EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 6.12.2000
KOM(2000) 802 lopullinen

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

MERENKULUN TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄSTÄ YHTEISÖN TOISESTA TOIMENPIDEKOKONAISUUDESTA ERIKA-SÄILIÖALUKSEN ONNETTOMUUDEN JÄLKEEN

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahaston perustamisesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta

(komission esittämät)

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

MERENKULUN TURVALLISUUTEEN LIITTYVÄSTÄ YHTEISÖN TOISESTA TOIMENPIDEKOKONAISUUDESTA ERIKA-SÄILIÖALUKSEN ONNETTOMUUDEN JÄLKEEN

Joulukuussa 1999 Ranskan rannikolla tapahtuneen Erika-säiliöaluksen onnettomuuden jälkeen merenkulun turvallisuutta koskevassa yhteisön politiikassa kehitettiin uusia suuntauksia. Komissio antoi 21. maaliskuuta 2000, eli ainoastaan kolme kuukautta onnettomuuden jälkeen, öljyn merikuljetusten turvallisuutta koskevan tiedonannon, jossa esitetään useita konkreettisia toimenpide-ehdotuksia tällaisten onnettomuuksien toistumisen ehkäisemiseksi.

Biarritzin Eurooppa-neuvosto toivoi, että ensimmäinen Erikaan liittyvä toimenpidekokonaisuus hyväksyttäisiin viipymättä ja kehotti komissiota esittämään mahdollisimman pian toisen toimenpidekokonaisuuden, jolla täydennettäisiin 21. maaliskuuta 2000 esitettyjä kolmea lainsäädäntöehdotusta.

I – Neuvostossa ja Euroopan parlamentissa käsiteltävinä olevat toimenpide-ehdotukset

- Satamavaltion suorittamaa alusten valvontaa koskevaa voimassaolevaa direktiiviä muutetaan merkittävästi nykyisellään riittämättömien **satamatarkastusten tehostamiseksi**. Ehdotuksen pääkohtina ovat vaatimusten vastaisten alusten kieltäminen (ja mustan listan laatiminen aluksista, jotka eivät enää saa liikkua Euroopan unionin vesillä) ja riskialttiiden alusten, mm. öljysäiliöalusten, tarkastusten tehostaminen. Muutokset edellyttävät, että eri jäsenvaltioiden satamissa tarkastuksista vastaavien henkilöiden lukumäärää lisätään.

- **Luokituslaitoksia** koskevaa voimassaolevaa direktiiviä muutetaan. Jäsenvaltiot ovat siirtävät suuren osan tarkastusvallastaan luokituslaitoksille, joiden toimien valvontaa on tarkoitus tehostaa.

- Asetusehdotus, jonka tarkoituksena on **kieltää yksirunkoisten öljysäiliöalusten käyttö** yleisesti samassa aikataulussa kuin Yhdysvalloissa. Tämä nopeuttaa onnettomuustilanteissa paremman suojan pilaantumista vastaan tarjoavien kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten käyttöönottoa. Aikataulun mukaan kaksoisrungolla varustettujen säiliöalusten käyttö olisi pakollista useimmissa säiliöalusluokissa vuonna 2010.

Komissio kiinnitti 2. lokakuuta 2000 kokoontuneen liikenneneuvoston huomion tarpeeseen välttää sitä, että puheenjohtajavaltion tekemän kompromissiehdotuksen hyväksymisen myötä satamavaltion suorittamaa valvontaa koskevan komission ehdotuksen säännöksiä lievennettäisiin, jolloin sellaisten riskialttiiden alusten, jotka joutuvat pakollisiin tehostettuihin tarkastuksiin Euroopan unionin satamissa, lukumäärä vähenisi puolella.

Kaksoisrungolla varustettuja öljysäiliöaluksia koskevan asetusehdotuksen osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) piirissä saavutettiin lokakuussa 2000 yhteisymmärrys voimassaolevien kansainvälisten sääntöjen muuttamisesta. IMOn tarkoituksena on hyväksyä Euroopan unionin suunnitelmia vastaavat toimenpiteet huhtikuuhun 2001 mennessä. Neuvoston olisi tältä pohjalta vahvistettava yhteinen kanta

21. joulukuuta pitämässään kokouksessa, jotta yhteisön lainsäädäntö tulisi joka tapauksessa voimaan ennen IMOn sääntöjen hyväksymistä, johon saattaa kulua useita vuosia.

Yhteisön toimielinten on nopeutettava työskentelyään, jotta Nizzan Eurooppa-neuvosto voisi päästä sopimukseen näistä kolmesta ehdotuksesta vuoden lopulla. Neuvoston puheenjohtaja ja Euroopan parlamentin puhemies ovat jälleen kehottaneet kiirehtimään näiden toimenpiteiden hyväksymistä kemikaalisäiliöalus Ievoli Sunin 31. lokakuuta 2000 tapahtuneen haverin jälkeen.

II – Euroopan vesien kestävään suojeluun onnettomuuksien ja meren pilaantumisen vaaralta tähtäävä toinen toimenpidekokonaisuus

1) Merenkulun turvallisuuden parantamiseen ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseen tähtäävät toimenpiteet

Merenkulun turvallisuus Euroopan vesillä on merkittävä tekijä: Euroopan unionin ja kolmansien maiden välisestä kaupasta 90 prosenttia tapahtuu meritse. Onnettomuusvaarat johtuvat liikenteen keskittymisestä Euroopan pääasiallisille merireiteille, ja vaarat ovat erityiset merkittäviä tietyillä kapeikkoalueilla, kuten Englannin kanaalissa tai Gibraltarin salmessa. Lisäksi merionnettomuuksien, joita voi sattua myös ruuhkaisten liikennealueiden ulkopuolella (kuten Erikan tapauksessa), ympäristövaikutukset saattavat osoittautua tuhoisiksi kyseessä olevien jäsenvaltioiden taloudelle ja ympäristölle.

Vaatimusten vastaiset alukset voivat välttyä Euroopan unionin alueella tehtävistä tarkastuksista vielä ensimmäisen toimenpidekokonaisuuden hyväksymisen jälkeenkin. Myöskään voimassa oleva direktiivi 93/75/ETY, jossa otettiin käyttöön vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavien alusten ilmoitusvelvollisuus, ei riitä takaamaan tiedon saantia erityisesti Euroopan rannikoiden edustalla liikennöivistä aluksista eikä niiden tarkkaa seurantaa. Euroopan unionin on siten otettava käyttöön keinot, joiden avulla se voi valvoa paremmin sen rannikkovesien kautta kulkevaa meriliikennettä ja toimia tehokkaammin, mikäli merellä sattuu kriittinen tilanne.

Ehdotuksella pyritään ensisijaisesti:

- parantamaan yhteisön satamiin matkalla olevien alusten tunnistamista ja kaikkien sellaisten alusten seurantaa, jotka kulkevat vilkasliikenteisillä tai merenkulun kannalta vaarallisilla alueilla, sekä velvoittamaan varustamaan nämä alukset transponderijärjestelmillä, joiden avulla rannikkoviranomaiset voivat tunnistaa ne automaattisesti ja seurata niitä keskeytyksettä

- laajentamaan direktiiviin 93/75/ETY nykyisin sisältyvät ilmoitusvelvollisuudet koskemaan myös muita vaarallisia ja ympäristöä pilaavia aineita ja erityisesti aluksilla olevia bunkkeripolttoaineita ottaen huomioon näiden tuotteiden erityisen voimakkaasti merta pilaavaan luonteen

- yksinkertaistamaan ja yhdenmukaistamaan aluksilla kuljetettavista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista annettavien tietojen toimitus- ja käyttömenettelyjä käyttämällä järjestelmällisesti sähköistä tiedonvaihtoa

- tekemään mustat laatikot (eli matkatietojen tallentimet) pakollisiksi yhteisön satamissa käyville aluksille onnettomuuden jälkeisen tutkinnan helpottamiseksi ja merionnettomuuksia ehkäisevän politiikan tehostamiseksi. Mustat laatikot otetaan

käyttöön aiemmin ja laajemmin (myös rahtialuksilla ja kotimaanliikenteen aluksilla) kuin mitä IMOn säännöissä edellytetään

- nopeuttamaan yhteisten tietokantojen kehittämistä ja direktiivin nojalla kerättyjen tietojen hallinnoinnista vastaavien keskusten verkottumista

- seuraamaan tarkemmin merenkulun turvallisuudelle ja ympäristölle erityisen suuren vaaran aiheuttavia aluksia ja määräämään jäsenvaltiot vaihtamaan näitä aluksia koskevia tietoja, jotta jäsenvaltiot pystyvät tarvittaessa havaitsemaan entistä nopeammin vaaralliset tilanteet ja ryhtymään ehkäiseviin toimenpiteisiin alusten suhteen

- lisäämään jäsenvaltioiden mahdollisuuksia puuttua rannikkovaltioina tapahtumien kulkuun, kun niiden rannikoiden edustalla (aluemerellä tai avomerellä) esiintyy onnettomuusvaara tai pilaantumisuhka. Jäsenvaltiot voivat määrätä niiden rannikolla olevan riskialttiin aluksen vaihtamaan reittiä, vaatia aluksen kapteenia estämään pilaantumisvaaran, lähettää alukselle arviointiryhmän tai määrätä aluksen käyttämään luotsausta tai hinaajaa

- määräämään jäsenvaltiot ryhtymään toimenpiteisiin, joilla merihädässä olevat alukset voidaan vastaanottaa hätäsatamiin ja joilla kielletään aluksia lähtemästä satamista, jos poikkeukselliset sääolosuhteet aiheuttavat vakavaa vaaraa turvallisuudelle tai ympäristölle.

2) <u>Nykyisten pilaantumishaittoja koskevien vastuu- ja korvausjärjestelmien kehittäminen</u>

Kansainvälinen yhteisö on 1970-luvulta alkaen laatinut IMOn piirissä kansainvälisiä yleissopimuksia, joissa määrätään öljysäiliöalusten aiheuttamiin pilaantumisvahinkoihin liittyvästä vastuusta ja korvauksista.

Komission ehdotus täydentää nykyistä kansainvälistä kaksijakoista öljysäiliöalusten aiheuttamien pilaantumishaittojen vastuu- ja korvausjärjestelmää perustamalla eurooppalaisen täydennysrahaston (COPE-rahaston), josta maksetaan korvauksia Euroopan vesillä tapahtuneiden öljyvuotojen uhreille. COPE-rahastosta maksetaan korvauksia vain uhreille, joiden pyynnöt arvioidaan oikeutetuiksi ja jotka eivät ole saaneet täysimittaista korvausta kansainvälisestä järjestelmästä korvausten enimmäismäärien ylittymisen vuoksi. Enimmäismäärä on nykyisin 200 miljoonaa euroa.

COPE-rahastosta maksettavat korvaukset perustuvat näin ollen samoihin perusteisiin ja sääntöihin kuin nykyinen kansainvälisen järjestelmä, mutta korvausten enimmäismäärä on vahvistettu tasolle (1 miljardiin euroon), jonka katsotaan olevan riittävä kaikenlaisten ennakoitavissa olevien suuronnettomuuksien varalle. COPE-rahaston avulla voitaisiin myös nopeuttaa täysimittaisten korvausten maksamista pilaantumisen uhreille.

