

I

(Säädökset, jotka on julkaistava)

NEUVOSTON DIREKTIIVI 1999/35/EY,

annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999,

pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

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

ottaa huomioon komission ehdotuksen⁽¹⁾,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁽²⁾,

noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä⁽³⁾,

sekä katsoo, että

- 1) yhteisen liikennepolitiikan osana on toteutettava lisätoimenpiteitä meritse tapahtuvan matkustajaliikenteen turvallisuuden parantamiseksi,
- 2) yhteisö on syvästi huolissaan ro-ro-aluksille sattuneista merionnettomuuksista, jotka ovat johtaneet valtaviin ihmishenkien menetyksiin; ro-ro-aluksia ja suurnopeusmatkustaja-aluksia Euroopassa käyttävillä henkilöillä on oikeus odottaa asianmukaista turvallisuustasoa, ja heidän on voitava luottaa sellaiseen,
- 3) ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuudesta 22 päivänä joulukuuta 1994 antamassaan päätöslauselmassa⁽⁴⁾ neuvosto pyysi komissiota tekemään

kaikkien yhteisön satamiin tai satamista liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuuden edistämiseksi ehdotuksia pakolliseksi katsastus- ja valvontajärjestelmäksi, johon sisältyy myös oikeus suorittaa merionnettomuuksien tutkinta,

- 4) kun otetaan erityisesti huomioon meritse tapahtuvan matkustajaliikenteen sisämarkkinaulottuvuus, on toiminta yhteisön tasolla tehokkain tapa saavuttaa yhteinen alusten turvallisuuden vähimmäistaso koko yhteisössä,

- 5) toiminta yhteisön tasolla on paras tapa varmistaa joidenkin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) piirissä sovittujen periaatteiden yhdenmukainen noudattaminen, jolloin vältetään kilpailun vääristyminen yhteisön eri satamien sekä ro-ro-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten välillä,

- 6) suhteellisuusperiaatteen kannalta neuvoston direktiivi on sopiva oikeudellinen väline, koska sillä luodaan puitteet yhteisten turvallisuusmääräysten yhtenäiselle ja velvoittavalle soveltamiselle jäsenvaltioissa, mutta annetaan jokaiselle jäsenvaltiolle oikeus päättää sen sisäiseen järjestelmään parhaiten soveltuvista täytäntöönpanokeinoista,

⁽¹⁾ EYVL C 108, 7.4.1998, s. 122.

⁽²⁾ EYVL C 407, 28.12.1998, s. 120.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 7. lokakuuta 1998 (EYVL C 328, 26.10.1998, s. 82), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 21. joulukuuta 1998 (EYVL C 49, 22.2.1999, s. 15) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 10. helmikuuta 1999 (ei ole vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ EYVL C 379, 31.12.1994, s. 8.

- 7) alusten turvallisuus on pääasiassa lippuvaltioiden vastuulla; kunkin jäsenvaltion olisi varmistettava, että sen lipun alla purjehtivat ro-ro-alkukset ja suurnopeusmatkustaja-alkukset sekä aluksilla liikennöivät yhtiöt noudattavat soveltuvia turvallisuusvaatimuksia,

- 8) satamavaltion suorittamaan valvontaan ei sisälly ro-ro-alusten ja suurnopeusalusten säännöllisiä ja perusteellisia ennaltaehkäiseviä katsastuksia ja tarkastuksia; sen vuoksi olisi varmistettava, että yhtiöt sekä niiden alukset noudattavat IMO:ssa hyväksytyjä turvallisuusmääräyksiä ja että tämä tapahtuisi tarvittaessa alueellisen tason järjestelmän avulla, jossa isäntävaltiot suorittavat säännöllisiä pakollisia tarkastuksia; yhtiöiden liikennöinti tällaisilla aluksilla olisi estettävä, jos tarkastuksissa ilmenee vaarallisia puutteita turvallisuusmääräysten noudattamisessa,
- 9) tämä direktiivi osoitetaan jäsenvaltioille niiden isäntävaltion ominaisuudessa; tässä ominaisuudessa suoritettavat tehtävät perustuvat erityisiin satamavaltion velvollisuuksiin, jotka ovat täysin vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen (Unclos) mukaisia,
- 10) yhteisiä turvallisuusmääräyksiä olisi turvallisuuden parantamiseksi ja kilpailun vääristymisen välttämiseksi sovellettava kaikkiin sellaisiin ro-ro-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin siitä riippumatta, minkä lipun alla ne purjehtivat, jotka liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta sekä kansainvälisillä matkoilla että kotimaan matkoilla merialueilla yli 20 merimailin päässä rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet voivat nousta maihin, samalla kun jäsenvaltioille jää mahdollisuus ulottaa direktiivin soveltamisala koskemaan ro-ro-aluksia ja suurnopeusmatkustaja-aluksia, jotka liikennöivät kotimaan matkoilla merialueilla alle 20 merimailin päässä rantaviivasta,
- 11) on tarpeen, että isäntävaltiot tarkistavat, ovatko yhteisön satamiin ja satamista liikennöivät ro-ro-alukset ja suurnopeusmatkustaja-alukset tiettyjen yhdenmukaistettujen sertifiointia ja katsastusta koskevien lippuvaltion vaatimusten mukaisia,
- 12) kyseisten ro-ro-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten olisi myös oltava sekä rakennusvaiheessa että niiden koko käyttöajan rungon, pää- ja apukoneiston, sähkö- ja hallintalaitteiden rakentamisen ja kunnossapidon osalta soveltuviin luokitusvaatimusten mukaisia ja niissä olisi oltava asiaa koskevien kansainvälisten vaatimusten mukainen matkatietojen tallennin,
- 13) isäntäjäsenvaltioiden olisi tarkastettava, että palveluja tarjoavat yritykset liikennöivät ro-ro-aluksillaan ja suurnopeusmatkustaja-aluksillaan mahdollisimman suurta turvallisuutta noudattaen; asianomaisilla jäsenvaltiolla, muillakin kuin lippuvaltiolla, olisi oltava esteetön mahdollisuus osallistua merionnettomuuksien tutkintaan,
- 14) on olennaisen tärkeää tarkistaa, että lippuvaltiona olevien kolmansien maiden hallinnot hyväksyvät yhtiöiden sitoumukset tehdä yhteistyötä merellä sattuvien onnettomuuksien tai vaaratilanteiden tutkinnassa ja noudattaa hyväksytyjen laitosten luokitusta ja tarvittaessa sertifiointia koskevia sääntöjä; näiden hallintojen olisi hyväksyttävä yhdenmukaistettujen katsastus- ja sertifiointimenettelyjen käyttö,
- 15) sen varmistamiseksi, että ro-ro-alukset ja suurnopeusmatkustaja-alukset jatkuvasti noudattavat tämän direktiivin vaatimuksia, isäntävaltioiden olisi suoritettava katsastuksia ennen liikennöinnin aloittamista ja sen jälkeen säännöllisin väliajoin sekä aina, kun liikennöinnin olosuhteissa tapahtuu merkittäviä muutoksia,
- 16) aikaisemmat tarkastukset ja katsastukset olisi otettava huomioon, jotta velvollisuudet eivät kävisi yhtiöille liian raskaiksi; ro-ro-alukset ja suurnopeusmatkustaja-alukset olisi vapautettava katsastuksista, jos muilla samankaltaisilla reiteillä liikennöintiä varten on vahvistettu, että ne ovat direktiivin mukaisia, ja korvaaviin aluksiin olisi sovellettava erityisjärjestelyjä; ro-ro-aluksille ja suurnopeusmatkustaja-aluksille, jotka on katsastettu isäntävaltion hyväksymällä tavalla, ei olisi vaadittava suoritettavaksi alusturvallisuutta, saatumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta) 19 päivänä kesäkuuta 1995 annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY⁽¹⁾ mukaisia laajennettuja tarkastuksia,
- 17) jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä täyttääkseen velvollisuutensa isäntävaltiona,

(¹) EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 98/42/EY (EYVL L 184, 27.6.1998, s. 40).

