädännöllä koskemaan koko yhteisöä. Tilaisuudessa läsnä olleet merenkulkijoiden ja käyttäjäorganisaation edustajat kuitenkin kannattivat ehdotusta sillä perusteella, että se parantaa matkustajien ja laivaväen turvallisuutta. Näiden kahden tahon mukaan on olennaisen tärkeää, että samanlaisissa merkitsevissä aallonkorkeusolosuhteissa liikennöivien alusten on noudatettava samoja turvallisuusmääräyksiä.

2002/0075 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta
1998 annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta**

PERUSTELUT

1. TAUSTA JA TAVOITTEET

Euroopan komissio ehdotti EU:ssa liikennöiviin matkustaja-aluksiin sovellettavien turvallisuusmääräysten yhdenmukaistamiseksi vuonna 1996 direktiiviä, jonka myötä myös kotimaanliikenteeseen sovellettaisiin vastaavia yhdenmukaisia sääntöjä kuin kansainväliseen liikenteeseen. Kyseinen neuvoston direktiivi 98/18/EY annettiin 17. maaliskuuta 1998, ja se tuli voimaan samana vuonna. Direktiivin liitteeseen I sisältyvillä säännöillä on saatettu asiaa koskevat kansainväliset määräykset kotimaanliikenteessä liikennöiviä aluksia koskeviksi turvallisuusvaatimuksiksi. Näitä vaatimuksia sovelletaan kaikentyyppisiin kotimaanliikenteen matkustaja-aluksiin ottaen kuitenkin huomioon alusten koko ja ikä sekä sen merialueen ominaispiirteet, jolla näillä aluksilla on lupa liikennöidä.

Vaikka direktiivin antamisesta ei olekaan kulunut kovin kauan, Euroopan komissio katsoo, että tiettyjä direktiiviin sisältyviä säännöksiä olisi yksinkertaistettava tai saatettava ajan tasalle, jotta kyettäisiin riittävästi suojelemaan EU:n jäsenvaltioissa tehtävien kotimaanmatkojen matkustajia. Tätä varten nyt ehdotettavassa direktiivissä muutetaan neuvoston direktiiviä 98/18/EY seuraavasti:

- Saatetaan direktiivi ajan tasalle siten, että otetaan huomioon kansainvälisten meriturvallisuutta koskevien yleissopimusten ja säännösten, erityisesti vuoden 2000 suurnopeusalussäännösten, kehitys.
- Yksinkertaistetaan ja parannetaan menettelyä, jota sovelletaan määriteltäessä merialueita ja julkaistaessa niiden luetteloa. Menettely on keskeisen tärkeä tämän direktiivin täytäntöönpanon kannalta, koska yksittäiseen alukseen sovellettavat turvallisuusvaatimukset määräytyvät sen mukaan, millä merialueella alus liikennöi.
- Otetaan käyttöön tiettyjä kotimaanliikenteessä liikennöiviä ro-ro-matkustaja-alusten luokkia koskevia erityisiä vakavuusvaatimuksia, jotka vastaavat kansainvälisillä matkoilla liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annetussa direktiiviehdotuksessa olevia vaatimuksia, sekä säädetään sellaisten ro-ro-matkustaja-alusten käytöstäpoistamisesta, joita ei ole muutettu kyseisiä vakavuusvaatimuksia vastaaviksi.
- Edellytetään, että jäsenvaltiot pyrkivät tekemään kaikista matkustaja-aluksista sellaisia, että ne ovat liikuntaesteisten matkustajien kannalta turvallisia ja että liikuntaesteisillä matkustajilla on niihin esteetön pääsy riippumatta alusten koosta, iästä sekä siitä, millä merialueella alukset liikennöivät. Tämä on sopusoinnussa muiden komission ehdotusten kanssa, joiden tarkoituksena on parantaa muiden liikennemuotojen käytettävyyttä ja turvallisuutta tällaisten matkustajien kannalta.
- Poistetaan Kreikalle myönnetty, vaikutukseltaan vähäinen poikkeus ja yksinkertaistetaan näin direktiiviä.