COPE-rahastoa rahoittavat Euroopan öljyä vastaanottavat yritykset. Kaikkien jäsenvaltioissa sijaitsevien henkilöiden, jotka vastaanottavat vuosittain yli 150 000 tonnia raakaöljyä ja/tai raskasta polttoöljyä, on suoritettava vastaanotettua öljymäärää vastaava maksu COPE-rahastoon.

COPE-rahastoa käytetään ainoastaan, jos EU:n vesillä tapahtuu onnettomuus ja jos öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston (IOPC) enimmäismäärä ylittyy tai uhkaa ylittyä. Jolleivät nämä ehdot täyty, COPE-rahastoon ei tarvitse suorittaa maksuja.

Edellä mainittujen vastuuta koskevien säännösten lisäksi asetusehdotus sisältää artiklan, jossa säädetään taloudellisista seuraamuksista, joita määrätään meritse tapahtuvien öljykuljetusten kaikille osapuolille vakavien laiminlyöntien vuoksi. Jäsenvaltiot määräävät näistä seuraamuksista vastuu- ja korvausjärjestelmän ulkopuolella, joten mahdolliset vastuun rajoitukset eivät vaikuta niihin.

3) Euroopan meriturvallisuusvirasto

Muutamassa vuodessa on pantu täytäntöön runsaasti merenkulun turvallisuuteen liittyvää lainsäädäntöä. Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä sääntöjä tehokkaasti ja yhdenmukaisesti erityisesti yhtenäistämällä satamatarkastuksiin ja alusten katsastukseen sovellettavia menettelyjä ja käytäntöjä ja palkkaamalla riittävän määrän tarkastajia, koska komission säännösten tultua voimaan tarkistettavia riskialttiita aluksia arvioidaan olevan 6 000, kun niitä vuonna 1999 oli 700.

Euroopan meriturvallisuusviraston olisi tuettava komission ja jäsenvaltioiden toimia yhteisön lainsäädännön soveltamisessa ja valvonnassa sekä voimassa olevien säännösten tehokkuuden arvioinnissa. Virastossa tulee olemaan noin viisikymmentä työntekijää, jotka ovat lähtöisin pääosin jäsenvaltioiden kansallisesta merenkulkuhallinnosta ja teollisuudesta.

Komissio ehdottaa, että virasto olisi organisaatioltaan ja tehtävänkuvaltaan pitkälle lentoturvallisuusviraston kaltainen ja että sille kuuluisivat erityiset seuraavat tehtävät:

- tekninen apu yhteisön lainsäädännön muutosehdotusten valmistelussa erityisesti kansainvälisen sääntelyn kehitys huomioon ottaen

- paikalla tehtävät tarkastukset sen selvittämiseksi, missä olosuhteissa jäsenvaltiot toteuttavat satamavaltion suorittamaa valvontaa

- asianmukaisen koulutuksen järjestäminen

- sellaisten merenkulun turvallisuutta koskevien tietojen kerääminen ja tietokantojen käyttö, joiden avulla komissio voi laatia "mustan listan" vaatimusten vastaisista aluksista. Kaikki tiedot ovat jäsenvaltioiden tarkastajien käytettävissä, ja tarkastajat voivat siten hyödyntää välittömästi kaikki jotakin alusta koskevat tiedot ja tarvittaessa pysäyttää aluksen satamaan

- merenkulun seurantaan ja meriliikenteeseen liittyvien tietojen hallinnointiin liittyvät tehtävät

- luokituslaitosten arviointi ja tarkastukset

- merionnettomuuksia seuraaviin tutkimuksiin osallistuminen ja niiden koordinointi

- avunanto hakijamaille sen arvioimiseksi, kuinka kyseisten maiden merenkulkuhallinnot täyttävät velvollisuutensa lippu- ja satamavaltioina.

****

PÄÄTELMÄT

Tämä toimenpidekokonaisuus täydentää ensimmäistä kokonaisuutta ja muodostaa johdonmukaisen kokonaisuuden, jonka tarkoituksena on vahvistaa huomattavasti merenkulun turvallisuutta Euroopan unionin vesillä ja satamissa. Jotta näistä ehdotuksista päästään

nopeasti käytännön toimiin, komissio kehottaa Euroopan parlamenttia ja neuvostoa hyväksymään tähän tiedonantoon liittyvät kolme lainsäädäntöehdotusta mahdollisimman pian.

PERUSTELUT

EHDOTUKSEN TAUSTA, TAVOITTEET JA SISÄLTÖ

Tausta

1. Merenkulun turvallisuus on ollut yhteisön politiikan alana vuodesta 1993[1], ja tänä aikana yhteisössä on annettu noin 15 asetusta tai direktiiviä, joiden tarkoituksena on ollut parantaa alusten ja niiden miehistöjen ja matkustajien turvallisuutta sekä ehkäistä merten pilaantumista aiempaa tehokkaammin.

Erikan onnettomuus 13. joulukuuta 1999 osoitti, että onnettomuusvaara Euroopan rannikkojen edustalla on aina olemassa ja että onnettomuuden seuraukset voivat olla vakavat erityisesti rannikkojen pilaantumisen osalta. Kolme kuukautta onnettomuuden jälkeen, 21. maaliskuuta 2000, Euroopan komissio antoi öljyn merikuljetusten turvallisuutta koskevan tiedonannon, jossa esitetään yleisstrategia ja useita konkreettisia toimenpide-ehdotuksia tällaisten onnettomuuksien toistumisen ehkäisemiseksi. Komission tiedonannossa esittämiä lyhyen aikavälin toimenpiteitä oli tarkoitus täydentää lisätoimenpiteillä, jotta Euroopan vesien suojelua onnettomuusvaaralta ja merien pilaantumisuhkalta voitaisiin parantaa kestävällä tavalla. Ilmoitetut keskipitkän aikavälin toimenpiteet koskevat merenkulun turvallisuutta, satunnaispäästöistä aiheutuvia pilaantumishaittoja koskevan vastuu- ja korvausjärjestelmän parantamista sekä Euroopan meriturvallisuusviraston perustamista. Nämä toimenpiteet vahvistettiin Biarritzin Eurooppa-neuvostossa 14. lokakuuta 2000, ja vahvistaminen perustui komission 27. syyskuuta 2000 antamaan kertomukseen yhteisön strategiasta merenkulun turvallisuuden alalla[2].

2. Euroopassa ja erityisesti sen Atlantin puoleisella rannikolla on tapahtunut useita öljysäiliöalusten suuronnettomuuksia (Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Tanio, Braer, Aegean Sea jne.). Nämä onnettomuudet aiheuttaneiden välittömien syiden lisäksi, joita voi olla monenlaisia, usein huonot sää- ja meriolosuhteet, rantaviivan epätasaisuus ja joidenkin kulkuväylien vilkas liikenne ovat kiistatta riskitekijöitä, jotka on otettava huomioon. Lisäksi satunnaispäästöistä aiheutuva pilaantuminen sekä jatkuva toiminnallisista päästöistä aiheutuva pilaantuminen ovat yleisiä (erityisesti Atlantin rannikolla) ja aiheuttavat erityisen vakavia seurauksia ympäristölle ja paikalliselle taloudelle, kun otetaan huomioon Euroopan rannikon erityinen rikkaus haavoittuvien biotooppien ja merestä saatavan vaurauden (kalastus, matkailu) osalta. Tässä suhteessa lähes koko Euroopan rannikkoa voidaan pitää haavoittuvana alueena, jota on suojeltava. Yhden kooltaan vaatimattomankin öljysäiliöaluksen aiheuttaman onnettomuuden taloudelliset seuraukset voivat olla katastrofaaliset, kuten Erikan onnettomuus osoitti. Sen aiheuttamien vahinkojen korjaamiseen tarvitaan arviolta yli 300 miljoonaa euroa.

3. Tällä hetkellä kansainvälisellä ja yhteisön tasolla on voimassa useita teknisiä sääntöjä, jotka koskevat alusten rakentamista, vakautta ja varustelua, miehistön pätevyyttä sekä alusten elin- ja työolosuhteita. Ilman näitä sääntöjä merellä tapahtuvien onnettomuuksien lukumäärä olisi huomattavasti suurempi. Oli näiden turvallisuusmääräysten vaatimustaso kuinka korkea tahansa, niillä ei kuitenkaan koskaan pystytä kokonaan poistamaan onnettomuusvaaraa Euroopan vesillä varsinkaan siitä syystä, että kaikki eivät sovella sääntöjä yhtä tarkasti. Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan puitteissa esitetyt tilastot satamavaltion suorittamasta alusten valvonnasta osoittavat, että lukuisissa tarkastuksissa paljastuu yhä niin suuria

---

[1] Komission tiedonanto yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta, KOM(93) 66 lopullinen, 24.2.1993.

[2] KOM 2000 (603) lopullinen, 27.9.2000.

puutteita, että useiden satojen alusten pysäyttäminen satamiin vuosittain on perusteltua. Satamavaltion valvonta ei näin ollen yksin riitä selvittämään mukavuuslippulaivoista aiheutuvia ongelmia. Lisäksi satamavaltion valvonnassa on yksi merkittävä puute. Tarkastuksia tehdään nimittäin ainoastaan satamissa käyntien yhteydessä. Siitä huolimatta, että tarkastettavaksi otettavien alusten valintaa koskevia välineitä, kuten kohdentamistekijää, on kehitetty entistä paremmin toimiviksi, on yhä mahdollista, että jotkut alukset onnistuvat jonkin aikaa välttymään tarkistuksilta. Tästä syystä joka päivä useat huonokuntoiset alukset, jotka aiheuttavat selvän turvallisuus- ja ympäristöriskin, purjehtivat pitkin jäsenvaltioiden rannikkoa ilman, että niiden aiheuttamaa riskiä havaitaan tai että asianomainen rannikkovaltio on tietoinen niiden liikkumisesta vesialueellaan.

Lippuvaltioita koskevat turvallisuusmääräykset ja satamavaltion suorittama valvonta eivät näin ollen riitä suojaamaan valtiota onnettomuusvaaralta tai sen rannikoita pilaantumisuhkalta. Tästä syystä on tärkeää, että rannikkovaltiot varustautuisivat sellaisin välinein, joiden avulla ne voisivat paremmin seurata ja valvoa liikennettä rannikoillaan kansalaistensa, taloutensa ja ympäristönsä suojelemiseksi merellä tapahtuvan onnettomuuden mahdollisesti katastrofaalisilta seurauksilta.

Kansainvälinen kehitys

4. Merenkulun seuranta- ja valvontaedellytykset ovat kehittyneet voimakkaasti viime vuosien aikana niin oikeudellisesti kuin teknisestikin.

Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksessa, joka tehtiin 10. joulukuuta 1982, kodifioidaan rannikkovaltioiden, lippuvaltioiden ja satamavaltioiden välisen toimivallan tasapaino niin, että siinä suojataan laajasti merenkulun vapauden periaate, mutta annetaan rannikkovaltioille huomattavasti aiempaa laajempi toimivalta. Pääasiassa pilaantumisuhkien torjumiseksi rannikkovaltiolle on myönnetty laaja toimivalta sekä aluemerellään että yksinomaisella talousvyöhykkeellään (jos sillä sellainen on).