- 18) jäsenvaltiot saattavat pitää tarpeellisena, että niille kuuluvien tehtävien hoitamisessa niitä avustavat hyväksytyt laitokset, jotka täyttävät alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista 22 päivänä marraskuuta 1994 annetun neuvoston direktiivin 94/57/EY⁽¹⁾ vaatimukset,
- 19) katsastusten suunnittelussa olisi otettava asianmukaisesti huomioon ro-ro-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten liikennöinti- ja huoltoaikataulut,
- 20) jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että niiden sisäinen oikeusjärjestelmä antaa niille ja mahdollisille muille jäsenvaltioille, joita asia merkittävässä määrin koskee, mahdollisuuden olla osallisena tai toimia yhteistyössä onnettomuuden tutkinnassa tai suorittaa sen merionnettomuuksien tutkintaa koskevan IMO:n säännösten mukaisesti; tällaisen tutkinnan tulokset olisi julkistettava,
- 21) eräät jäsenvaltioiden toteuttamat navigointitukijärjestelmiin, valmiussuunnitteluun ja paikallisiin liikennöintirajoituksiin liittyvät lisätoimet parantavat osaltaan turvallisuutta,
- 22) jotta tämän direktiivin soveltamista voitaisiin seurata, olisi katsastuksista saatavien tietojen pohjalta perustettava tietokanta,
- 23) on tarpeen, että jäsenvaltioiden edustajista koostuva komitea avustaa komissiota tämän direktiivin tehokkaassa soveltamisessa; vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa niistä 13 päivänä syyskuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/75/ETY⁽²⁾, 12 artiklassa perustettu komitea voi vastata tästä tehtävästä, ja
- 24) kyseinen komitea voi mukauttaa eräitä tämän direktiivin säännöksiä niiden saattamiseksi yhdenmukaisiksi yhteisön tai IMO:n toimenpi-

teiden kanssa ja direktiivin säännösten parantamiseksi siten, että siinä otetaan huomioon ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan vuoden 1974 kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) voimaan tulleet myöhemmät muutokset ja varmistetaan eräisiin IMO:n päätöslauselmiin tehtyjen muutosten yhdenmukainen täytäntöönpano direktiivin soveltamisalaa laajentamatta,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus

Tämän direktiivin tarkoituksena on perustaa pakollinen katsastusjärjestelmä, jonka avulla voidaan paremmin varmistaa turvallinen liikenteen harjoittaminen säännöllisessä ro-ro-alusliikenteessä ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteessä yhteisön jäsenvaltioiden satamiin ja satamista, sekä antaa jäsenvaltioille oikeus suorittaa tällaisessa liikenteessä sattuneiden merionnettomuuksien tai vaaratilanteiden tutkinta, osallistua siihen tai toimia siinä yhteistyössä.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä ja sen liitteissä tarkoitetaan:

- a) 'ro-ro-aluksella' meriliikenteeseen yli 12 matkustajalle tarkoitettua matkustaja-alusta, joka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuorma ja -purkaminen on mahdollista;
- b) 'suurnopeusmatkustaja-aluksella' vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna tämän direktiivin antamispäivänä, X luvun 1 säännössä määriteltyä suurnopeusalusta, joka kuljettaa enemmän kuin kaksitoista matkustajaa;
- c) 'matkustajalla' jokaista muuta henkilöä kuin:
- i) aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä, ja
 - ii) alle vuoden ikäisiä lapsia;

⁽¹⁾ EYVL L 319, 12.12.1994, s. 20 direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 97/58/EY (EYVL L 274, 7.10.1997, s. 8).

⁽²⁾ EYVL L 247, 5.10.1993, s. 19, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 98/74/EY (EYVL L 276, 13.10.1998, s. 7).

- d) 'vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksella' kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä sekä sen pöytäkirjoja ja muutoksia, jotka ovat voimassa tämän direktiivin antamispäivänä;
- e) 'suurnopeusalussäännöstöllä' "suurnopeusalusten kansainvälistä turvallisuussäännöstöä", joka sisältyy IMO:n meriturvallisuuskomitean 20 päivänä toukokuuta 1994 antamaan päätöslauselmaan MSC 36 (63), sellaisena kuin se on muutettuna tämän direktiivin antamispäivänä;
- f) 'säännöllisellä liikennöinnillä' sarjaa ro-ro- tai suurnopeusmatkustaja-alusmatkoja, joilla hoidetaan kahden tai useamman saman sataman välistä liikennettä, tai sarjaa matkoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa, joko
- i) julkaistun aikataulun mukaisesti, tai
- ii) niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu tunnistettavissa oleva järjestelmällinen sarja;
- g) 'merialueella' matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY⁽¹⁾ 4 artiklan mukaisesti laaditussa luettelossa olevaa merialuetta;
- h) 'todistuskirjoilla'
- i) kansainvälisillä matkoilla liikennöivien ro-ro- ja suurnopeusmatkustaja-alusten osalta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, nojalla annettuja turvallisuuskirjoja sekä asianmukaisia varusteluetteiloita ja tarvittaessa vapautuskirjoja ja liikennöintilupia,
- ii) kotimaanmatkoilla liikennöivien ro-ro- ja suurnopeusmatkustaja-alusten osalta direktiivin 98/18/EY mukaisesti annettuja turvallisuuskirjoja sekä asianmukaisia varusteluetteiloita ja tarvittaessa vapautuskirjoja ja liikennöintilupia;
- i) 'vapautuskirjalla' vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen I luvun osan B 12 säännön a kohdan vi alakohdan nojalla annettua todistuskirjaa;
- j) 'lippuvalltion hallinnolla' sen valtion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla ro-ro-aluksella tai suurnopeusmatkustaja-aluksella on oikeus purjehdella;
- k) 'isäntävaltiolla' jäsenvaltiota, jonka satamaan tai satamasta ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus harjoittaa säännöllistä liikennettä;
- l) 'kansainvälisellä matkalla' merimatkaa jäsenvaltion satamasta tämän jäsenvaltion ulkopuolella olevaan satamaan tai päinvastoin;
- m) 'kotimaanmatkalla' matkaa merialueilla jäsenvaltion satamasta tämän jäsenvaltion samaan tai toiseen satamaan;
- n) 'hyväksytyllä laitoksella' laitosta, joka on hyväksytty direktiivin 94/57/EY 4 artiklan mukaisesti;
- o) 'yhtiöllä' yhtiötä, joka harjoittaa liikennettä yhdellä tai useammalla ro-ro-aluksella, joille on myönnetty vaatimustenmukaisuusasiakirja ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta 8 päivänä joulukuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95⁽²⁾ 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti, tai yhtiötä, joka harjoittaa liikennettä suurnopeusmatkustaja-aluksella, jolle on myönnetty vaatimustenmukaisuusasiakirja vuoden 1974 Solas-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna tämän direktiivin antamispäivänä, IX luvun 4 säännön mukaisesti;
- p) 'merionnettomuuksien tutkintasäännöstöllä' IMO:n 27 päivänä marraskuuta 1997 annetulla yleiskokouksen päätöslauselmalla A.849(20) hyväksymää merellä sattuneiden onnettomuuksien tai vaaratilanteiden tutkintaa koskevaa säännöstöä;
- q) 'erityiskatsastuksella' 6 ja 8 artiklan mukaista isäntävaltion suorittamaa katsastusta;
- r) 'pätevällä tarkastajalla' virkamiestä tai muuta henkilöä, jonka jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on asianmukaisesti valtuuttanut suorittamaan todistuskirjojen myöntämiseen liittyviä katsastuksia ja tarkastuksia ja joka täyttää liitteessä V tarkemmin esitetyt pätevyttä ja riippumattomuutta koskevat vaatimukset;
- s) 'puutteella' asioiden tilaa, joka ei vastaa tämän direktiivin vaatimuksia.

⁽¹⁾ EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 320, 30.12.1995, s. 14, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 179/98 (EYVL L 19, 24.1.1998, s. 35).

3 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan kaikkiin ro-ro-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta kansainvälisillä matkoilla tai kotimaanmatkoilla direktiivin 98/18/EY 4 artiklassa tarkoitetuilla A-luokan merialueilla siitä riippumatta, minkä lipun alla alus purjehtii.