2. EHDOTETTUIJEN TOIMENPITEIDEN PERUSTELUT

Ehdotetun säädöksen tarkoituksena on muuttaa voimassa oleva neuvoston direktiivi 98/18/EY. Muuttamiselle on useita perusteita. Vaikka direktiivin antamisesta ei ole kovin kauan, sen täytäntöönpanossa on jo havaittu tiettyjä ongelmia. Yhteisön kannalta direktiivin pääongelmana on täytäntöönpanon todentamisen vaikeus, joka johtuu pääasiassa siitä, ettei nykyinen merialueiden luettelon julkaisemista koskeva menettely ole käytännöllinen. Tällä puutteella on vaikutuksia sekä yhteisön tasolla että kaikissa jäsenvaltioissa. Direktiivin 98/18/EY täytäntöönpanoa ei voida todentaa, ellei käytössä ole asianmukaista ja toimivaa järjestelyä merialueiden määrittämistä ja niiden luettelon julkaisemista varten.

Lisäksi on perusteltua muuttaa direktiivi joustavammaksi, jotta sen tietyt artikkelit voidaan erityisesti suurnopeusalusten turvallisuuden osalta pitää kansainvälisen kehityksen tasalla.

Samoin on perusteltua ottaa käyttöön tarkemmat vakavuusvaatimukset kotimaanliikenteessä liikennöiville ro-ro-matkustaja-aluksille, jotta voidaan parantaa turvallisuutta ja varmistaa, että kansainvälisen liikenteen ja kotimaanliikenteen turvallisuustasot vastaavat toisiaan.

Liikuntaesteisten matkustajien turvallisuusvaatimuksia koskevien suuntaviivojen käyttöönotto vastaa Amsterdamin sopimukseen sisältyvää periaatetta, joka koskee muun muassa ikään ja vammaisuuteen perustuvan syrjinnän torjumista.

Niin ikään on huomionarvoista, että ehdotuksessa on lisätty direktiiviin joitakin säännöksiä, jotka jättävät toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioille runsaasti liikkumavaraa erityisesti liikuntaesteisten matkustajien turvallisuutta ja alukselle pääsyä koskevien vaatimusten osalta.

3. EHDOTUKSEN SISÄLTÖ

Ehdotus sisältää kaksi artiklaa, joilla muutetaan neuvoston direktiivin 98/18/EY voimassa olevia artikloja, sekä artikloja, joilla varmistetaan näiden muutosten soveltaminen.

4. ERITYISET NÄKÖKOHDAT

4.1. Määritelmät (1artiklan 1 kohta)

2 artiklan w alakohdaksi lisätään uusi 'liikuntaesteisten henkilöiden' määritelmä, joka liittyy ehdotettuun uuteen 6 b artiklaan. Käytetty määritelmä on sama kuin matkustajien kuljetuksessa käytettäviä, kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta käsittäviä ajoneuvoja koskevista erityissäännöksistä sekä direktiivien 70/156/ETY ja 97/27/EY muuttamisesta 20 päivänä marraskuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/85/EY⁴⁰. Komissio katsoo, että tämä määritelmä, jonka neuvosto ja Euroopan parlamentti ovat äskettäin hyväksyneet, on tarkoituksenmukainen myös tässä direktiivissä, joka koskee

⁴⁰ EYVL L 42, 13.2.2002, s. 1.

yksittäisen julkisen liikenteen liikennemuodon turvallisuus- ja käytettävyyksivaatimuksia liikuntaesteisten matkustajien osalta. Ks. myös kohta 4.6.

4.2. Merialueiden luettelon julkaisemista koskeva menettely (1 artiklan 2 kohta)

Komissio ehdottaa uutta yksinkertaistettua menettelyä A-, B-, C- ja D-luokkiin kuuluvien merialueiden luettelon laatimista, tiedoksi antamista ja julkaisemista varten. Se, mitä turvallisuusvaatimuksia tietyllä merialueella liikennöiviin aluksiin sovelletaan, määräytyy nimenomaan kyseisen merialueen luokan perusteella. Muutostarpeen ovat aiheuttaneet ne ongelmat, joita direktiivin 98/18/EY täytäntöönpanossa on ilmennyt. Onkin erittäin tärkeää, että edellä mainittua menettelyä muutetaan, jotta voitaisiin helpottaa täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa ja seurata sitä yhteisön tasolla.

Komissio ehdottaa lisäksi, että merialueiden antamista tiedoksi komissiolle direktiivin 9 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti olisi yksinkertaistettava.

Ehdotettu julkaisemista koskeva menettely lisää joustavuutta ja avoimuutta jäsenvaltioiden ja yhteisön tason toimijoiden kannalta.