5. Kansainvälinen lainsäädäntö on YK:n merioikeusyleissopimuksen tekemisen jälkeen kehittynyt huomattavasti erityisesti SOLAS-yleissopimukseen (ihmishengen turvallisuudesta merellä tehty kansainvälinen yleissopimus) tehdyillä muutoksilla. SOLAS-yleissopimuksen V lukua, jossa käsitellään merenkulun turvallisuutta, uudistetaan parhaillaan. Uusi V luku sisältää yksityiskohtaisia määräyksiä muun muassa seuraavista tekijöistä:

– liikenteen ohjausjärjestelmät (uusi 10 sääntö), joiden tavoitteena on parantaa turvallisuutta erityisen vilkasliikenteisillä tai vaikeasti liikennöitävillä herkillä alueilla ja joihin voit liittyä liikennejakojärjestelmiä, vältettäviä alueita, syväväyliä jne.

– alusten ilmoitusjärjestelmät (uusi 11 sääntö), joiden mukaan aluksilla on velvollisuus ilmoittaa liikkumisestaan tietyllä alueelle lähettämällä määrättyjä ilmoituksia näiden ilmoitusten vastaanottamisesta vastaaville rannikkovaltion viranomaisille,

– meriliikennepalvelut (VTS; uusi 12 sääntö) tarjoavat alueilla, joilla se liikenteen määrän tai onnettomuusvaaran vuoksi on perusteltua, aluksille merenkulkuun tai säätietoihin liittyviä tietopalveluja, joita täydennetään tarvittaessa liikenteen tuki- tai ohjauspalveluilla.

SOLAS-yleissopimuksen sääntöjä on näiden kysymysten osalta täydennetty päätöslauselmilla, joissa kuvataan yksityiskohtaisesti näihin palveluihin ja järjestelmiin sovellettavat periaatteet ja käytännön järjestelyt.

6. Viestintäteknologioiden sekä alusten paikantamis- ja seurantateknologioiden alalla on viimeisen vuosikymmenen aikana tapahtunut merkittävää kehitystä, josta voidaan mainita erityisesti satelliittipaikantamisen, elektroniikan ja telematiikan kehittyminen. Yksi merkittävimmistä uutuuksista on epäilemättä alusten automaattisten tunnistusjärjestelmien eli transpondereiden käyttöönotto, jonka IMO:n on tarkoitus säätää pakolliseksi kaikkiin yli 300 bruttorekisteritonnin aluksiin vuodesta 2002 alkaen. Yksi tämän teknologian eduista aluksen ja mantereen välisessä yhteydenpidossa on se, että se on passiivista teknologiaa, joka ei edellytä aktiivista toimintaa laivalla ja joka näin ollen helpottaa suuresti aluksen päällikön toimintaa. Lisäksi tietotekniikalla on yksinkertaistettu ja optimoitu huomattavasti alusten seurantaa rannikkoasemilla erityisesti tutkakuvien parantuneen käsittelyn ansiosta, ja se nopeuttaa myös tietojen siirtoa elektronisen tiedonsiirron avulla.

Kehitys Euroopan yhteisössä

7. Euroopan vesien ruuhkaisuuden ja merenkulkuun liittyvien suurten riskien takia jäsenvaltiot ovat jo kahdenkymmenen vuoden ajan luoneet liikenteen ohjausjärjestelmiä tärkeimmillä väylillä, joita alukset käyttävät Euroopan satamista lähtiessään tai niihin saapuessaan. Näiden IMO:n hyväksymien järjestelmien avulla on onnistuttu pienentämään yhteentörmäyksien ja muiden onnettomuuksien riskiä Euroopan rannikoilla.

Pakollisia ilmoituksia koskevien järjestelmien kehittäminen on uudempaa perua, koska ennen SOLAS-yleissopimukseen vuonna 1994 tehtyä muutosta järjestelmät perustuivat aluevesien kautta kulkevien alusten vapaaehtoisiin ilmoituksiin. IMO on tähän mennessä hyväksynyt useita pakollisia tai vapaaehtoisia ilmoitusjärjestelmiä erityisesti Atlantin rannikolla ja Englannin kanaalissa, jotka ovat erityisen kuormitettuja tai ekologisesti herkkiä alueita. Lisäksi satamille tehtäviä ilmoituksia koskeva käytäntö on laajalle levinnyt: alukset ilmoittavat satamille ennakkoon suunnitellusta saapumisajastaan (yleensä useita päiviä ennen suunniteltua saapumispäivää varatakseen laituripaikan) ja vahvistavat saapumisensa 24 tai 48 tuntia ennen satamaan saapumistaan.

Alusten liikkumista valtaosassa Euroopan satamia ja niiden lähestymistä satamiin valvotaan satamien meriliikennepalveluilla (VTS), jotka lisäävät siten satamahallinnon tehokkuutta ja turvallisuutta satama-alueella ja sen ympäristössä. Rannikoiden meriliikennepalveluja on kehitetty, jotta kauttakulkuliikennettä voitaisiin seurata paremmin eräillä alueilla, joilla liikenteen määrä sitä edellyttää.

On syytä korostaa, että usein edellä kuvatuista toiminnoista vastaa sama maissa toimiva viranomainen. Näin ollen sama keskus, esimerkiksi VTS-asema voi vastaanottaa alusten ilmoituksia, vastata liikenteen seurannasta liikenteenjakojärjestelmässä sen kattamalla alueella sekä vastata muista näihin liittyvistä tehtävistä kuten etsintä- ja pelastustoimista merellä.

8. Yhteisön tilanteen osalta on syytä korostaa useita näkökohtia.

Ensinnäkin on olemassa lainsäädännöllinen kehys:

- Syyskuussa 1993 annettiin direktiivi 93/75/ETY (ns. Hazmat-direktiivi), jonka tarkoituksena on antaa merionnettomuuksien seurauksien torjunnasta vastaaville kansallisille viranomaisille mahdollisuus saada asianmukaiset tiedot onnettomuudesta. Tätä

tarkoitusta varten alusten päälliköiden ja liikenteenharjoittajien on toimitettava eräitä tietoja kuljettamistaan vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista jäsenvaltioiden nimeämille toimivaltaisille viranomaisille. Viranomaisten on tarvittaessa turvallisuussyistä vaihdettava näitä tietoja.

- Ns. Eurorep-direktiiviehdotus annettiin joulukuussa 1993. Se on jatkoa direktiiville 93/75/ETY, jolla otettiin käyttöön ilmoitusjärjestelmä aluksille, jotka kuljettavat vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita yhteisön satamiin tai niistä pois. Direktiiviehdotuksen tärkeimpänä tavoitteena on direktiiviin 93/75/ETY sisältyvien velvoitteiden laajentaminen koskemaan yhteisön rannikon edustan kautta kulkevia aluksia. Euroopan parlamentti suhtautui ehdotukseen myönteisesti, mutta ehdotusta koskevat keskustelut neuvostossa eivät ole edenneet eräiden esteiden takia. Eurorep-ehdotus onkin ollut neuvoston pöydällä jo vuodesta 1994, eikä sitä koskevaa yhteistä kantaa ole vahvistettu.

- Euroopassa käytettävistä radionavigointijärjestelmistä 25. helmikuuta 1992 tehdyssä neuvoston päätöksessä säädetään navigointilaitteiden kehittämisestä Euroopan merialueella. Kehittäminen perustuu erityisesti maa-asemia käyttävien Loran-C-radionavigointijärjestelmien käytön laajentamiseen. Tämä merenkulkuun liittyvä osatekijä edistää yhteisön navigointia koskevaa politiikkaa kaikissa liikennemuodoissa ja erityisesti Galileo-satelliittinavigointijärjestelmän kehittämistä.

- 21. joulukuuta 1978 annetun neuvoston direktiivin tarkoituksena on varmistaa, että aluksilla, jotka haluavat käyttää luotsipalveluja Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa, on käytettävissään riittävän päteviä avomeriluotseja.

- Yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23. heinäkuuta 1996 tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä 1692/96/EY mainitaan tavoitteiksi meriliikenteen ohjaus- ja tiedotusverkon käyttöönotto meriliikenteen korkean turvallisuus- ja tehokkuustason sekä korkean ympäristönsuojelun tason takaamiseksi jäsenvaltioiden merialueilla. Tämä väline mahdollistaa yhteisön rahoitustuen antamisen erilaisille meriliikennettä koskeville ohjaus- ja tiedotushankkeille (muun muassa VTS-asemille). Lisäksi muista yhteisön rahastoista (EAKR, koheesiorahastot) voidaan tukea meriliikenteen ohjaus- ja tiedotusinfrastruktuurien tai -laitteistojen kehittämistä.

Osana toimenpiteitä, joilla helpotetaan yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanoa, komissio on tehnyt aloitteen jäsenvaltioiden välisen yhteisymmärryspöytäkirjan laatimisesta, jonka avulla on tarkoitus ottaa käyttöön jäsenvaltioiden viranomaisten välinen sähköinen tiedonsiirtoverkko (EDI) direktiivin 93/75/ETY täytäntöönpanemiseksi (tällä hetkellä viisi jäsenvaltiota sekä Norja ovat pöytäkirjan sopimuspuolia, ja kolme muuta valtioita liittynee siihen lähiaikoina). Hanketta rahoitetaan Euroopan laajuisille liikenneverkoille osoitetuista määrärahoista. Phare-ohjelmaan kuuluvan EWS-hankkeen (Early Warning System for the Baltic Sea), joka saatettiin loppuun vuonna 1999, seurauksena vastaava järjestely toteutettaneen useiden Itämeren rannikkovaltion välillä.

Direktiivin 93/75/ETY täytäntöönpano

9. Direktiiviä 93/75/ETY (ns. Hazmat-direktiiviä) on sovellettu vuodesta 1995. Komissiolla on tällä hetkellä melko laaja näkemys direktiivin täytäntöönpanosta useiden tietolähteiden ansiosta, joita ovat direktiiviä soveltavan kansallisen lainsäädännön tarkastelu, suoraan jäsenvaltioilta saadut tiedot, yhteydenpito alan teollisuuden kanssa ja komission lukuun tehtyjen tutkimusten tulokset.

Arvioinnin tärkeimmät johtopäätökset ovat seuraavat:

- Direktiivillä käyttöön otettu järjestelmä ei ole kovin selkeä ulkopuolisille, eivätkä alusten päälliköt ja omistajat tunne sitä kovin hyvin etenkään Euroopan unionin ulkopuolella.

- Velvoitetta, jonka mukaan aluksen päällikön tai liikenteenharjoittajan on ilmoitettava aluksen lähdöstä unionin ulkopuolella sijaitsevasta lähtösatamasta ei sovelleta asianmukaisesti, sillä ilmoitus tehdään usein aluksen lähdön jälkeen. Joskus se jopa tehdään vain määräsatamalle kyseisen sataman paikallisia sääntöjä noudattaen (esimerkiksi 48 tai 24 tuntia etukäteen). Lisäksi on yleistä, että Euroopan unionissa sijaitsevasta lähtösatamasta tehtävä ilmoitus tehdään myöhässä.