2. Jäsenvaltio voi soveltaa tätä direktiiviä ro-ro-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät kotimaanmatkoilla muilla kuin 1 kohdassa tarkoitetuilla merialueilla. Tällöin kyseessä olevia sääntöjä on sovellettava kaikkiin samoin edellytyksin liikennöiviin ro-ro-aluksiin tai suurnopeusmatkustaja-aluksiin ilman lipun, kansalaisuuden tai yhtiön sijoitautumispaikan perusteella harjoitettavaa syrjintää.

4 artikla

Perustarkastukset, jotka on tehtävä ro-ro-alusten tai suurnopeusmatkustaja-alusten osalta

1. Ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista ro-ro- tai suurnopeusmatkustaja-aluksella tai 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna päivänä jo säännöllisesti liikennöivän ro-ro- tai suurnopeusmatkustaja-aluksen osalta kahdentoista kuukauden kuluessa mainitusta päivästä isäntävaltioiden on tarkastettava, että ro-ro-alukset ja suurnopeusmatkustaja-alukset täyttävät seuraavat vaatimukset:

- a) niillä on lippuvaltion hallinnon tai sen puolesta toimivan hyväksytyt laitoksen myöntämät, voimassa olevat todistuskirjat;
- b) ne on katsastettu todistuskirjojen myöntämistä varten yhdenmukaistetussa katsastus- ja todistuskirjojen myöntämisyjärjestelmässä noudatettavista katsastusohjeista annetun IMO:n yleiskokouksen päätöslauselman A.746(18) liitteenä olevien soveltuvien menettelyjen ja ohjeiden mukaisesti, sellaisina kuin ne ovat tämän direktiivin antamishetkellä, tai saman päämäärän saavuttamiseksi suunniteltujen menettelyjen mukaisesti;
- c) ne ovat hyväksytyt laitoksen säännöissä tai lippuvaltion hallinnon samanarvoisiksi hyväksymissä säännöissä täsmennettyjen luokitusvaatimusten mukaisia rungon, koneiston sekä sähkö- ja hallintalaitteiden rakentamisen ja kunnossapidon osalta;

d) ne on varustettu matkatietojen tallentimella, jonka tarkoituksena on antaa tietoja mahdollisen onnettomuuden tutkintaa varten. Matkatietojen tallentimen on oltava 27 päivänä marraskuuta 1997 annetun IMO:n yleiskokouksen päätöslauselman A.861(20) suoritusarvostandardien sekä Kansainvälisen sähkötekniikan toimikunnan (IEC) standardissa n:o 61996 asetettujen testausstandardien mukainen. Ennen tämän direktiivin antamista rakennetuille ro-ro-aluksille ja suurnopeusmatkustaja-aluksille asennettavien matkatietojen tallentimien osalta voidaan kuitenkin myöntää vapautuksia joidenkin vaatimusten noudattamisesta. Nämä vapautukset ja edellytykset niiden myöntämiseksi hyväksytään 16 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti;

e) ne ovat alueellisella tasolla hyväksytyt sekä teknisiä standardeja ja määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 22 päivänä kesäkuuta 1998 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 98/34/EY⁽¹⁾ säädetyn ilmoitusmenettelyn mukaisesti jäsenvaltioiden kansalliseen 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 n:o 14 (sopimukseen kuuluvat vakavuusvaatimukset) liitteessä määritellyjä vaatimuksia ja että niistä on ilmoitettu IMO:n pääsihteerille kyseisen päätöslauselman 3 kohdassa esitettyjen menettelyjen mukaisesti.

2. Edellä olevaa 1 kohdan e alakohtaa sovelletaan suurnopeusmatkustaja-aluksiin vain silloin, kun se on tarkoituksenmukaista.

5 artikla

Perustarkastukset, jotka on tehtävä yhtiöiden ja lippuvaltioiden osalta

Ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista ro-ro-aluksella tai suurnopeusmatkustaja-aluksella tai 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna päivänä jo säännöllisesti liikennöivän ro-ro-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen osalta kahdentoista kuukauden kuluessa mainitusta päivästä isäntävaltioiden on:

⁽¹⁾ EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/48/EY (EYVL L 217, 5.8.1998, s. 18).

1. tarkastettava, että yhtiöt, jotka harjoittavat tai aikovat harjoittaa säännöllistä liikennöintiä tällaisella aluksella:
 - a) toteuttavat tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin liitteessä I säädettyjä erityisvaatimuksia sovelletaan, ja osoittavat kyseisessä säännöllisessä liikennöinnissä mukana olevalle isäntävaltiolle noudattavansa tämän kohdan ja 4 artiklan säännöksiä;
 - b) suostuvat etukäteen siihen, että isäntävaltiot ja muut jäsenvaltiot, joita asia merkittävässä määrin koskee, saavat suorittaa merellä sattuneiden onnettomuuksien tai vaaratilanteiden tutkimin, osallistua siihen täysipainoisesti tai toimia yhteistyössä tässä tutkinnassa 12 artiklan mukaisesti, ja antavat niiden käyttöön tällaisessa onnettomuudessa tai vaaratilanteessa osallisena olleen aluksensa matkatietojen tallentimesta saatavat tiedot;
2. tarkastettava muun kuin jäsenvaltion lipun alla purjehtivan aluksen osalta, että kyseinen lippuvaltio on hyväksynyt yhtiön sitoumuksen täyttää tämän direktiivin vaatimukset.

6 artikla

Erityiset peruskatsastukset

1. Ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista ro-ro-aluksella tai suurnopeusmatkustaja-aluksella tai 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna päivänä jo säännöllisesti liikennöivän ro-ro-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen osalta kahdentoista kuukauden kuluessa mainitusta päivästä isäntävaltioiden on liitteiden I ja III mukaisesti suoritettava erityinen peruskatsastus varmistukseksi siitä, että ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus täyttää säännöllisen liikennöinnin turvalista harjoittamista koskevat tarpeelliset vaatimukset.
2. Jos tätä artiklaa sovelletaan ennen liikennöinnin aloittamista, isäntävaltioiden on asetettava erityisen peruskatsastuksen suorittamiselle päivämäärä, joka on enintään yhden kuukauden kuluttua 4 ja 5 artiklan nojalla tehtävien tarkastusten päätökseen saattamiseen tarvittavien todisteiden vastaanottamisesta.

7 artikla

Erityissäännöksiä

1. Jos ro-ro-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen on määrä ryhtyä harjoittamaan säännöllistä liikennöintiä muualla, uuden isäntävaltion on otettava mahd

dollisimman pitkälle huomioon kyseiselle alukselle tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa aiempaa säännöllistä liikennöintiä varten aiemmin suoritettut tarkastukset ja katsastukset. Jos uusi isäntävaltio hyväksyy nämä aiemmin suoritettut tarkastukset ja katsastukset, ja jos ne soveltuvat uusiin liikennöintiolosuhteisiin, 4, 5 ja 6 artiklaa ei tarvitse soveltaa ennen uuden säännöllisen liikennöinnin aloittamista ro-ro-aluksella tai suurnopeusmatkustaja-aluksella.

2. Tämän direktiivin 4, 5 ja 6 artiklaa ei tarvitse soveltaa, jos tämän direktiivin mukainen ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus, joka jo harjoittaa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa säännöllistä liikennöintiä, siirretään harjoittamaan säännöllistä liikennöintiä muualla, ja jos asianomaiset isäntävaltiot katsovat reitin ominaisuuksien olevan samanlaiset ja kaikki isäntävaltiot ovat yhtä mieltä siitä, että ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus täyttää kaikki kyseisen liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset.

Yhtiön pyynnöstä asianomaiset isäntävaltiot voivat vahvistaa etukäteen, että ne pitävät reitin ominaisuuksia samanlaisina.

3. Jos ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus on odottamattomien olosuhteiden vuoksi korvattava pikaisesti toisella aluksella liikennepalvelun jatkumisen turvaamiseksi, ja jos ei voida soveltaa 1 ja 2 kohtaa, isäntävaltio voi sallia liikennöinnin aloittamisen aluksella edellyttäen, että

- a) silmämääräinen tarkastus ja asiakirjojen tarkastus eivät anna aihetta epäillä, ettei ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus täytä liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevia tarpeellisia vaatimuksia, ja
- b) isäntävaltio saattaa 4, 5 ja 6 artiklan nojalla tehtävät tarkastukset ja katsastukset päätökseen yhden kuukauden kuluessa.