4.3. Kreikkalaisia matkustaja-aluksia koskevan poikkeuksen voimassaolon päättäminen (2 artikla)

Direktiiviin 98/18/EY sisältyy poikkeus, joka koskee yksinomaan Kreikan kotimaanliikenteessä liikennöiviä matkustaja-aluksia. Tämän poikkeuksen käytännön vaikutukset ovat vähäiset. Sen vuoksi komissio ehdottaa direktiivin yksinkertaistamiseksi tämän poikkeuksen poistamista direktiivistä 1. tammikuuta 2005 alkaen.

4.4. Vakavuusvaatimukset ja käytöstäpoistoikä (1 artiklan 3 kohta)

Komission ehdotuksessa määritetään erityiset vakavuusvaatimukset ro-ro-matkustaja-aluksille, jotka liikennöivät kansainvälisillä matkoilla EU:n jäsenvaltioiden satamista ja satamiin. Näitä vaatimuksia soveltamalla parannettaisiin edellä mainituilla matkoilla liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuutta viimeistään 1. lokakuuta 2010 mennessä.

Koska ro-ro-matkustaja-alukset joutuvat kotimaanmatkoilla toimimaan samanlaisissa meriolosuhteissa kuin kansainvälisillä matkoilla ja koska on tarpeen varmistaa, että eri merialueilla samoissa olosuhteissa liikennöivien alusten turvallisuustaso on sama, komissio ehdottaa, että myös kotimaanmatkoilla liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten olisi oltava edellä mainittujen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia. Erityisiä vakavuusvaatimuksia on määrä soveltaa kaikkiin uusiin A-, B- ja C-luokan ro-ro-matkustaja-aluksiin 1. lokakuuta 2004 alkaen. D-luokan uusien ro-ro-matkustaja-alusten osalta erityisten vakavuusvaatimusten soveltaminen ei näiden alusten rajattujen toimintaolosuhteiden vuoksi ole perusteltua. Ottaen kuitenkin huomioon ne vaikeudet, joita olemassa olevien A- ja B-luokan alusten parantaminen voi aiheuttaa, komissio ehdottaa vaihtoehtona mahdollisuutta poistaa tällaiset alukset käytöstä 30 vuoden ikäisinä, jos ne eivät täytä erityisiä vakavuusvaatimuksia. Samaa käytöstäpoistomahdollisuutta sovelletaan olemassa oleviin C- ja D-luokan ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka eivät ole täysin direktiivin 98/18/EY liitteessä I olevassa II-1 luvun B osan 8 säännössä määritettyjen vakavuusvaatimusten mukaisia. Tämä

merkitsee sitä, että näiden alusten on täytettävä kaikilta osin SOLAS 90 - vakavuusvaatimukset, eli niille asetetaan velvoite, josta ne nykyisin on vapautettu.

4.5. Vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstö (1 artiklan 4 kohta)

Direktiivin 98/18/EY myötä sovelletaan nykyisin IMO:n meriturvallisuuskomitean 20. toukokuuta 1994 antamaan päätöslauselmaan MSC 36(63) sisältyvää suurnopeusalussäännöstöä kokonaisuudessaan kaikkiin kotimaanliikenteessä liikennöiviin suurnopeusaluksiin. 5. joulukuuta 2000 hyväksyttiin vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstö, jota sovelletaan kaikkiin uusiin aluksiin, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 1. heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen. Vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstö ei korvaa tätä aiemmin rakennettuja aluksia koskevaa aiempaa säännöstöä, vaan sitä sovelletaan ainoastaan uusiin aluksiin.

Komissio ehdottaa näin ollen 8 artiklan a alakohdan muuttamista siten, että direktiivin 98/18/EY nojalla voidaan soveltaa vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstöä vuoden 1994 suurnopeusalussäännöstöä vastaavalla tavalla komiteamenettelyä noudattaen. Tämä vastaa täysin direktiiviin 98/18/EY sisältyvää periaatetta, jonka mukaan liitettä I sekä 2 artiklan määritelmiä voidaan tarkistaa kansainvälisten yleissopimusten muutoksia vastaavasti.