- Lastitietojen toimittaminen on joskus ongelmallista, mikä johtuu erityisesti tietojen toimittamiseen käytettyjen välineiden kuten faksien huonosta soveltuvuudesta suurten tietomäärien toimituksiin.

- Direktiivissä ei säädetä tietojen toimittamisen eikä tiedonsiirron menettelyistä eikä yhdenmukaisesta formaatista, mikä heikentää koko järjestelmän toimintaa ja sen tehokkuutta.

- Toimivaltaisia viranomaisia ei määritellä selkeästi, eikä näin ollen myöskään vastuita ole vahvistettu selkeästi. Ongelma ilmenee nimenomaan satamissa, joita direktiivissä ei mainita.

- Toimivaltaisista viranomaisista tehtävää luetteloa ei päivitetä säännöllisesti eikä se ole helposti saatavilla.

- Useimmissa tapauksissa vastaanottajat tallentavat direktiivin nojalla ilmoitetut tiedot merionnettomuuden varalta, mutta eivät käytä niitä mihinkään muuhun. Kerättyjä tietoja ei siis hyödynnetä millään lailla.

Yhteisön uuden aloitteen tavoitteet

10. Edellä esitettyjen näkökohtien perusteella komissio katsoo, että nykyiset välineet Euroopan vesillä liikennöivien vaatimusten vastaisten alusten aiheuttamien onnettomuusvaarojen ja pilaantumisuhkien torjumiseksi ovat yhä riittämättömät.

Direktiivin 93/75/ETY päätavoitteena on itse asiassa merellä tapahtuvan onnettomuuden aiheuttamien mahdollisten ympäristövaikutusten pienentäminen. Käytössä olevat seuranta- ja ohjausjärjestelmät ovat maantieteellisesti rajallisia ja keskittyvät liikenteen kannalta tärkeimmille kapeikkoalueille eivätkä ne kata kunnolla tapahtumia, jotka sattuvat tutkan tai radion kantavuusalueen ulkopuolella. Ainoa todella tehokas yhteisön käytössä oleva väline vaatimusten vastaisten (kolmansien maiden lippujen alla purjehtivien) alusten liikennöinnin estämiseksi Euroopan vesillä näyttää olevan satamavaltion suorittama valvonta. Väline on kuitenkin epäluotettava (se kattaa ainoastaan osan liikenteestä) eikä se vähennä Euroopan rannikoilla liikennöivän (vielä) tarkastamattoman aluksen aiheuttamaa riskiä.

Toinen rajoitus liittyy riittämättömään vuorovaikutukseen liikennetietoja omaavien osapuolten välillä: muun muassa VTS-asemilla, rannikkovartiostolla ja satamaviranomaisilla on usein yksityiskohtaista tietoa liikenteestä, mutta tietoja ei hyödynnetä, koska niitä ei jaeta tai levitetä tehokkaasti.

Komissio esitti Biarritzin Eurooppa-neuvostolle antamassaan kertomuksessa merenkulun turvallisuutta Euroopan vesillä koskevien uusien ehdotusten keskeiset suuntaviivat:

– "ennen Euroopan vesille saapumista annettavaa ilmoitusta koskevien vaatimusten laajentaminen,

– vaarallisista lasteista annettavien tietojen toimitus- ja käyttömenettelyn parantaminen käyttämällä järjestelmällisesti EDI-tiedonsiirtoa,

– automaattisten tunnistusjärjestelmien (tai transpondereiden) tekeminen pakolliseksi yhteisön vesillä liikkuvilla aluksilla IMO:n määrittelemän aikataulun mukaisesti, jotta rannikkovaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat helpommin tunnistaa alukset ja seurata niitä,

– yhteisten tietokantojen kehittäminen ja direktiivin nojalla kerättyjen tietojen hallinnoinnista vastaavien keskusten verkottamisen nopeuttaminen, jotta liikenteestä, erityisesti kauttakulkuliikenteestä, saadaan tarkempi käsitys Euroopan vesillä,

– merenkulun turvallisuudelle ja ympäristölle erityisen suuren vaaran aiheuttavien alusten tarkempi seuranta,

– jäsenvaltioiden laajemmat mahdollisuudet puuttua rannikkovaltioina tapahtumien kulkuun, kun niiden rannikolla esiintyy onnettomuusvaara tai pilaantumisuhka."

11. Edellä tarkoitetut tavoitteet ovat liian laajoja, jotta ne voitaisiin kattaa pelkällä direktiivin 93/75/ETY muuttamisella. Tämän vuoksi komissio ehdottaa uutta välinettä, johon sisältyisivät direktiivin 93/75/ETY tavoitteet ja jolla olisi myös laajempia päämääriä: satunnaispäästöistä aiheutuvan pilaantumisen ja toiminnallisista päästöistä aiheutuvan pilaantumisen ehkäiseminen merellä, merenkulun ohjaus ja seuranta, eräiden riskialttiiden alusten nykyistä tarkempi valvonta, laajemmat mahdollisuudet puuttua tapahtumien kulkuun merellä ympäristöä ja meriturvallisuutta uhkaavissa tapauksissa, merellä tapahtuvien etsintä- ja pelastustoimien helpottaminen jne.

Toimenpiteiden toteuttaminen merenkulun seurannan ja turvallisuuden parantamiseksi Euroopan vesillä

12. Komissio ehdottaa yhteisön oikeusperustan antamista eräille jäsenvaltioiden soveltamille käytännöille tai vaatimuksille niiden tehokkuuden parantamiseksi ja sen mahdollistamiseksi, että jäsenvaltiot voivat tarvittaessa myöhemmin soveltaa asianmukaista seuraamusjärjestelmää, mikäli näitä velvoitteita laiminlyödään. Pakolliseksi tehdään muun muassa:

- ennakkoilmoitus saapumisesta yhteisön satamiin,

- ilmoituksen tekeminen jäsenvaltioiden käyttöön ottamiin ja IMO:n hyväksymiin pakollisiin ilmoitusjärjestelmiin,

- IMO:n hyväksymien meriliikennepalvelujen ja liikenteenohjausjärjestelmien käyttäminen.

Näiden toimenpiteiden avulla voidaan taata, että kaikki direktiivin soveltamisalaan kuuluvat alukset, riippumatta siitä kuljettavatko ne vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita vai eivät,

tunnistetaan niiden saapuessa Euroopan vesille tai käydessä yhteisön satamissa ja että alukset noudattavat sovellettavia liikennesääntöjä ja toimittavat rannikkoviranomaisille eräitä tietoja, jotka ovat tärkeitä merellä sattuvissa hätätapauksissa.

13. Näiden tietojen sisältö perustuu yhdenmukaistamisen vähimmäistasoon: ainoastaan tietyt olennaisen tärkeät tiedot annetaan (aluksen tunnistetiedot, sijainti, määränpää jne.), sillä eräät tiedot (alustyyppi, vetoisuus jne.) ovat helposti saatavilla muista lähteistä kuten alusten laatua koskevasta Equasis-tietokannasta. Vaaditut vähimmäistiedot ovat myös niitä, joita yleensä vaaditaan jo käytössä olevissa pakollisissa ilmoitusjärjestelmissä poikkeuksena kuitenkin seuraavat, ehdotuksella lisättävät tiedot:

– Aluksella olevien henkilöiden lukumäärä. Direktiivissä 93/75/ETY vaadittiin, että aluksen miehistön lukumäärä ilmoitetaan. Tällainen tieto osoittautui kuitenkin huonosti soveltuvaksi ja riittämättömäksi, koska siinä otettiin huomioon ainoastaan aluksen miehistö eikä mahdollisia muita henkilöitä, se koski vain vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia ja se liittyi lastitietojen hallintajärjestelmään, joten siitä ei ollut suoraa operatiivista hyötyä maissa oleville viranomaisille (erityisesti merellä toteutettavista etsintä- ja pelastustoimista vastaaville koordinointikeskuksille). Vastedes tiedot välitetään matkan aikana rannikkoasemille, jotka pystyvät parhaiten niitä hyödyntämään.

– Osoitteen ilmoittamisella on tarkoitus antaa toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuus olla yhteydessä niihin henkilöihin, joilla on yksityiskohtaisia tietoja lastista. Tämä on arvokas apu onnettomuustapauksissa tai sellaisissa vaaratilanteissa, joissa on mukana vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia, ja erityisesti jos yhteisön alueen kautta kulkevan aluksen määränpää ei ole yhteisön satama (tässä tapauksessa millään jäsenvaltion viranomaisella ei ole tietoa lastista).

– Bunkkeripolttoaineen tyypistä ja määrästä on toimitettava tietoja. Bunkkerissa kuljetettavat hiilivedyt voivat aiheuttaa huomattavaa pilaantumisvaaraa (jotkut alukset voivat kuljettaa niitä useita tuhansia tonneja), ja vuototapauksissa näitä aineita on erityisen vaikea kerätä talteen, ja niillä voi olla vakavia myrkytysvaikutuksia. Tästä syystä on tärkeää, että rannikkoviranomaisilla on käytössään nämä tiedot, jotta ne voisivat paremmin arvioida merellä tapahtuvan onnettomuuden mahdollisia vaikutuksia.

14. Ehdotuksen tarkoituksena on parantaa merellä tapahtuvien onnettomuuksien ehkäisyä ja niiden syiden ymmärtämistä. Tehokkaan merionnettomuuksien ehkäisemispolitiikan toteuttaminen perustuu nykyistä parempaan liikennevirtojen tuntemiseen sekä kykyyn tunnistaa ja seurata aluksia, jotka aiheuttavat turvallisuus- tai ympäristöriskin. Tavoitteen saavuttamista helpottaa automaattisten tunnistusjärjestelmien eli **transpondereiden** käyttöönotto, jotka mahdollistavat alusten jatkuvan seuraamisen rannikkovesillä. Lisäksi tarkka analyysi merionnettomuuksien syistä on tärkeää onnettomuuteen vaikuttaneiden tekijöiden ymmärtämiseksi ja tätä kautta tulevien meriturvallisuutta koskevien toimenpiteiden suunnittelemiseksi. Tällaisten tutkimusten, jotka ovat tähän asti olleet usein pitkiä, monimutkaisia ja kalliita, tekemistä helpotetaan vastedes huomattavasti lentoliikenteessä käytettävien **mustien laatikoiden** käyttöönoton ansiosta. Niiden voidaan myös olettaa edistävän onnettomuuksien (erityisesti inhimillisistä tekijöistä johtuvien onnettomuuksien) ehkäisyä, koska mustien laatikoiden olemassaolo aluksilla saattaa kannustaa miehistöä parempaan tarkkaavaisuuteen ja vastuuntuntoon aluksen toimintaan liittyvien tehtävien toteuttamisessa. Näitä teknisiä kehitysaskelia käsitellään paraikaa IMO:ssa, erityisesti SOLAS-yleissopimuksen V luvun muuttamisen yhteydessä. Komissio katsoo kuitenkin, että

näiden toimenpiteiden käyttöönottoa Euroopan unionissa on nopeutettava ja laajennettava erityisesti niiden alusluokkien osalta, jotka eivät kuulu kansainvälisen sääntelyn piiriin.