8 artikla

Säännölliset erityiskatsastukset ja muut katsastukset

1. Isäntävaltioiden on kerran kahdessa toista kuukaudessa tehtävä

- erityiskatsastus liitteen III mukaisesti, ja
- säännöllisen liikennöinnin kuluessa katsastus, jossa pyritään tarkastamaan riittävä määrä liitteissä I, III ja V luetelluista seikoista siten, että isäntävaltiota tyydyttävällä tavalla voidaan osoittaa, että alus edelleen täyttää kaikki liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat tarpeelliset vaatimukset.

Edellä olevan 6 artiklan mukaista erityistä peruskatsastusta pidetään tässä artiklassa tarkoitettuna erityiskatsastuksena.

2. Isäntävaltion on suoritettava erityiskatsastus liitteen III mukaisesti joka kerta, kun ro-ro-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä tai kun aluksen johto tai lippu vaihtuu tai kun alus siirretään johonkin toiseen luokkaan. Jos aluksen johto tai lippu vaihtuu tai jos alus siirretään toiseen luokkaan, isäntävaltio voi kuitenkin, otettuaan huomioon alukselle aiemmin tehdyt tarkastukset ja katsastukset, sekä edellyttäen, että tämä muutos tai siirto ei vaikuta aluksen turvalliseen liikennöintiin, vapauttaa aluksen tässä kohdassa vaaditusta erityiskatsastuksesta.

3. Jos 1 kohdassa tarkoitetuissa katsastuksissa vahvistuu tai paljastuu tämän direktiivin vaatimuksiin liittyviä puutteita, jotka antavat aiheita liikennöinnin estämiseen, yhtiön on suoritettava kaikki katsastuksiin liittyvät kustannukset tavanomaisen tilikauden aikana.

9 artikla

Ilmoittaminen

Isäntävaltioiden on viipymättä ilmoitettava yhtiöille kirjallisesti 4, 5, 6 ja 8 artiklan nojalla tehtyjen tarkastusten ja katsastusten tulokset.

10 artikla

Liikennöinnin estäminen

1. Isäntävaltion on estettävä ro-ro-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen säännöllinen liikennöinti, jos

- a) se ei ole kyennyt varmistamaan, että 4 ja 5 artiklan vaatimuksia noudatetaan,
- b) edellä 6 ja 8 artiklassa tarkoitetuissa katsastuksissa havaitaan puutteita, joista aiheutuu välitön vaara ihmishengelle, alukselle, sen laivaväelle ja matkustajille,

c) liitteessä II lueteltujen yhteisön säädösten noudattaminen on todettu laiminlyödyksi siten, että siitä aiheutuu välitön vaara ihmishengelle, alukselle, sen laivaväelle ja matkustajille,

d) lippuvaltio ei ole neuvotellut sen kanssa 13 artiklan 1 tai 5 kohdassa tarkoitettujen seikkojen johdosta,

kunnes isäntävaltio on todennut, että vaaratekijä on poistettu ja direktiivin vaatimukset täytetty.

Isäntävaltion on kirjallisesti ilmoitettava yhtiölle päätöksestä, jolla on estetty kyseisen ro-ro-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen liikennöinti, ja annettava päätöksen perustelut.

2. Jos ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus kuitenkin jo liikennöi säännöllisesti ja puutteita on todettu, isäntävaltioiden on vaadittava yhtiötä toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet niiden korjaamiseksi viipymättä tai tarkoin määritellyn kohtuullisen ajan kuluessa siinä tapauksessa, että ne eivät aiheuta välitöntä vaaraa aluksen turvallisuudelle, laivaväelle ja matkustajille. Puutteiden korjaamisen jälkeen asianomaisten isäntävaltioiden on tarkastettava, että korjaaminen on suoritettu niitä kaikilta osin tyydyttävällä tavalla. Jos näin ei ole, niiden on estettävä aluksen liikennöinti.

3. Jäsenvaltioiden on kansallisen lainsäädännön mukaisesti luotava ja pidettävä voimassa asianmukaisia menettelyjä, joihin kuuluu yhtiön oikeus hakea muutosta liikennöinnin estämisestä koskevaan päätökseen. Muutoksenhaku on käsiteltävä kiireellisinä. Muutoksenhaku ei merkitse, että päätöksen täytäntöönpano ilman eri toimenpiteitä lykkäytyy.

Toimivaltaisen viranomaisen on asianmukaisesti ilmoitettava yhtiölle tämän muutoksenhakuoikeudesta.

4. Jos 4, 5 ja 6 artiklaa sovelletaan ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista ro-ro-aluksella tai suurnopeusmatkustaja-aluksella, aluksen liikennöinnin estämisestä koskeva päätös on tehtävä kuukauden kuluessa erityisestä peruskatsastuksesta ja siitä on ilmoitettava yhtiölle välittömästi.

*11 artikla***Erityisissä peruskatsastuksissa ja säännöllisissä erityiskatsastuksissa noudatettavat menettelyt**

1. Isäntävaltio(ide)n on vapautettava ro-ro-alukset ja suurnopeusmatkustaja-alukset, joille on tehty erityiskatsastukset asianomaista isäntävaltiota (asianomaisia isäntävaltioita) tyydyttävällä tavalla, direktiivin 95/21/EY 7 artiklan 4 kohdassa mainituista laajennetuista tarkastuksista sekä sellaisista laajennetuista tarkastuksista, joita tehdään sillä perusteella, että alukset selvästi kuuluvat neuvoston direktiivin 95/21/EY 7 artiklan 1 kohdassa ja sen liitteessä V olevan A jakson 3 kohdassa tarkoitettuun matkustaja-alusten luokkaan.

2. Jos kahden tai useamman isäntävaltion hallinnot osallistuvat saman aluksen erityiskatsastukseen, niiden on tehtävä keskenään yhteistyötä. Erityiskatsastukset suorittaa ryhmä, joka muodostuu asianomaisen isäntävaltion (asianomaisten isäntävaltioiden) pätevistä tarkastajista. Mikäli on tarpeen tehdä laadullinen arviointi luokkaan määrittelyyn liittyvien määräysten noudattamisesta, isäntävaltioiden on huolehdittava siitä, että ryhmässä on tarvittava asiantuntemus, tarvittaessa ottamalla ryhmään hyväksytyt laitoksen katsastaja. Tarkastajien on ilmoitettava puutteista isäntävaltioiden hallinnoille. Isäntävaltion on toimitettava nämä tiedot lippuvaltiolle, jos tämä ei ole katsastukseen osallistuva isäntävaltio.

3. Asianomainen isäntävaltio voi suostua suorittamaan katsastuksen toisen asianomaisen isäntävaltion pyynnöstä.

4. Jos yhtiöt niin pyytävät, isäntävaltioiden on kutsuttava lippuvaltion, joka ei ole isäntävaltio, hallinnon edustaja tämän direktiivin säännösten nojalla tehtäviin erityiskatsastuksiin.

5. Suunnitellessaan 6 ja 8 artiklan mukaisesti tehtävää katsastusta isäntävaltioiden on otettava aluksen liikennöinti- ja huoltoaikataulu asianmukaisella tavalla huomioon.

6. Erityiskatsastuksissa tehdyt havainnot on kirjattava kertomukseen, jonka muodosta päätetään 16 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

7. Jos isäntävaltioiden välillä vallitsee ratkaisematta oleva erimielisyys 4 artiklan ja 5 artiklan 1 kohdan

vaatimusten noudattamisesta, jonkin erityiskatsastukseen osallistuvan isäntävaltion hallinnon on viipymättä ilmoitettava komissiolle tämän erimielisyyden syyt.