4.6. Liikuntaesteisiä matkustajia koskevien turvallisuus- ja aluksellepääsyvaatimusten käyttöönotto (1 artiklan 1, 3, 4 ja 5 kohta)

Komissio ehdottaa erityisten liikuntaesteisiä henkilöitä koskevien turvallisuusvaatimusten käyttöönottoa. Liikuntaesteisiä on väestössä jopa 30 prosenttia, ja näin ollen he muodostavat suuren osan potentiaalisista matkustajista. Ehdotetut toimenpiteet liittyvät sekä tämän matkustajaryhmän turvallisuuteen että sen mahdollisuuksiin päästä matkustaja-aluksille. On olennaisen tärkeää, että kaikille matkustajille – sekä liikuntaesteisille että muille – taataan sama turvallisuustaso.

Neuvoston direktiivien 1999/35/EY⁴¹ ja 98/41/EY⁴² soveltamisala kattaa melko suppeasti liikuntaesteisten ihmisten turvallisuuden ja pääsyn aluksille, koska kyseiset direktiivit koskevat erityispalveluja ja -apua eivätkä niinkään yleisiä tietoja aluksesta ja sen turvallisuusjärjestelyistä.

Nyt ehdotettavassa järjestelyssä direktiiviin sisällytetään uudessa liitteessä III suuntaviivat, joita sovelletaan kaikkiin kotimaanliikenteessä liikennöiviin aluksiin. Koska jotkin olemassa oleviin aluksiin jälkikäteen tehtävät muutokset saattavat aiheuttaa kohtuuttomia kustannuksia, suuntaviivoja sovelletaan olemassa oleviin aluksiin siinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista. Jäsenvaltioiden on lisäksi laadittava kansalliset toimintasuunnitelmat siitä, kuinka olemassa oleva matkustaja-aluskanta muutetaan liitteen III suuntaviivoja vastaavaksi. Nämä suuntaviivat vastaavat 24. kesäkuuta 1996 annetun IMO:n

⁴¹ Neuvoston direktiivi 1999/35/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi, EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1.

⁴² 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.

meriturvallisuuskomitean kiertokirjeen 735 (MSC/Circ.735), 'Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons needs', ohjeita.

On keskeisen tärkeää, että jäsenvaltiot kuulevat tässä yhteydessä liikuntaesteisten järjestöjä. Näin voidaan varmistaa, että toteutettavat toimenpiteet ovat kohtuullisia ja hyväksyttäviä ja että niillä saadaan aikaan todellisia ratkaisuja matkustaja-aluksissa nykyisin esiintyviin ongelmiin.

Jäsenvaltioita pyydetään antamaan tiedoksi olemassa olevia aluksia koskevat kansalliset toimintasuunnitelmansa sekä raportoimaan komissiolle artiklan täytäntöönpanosta uusien alusten, uusien ja olemassa olevien suurnopeusalusten sekä yli 400 matkustajan kuljettamiseen tarkoitettujen olemassa olevien alusten osalta.

Lisäksi ehdotetaan, että liitteitä II ja III muutetaan komiteamenettelyä noudattaen niiden kokemusten perusteella, joita saadaan erityisesti jäsenvaltioissa tämän direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä.

4.7. Muutokset mukauttamisesta vastaavan komitean toimivaltaan (1 artiklan 4 kohta)

Komissio ehdottaa, että direktiivin 98/18/EY 8 artiklassa määritettyä komitean toimivaltaa muutetaan seuraavasti:

- lisätään 8 artiklan a alakohtaan iii alakohta, jotta komitea voi muuttaa suurnopeussäännöstöön liittyvät direktiivin artikkelit edellä kohdassa 4.5 esitetyllä tavalla;
- lisätään 8 artiklan c alakohta, jolla valtuutetaan komitea muuttamaan liitteet II ja III edellä kohdassa 4.6 esitetyllä tavalla.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen⁴³,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁴⁴,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁴⁵,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁴⁶

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta 1998 annetussa neuvoston direktiivissä 98/18/EY⁴⁷ määritetään ihmishengen ja omaisuuden turvallisuuden yhdenmukainen taso, jota on noudatettava uusilla ja olemassa olevilla matkustaja-aluksilla ja suurnopeusaluksilla näiden kategorioiden alusten liikennöidessä kotimaanmatkoilla, sekä luodaan menettelyjä kansainvälisellä tasolla käytäviin neuvotteluihin, joiden tarkoituksena on yhdenmukaistaa kansainvälisillä matkoilla liikennöiviä matkustaja-aluksia koskevat säännöt.
- (2) Merialueiden määrittely on olennaisen tärkeää määritettäessä sitä, kuinka direktiiviä 98/18/EY sovelletaan eri matkustaja-alusluokkiin. Kyseisessä direktiivissä säädetään merialueiden luettelon julkaisemista koskevasta menettelystä, mutta on osoittautunut, että tätä menettelyä on vaikea panna täytäntöön. Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa toimiva ja selkeä menettely, joka mahdollistaa direktiivin täytäntöönpanon tehokkaan seurannan.
- (3) Matkustaja-aluksiin sovellettavan turvallisuustason yhdenmukaistamiseksi koko yhteisössä olisi poistettava Kreikalle myönnetty poikkeus, joka koskee turvallisuusvaatimusten soveltamisen aikataulua.