Ensinnäkin **transpondereita** koskevat SOLAS-yleissopimuksen uudet määräykset on tehtävä sitoviksi. Erityisesti niitä on täydennettävä tai niiden käyttöönottoa on nopeutettava sellaisten alusten osalta, joita uusi SOLAS-sääntö; tämä tarkoittaa lähinnä yli 300 bruttorekisteritonnin rahtialuksia, jotka eivät liikennöi kansainvälisillä reiteillä. Tämä vastaa lähestymistapaa, jonka komissio on jo omaksunut muilla merenkulun turvallisuuteen liittyvillä aloilla, eli että on tarpeen vaatia, että kabotaasiliikennettä yhteisön sisällä harjoittavat alukset noudattavat vähintään yhtä ankaria sääntöjä kuin mitä kansainvälisessä liikenteessä oleviin aluksiin sovelletaan, jotta voidaan taata yhdenmukainen turvallisuustaso Euroopan vesillä.

Toiseksi ehdotuksessa esitetään, että aluksiin on asennettava **musta laatikko** (matkatietojen tallennin, VDR) lentoliikenteessä jo käytössä olevan mallin mukaisesti. Vaikka kyse ei olekaan varsinaisesta navigointilaitteesta, koska se on tarkoitettu onnettomuuksien jälkeisiin tutkimuksiin, sen sisällyttäminen parhaillaan muutettavaan SOLAS-yleissopimuksen V lukuun osoittaa sen merkityksen merenkulun yleisen turvallisuuden kannalta. Mustat laatikot tehtiin direktiivillä 1999/35/EY pakollisiksi kaikilla yhteisön satamiin tai yhteisön satamista säännöllisesti liikennöivillä ro-ro-aluksilla ja suurnopeusmatkustaja-aluksilla. Kun otetaan huomioon mustien laatikoiden merkitys onnettomuuksien syiden tutkinnassa ja merenkulun turvallisuuden lujittamisessa, komissio katsoo, että mustia laatikoita koskeva SOLAS-yleissopimuksen V luvun 20 sääntö on tehtävä jo nyt pakolliseksi kaikilla matkustaja-aluksilla sekä muissa alusluokissa riippumatta siitä, liikennöivätkö ne kansainvälisesti.

Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevan ilmoitusjärjestelmän käyttöönotto

15. Ehdotuksessa toistetaan direktiivin 93/75/ETY keskeiset säännökset, mutta muutetaan niitä siten, että niissä otetaan huomioon direktiivin soveltamisesta saadut kokemukset sekä kansainvälinen oikeudellinen ja teknologinen kehitys.

Yksi direktiivin 93/75/ETY keskeisistä vaikeuksista on lastiin liittyvien toisinaan hyvin runsaiden tietojen tehokas ja taloudellinen hallinnointi. Yksi tapa parantaa tämänhetkistä tilannetta on parantaa näiden tietojen välittämistä koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä.

Tätä tarkoitusta varten käyttöön otetuilla säännöksillä lastitiedot pyritään säilyttämään mahdollisimman lähellä lähdettä (passiivinen järjestelmä), jolloin tietoja käytetään periaatteessa vain poikkeustapauksissa. Komissio ehdottaa, että näitä tietoja koskevasta ilmoitusmenettelystä tehdään joustavampi. Tiedot voitaisiin ilmoittaa jäsenvaltion valinnan mukaan joko nimetylle toimivaltaiselle viranomaiselle, kuten voimassa olevassa direktiivissä 93/75/ETY (tämä koskee valtioita, jotka haluavat säilyttää nykyisen rakenteen), tai satamaviranomaiselle, jonka tehtävänä on pitää tiedot toimivaltaisten kansallisten viranomaisten saatavilla tarvittaessa ympäri vuorokauden. Kansalliset viranomaiset pyytäisivät satamilta tietoja ainoastaan onnettomuustapauksissa. Viimeksi mainittu menettely antaisi sen valitseville jäsenvaltioille mahdollisuuden hallinnoida järjestelmää tehokkaammin ja edullisemmin.

Direktiiviehdotuksen avulla on tarkoitus yhdenmukaistaa myös tietojen toimittamisessa käytettäviä menettelyjä. Tällä hetkellä liikenteenharjoittaja voi tehdä ilmoituksen millä tavalla tahansa. Erityisesti pienemmissä satamissa lastitietojen välitys tapahtuu usein faksitse, minkä

takia kyseisten viranomaiset täytyy varastoida tiloissaan merkittäviä määriä paperimuotoisia asiakirjoja.

Monet Euroopan suuret satamat, jotka ovat tietoisia vanhanaikaisten menettelyjen ylläpidosta aiheutuvista kustannuksista, ovat pyrkineet ratkaisemaan tämän ongelman velvoittamalla alukset tekemään ilmoituksen sähköisessä muodossa ja tarkemmin sanoen EDI-tiedonsiirtoa käyttäen. Komission ehdotuksen mukaan kaikki lastitiedot toimitetaan sähköisesti (eli tietokoneen välityksellä eikä faksilla), jotta päästäisiin eroon vielä käytössä olevasta paperin käsittelystä, joka heikentää järjestelmän tehokkuutta. Lisäksi ehdotetaan, että EDI-tiedonsiirtoa käytettäessä sähköiseen tiedonsiirtoon käytettäisiin ainoastaan asianmukaisia direktiivin liitteessä esitettyjä EDIFACT-viestiformaatteja, jotta vältettäisiin erilaisten standardien käyttö yhteisössä.

Lisäksi direktiivillä 93/75/ETY luotu vapautusjärjestelmä, jonka mukaan tietynpituinen säännöllinen liikenne voidaan vapauttaa velvoitteesta toimittaa näitä tietoja, pitäisi tehdä joustavammaksi. Matkan pituutta koskeva edellytys ei ole välttämätön, jos asianomainen yhtiö on ottanut käyttöön järjestelmän, joka takaa vaarallista lastia koskevien tietojen toimituksen tarvittaessa välittömästi toimivaltaiselle viranomaiselle.

16. Lisäksi on syytä todeta, että direktiivin 93/75/ETY 8 artikla, jossa säädetään eräistä luotsausta koskevista velvoitteista, ei sisälly uuteen direktiiviin:

– Direktiivin soveltamisesta saatujen kokemusten perusteella vain harvat alusten päälliköt täyttävät luotsille annettavan tarkistuslomakkeen, mikä johtuu osittain siitä, että on kohtuutonta odottaa, että aluksen päällikkö ilmoittaisi kirjallisesti oman aluksensa puutteista. Direktiivillä 95/21/EY on lujitettu satamavaltion valvontaa, mikä on tehnyt tarkistuslomakkeesta tarpeettoman.

– 8 artiklan 2 kohta on tarpeeton, koska se toistetaan direktiivin 95/21/EY 13 artiklassa.

Vaarallisia aluksia koskevat toimenpiteet ja seuranta

17. Direktiivi 93/75/ETY sisältää säännöksiä tavoista, joilla alusten on ilmoitettava niille merellä sattuneista onnettomuuksista tai vaaratilanteista, sekä jäsenvaltioiden toimenpiteistä edellä mainituissa tapauksissa. Direktiivissä annetun aluksen määritelmän mukaan säännökset koskevat kuitenkin ainoastaan vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia niiden ollessa matkalla yhteisön satamiin tai poistuessa niistä.

Tästä syystä komission ehdotuksen ensimmäisenä tavoitteena on laajentaa säännösten soveltamisalaa niin, että ne koskevat kaikkia aluksia riippumatta siitä, kuljettavatko ne vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita taikka käyvätkö ne yhteisön satamissa.

Ehdotuksessa täsmennetään olosuhteet, joissa aluksen päällikön on ilmoitettava vaaratilanteesta rannikkoviranomaisille. Kyse on alusten ilmoituksia koskevassa IMO:n päätöslauselmassa A.851 (20) kuvatuista tilanteista sekä merellä havaituista ympäristöä pilaavista aineista tai muiden alusten mereen hylkäämistä kolleista ilmoittamisesta. Näin tehtyjen ilmoitusten avulla rannikkoviranomaisilla on mahdollisuus käynnistää nopeammin toimenpiteet pilaantumisen torjumiseksi tai ajelehtivien kollien talteen ottamiseksi. Kollit havaitaan valitettavasti käytännössä usein vasta niiden rantaan saapumisen jälkeen.

18. Niiden toimien lisäksi, joita jäsenvaltiot voivat kansainvälisen oikeuden mukaisesti toteuttaa pienentääkseen rannikkoaan tai siihen liittyviä etuja uhkaavaa vaaraa, yhdessä

direktiivin liitteessä luetellaan muita esimerkkejä (luettelo ei ole kattava) mahdollisista toimenpiteistä. Jäsenvaltio voi:

– vaatia aluksen päällikköä poistamaan ympäristöön tai merenkulun turvallisuuteen kohdistuvan vaaran,

– lähettää alukselle arviointiryhmän arvioimaan vaaran astetta, auttamaan päällikköä tilanteen korjaamisessa ja pitämään toimivaltaisen rannikkoaseman ajan tasalla tilanteesta,

– määrätä päällikön tuomaan aluksen hätäsatamaan välittömän vaaran uhatessa, tai

– määrätä aluksen luotsin ohjaukseen tai hinattavaksi.

Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen sekä öljyonnettomuuden aiheuttaman pilaantumisen tai pilaantumisvaaran takia avomerellä toteutettavista toimista vuonna 1969 tehdyn Brysselin yleissopimuksen ja sen muiden aineiden kuin öljyn aiheuttaman pilaantumisen takia avomerellä toteutettavista toimista vuonna 1973 tehdyn pöytäkirjan mukaan jäsenvaltiot, joiden rannikot tai edut ovat uhattuina, voivat toteuttaa tällaisia toimenpiteitä aluemerellään, yksinomaisella talousvyöhykkeellään sekä avomerellä sattuvien tilanteiden osalta.

19. Oli onnettomuuden syy mikä tahansa (inhimillinen erehdys tai tekninen vika), kokemus on osoittanut, että alueella vallitsevat epäsuotuisat sää- ja meriolosuhteet lisäävät riskejä merkittävästi. Tässä yhteydessä merisatamat ovat luonnollisia suojapaikkoja. Ehdotuksen tarkoituksena on näin ollen joko helpottaa pääsyä hätäsatamiin merihädän sattuessa tai ehkäistä onnettomuusriskejä kieltämällä aluksia poistumasta yhteisön alueella sijaitsevista satamista, jos erityisen epäsuotuisat sää- ja meriolosuhteet lisäävät onnettomuusriskiä.