8. Komissio aloittaa välittömästi menettelyn päätöksen tekemiseksi 16 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

*12 artikla***Onnettomuuksien tutkinta**

1. Jäsenvaltioiden on määriteltävä omassa kansallisessa oikeusjärjestelmässään se, missä oikeudellisessa asemassa ne ja muut jäsenvaltiot, joita asia merkittävässä määrin koskee, voivat osallistua sellaisen merionnettomuuden tai vaaratilanteen tutkintaan, jossa on osallisena ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus, toimia siinä yhteistyössä tai, jos merionnettomuuksien tutkintasäännöstössä niin määrätään, suorittaa sen.

2. Ilmaisulla 'valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee', 'tutkimuksia johtava valtio' sekä 'merionnettomuus' on sama merkitys kuin merionnettomuuksien tutkintasäännöstössä.

3. Jos ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus on osallisena merionnettomuudessa, tutkintamenettelyn aloittaa valtio, jonka vesillä onnettomuus tai vaaratilanne sattuu, tai jos se sattuu muilla vesillä, jäsenvaltio, jossa alus on viimeksi käynyt. Tämä valtio on vastuussa tutkinnasta sekä sen yhteensovittamisesta muiden valtioiden kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee, kunnes tutkimuksia johtavasta valtiosta on yhteisesti sovittu.

4. Tällaista tutkintaa suorittavien, siihen osallistuvien tai tutkinnassa yhteistyössä toimivien jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tutkinta saatetaan päätökseen mahdollisimman tehokkaasti ja nopeasti sekä että merionnettomuuksien tutkintasäännöstö otetaan huomioon.

5. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tällaisesta tutkinnasta tehtävät kertomukset julkistetaan merionnettomuuksien tutkintasäännöstön 12.3 kohdan mukaisesti ja että ne annetaan tiedoksi komissiolle.

*13 artikla***Liitännäistoimenpiteet**

1. Jäsenvaltioiden, jotka myöntävät tai tunnustavat vapautuskirjan, on tehtävä yhteistyötä osallisena olevan isäntävaltion tai lippuvaltion hallinnon kanssa ratkaistakseen vapautusten asianmukaisuutta koskevat erimielisyydet ennen erityisen peruskatsastuksen suorittamista.

2. Jäsenvaltioiden olisi käytettävä IMO:n päätöslauselman A.795(19) mukaisesti maista annettavan navigointituen järjestelmiä ja muita tiedotuspalveluja ro-ro-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten avustamiseksi säännöllisen liikennöinnin tai sen osan, jonka turvallisuudesta jäsenvaltiot ovat vastuussa, turvallisessa harjoittamisessa.

3. Kunkin jäsenvaltion on toimitettava komissiolle jäljennökset 11 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuista katsastuskertomuksista sekä mahdollinen IMO-tunnistenumero. Komissio voi 16 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen päättää asianmukaisesta tavasta antaa muille aluksille tunnistenumero. Jos säännöllisessä liikennöinnissä on osallisina kaksi tai useampi isäntävaltio, tiedot voi toimittaa yksi näistä isäntävaltioista. Komissio perustaa toimitetut tiedot sisältävän tietokannan ja pitää sitä yllä. Tietokannan käyttöehdoista päätetään 16 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen.

4. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että yhtiöt, jotka harjoittavat säännöllistä liikennöintiä ro-ro-aluksilla tai suurnopeusmatkustaja-aluksilla jäsenvaltioiden satamiin tai satamista, kykenevät ylläpitämään ja toteuttamaan yhtenäistä valmiusjärjestelmää koskevaa suunnittelua aluksilla sattuvien hätätilanteiden varalta. Tätä tarkoitusta varten niiden on toimittava yhtenäisen valmiusjärjestelmän rakennetta koskevista ohjeista annetun IMO:n yleiskokouksen päätöslauselman A.852(20) mukaisesti. Jos säännöllisessä liikenteessä on isäntävaltion ominaisuudessa osallisena kaksi tai useampi jäsenvaltio, niiden on yhdessä laadittava suunnitelma eri reiteille.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lippuvaltion hallinto on ottanut ne isäntävaltion ominaisuudessa täysimääräisesti huomioon suurnopeusaluslainsäädännön 1.9.3 kohdan mukaisesti ennen liikennöintiluvan myöntämistä suurnopeusalukselle. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että paikallisten tilanteiden edellyttämät liikennöintirajoitukset ihmishenkien, luonnonvarojen ja rannikolla tapahtuvan toiminnan suojelemiseksi asetetaan tai pidetään voimassa, ja ni-

den on toteutettava toimenpiteitä, joilla varmistetaan näiden rajoitusten täytäntöönpano.

*14 artikla***Isäntävaltioiden välinen yhteistoiminta**

Samaan säännölliseen liikennöintiin osallisten isäntävaltioiden on tämän direktiivin säännöksiä soveltaessaan oltava yhteydessä keskenään.

*15 artikla***Tukitoimenpiteet**

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava vaatimuksista, joita tässä direktiivissä asetetaan säännöllistä liikennöintiä yhteisön satamaan tai satamasta harjoittaville yhtiöille, niille yhteisön ulkopuolisille maille, jotka joko lippuvaltiona tai isäntävaltion tavoin ovat vastuussa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvista, jäsenvaltion sataman ja yhteisön ulkopuolisen maan sataman välillä liikennöivistä ro-ro-aluksista ja suurnopeusmatkustaja-aluksista.

*16 artikla***Sääntelykomitea**

1. Komissiota avustaa direktiivin 93/75/ETY 12 artiklan 1 kohdan nojalla perustettu komitea.

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

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

b) Jos suunnitellut toimenpiteet eivät ole komitean lausunnon mukaisia tai lausuntoa ei ole annettu, komissio tekee viipymättä neuvostolle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Neuvosto ratkaisee asian määräenemmistöllä. Jos neuvosto ei ole ratkaissut asiaa kahdeksan viikon kuluessa siitä, kun asia on tullut vireille neuvostossa, komissio tekee päätöksen ehdotetuista toimenpiteistä.

*17 artikla***Muuttamismenettely**

Edellä 16 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen voidaan

- a) liitteitä,
- b) määritelmiä,
- c) viittauksia yhteisön säädöksiin, ja
- d) viittauksia IMO:n päätöslauselmiin

muuttaa siinä määrin, kun on tarpeen niiden saattamiseksi sellaisten yhteisön tai IMO:n säännösten mukaisiksi, jotka ovat tulleet voimaan, direktiivin soveltamisalaa kuitenkaan laajentamatta.

Liitteitä voidaan 16 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti muuttaa myös, jos se on tarpeen tällä direktiivillä perustetun järjestelmän parantamiseksi, direktiivin soveltamisalaa kuitenkaan laajentamatta.

*18 artikla***Seuraamukset**

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomisesta aiheutuvista seuraamuksista ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Säädettyjen seuraamusten tulee olla tehokkaita, rikkomuksen suhteutettuja ja varoittavia.

*19 artikla***Soveltaminen**

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1 päivänä joulukuuta 2000 ja ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

2. Edellä olevan 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan säännöksiä on sovellettava viimeistään 30 kuukauden kuluttua IEC-standardin n:o 61996 julkaisemispäivästä tai 1 päivänä tammikuuta 2001 sen mukaan, kumpi päivämäärä on myöhempi.

3. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaus tehdään.

4. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset viipymättä komissiolle. Komission on ilmoitettava tästä muille jäsenvaltioille.

*20 artikla***Soveltamisen arviointi**

Komissio arvioi jäsenvaltioiden 13 artiklan mukaisesti antamien tietojen nojalla tämän direktiivin soveltamista kolmen vuoden kuluttua 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna päivänä.

*21 artikla***Voimaantulo**

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

*22 artikla***Osoitus**

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Luxemburgissa 29 päivänä huhtikuuta 1999.