⁴³ EYVL C [...], [...], s. [...].

⁴⁴ EYVL C [...], [...], s. [...].

⁴⁵ EYVL C [...], [...], s. [...].

⁴⁶ EYVL C [...], [...], s. [...].

⁴⁷ EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1.

- (4) Ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annetussa direktiivissä [yyyy/xx/EY⁴⁸] säädetään kansainvälisessä liikenteessä yhteisön satamista ja yhteisön satamiin liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten tiukennetuista vakavuusvaatimuksista, ja näitä tiukennettuja vaatimuksia olisi sovellettava myös samoissa meriolosuhteissa liikennöiviin kotimaanliikenteen ro-ro-matkustaja-aluksiin. Ro-ro-matkustaja-alukset, jotka eivät täytä tällaisia vakavuusvaatimuksia, olisi poistettava käytöstä tietyn liikennöintivuosien määrän jälkeen.
- (5) On otettava joustavasti ja nopeasti huomioon muutokset, jotka on tehty asiaa koskeviin kansainvälisiin asiakirjoihin, kuten Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleissopimuksiin, pöytäkirjoihin, säännöstöihin ja päätöslauselmiin.
- (6) IMO:n meriturvallisuuskomitean 20 päivänä toukokuuta 1994 antamaan päätöslauselmaan MSC 36(63) sisältyvää suurnopeusalussäännöstöä sovelletaan direktiivin 98/18/EY nojalla kaikkiin kotimaanliikenteessä liikennöiviin suurnopeusaluksiin. IMO on lisäksi vahvistanut IMO:n meriturvallisuuskomitean 5 päivänä joulukuuta 2000 antamaan päätöslauselmaan MSC 97(73) sisältyvän uuden suurnopeusalussäännöston (International Code for Safety of High Speed Craft, 2000), jota sovelletaan kaikkiin 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen rakennettuihin suurnopeusaluksiin. On tärkeää varmistaa, että direktiivi 98/18/EY voidaan saattaa joustavasti ajan tasalle tällaisten kansainvälisen kehityksen tulosten soveltamiseksi myös kotimaanliikenteessä liikennöiviin suurnopeusaluksiin.
- (7) On tärkeää huolehtia siitä, että liikuntaesteisille henkilöille taataan tietty turvallisuustaso sekä aluksille pääsy heidän matkustaessaan matkustaja-aluksilla ja suurnopeusaluksilla jäsenvaltioiden kotimaanliikenteessä.
- (8) Direktiivi 98/18/EY olisi näin ollen muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 98/18/EY seuraavasti:

- 1) Lisätään 2 artiklaan alakohta seuraavasti:
- "w) 'liikuntaesteisillä henkilöillä' kaikkia henkilöitä, joiden on erityisen vaikea käyttää julkisia liikennevälineitä, kuten vammaisia (aistivammaiset, kehitysvammaiset ja pyörätuolin käyttäjät mukaan lukien), raajavammaisia, pienikokoisia ihmisiä, painavien matkatavaroiden kanssa matkustavia, vanhuksia, raskaana olevia naisia, kärälylaukkua kuljettavia henkilöitä sekä lapsien kanssa liikkuvia henkilöitä (rattaissa istuvat lapset mukaan lukien)."
- 2) Korvataan 4 artiklan 2 kohta seuraavasti:
- "2. Jokaisen jäsenvaltion on:

⁴⁸ EYVL L , , s. .