Suurin osa Euroopan rannikoilla sattuneista katastrofaalisista pilaantumistapauksista on tapahtunut ankarien myrskyjen aikana. Komissio katsoo, että jos sää- ja meriolosuhteet ovat erityisen epäsuotuisat (tuulen nopeus yli 48 solmua eli 10 boforia), tarve suojella ympäristöä vakavalta pilaantumisvaaralta oikeuttaa sen, ettei satamasta lähtemistä koskevan päätöksen tekemistä pitäisi jättää yksin aluksen päällikölle. Vaarallisia ja ympäristöä pilaavia aineita kuljettavien alusten lähtöä olisi siirrettävä siksi, kunnes sää- ja meriolosuhteet ovat parantuneet niin paljon, että alus voi lähteä satamasta turvallisesti.

Päätös vaatia alusta siirtymään hätäsatamaan on aina vaikea tehdä. Se edellyttää realistista arviointia riskeistä, joita aiheutuisi toisaalta siitä, että alusta kielletään saapumasta satamaan pilaantumis- ja räjähdysvaaran välttämiseksi, ja toisaalta siitä, että huonossa kunnossa oleva alus pakotetaan saapumaan satamaan aluksen ja sen miehistön pelastamiseksi sekä meren pilaantumisen välttämiseksi. Hädässä olevan aluksen vastaanotto satamaan voi olla merkittävä riski sekä paikalliselle väestölle että ympäristölle etenkin siksi, että kyseessä olevat alueet ja erityisesti suistoalueet ovat usein myös ekologisesti erittäin haavoittuvia. Tämänhetkinen tilanne aiheuttaa kuitenkin meriliikenteen harjoittajille suurta epävarmuutta, ja tilanne olisi syytä korjata. Ongelmalla on myös selkeä yhteisöulottuvuus, koska alukset, joita ei ole päästetty satamaan, voivat joutua onnettomuuteen ja aiheuttaa naapurivaltioiden rannikoiden pilaantumista.

Hädässä olevien alusten vastaanottoa varten tarvitaan näin ollen oikeudellinen kehys. Päätös hädässä olevan aluksen vastaanottamisesta tai sen kieltämisestä on tehtävä tapauskohtaisesti, mutta sen on perustuttava puolueettomiin perusteisiin, kuten satamien vastaanottokykyyn.

Päätöstä tehtäessä on otettava huomioon myös satama-alueen rakenteeseen tai alueen ekologiseen haavoittuvuuteen liittyvät erityiset rajoitukset ja riskit. Tästä syystä jäsenvaltioiden olisi syytä laatia hädässä olevien alusten vastaanottamiseksi suunnitelmat, joissa esitetään lyhyesti tarvittavat tiedot ja joiden avulla toimivaltaiset viranomaiset voivat saada luotettavia tietoja ennen päätöksen tekemistä.

Erityistä vaaraa aiheuttavat alukset

20. Eräät alukset voivat aiheuttaa erityistä vaaraa valtioille, joiden rannikoilla ne liikkuvat. Vaaraan syynä voi olla joko aluksen huono kunto, joka on havaittu esimerkiksi satamavaltion suorittamassa tarkastuksessa, aluksen oletettu kunto, epäilyttävä käytös tai kansainvälisen määräyksen tai yhteisön lainsäädännön rikkominen.

Tämänhetkinen kansainvälinen lainsäädäntö rajoittaa huomattavasti jäsenvaltioiden mahdollisuuksia puuttua niiden alusten toimintaan, jotka aiheuttavat mahdollista vaaraa (esim. direktiivin 95/21/EY nojalla kielletyt alukset taikka alukset, jotka ovat rikkoneet ilmoitusvelvollisuutta), mutta jotka eivät välttämättä kuitenkaan aiheuta vakavaa ja suoraa onnettomuusvaaraa tai rannikoiden pilaantumisuhkaa. Kansainvälinen lainsäädäntö sallii voimakkaat toimenpiteet, kuten tässä direktiivissä tarkoitettujen mahdollistaa vaara aiheuttavien alusten reitin muuttamisen, ainoastaan silloin, kun merellä tapahtuu vaaratilanne tai onnettomuus.

Kansainvälisen lainsäädännön rajoituksista huolimatta on kuitenkin mahdollista toteuttaa ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä näitä aluksia kohtaan. Aluksiin olisi syytä kohdistaa tiukennettua valvontaa Euroopan vesillä, mikä edellyttää parempaa tietojenvaihtoa aluksen reitin varrella olevien jäsenvaltioiden välillä. Tiukennetun valvonnan ansiosta pitäisi olla mahdollista havaita nopeammin epäilyttävä tai merenkulun turvallisuuden vaarantava käytös, toteuttaa tarvittavat ehkäisevät toimenpiteet sekä ilmoittaa välisatamille tai muiden jäsenvaltioiden viranomaisille tällaisten alusten saapumisesta. Näin tiedotetut jäsenvaltiot voivat ennen riskialttiiden alusten vastaanottamista satamiinsa pyytää lisätietoja tarkistaakseen, että alus on noudattanut kansainvälisiä yleissopimuksia (kopio turvallisuustodistuksista), tai tarvittaessa suorittaakseen aluksella tarkastuksia direktiivin 95/21/EY nojalla .

Direktiivin soveltamisen tehostaminen

21. Jo mainitut puutteet direktiivin 93/75/ETY täytäntöönpanossa liittyvät erityisesti sellaisten yksityiskohtaisten säännösten puuttumiseen, joiden avulla säännösten soveltaminen voidaan varmistaa. Ainoa direktiivissä mainittu "seuraamus" on 5 artiklassa tarkoitettu satamaan pääsyä koskeva kielto, jos ilmoitusta yhteisön ulkopuolella olevasta lähtösatamasta ei ole tehty. Vaikka artiklan noudattamatta jättämistä on tapahtunut usein, jäsenvaltiot eivät sovella seuraamusta. Tämä johtuu todennäköisesti osittain seuraamuksen ankaruudesta verrattuna tehtyyn rikkomukseen. Näin ollen on syytä kehittää taloudellisten seuraamusten järjestelmä, jonka mukaan alus voisi päästä satamaan ja harjoittaa suunnittelemiaan kaupallisia toimia satamassaolon aikana, mutta joka samalla ehkäisisi liikenteenharjoittajaa tai aluksen päällikköä uusimasta rikkomustaan.

Lisäksi on välttämätöntä, että jäsenvaltiot tarkastavat satunnaisten toimintatestien tai simulaatioiden avulla, että direktiiviä varten käyttöön otetut tiedotusjärjestelmät toimivat tyydyttävällä tavalla. Tämä pätee erityisesti siihen järjestelmän osaan, joka koskee vaarallisia lasteja koskevien tietojen käsittelyä: tietoja on tarkoitus käyttää ainoastaan

poikkeustapauksissa, eli onnettomuuden sattuessa, joten on luonnollisesti välttämätöntä, että tiedonsiirtomenettelyt ja -välineet toimivat tällöin moitteettomasti.

Komission ehdotuksella otetaan vielä käyttöön säännöksiä, joiden tarkoituksena on varmistaa, että kansainvälistä turvallisuusjohtamissäännöstöä (ISM-koodia) on sovellettu asianmukaisella tavalla merellä tapahtuneen vaaratilanteen tai onnettomuuden yhteydessä. ISM-koodilla on perustavanlaatuinen merkitys onnettomuuksien ja meren pilaantumisen ehkäisemisessä, mutta tämä edellyttää, että yhtiöt pitävät ja soveltavat sitä muuna kuin pelkkänä byrokraattisena tehtävänä, jonka tarkoituksena on ainoastaan kansainvälisen määräyksen muodollinen noudattaminen. Vasta merionnettomuuden yhteydessä on mahdollista selvittää, onko alusta käyttävä yhtiö ottanut ISM-koodin tosissaan vai onko se pitänyt sitä vain ylimääräisenä paperityönä: ISM-koodiin sisältyy nimittäin myös velvollisuus laatia menettelyjä hätätapauksien hallintaa varten. Yksi tärkeimmistä asioista hätätapauksissa on se, että ensinnäkin aluksella ja yhtiöllä ja toisaalta yhtiöllä ja toimivaltaisilla viranomaisilla on jatkuvasti asianmukaisesti toimivat yhteydet, jotta aluksen päällikkö ja maissa olevat viranomaiset voivat tehdä toiminnalliset päätökset parhaissa mahdollisissa olosuhteissa. Direktiiviehdotuksella otetaan käyttöön asianomaisten osapuolten välistä viestintää koskeva velvoite, ja siinä säädetään jatkotoimenpiteistä niissä tapauksissa, joissa yhtiön hallintojärjestelmä ei ole toiminut merionnettomuuden tapahtuessa. Näihin jatkotoimenpiteisiin sisältyvät ensinnäkin tiedot valtiosta (valtioista), joka on myöntänyt ISM-todistuksen, jotta tämä valtio voi toteuttaa tarvittavat toimenpiteet. Lisäksi jos aluksen ISM-todistuksen on myöntänyt jokin jäsenvaltio ja jos puutetta pidetään erityisen vakavana, ISM-todistuksen myöntäneen jäsenvaltion pitäisi keskeyttää todistuksen voimassaolo siksi aikaa kunnes yhtiön turvallisuusjohtamissäännöstön toiminta on tarkistettu perinpohjaisesti.

Yhteisön meriliikenteen seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän tuleva kehittäminen

22. Yhteisön meriliikenteen seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perimmäinen tarkoitus ei ole lisätä erilaisiin ilmoituksiin liittyvien velvoitteiden määrää vaan päin vastoin pyrkiä yksinkertaistamaan ja yhdenmukaistamaan menettelyjä siten, että samalla taataan tietojen suurin mahdollinen lisäarvo.

Tämä ehdotus on vasta ensimmäinen vaihe järjestelmän toteuttamisessa. On tarpeellista täydentää asteittain meriliikenteen hallintaverkon maantieteellistä kattavuutta sekä aloittaa eri asianomaisten viranomaisten ja toimijoiden välinen tietojenvaihto. Komission ja jäsenvaltioiden on tehtävä läheistä yhteistyötä tavoitteiden määrittämiseksi ja toteuttamiseksi.

23. Komissio on määritellyt tämän toisen vaiheen keskeiset tavoitteet:

– Lisäarvon antaminen aluksen liikkeistä kerätyille tiedoille rannikkoasemien (yleensä VTS-asemien) ja jäsenvaltioiden satamaviranomaisten välisten asianmukaisten telemaattisten yhteyksien avulla. Useilla organisaatioilla tai viranomaisilla on tietoja, joiden vaihtaminen olisi kaikkien osapuolten yhteisen edun mukaista. Konkreettisena esimerkkinä voidaan mainita, että arvioidun saapumisajan tarkka tunteminen on tärkeä osa satamapalvelujen hallintoa: mitä tarkempi tieto on, sen helpompaa on satamassa käynnin järjestely ja erityisesti eri satamapalvelujen suunnittelu (luotsauspalvelut, aluksen kiinnittäminen laituriin ja sen irrottaminen laiturista, huolto- ja korjauspalvelut, hallinnolliset palvelut jne.). Nämä tiedot ovat tällä hetkellä usein epätarkat (tai niitä ei ole ollenkaan), vaikka paikallisesti esitetään vaatimuksia ilmoittaa saapumisesta etukäteen. Luomalla telemaattiset yhteydet määräsataman ja aluksen kulkureitin varrella sijaitsevan liikenteenvalvontakeskuksen välille voidaan antaa satamalle mahdollisuus päivittää arvioitua saapumisaikaa ja

optimoida satamassa käynnin järjestelyjä (vastaavasti liikenteenvalvontakeskuksella on käytössään tarkempia tietoja, joiden perusteella se voi ennakoida aluksen liikkeitä sen toiminnan kattamalla alueella, kun se tietää aluksen tarkan lähtöajan satamasta). Joitain tällaisia yhteyksiä on jo toiminnassa paikallisesti, mutta niistä pitäisi tehdä kattavia merenkulun turvallisuuden parantamiseksi ja satamahallinnon tehostamiseksi. Samaan tapaan olisi syytä kehittää erityisesti Euroopan laajuisten liikenneverkkojen yhteydessä rannikkoviranomaisten välisiä telemaattisia yhteyksiä, jotta alusten ilmoittamia tietoja voitaisiin siirtää alusten reitin varrella sijaitsevien keskusten välillä. Tällaisiin hankkeisiin voitaisiin myöntää rahoitusta Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin osoitetuista varoista, jos hankkeet vain täyttävät kelpoisuusvaatimukset.