Neuvoston puolesta

W. MÜLLER

Puheenjohtaja

LIITE I

YHTIÖITÄ KOSKEVAT ERITYISVAATIMUKSET

5 artiklan 1 kohdassa sekä 6 ja 8 artiklassa tarkoitettut

Yhtiöiden on huolehdittava siitä, että niiden ro-ro-aluksilla ja suurnopeusmatkustaja-aluksilla

1. aluksen päällikkö saa ennen aluksen matkaan lähtöä tarvittavat tiedot mahdollisuudesta käyttää maista annettavan navigointituen järjestelmiä ja muita tietopalveluita, joiden tarkoituksena on avustaa häntä liikennöimään turvallisesti, ja että hän käyttää jäsenvaltioiden perustamia navigointiki- ja tietojärjestelmiä,
2. sovelletaan IMO:n meriturvallisuuskomitean matkustajien turvallisuutta koskevista tarkistetuista ohjeista annetussa kiertokirjeessä MSC 699 olevien 2—6 kohdan soveltuvia säännöksiä,
3. on helppopääsyisessä paikassa aluksen työjärjestelyt osoittava taulu, josta käyvät ilmi
 - a) työvuorot merellä ja satamassa, ja
 - b) vahtihenkilöstön työtuntien enimmäismäärä tai lepotuntien vähimmäismäärä,
4. ei rajoiteta aluksen päällikön oikeutta tehdä päätöksiä, jotka hän ammatillisen harkintansa perusteella katsoo erityisesti vaikeissa sääoloissa ja kovan merenkäynnin yhteydessä tarpeellisiksi turvallisen navigoinnin ja toiminnan kannalta,
5. aluksen päällikkö pitää kirjaa navigointitoimista ja vaaratilanteista, joilla on merkitystä navigoinnin turvallisuudelle,
6. laidoitusovien ja niihin liittyvän runkolaidoituksen vaurioitumisesta tai pysyvästä taipumisesta, joka voi vaikuttaa aluksen eheyteen, sekä puutteista tällaisten ovien varmistuslaitteissa ilmoitetaan nopeasti sekä lippuvaltion hallinnolle että isäntävaltiolle ja että ne korjataan viipymättä lippuvaltion hallintoa ja isäntävaltiota tyydyttävällä tavalla,
7. on ennen ro-ro-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen matkalle lähtöä saatavilla ajan tasalla oleva matkasuunnitelma. Matkasuunnitelmaa laadittaessa on matkasuunnitelman laatimista koskevista ohjeista annetun IMO:n meriturvallisuuskomitean päätöslauselman nro ... (70) ohjeet otettava kaikilta osin huomioon,
8. matkustajille tiedotetaan yleisesti niistä palveluista ja avusta, joita laivalla oleville vanhuksille ja vammaisille on tarjolla, ja nämä tiedot ovat saatavilla myös heikkonäköisille sopivassa muodossa.

*LIITE II***LUETTELO YHTEISÖN SÄÄDÖKSISTÄ**

10 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitetuista

- vaarallisia ja ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa niistä 13 päivänä syyskuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi 93/75/ETY (EYVL L 247, 5.10.1993, s. 19), direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 98/74/EY (EYVL L 276, 13.10.1998, s. 7)
- soveltuvien osin merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta 22 päivänä marraskuuta 1994 annettu neuvoston direktiivi 94/58/EY (EYVL L 319, 12.12.1994, s. 1), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 98/35/EY (EYVL L 172, 17.6.1998, s. 1),
- ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta 8 päivänä joulukuuta 1995 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 3051/95 (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).

—

LIITE III

ERITYISKATSASTUKSISSA NOUDATETTAVAT MENETTELYT

6 ja 8 artiklassa tarkoitettut

1. Erityiskatsastuksissa on varmistettava, että erityisesti rakennetta, osastoimista ja vakavuutta, koneistoa ja sähkölaitteita, lastausta, vakavuutta, palosuojelua, matkustajien enimmäismäärää, hengenpelastuslaitteita ja vaarallisten aineiden kuljettamista, radioliikennettä ja navigointia koskevia lakisääteisiä vaatimuksia noudatetaan, ja katsastuksiin on tämän toteamiseksi kuuluttava soveltuvin osin vähintään:
 - hätägeneraattorin käynnistys,
 - hätävalaistuksen tarkastus,
 - radiolaitteiden hätävoimanlähteen tarkastus,
 - kuulutusjärjestelmän testaus,
 - paloharjoitus, jonka yhteydessä osoitetaan palomiehen varusteiden käyttötaito,
 - hätäpalopumpun toiminta siten, että kaksi paloletkua on kytketty pääpaloputkistoon,
 - kattiloiden ja pää- ja apukoneiden polttoainesyötön sekä tuulettimien kaukosäätöisten hätäpysäytyslaitteiden testaus,
 - palopeltien kaukosäätöisten ja paikallisten sulkulaitteiden testaus,
 - palon havaitsemis- ja hälytysjärjestelmien testaus,
 - palo-ovien sulkeutumisen testaus,
 - tyhjennyspumppujen toiminta,
 - vesitiiviiden laipioiden ovien sulkeminen sekä paikallisesti että kaukosäädöllä,
 - sen osoittaminen, että laivaväen avainhenkilöt ovat perehtyneet vaurion valvontakaavioon,
 - vähintään yhden valmiusveneen ja yhden pelastusveneen laskeminen veteen, niiden kuljetuskoneiston ja ohjauslaitteiden käynnistys ja testaus sekä niiden nostaminen vedestä sijoituspaikalleen alukselle,
 - sen tarkastaminen, että kaikki pelastusveneet ja valmiusveneet ovat varusteluettelon mukaisia, ja
 - aluksen ohjauslaitteiden ja apuohjauslaitteiden testaus.
2. Erityiskatsastusten yhteydessä on tarkistettava alukselle suunniteltu kunnossapitojärjestelmä.
3. Erityiskatsastuksissa on keskityttävä laivaväen perehdytykseen sekä tehokkuuteen turvallisuus- ja hätätilannemenettelyjen, kunnossapidon, työtapojen, matkustajien turvallisuuden, komentosiltamennettelyjen sekä lastiin ja ajoneuvoihin liittyvien toimintojen osalta. Merenkulkijoiden kyky ymmärtää ja tarvittaessa antaa käskyjä ja ohjeita sekä raportoida yhteisellä aluspäiväkirjaan merkityllä työkielellä on tarkastettava. Todisteet siitä, että laivaväki on osallistunut menestyksellisesti erityiskoulutukseen, on tarkastettava etenkin seuraavilta osin:
 - koulutus väkijoukon hallinnassa,
 - perehdytyskoulutus,

- turvallisuuskoulutus niille laivaväkeen kuuluville, jotka turvallisuusasioissa avustavat suoraan matkustajajaloissa olevia matkustajia sekä erityisesti vanhuksia ja vammaisia hätätilanteessa, ja
- kriisitilanteiden hallinta ja ihmisten käyttäytymistä koskeva koulutus.

Erityiskatsastukseen on sisällyttävä arviointi siitä, aiheuttavatko työvuorojärjestelyt kohtuutonta väsymystä erityisesti vahtihenkilöstölle.

4. Yhteisön ulkopuolisten valtioiden laivaväkeen kuuluville myöntämät pätevyyskirjat tunnustetaan ainoastaan, jos ne ovat tarkistetun vuoden 1978 Kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen (STCW) I/10 säännön mukaisia.

—

LIITE IV

OHJEELLISET SUUNTAVIIVAT PÄTEVILLE TARKASTAJILLE SÄÄNNÖLLISEN
LIIKENNÖINNIN AIKANA ENNALTA ILMOITTAMATTA TEHTÄVIÄ KATSASTUKSIA
VARTEN

8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut

1. *Matkustajatiedot*

Keinot, joilla varmistetaan, ettei ro-ro-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle, jäljempänä 'alus', sallittua matkustajien lukumäärää ylitetä. Tarkastetaan, onko matkustajatietojen rekisteröintijärjestelmä sääntöjenmukainen ja tehokas. Tarkastetaan, miten tieto matkustajien kokonaismäärästä välitetään aluksen päällikölle ja miten risteilymatkustajat, jotka eivät mene maihin, lasjetaan mukaan paluumatkan matkustajien kokonaismäärään.

2. *Lastaus- ja vakavuustiedot*

Tarkastetaan, että alukselle, jos niin edellytetään, on asennettu luotettavat syvyyden mittauslaitteet ja että niitä käytetään. Tarkastetaan, onko toteutettu toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alusta ei yllastata, eikä sovellettava osastoimislastiviiva jää veden alle. Tarkastetaan, onko lastaus- ja vakavuusarviointi suoritettu vaaditulla tavalla. Tarkastetaan, että tavarankuljetusajoneuvot ja muu lasti punnitaan, jos sitä edellytetään, ja että tiedot välitetään alukselle lastaus- ja vakavuusarviointia varten. Tarkastetaan, ovatko vaurion valvontakaaviot aina esillä ja onko aluksen päällikölle jaettu vaurioiden valvontaa koskevat ohjekirjat.