- a) laadittava ja saatettava nopeasti ajan tasalle luettelo lainkäyttövaltaansa kuuluvista merialueista ja rajattava vyöhykkeet eri alusluokkien ympärivuotiseen ja soveltuvien osin rajoitettuun määräaikaiseen liikennöintiin noudattaen luokille 1 kohdassa säädettyjä perusteita,
 - b) julkaistava luettelo toimivaltaisen merenkuluviranomaisen Internet-sivuilla saatavilla olevassa julkisessa tietokannassa,
 - c) ilmoitettava komissiolle tällaisten tietojen sijaintipaikasta sekä luetteloon tehtävistä muutoksista."
- 3) Lisätään 6 a ja 6 b artikla seuraavasti:

"6 a artikla

Ro-ro-matkustaja-aluksia koskevat vakavuusvaatimukset ja ro-ro-matkustaja-alusten poistaminen käytöstä

- 1. Kaikkien A-, B- ja C-luokan ro-ro-matkustaja-alusten, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä lokakuuta 2004 tai sen jälkeen, on oltava direktiivissä [yyyy/xx/EY] vahvistettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia.
- 2. Kaikkien A- ja B-luokan ro-ro-matkustaja-alusten, joiden köli on laskettu tai jotka ovat olleet vastaavassa rakennusvaiheessa ennen 1 päivää lokakuuta 2004, on oltava direktiivissä [yyyy/xx/EY] vahvistettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2010, ellei tällaisia aluksia poisteta käytöstä kyseisenä päivänä tai sen jälkeen niiden saavuttaessa 30 vuoden iän, kuitenkin viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2015.
- 3. Kaikkien C- ja D-luokan ro-ro-matkustaja-alusten, joiden köli on laskettu tai jotka ovat olleet vastaavassa rakennusvaiheessa ennen 1 päivää lokakuuta 2004, on oltava liitteessä I olevan II-1 luvun B osan 8 säännön määräysten mukaisia viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2010, ellei tällaisia aluksia poisteta käytöstä kyseisenä päivänä tai sen jälkeen niiden saavuttaessa 30 vuoden iän, kuitenkin viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2015."

"6 b artikla

Liikuntaesteisiin henkilöihin liittyvät turvallisuusvaatimukset

- 1. Jäsenvaltioiden on toteutettava liitteen III suuntaviivojen perusteella tarvittavat toimenpiteet, jotta liikuntaesteiset henkilöt voivat päästä turvallisesti kaikkiin A-, B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksiin ja kaikkiin suurnopeusaluksiin, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä lokakuuta 2004 tai sen jälkeen.
- 2. Jäsenvaltioiden on liitteessä III olevien suuntaviivojen täytäntöönpanon yhteydessä toimittava yhteistyössä liikuntaesteisiä henkilöitä edustavien järjestöjen kanssa ja kuultava näitä.
- 3. Tehtäessä muutoksia A-, B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksiin sekä suurnopeusaluksiin, joiden köli on laskettu tai jotka ovat olleet vastaavassa

rakennusvaiheessa ennen 1 päivää lokakuuta 2004, jäsenvaltioiden on sovellettava liitteen III suuntaviivoja siinä määrin kuin se on taloudellisesti kohtuullista ja mahdollista.

Kukin jäsenvaltio laatii kansallisen toimintasuunnitelman siitä, kuinka suuntaviivoja sovelletaan tällaisiin aluksiin. Jäsenvaltiot antavat kyseisen toimintasuunnitelman tiedoksi komissiolle.

4. Kukin jäsenvaltio laatii komissiolle kertomuksen tämän artiklan täytäntöönpanosta kaikkien 1 kohdassa tarkoitettujen matkustaja-alusten, 3 kohdassa tarkoitettujen, yli 400 matkustajan kuljettamiseen oikeutettujen matkustaja-alusten sekä kaikkien suurnopeusalusten osalta 1 päivään lokakuuta 2007 mennessä."
- 4) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:
 - a) lisätään a alakohtaan alakohta seuraavasti:

"ja
 - iii) 4 artiklan 3 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa, 10 artiklan 3 kohdassa ja 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja säännöksiä, jotka liittyvät suurnopeusalussäännöstöön ja sen myöhempisiin muutoksiin,"
 - b) lisätään c alakohta seuraavasti:

"c) Liitteitä II ja III voidaan muuttaa teknisten eritelmien parantamiseksi saatujen kokemusten perusteella."
- 5) Lisätään tämän direktiivin liitteenä oleva liite III.

2 artikla

Poistetaan direktiivin 98/18/EY 6 artiklan 3 kohdan g alakohta 1 päivästä tammikuuta 2005.