– Yhteisön pakollisten ilmoitusjärjestelmien ketjun maantieteellisen kattavuuden täydentäminen. Tällä hetkellä Eurooppaan tulevien tai sen kautta kulkevien alusten käyttämät tärkeimmät merireitit katetaan Englannin kanaalin ja Atlantin rannikon alueen ilmoitusjärjestelmillä ja VTS-asemilla. Riittämättömästi katettuja alueita on kuitenkin edelleen: Välimeri (erityisesti saapuminen itäiseltä Välimereltä), Pohjanmeren pohjoinen reitti ja Itämeri niiden alusten osalta, jotka tulevat Itämeren rannikolla sijaitsevista EU:n ulkopuolisista maista. Komission ja asianomaisten jäsenvaltioiden olisi siis viipymättä ryhdyttävä toimeen ja aloitettava sellaisten toimenpiteiden valmistelu, joiden avulla voidaan kattaa näiden alueiden kautta kulkevat alukset, jotta asia voitaisiin siirtää IMO:n käsiteltäväksi mahdollisimman pian.

– Pysyvän kehyksen luominen tällä direktiivillä käyttöön otetun tietojärjestelmän laajentamiseksi ja meriliikennettä koskevien tietojen hallinnoinnin helpottamiseksi. Ehdotuksessa Euroopan meriturvallisuusviraston perustamista koskevaksi asetukseksi 2000/../EY säädetään nimenomaan, että viraston toimialaan kuuluu meriliikenteen valvontaan liittyvien tehtävien toteuttaminen yhteisön lainsäädännön mukaisesti jäsenvaltioiden ja komission välisen yhteistyön helpottamiseksi tällä alalla. Tavoitteen täyttämiseksi virasto voisi tukeutua yhteen tai useampaan eurooppalaiseen meriliikennetietojen hallintokeskukseen. Hanke sellaisen merenkulkua koskevan keskitetyn tietojärjestelmän perustamisesta Jobourgiin Ranskaan, joka kattaisi Atlantin rannikon Gibraltarilta Pohjanmeren suulle saakka, sekä Equasis-järjestelmän esimerkki osoittavat, että sellaisella järjestelmämallilla, jossa keskitetään tietty määrä tietoja ja asetetaan ne kaikkien asianomaisten käyttäjien saataville, on lukuisia etuja (muun muassa mittakaavasäästöt) verrattuna hajautettuun järjestelmään, joka perustuu jatkuvaan tietojenvaihtoon asianomaisten viranomaisten välillä. Keskukset voisivat toimia jo olemassa olevien keskusten (VTS, MRCC, jne.) yhteydessä Euroopan suurilla merialueilla (Välimeri, Englannin kanaali, Atlantin valtameri, Pohjanmeri, Itämeri), ja niiden tehtävänä olisi kerätä tiettyjä yhteisen edun mukaisia tietoja (ajan tasalla oleva luettelo toimivaltaisista viranomaisista, luettelo erityistä vaaraa aiheuttavista aluksista jne.) ja asettaa ne saataville julkisen tietokannan avulla. Jäsenvaltioiden välillä olisi luotava yhteistyökehys, jotta keskuksen tehtävät voitaisiin määritellä tarkemmin.

ERITYISHUOMIOITA

1 artikla

Artiklassa täsmennetään, että ehdotuksella perustetaan meriliikennettä koskeva yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmä, jonka tavoitteena on samanaikaisesti parantaa

merenkulun turvallisuutta ja liikenteen tehokkuutta sekä ehkäistä alusten aiheuttamista satunnaispäästöistä ja toiminnallisista päästöistä johtuvaa pilaantumista.

2 artikla

Artiklassa täsmennetään ehdotuksen soveltamisala. Ehdotus kattaa kaikki 300 bruttorekisteritonnin ja sitä suuremmat alukset riippumatta siitä, kuljettavatko ne vaarallisia aineita vai eivät. Ehdotukseen sisältyy joitakin poikkeuksia, jotka koskevat sota-aluksia, julkisiin ei-kaupallisiin palveluihin käytettäviä aluksia (parhaillaan muutettavan SOLAS-yleissopimuksen V luvun 1 sääntöön sisältyvän määritelmän mukaisesti), huvialuksia (riippumatta niiden ominaispiirteistä ja siitä, käytetäänkö niitä kaupallisiin tarkoituksiin) ja kalastusaluksia. Kuitenkin suurimmat yli 45-metriset kalastusalukset voivat aiheuttaa sellaista vaaraa merenkululle, että niiden sisällyttäminen ehdotuksen soveltamisalaan on perusteltua. Alusten varastot ja varusteet eivät kuitenkaan kuulu ehdotuksen (eivätkä direktiivin 93/75/ETY) soveltamisalaan. Bunkkeripolttoaineista on kuitenkin ilmoitettava direktiivin nojalla.

3 artikla

Artiklassa esitetään direktiivissä sovellettavat määritelmät.

4 artikla

Artiklalla otetaan käyttöön kaikkia direktiivissä tarkoitettuja aluksia koskeva velvoite tehdä ennakkoilmoitus saapumisesta yhteisön satamiin. Nykyiset ennakkoilmoituksia koskevat käytännöt tehdään näin pakolliseksi Euroopan unionissa, minkä tarkoituksena on parantaa niiden tehokkuutta.

5 artikla

Artiklassa vahvistetaan periaate, jonka mukaan alusten, jotka saapuvat sellaisen viranomaisen toimivaltaan kuuluvalle alueelle, joka käyttää ilmoitusjärjestelmää, on ilmoitettava asianomaiselle viranomaiselle aluksen tehokkaan seurannan kannalta tarvittavat liitteessä I olevassa 1 kohdassa esitetyt vähimmäistiedot. Artiklassa otetaan huomioon voimassa oleva kansainvälinen lainsäädäntö ja erityisesti SOLAS-yleissopimus, jossa määrätään, että ainoastaan IMO:n hyväksymät ilmoitusjärjestelmät voidaan tehdä pakollisiksi aluksille, jotka ovat pelkästään kauttakulkumatkalla (eli alukset, joiden lähtö- ja määräsatama eivät kumpikaan ole yhteisön alueella).

6 artikla

Artiklan tarkoituksena on parantaa merenkulun turvallisuutta vaatimalla aluksia noudattamaan IMO:n hyväksymiä käytössä olevia meriliikenteen ohjausjärjestelmiä, jotka kattavat herkät alueet, vilkasliikenteiset alueet tai merenkulun kannalta vaaralliset alueet, sekä käyttämään meriliikennepalvelujen (VTS) tarjoamia palveluja. Alusten on noudatettava toimivaltaisten viranomaisten niille turvallisuussyistä mahdollisesti antamia ohjeita. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viranomaisilla on riittävä henkilöstö ja tekniset voimavarat tehtäviensä suorittamiseksi ja erityisesti että viranomaiset noudattavat IMO:n hyväksymiä alaa koskevia suuntaviivoja.

7 artikla

Artiklassa täsmennetään, että kaikissa yhteisön satamista tulevissa tai yhteisön satamiin matkalla olevissa aluksissa on oltava transponderi (eli automaattinen tunnistusjärjestelmä), jotta alukset voidaan tunnistaa ja niitä voidaan seurata Euroopan rannikkovesillä. Velvoitteessa toistetaan SOLAS-yleissopimuksen muutetussa V luvussa (uusi 19 säännön 2 kohta) käyttöön otettavat laitteiden asentamista koskevat määräykset sekä aikaistetaan niiden käyttöönottoa. Lisäksi määräysten soveltamisalaa laajennetaan sisällyttämällä niihin kansallisilla reiteillä liikennöivät alukset, jotka eivät kuulu SOLAS-yleissopimuksen 19 säännön soveltamisalaan (300–500 bruttorekisteritonnin alukset) tai jotka kuuluvat sääntöjen soveltamisalaan vasta 1. heinäkuuta 2008 alkaen. Jotta automaattisella tunnistusjärjestelmällä varustettuja aluksia voitaisiin seurata jäsenvaltioiden vesillä, jäsenvaltioiden olisi varustettava rannikkoasemansa sellaisella laitteistoilla, joilla voidaan vastaanottaa ja käsitellä transpondereilta saatuja tietoja.

8 artikla

Merellä tapahtuvien suuronnettomuuksien syiden tutkimisen helpottamiseksi aluksiin asennetaan matkatietojen tallentimet (musta laatikko), joiden ansiosta saadaan talteen tarvittavat tiedot aluksen liikkeistä ja keskeisten laitteistojen toiminnasta. Ehdotuksen 8 artiklalla täydennetään direktiivillä 1999/35/EY jo käyttöön otettuja vaatimuksia, jotka koskevat ro-ro-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten säännöllistä liikennettä, lisäämällä näihin SOLAS-yleissopimuksen V luvun uudessa 20 säännössä tarkoitetut matkustaja-alusten luokat, mutta myös muita SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolella olevia alusluokkia (nykyiset rahtialukset, kansallisessa liikenteessä olevat alukset). Aikataulun osalta uudet alukset, jotka rakennetaan 1. heinäkuuta 2002 jälkeen, ovat välittömästi velvoitteen piirissä, ja nykyisten matkustaja-alusten on noudatettava velvoitetta viimeistään 1. tammikuuta 2004. Muiden alusten (rahtialukset) osalta SOLAS-yleissopimuksen suunniteltuun muutokseen sisältyvä velvoite asentaa musta laatikko koskee tämänhetkisten tietojen perusteella vain uusia aluksia. Näiden alusten osalta komissio ehdottaa myös, että velvoitetta sovellettaisiin nykyisiin aluksiin vuodesta 2007 tai 2008 alkaen aluksen vetoisuudesta riippuen.

9 artikla

Artiklassa, joka on samankaltainen direktiivin 93/75/ETY säännöksen kanssa, esitetään laivaajaa koskevat yksityiskohtaiset velvoitteet, joiden avulla voidaan varmistaa, että aluksen päällikölle tai liikenteenharjoittajalle ilmoitetaan tarkat lastitiedot ja että tiedot todella vastaavat lastina olevia vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita.