3. *Meriturvallisuus*

Menettelyä käytetään sen varmistamiseksi, että alus on ennen satamasta lähtöä valmis merimat-kalle, ja menettelyyn olisi kuuluttava nimenomainen raportointi siitä, että kaikki vesitiiviit ja sää-tiiviit laidoitusovet ovat kiinni. Tarkastetaan, että kaikki ajoneuvokannen ovet ovat kiinni, ennen kuin alus lähtee laiturista, tai että niitä pidetään auki vain niin kauan, kuin keulavisiirin sulkemi-nen edellyttää, sekä keula-, perä- ja sivuovien sulkemisjärjestelyt ja että komentosillalle indikoi-daan ovien tila merkkivaloin ja tv-valvonnan avulla. Ongelmista merkkivalojen ja erityisesti ovien katkaisimien toiminnassa olisi otettava selvää ja niistä olisi raportoitava.

4. *Turvallisuustiedotukset*

Tarkastetaan tavanomaisten turvallisuustiedotusten esitysmuoto sekä hätätilannemenettelyjä kos-kevien ohjeiden esillepano asianmukaisella kielellä (asianmukaisilla kielillä). Tarkastetaan, kuu-lutaanko tavanomaiset turvallisuustiedotukset matkan alussa kaikissa yleisissä tiloissa, joihin matkustajilla on pääsy, mukaan lukien avoimet kannet.

5. *Laivapäiväkirjan merkinnät*

Tutkitaan laivapäiväkirja sen varmistamiseksi, että muun muassa keula- ja peräporttien sekä mui-den vesitiiviiden ja säätiiviiden ovien sulkemista, vesitiiviiden osastoimisovien käyttöharjoitusta, ohjauslaitteen testausta jne. koskevat merkinnät tehdään laivapäiväkirjaan. Samoin tarkastetaan, että syvyydet, varalaita ja vakavuus sekä miehistön yhteinen työkieli merkitään laivapäiväkirjaan.

6. *Vaaralliset aineet*

Tarkastetaan, että vaarallisia tai saastuttavia aineita kuljetetaan soveltuvien säännösten mukaisesti ja erityisesti että vaarallisista tai pilaantumista aiheuttavista aineista annetaan ilmoitus sekä laa-ditaan lastiluettelo tai ahtauspiirros, josta ilmenee niiden sijaintipaikka aluksella, ja että kyseisen lastin kuljettaminen matkustaja-aluksilla on sallittua sekä se että vaaralliset ja pilaantumista aihe-uttavat aineet merkitään, varustetaan tunnuslipukkeilla, ahdataan, kiinnitetään ja erotellaan asi-annukaisesti.

Tarkastetaan, että vaarallisia tai pilaantumista aiheuttavia aineita kuljettavat ajoneuvot on asianmukaisesti merkitty ja kiinnitetty. Jos kuljetetaan vaarallisia tai pilaantumista aiheuttavia aineita, niitä koskevasta lastiluettelosta tai ahtauspiirroksesta on oltava jäljennös maissa. Tarkastetaan, onko aluksen päällikkö tietoinen direktiivin 93/75/ETY mukaisista ilmoitusvelvoitteista sekä hätätilanmenettelyjä koskevista ohjeista ja ensiavun antamisesta sellaisten vaaratilanteiden yhteydessä, joissa on mukana vaarallisia tai merta pilaavia aineita. Tarkastetaan, että ajoneuvokansien tuuletus on aina toiminnassa ja että tuuletustehoa lisätään silloin, kun ajoneuvojen moottorit ovat käynnissä, ja että komentosillalle on järjestetty jollakin tavalla indikointi siitä, että ajoneuvokansien tuuletus on toiminnassa.

7. *Tavarankuljetusajoneuvojen kiinnittäminen*

Tapa, jolla tavarankuljetusajoneuvot kiinnitetään — esimerkiksi ahdataanko ne ryhmissä vai kiinnitetäänkö ne yksittäin. Tarkastetaan, onko vahvoja kiinnityskohtia riittävästi. Tapa, jolla tavarankuljetusajoneuvot kiinnitetään vaikeissa sääoloissa tai sellaisten varalta. Tapa, jolla linja-autot ja moottoripyörät kiinnitetään, jos sellaisia on. Tarkastetaan, että aluksella on lastin kiinnittämistä koskeva opas.

8. *Ajoneuvokannet*

Tarkastetaan, vartioidaanko erityistiloja ja ro-ro-lastitiloja vai seurataanko niitä tv-kameravalvonnan avulla jatkuvasti siten, että ajoneuvojen liikkuminen huonossa säässä ja matkustajien asiaton pääsy kyseisiin tiloihin voidaan havaita. Tarkastetaan, että palo-ovet ja sisäänkäynnit pidetään suljettuina ja että esillä on ilmoituksia, joissa kielletään matkustajia menemästä ajoneuvokannelle aluksen ollessa merellä.

9. *Vesitiiviiden ovien sulkeminen*

Tarkastetaan, noudatetaanko aluksen toimintaohjeissa asetettuja, vesitiiviitä osastoimisovia koskevia toimintaperiaatteita. Tarkastetaan, järjestetäänkö vaaditut harjoitukset. Tarkastetaan, että komentosillalla oleva vesitiiviiden ovien ohjausjärjestelmä on aina, kun se on mahdollista, paikallisohjausasennossa. Tarkastetaan, että ovet ovat kiinni huonon näkyvyyden vallitessa sekä muissa vaarallisissa tilanteissa. Tarkastetaan, opastetaanko miehistöä käyttämään ovia oikein, ja ovatko he tietoisia ovien virheelliseen käyttöön liittyvistä vaaroista.

10. *Kiertovartiointi*

Olisi varmistuttava, että aluksella ylläpidetään tehokasta kiertovartiointia, jonka avulla voidaan nopeasti havaita tulipalon syttyminen. Tämän olisi katettava erityistilat, joissa ei ole kiinteää palonhävitys- ja palohälytysjärjestelmää sen vuoksi, että näitä tiloja vartioidaan 8 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

11. *Viestintä hätätilanteessa*

Tarkastetaan, että hälytysluettelon mukaisesti riittävä määrä laivaväkeen kuuluvia henkilöitä voi avustaa matkustajia hätätilanteessa ja että he ovat helposti tunnistettavissa ja kykenevät kommunikoidaan matkustajien kanssa hätätilanteessa, ottaen asianmukaisesti ja riittäväällä tavalla huomioon seuraavat seikat:

- a) tietyllä reitillä kuljetettavien matkustajien pääasiallisia kansallisuuksia vastaava kieli tai vastaavat kielet,
- b) todennäköisyys sille, että taito käyttää perusohjeita annettaessa englanninkielisiä peruskäsitteitä voi toimia kommunikointikeinona avun tarpeessa olevia matkustajia autettaessa, riippumatta siitä, onko matkustajalla ja laivaväkeen kuuluvalla henkilöllä yhteistä kieltä,
- c) mahdollinen tarve kommunikoida hätätilanteessa muilla keinoilla (esimerkiksi osoittamalla, käsimerkein tai osoittamalla ohjetaulujen, kokoontumispaikkojen, hengenpelastusvälineistön ja poistumisreitien sijainnit silloin kun sanallinen viestintä ei ole mahdollista),
- d) missä määrin matkustajille on näiden omalla äidinkielellä/äidinkiellillä annettu täydellisiä turvallisuusmääräyksiä,
- e) kielet, joilla hätäilmoitukset voidaan antaa hätä- tai harjoitustilanteessa ensisijaisen tärkeiden ohjeiden välittämiseksi matkustajille ja matkustajien auttamisesta vastuussa olevan laivaväen tehtävien helpottamiseksi.