3 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 1 päivään tammikuuta 2004 mennessä. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

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

4 artikla

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

5 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä [...]

Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

"Liite III: Liikuntaesteisiin henkilöihin liittyviä matkustaja-alusten ja suurnopeusalusten turvallisuusvaatimuksia koskevat suuntaviivat

(6 b artiklassa tarkoitetut suuntaviivat)

1. Pääsy alukselle

Alukset olisi rakennettava ja varustettava siten, että liikuntaesteiset henkilöt voivat nousta alukselle ja poistua aluksesta helposti ja turvallisesti joko ilman apua tai ramppien, hissien tai nostolaitteiden avulla. Aluksen muiden sisäänkäyntien yhteyteen sekä muihin asianmukaisiin sijaintipaikkoihin koko aluksessa olisi asetettava näkyville opasteet, jotka ohjaavat tällaiselle liikuntaesteisille henkilöille tarkoitetulle sisäänkäynnille.

2. Opastusmerkit

Alukselle matkustajien avuksi asetettujen opastusmerkkien olisi oltava sellaisia, että liikuntaesteiset henkilöt pääsevät esteettömästi niiden luokse ja pystyvät helposti lukemaan niitä, ja niiden olisi sijaittava keskeisillä paikoilla.

3. Välineet viestien välittämistä varten

Liikenteenharjoittajan olisi huolehdittava siitä, että aluksella on välineet, joiden avulla voidaan välittää visuaalisesti tai sanallisesti ilmoituksia muun muassa myöhästymisistä, aikataulun muutoksista ja aluksella tarjolla olevista palveluista henkilöille, jotka ovat eri tavoin liikuntaesteisiä.

4. Hälytykset

Aluksessa on oltava hälytys- ja kutsunapit, joita liikuntaesteiset henkilöt pystyvät käyttämään.

5. Lisävaatimukset, jotka koskevat liikkumismahdollisuuksia aluksessa

Kaiteiden, käytävien ja kulkuteiden sekä oviaukkojen ja ovien on mahdollistettava pyörätuolissa olevan henkilön liikkuminen. Hissien, ajoneuvokansien, matkustajien oleskelutilojen, majoitustilojen ja peseytymistilojen on oltava siten suunniteltuja, että liikuntaesteisillä henkilöillä on niihin kohtuullinen ja riittävä pääsy."

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

EHDOTUKSEN VAIKUTUS YRITYSTOIMINTAAN JA ERITYISESTI PIENIIN JA KESKISUURIIN YRITYKSIIN (PK-YRITYKSET)

EHDOTUKSEN NIMI

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta.

ASIAKIRJAN VIITENUMERO

KOM(2002)158 lopullinen, 2002/0075(COD)

EHDOTUS

1. *Miksi yhteisön lainsäädäntö on tarpeen tällä alalla ja mitkä ovat sen päätavoitteet, kun otetaan huomioon toissijaisuusperiaate?*

Ehdotuksen päätavoitteena on muuttaa voimassa olevaa direktiiviä ja tätä kautta vankentaa ja yksinkertaistaa joitakin sen osia. Koska kyseessä on voimassa olevan direktiivin muuttaminen, ainoa mahdollinen yhteisön toimenpide on uusi direktiivi.

VAIKUTUS YRITYSTOIMINTAAN

2. *Mitä yrityksiä ehdotus koskee?*

– *Yritystoiminnan alat*

Kotimaanliikenteen matkustaja-aluspalveluja yhteisön jäsenvaltioissa harjoittavat laivanvarustamot.

– *Yritysten koko (pienien ja keskisuurten yritysten osuus)*

Ehdotus vaikuttaa erikokoisiin yrityksiin aina yhden aluksen omistavista yrityksistä suuren aluskannan omistaviin yrityksiin.

– *Ovatko yritykset keskittyneet tietyille maantieteelliselle alueelle yhteisössä?*

Alan yrityksiä on kaikissa EU:n jäsenvaltioissa, lukuun ottamatta sisämaavaltioita. Vaikka joidenkin jäsenvaltioiden alusliikenne on niiden maantieteellisen sijainnin takia runsaampaa kuin toisten, ehdotuksella on kuitenkin periaatteessa vaikutuksia kaikkiin jäsenvaltioihin niiden lippuvaltioaseman kautta.

3. *Mitä yritysten on tehtävä noudattaakseen ehdotusta?*

Alan yritysten on toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden kansallisten vaatimusten noudattamiseksi, jotka koskevat olemassa olevien alusten mukauttamista 6 a artiklassa säädettyjen erityisten vakavuusvaatimusten sekä liitteessä III olevien liikuntaesteisiin henkilöihin liittyviä turvallisuusvaatimuksia koskevien

suuntaviivojen mukaisiksi. On kuitenkin huomattava, että monet liikenteenharjoittajat ovat jo toteuttaneet tällaisia toimenpiteitä.

4. *Mitkä ovat ehdotuksen todennäköiset talousvaikutukset*

- *työllisyyteen?*

Ehdotuksella ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia työllisyyteen.

- *investointeihin ja uusien yritysten perustamiseen?*

On mahdollista, että erityisten vakavuusvaatimusten noudattamiseksi 6 a artiklan mukaisesti tehdään investointeja. Direktiivissä säädetty aikataulu, jonka mukaisesti vaatimuksia sovelletaan olemassa oleviin aluksiin, antaa varustamoille riittävästi aikaa tehdä aluksiinsa tarvittavat parannukset. Lisäksi ehdotettu aluksen ikään perustuva käytöstäpoistojärjestely, joka ulottuu vuoteen 2015 saakka, lisää joustavuutta. Niin ikään on mahdollista, että jonkin verran investointeja tehdään myös liitteessä III olevien liikuntaesteisiin henkilöihin liittyviä turvallisuusvaatimuksia koskevien suuntaviivojen noudattamiseksi. On kuitenkin huomattava, että jotkin yritykset ovat jo toteuttaneet toimenpiteitä tätä varten.

- *yritysten kilpailukykyyn?*

Ehdotuksella on todennäköisesti suotuisa vaikutus alan kilpailuasemaan. Sillä yhdenmukaistetaan EU:ssa liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettavat vakavuusvaatimukset ja luodaan yhteiset markkinat, jotka mahdollistavat näiden alusten liikennöinnin kaikilla EU:n reiteillä, joilla vallitsevat samat aallonkorkeusolosuhteet. Ehdotuksella on myös myönteinen taloudellinen vaikutus niiden yritysten kilpailukykyyn, jotka noudattavat kaikilta osin liitteen III mukaisia liikuntaesteisiin henkilöihin liittyviä turvallisuusvaatimuksia koskevia suuntaviivoja, koska tällaiset yritykset voivat saada entistä enemmän matkustajia.

5. *Sisältyykö ehdotukseen toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on ottaa huomioon pienten ja keskisuurten yritysten erityistarpeet (muihin ryhmiin verrattuna lievempiä tai erilaisia vaatimuksia tms.)?*

Ehdotukseen sisältyy säännös, joka koskee suuria kustannuksia, jotka voivat aiheuttaa kohtuuttoman taloudellisen rasitteen saatettaessa olemassa olevia aluksia liitteessä III olevien liikuntaesteisiin henkilöihin liittyviä turvallisuusvaatimuksia koskevien suuntaviivojen mukaisiksi.

KUULEMINEN

6. *Luettelo ehdotuksen valmistelussa kuulluista tahoista ja niiden esittämät kannat pääpiirteittäin*

Kuulemistilaisuuteen kutsutut ja siihen osallistuneet organisaatiot

- The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
- Committee of EU Shipbuilders Associations (CESA)

- European Community Shipowners Association (ECSA)
- European Disability Forum (EDF)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- International Association of Classification Societies (IACS)
- International Council on Shipping (ICS)

Osallistujien kannat pääpiirteittäin

Kuullut tahot eivät esittäneet Kreikalle myönnetyn poikkeuksen kumoamista koskevia huomautuksia.

Osallistujatahot pitivät yksimielisesti kannatettavana ajatusta liikuntaesteisten matkustajien turvallisuutta ja alukselle pääsyä parantavien erityisten sääntöjen asteittaisesta kehittämisestä.

Kaikki osallistujatahot suhtautuivat myönteisesti siihen, että vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstöä sovellettaisiin myös kotimaanliikenteessä oleviin suurnopeusaluksiin.

Mikään osallistujataho ei vastustanut ehdotusta uudesta menettelystä merialueiden luettelon julkaisemista varten (4 artiklan 2 kohta).

Osallistujatahot olivat erimielisiä tarpeesta ottaa käyttöön ro-ro-matkustaja-aluksia koskevia vakavuuden lisävaatimuksia.