12. *Laivaväen yhteinen työkieli*

Tarkistetaan, että työkieli on määritetty laivaväen tehokkaan toiminnan varmistamiseksi turvallisuusasioissa ja että tämä työkieli on merkitty laivapäiväkirjaan.

13. *Turvallisuusvarusteet*

Varmistetaan, että hengenpelastuslaitteet ja palokalusto, mukaan lukien palo-ovet ja muut rakenteelliseen palosuojeluun vaikuttavat tekijät, jotka voidaan nopeasti tarkastaa, pidetään kunnossa. Tarkastetaan, ovatko palontorjuntakaaviot aina esillä vai onko aluksen päällystölle jaettu vastaavat tiedot sisältävät ohjekirjat. Tarkastetaan, onko pelastusliivit varastoitu asianmukaisesti ja onko lasten pelastusliivien varastointipaikka osoitettu selvästi. Tarkastetaan, että ajoneuvojen lastaus ei estä käyttämästä ajoneuvokannella mahdollisesti sijaitsevia palontorjuntalaitteita, hätäkatkaisimia, myrskyventtiilien säätölaitteita jne.

14. *Navigointi- ja radiolaitteet*

Tarkastetaan, että navigointi- ja radioliikennelaitteet, mukaan lukien hätäradiopojut (EPIRB) toimivat.

15. *Lisähätävalaistus*

Tarkastetaan, että aluksella on lisähätävalaistus, jos säännöissä sitä edellytetään, ja että puutteista pidetään kirjaa.

16. *Poistumistiet*

Tarkastetaan, onko poistumistiet merkitty soveltuvien vaatimusten mukaisesti ja onko niiden valaistus järjestetty sekä pää- että hätävoimanlähteestä. Tarkastetaan, onko toteutettu toimenpiteet, joiden avulla ajoneuvot pidetään pois poistumisreiteiltä, jos poistumistie kulkee ajoneuvokannen poikki tai sen kautta. Tarkastetaan, että uloskäynneistä, etenkin verovapaiden myymälöiden uloskäynneistä, jotka toisinaan on tukittu liiallisella tavaramäärällä, on esteetön kulku.

17. *Toimintakäsikirja*

Tarkastetaan, onko toimintakäsikirja jaettu aluksen päällikölle ja kullekin päällystön jäsenelle ja onko niistä jäljennöksiä kaikkien laivaväkeen kuuluvien saatavilla. Tarkastetaan myös, onko käytössä tarkastusluetteloita merimatkaan valmistautumista ja muita toimintoja varten.

18. *Konehuoneen puhtaus*

Tarkastetaan, että konehuone pidetään puhtaana huoltotoimien jäljiltä.

19. *Jätehuolto*

Tarkastetaan, että jätteiden käsittely ja hävittäminen on järjestetty tyydyttävästi.

20. *Huolto-ohjelma*

Kaikilla yhtiöillä olisi oltava yksityiskohtaiset pysyvät määräykset ja suunniteltu huoltojärjestelmä, joka kattaa kaikki turvallisuuteen liittyvät tekijät, kuten keula- ja peräportit sekä aukot laidoituksessa ja niiden sulkemislaitteet, mutta myös konehuoneen kunnossapidon ja turvallisuusvarusteet. Aluksella olisi oltava suunnitelmat, joiden mukaan kaikki seikat tarkastetaan säännöllisesti, jotta turvallisuustaso pidetään mahdollisimman korkeana. Aluksella olisi oltava menettelyt, joiden mukaisesti puutteet kirjataan ja niiden asianmukainen korjaaminen varmistetaan siten, että

aluksen päällikkö ja maissa oleva yhtiön johdosta nimetty henkilö ovat tietoisia puutteista ja saavat ilmoituksen puutteiden korjaamisesta tietyn ajan kuluessa. Säännöllisen sisemmän ja ulomman keulaportin sulkemislaitteiden toiminnan tarkastuksen olisi käsitettävä osoittimet, valvontalaitteet, keulavisiirin ja sisemmän portin välisessä tilassa mahdollisesti olevat valuma-aukot sekä erityisesti sulkemiskoneistot ja niihin liittyvät hydrauliset järjestelmät.

21. *Matkaan lähtö*

Matkalle lähdetessä olisi selvitettävä tungokset, istuinpaikkojen riittävyys ja se, etteivät matkatavarat ja istuinpaikkaa vailla olevat matkustajat tuki kulkureittejä, portaikkoja ja varauloskäyntejä. Tarkastetaan, että matkustajat poistuvat ajoneuvokannelta, ennen kuin alus lähtee matkalle ja että he pääsevät sinne vasta juuri ennen satamalaituriin tuloa.

LIITE V

PÄTEVIEN TARKASTAJIEN PÄTEVYYTTÄ JA RIIPPUMATTOMUUTTA KOSKEVAT
VAATIMUKSET

2 artiklan r alakohdassa tarkoitettut

1. Pätevällä tarkastajalla on oltava jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antama valtuutus suoritaa 6 artiklassa tarkoitettuja erityiskatsastuksia.
 2. Pätevän tarkastajan on joko
 - oltava toiminut vähintään vuoden ajan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen palveluksessa lippuvaltion tarkastajana tehtävänään katsastusten suorittaminen ja todistuskirjojen myöntäminen vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen mukaisesti;
 - ja hänellä on oltava
 - a) päällikön pätevyyskirja, joka oikeuttaa hänet toimimaan sellaisen aluksen päällikkönä, jonka bruttovetoisuus on vähintään 1 600 tonnia (ks. STCW-yleissopimus, sääntö II/2), tai
 - b) konepäällikön pätevyyskirja, joka oikeuttaa hänet toimimaan sellaisen aluksen konepäällikkönä, jonka pääkuljetuskoneiston teho on vähintään 3 000 kW (ks. STCW-yleissopimus, sääntö III/2), tai
 - c) suoritettuna laivanrakennusinsinöörin, koneinsinöörin tai muu merenkulkuun liittyvä insinöörin tutkinto ja työkokemusta tässä ominaisuudessa vähintään viisi vuotta;
 - edellä a ja b alakohdassa tarkoitetuilla tarkastajilla on oltava vähintään viisi vuotta meripalvelusta a alakohdan osalta kansi- ja b alakohdan osalta koneosaston päällystätehtävissä;
- taikka:
- pätevällä tarkastajalla on oltava
- jäsenvaltiossa suoritettu soveltuva korkeakoulututkinto tai vastaava koulutus, ja
 - jäsenvaltion alusten turvallisuustarkastajia kouluttavassa oppilaitoksessa suoritettu koulutus ja saavutettu pätevyys, ja
 - vähintään kahden vuoden työkokemus jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen palveluksessa lippuvaltion tarkastajana tehtävänään katsastusten suorittaminen ja todistuskirjojen myöntäminen vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen mukaisesti.
3. Pätevien tarkastajien on kyettävä kommunikoimaan sekä suullisesti että kirjallisesti merenkulkijoiden kanssa sillä kielellä, jota merellä yleisimmin käytetään.
 4. Pätevillä tarkastajilla on oltava riittävät tiedot vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen määräyksistä ja tämän direktiivin soveltuvista menettelyistä.
 5. Erityiskatsastuksia suorittavilla pätevillä tarkastajilla ei saa olla taloudellisia sidoksia yhtiöön, jota katsastus koskee, tai mihinkään muuhun yhtiöön, joka harjoittaa säännöllistä liikennöintiä asianomaiseen isäntävaltioon ja isäntävaltiosta, eikä tarkastettaviin ro-ro-aluksiin tai suurnopeusmatkustaja-aluksiin, eivätkä pätevät tarkastajat saa työskennellä sellaisten valtiosta riippumattomien laitosten palveluksessa tai puolesta, jotka suorittavat alusten lakisääteisiä tai luokituskatsastuksia tai myöntävät todistuskirjoja kyseiselle ro-ro-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle.
 6. Tarkastajat, joka eivät täytä edellä esitettyjä vaatimuksia, voidaan myös hyväksyä, jos he direktiivin 95/21/EY antamisajankohtana ovat työskennelleet toimivaltaisen viranomaisen palveluksessa tehtävänään lakisääteisten katsastusten tai satamavaltion suorittamaan valvontaan kuuluvien tarkastusten suorittaminen.