10 artikla

Artiklassa käsitellään alusta ja sen rahtia koskevien tietojen ilmoittamista yhteisön alueella sijaitsevan lähtösataman toimivaltaisille viranomaisille tai määräsataman toimivaltaisille viranomaisille, jos kyse on aluksista, jotka saapuvat yhteisön ulkopuolella olevasta satamasta. Artiklassa toistetaan direktiivin 93/75/ETY 5 artiklassa esitetyt vaatimukset, mutta siinä tehdään myös useita muutoksia, joilla pyritään lisäämään joustavuutta ja yhdenmukaisuutta:

- ilmoitusta ei enää vaadita ainoastaan liikenteenharjoittajalta, vaan sen voi tehdä myös asiamies suoraan tai aluksen päällikkö käytännössä kohdattavien erilaisten tilanteiden huomioon ottamiseksi,

- niiden alusten osalta, jotka saapuvat yhteisön ulkopuolella sijaitsevista satamista, ilmoituksen tekemistä ei enää pidetä satamaan pääsyn ehtona, mutta ilmoituksen tekemättä jättämisestä voi seurata taloudellisia seuraamuksia (22 artiklan nojalla),

- alukset, jotka eivät tiedä määränpäätään lähtiessään yhteisön alueella olevasta satamasta, voivat jättää ilmoituksen vaadittavista tiedoista heti, kun tarkka määränpää selviää,

- tietojen ja erityisesti lastitietojen suuren määrän rajoittamiseksi jäsenvaltiot voivat valtuuttaa satamaviranomaiset ottamaan vastaan ja säilyttämään aluksen toimittamat tiedot sillä edellytyksellä, että luotujen menettelyjen avulla tiedot ovat nopeasti ja jatkuvasti toimivaltaisten viranomaisten saatavilla,

- tiedonvälityksen on tapahduttava tietokoneiden välisellä yhteydellä, ja käytettäessä EDI-tiedonsiirtoformaatteja näiden pitää olla direktiivin liitteessä esitettyjen EDIFACT-standardien mukaisia,

- lopuksi artiklassa täsmennetään, että pelkästään kauttakulkumatkalla olevien alusten, jotka eivät käy yhteisön satamissa, on joka tapauksessa ilmoitettava tiedot lastista Euroopan rannikolla käyttöön otettujen ilmoitusjärjestelmien kautta.

11 artikla

Artiklassa käsitellään jäsenvaltioiden välistä tietojenvaihtoa alusta ja sen rahtia koskevien tietojen välittämiseksi ja niiden hyödyntämiseksi turvallisuuteen liittyvissä tarkoituksissa. Jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä kansallisten tietojärjestelmien välisen yhteenliitettävyyden ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi, jotta ne voisivat koska tahansa siirtää vaaditut tiedot sähköisesti. Useiden jäsenvaltioiden tekemä Hazmat-direktiivin täytäntöönpanoa koskeva yhteisymmärryspöytäkirja tarjoaa kehyksen tavoitteen saavuttamiseksi tarvittavalle yhteistyölle.

12 artikla

Artiklassa esitetään ehdot, joiden mukaisesti jäsenvaltiot voivat myöntää vapautuksia tavanomaisista ilmoitusmenettelyistä yhteisön sisäisessä säännöllisessä liikenteessä. Direktiivillä 93/75/ETY käyttöön otettua vapautusjärjestelyä on kevennetty poistamalla matkan kestoa koskevat ehdot, mutta toisaalta yhtiön käyttöön ottamalla järjestelmällä on varmistettava mahdollisuus siirtää vaaditut tiedot viipymättä, ja jäsenvaltioiden on varmistettava, että järjestelmä toimii tyydyttävällä tavalla.

13 artikla

Artiklan tavoitteena on antaa jäsenvaltioille mahdollisuus toteuttaa eräitä toimenpiteitä, jos niiden rannikkovesillä kulkee aluksia, jotka mahdollisesti aiheuttavat vaaraa merenkululle. Artiklassa määritellään ensinnäkin alukset, joita voidaan pitää vaaraa aiheuttavina aluksina, ja säädetään aluksen reitin varrella olevien jäsenvaltioiden välisestä tietojenvaihdosta. Asianomainen jäsenvaltio voi toteuttaa tarpeellisiksi katsomansa toimenpiteet, joiden on kuitenkin aina oltava voimassa olevan kansainvälisen oikeuden mukaisia.

14 artikla

Artiklalla laajennetaan direktiivissä 93/75/ETY jo annettujen vastaavien säännösten soveltamisalaa niin, että ne kattavat muutkin alusluokat (alukset, jotka eivät kuljeta vaarallisia aineita tai jotka ovat kauttakulkuliikenteessä). Lisäksi siinä esitetään yksityiskohtaisesti

toimenpiteet, joita jäsenvaltio voi toteuttaa ehkäistäkseen vaaratilanteen tai onnettomuuden sekä toimenpiteet, joita se voi toteuttaa tällaisen tapahtuessa. Alusten päälliköiden on ilmoitettava kaikista aluksen turvallisuuteen ja merenkulun turvallisuuteen sekä pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvistä ongelmista, ja heidän on lisäksi ilmoitettava rannikkoviranomaisille merta pilaavista lautoista ja merellä havaituista kolleista, jotka voivat olla vaaraksi ympäristölle tai muille aluksille.

15 artikla

Artiklassa säädetään, että jos sääolosuhteet ovat niin huonot, että ne voivat aiheuttaa vakavaa vaaran jäsenvaltion rannikolle tai sen naapurimaiden rannikoille, jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet kieltääkseen aluksia lähtemästä satamasta.

16 artikla

Artiklassa vaaditaan jäsenvaltioita toteuttamaan tarvittavat kansainvälisen oikeuden sallimat toimenpiteet, kun niiden rannikoiden edustalla tapahtuu onnettomuus ja meren pilaantumisuhka, sekä velvoitetaan asianomaiset osapuolet (liikenteenharjoittaja, rahdin omistaja, aluksen päällikkö) tekemään täysipainoista yhteistyötä minimoidakseen onnettomuuden seuraukset. Lisäksi vaaratilanteen tai onnettomuuden tapahtuessa aluksen päällikön on otettava yhteyttä yhtiöön, jonka pitää puolestaan olla toimivaltaisten viranomaisten tavoitettavissa.

17 artikla

Artiklassa määrätään, että jäsenvaltioiden on laadittava hätäsuunnitelmat helpottaakseen päätöksen tekemistä siitä, ottaako se hädässä olevan aluksen vastaan. Suunnitelmien on oltava niiden osapuolten käytettävissä, joita asia koskee. Komissiolle on myös tiedotettava jäsenvaltion suunnitelmien laatimiseksi toteuttamista toimenpiteistä.

18 artikla

Artiklan mukaan kaikkiin aluksiin sovelletaan direktiivin 93/75/ETY 9 ja 10 artiklan säännöksiä (varoitusten tiedottaminen merenkulkijoille sekä tiedottaminen muille asianomaisille jäsenvaltioille), joita aiemmin sovellettiin pelkästään vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettaviin aluksiin niiden ollessa matkalla yhteisön satamiin tai poistuessa niistä.

19 artikla

Artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltaiset viranomaiset, satamaviranomaiset ja rannikkoasemat, jotka vastaavat tämän direktiivin soveltamisesta, sekä ilmoitettava niistä asianmukaisella tavalla meriliikenteessä toimiville tahoille ja komissiolle.

20 artikla

Artiklassa käsitellään yhteisön ja jäsenvaltioiden välisen yhteistyökehyksen perustamista, joka mahdollistaisi yhteisön merenliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmän kehittämisen. Siinä säädetään myös rannikkoasemien ja satamaviranomaisten välisten sekä eri rannikkoasemien välisten telemaattisten yhteyksien kehittämisestä, jotta alusten liikkeitä Euroopan vesillä koskevien tietojen hallinnointi voitaisiin optimoida. Artiklassa muistutetaan myös tarpeesta täydentää järjestelmän vielä epätäydellistä kattavuutta, jotta kaikki Euroopan vesille saapuvat alukset voitaisiin tunnistaa ja jotta niitä voitaisiin seurata nykyistä paremmin. Tätä tarkoitusta

varten on tarpeellista, että asianomaiset jäsenvaltiot tekevät yhteistyötä asianmukaisten ehdotusten tekemiseksi IMO:lle. Lisäksi olisi pyrittävä parantamaan Euroopan meriturvallisuusviraston tehtäviin lukeutuvaa meriliikennettä koskevien tietojen hallinnointia, jotta asianomaisen alueen valtioiden on helpompi käyttää yhteisen edun mukaisia tietoja ja jotta voitaisiin luoda tarvittavat välineet parempaa liikenteen hallintaa varten kyseisellä alueella.

21 artikla

Artiklassa muistutetaan, että tämän direktiivin mukaisesti ilmoitettujen tietojen keruussa ja hyödyntämisessä on noudatettava kaupallisten toimien luottamuksellisuuden periaatetta ja että kyseisiä tietoja saa käyttää vain meriturvallisuuden ja ympäristönsuojelun tarpeisiin.

22 artikla

Artiklassa esitetään tarvittavat toimenpiteet direktiivin tyydyttävän täytäntöönpanon varmistamiseksi. Jäsenvaltioiden on tarkastettava säännöllisesti tämän direktiivin noudattamiseksi käyttöön otettujen tietojärjestelmien toiminta, ja niiden on määrättävä kansallisessa lainsäädännössään ennaltaehkäiseviä taloudellisia seuraamuksia direktiivissä säädettyjen ilmoitusvelvoitteiden ja laitteiden asentamista koskevien vaatimusten laiminlyönnistä. Erityisesti korostetaan, että merellä tapahtuvan onnettomuuden tai vaaratilanteen yhteydessä olisi tarkastettava, että yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmä on ISM-koodin mukainen. Jos merkittävä vaatimustenvastaisuus havaitaan, ISM-todistus on peruutettava välittömästi.

23 ja 24 artikla

Artikloissa käsitellään direktiiviä varten perustettavaa sääntelykomiteaa sekä määritellään sen valtuudet.

25 artikla

Ei huomautettavaa.

26 artikla

Artiklassa todetaan, että direktiivi 93/75/ETY, jonka säännöksistä osa on toistettu tässä direktiivissä, kumotaan 24 kuukauden kuluttua tämän direktiivin antamisesta.

LIITTEET

Liite I

Liitteen I ensimmäisessä osassa esitetään toiminnalliset tiedot, jotka on ilmoitettava toimivaltaiselle rannikkoasemalle. IMO:n päätöslauselman A.851(20) mukaisesti kyse on tiedoista, jotka liittyvät aluksen tunnistamiseen, liikkeisiin, lastiin sekä aluksella olevien henkilöiden lukumäärään. Yhdenmukaistaminen on minimaalista, koska jäsenvaltioilla on oikeus vaatia muita tietoja turvallisuuteen tai ympäristönsuojeluun liittyvistä syistä. Tavoitteena on kuitenkin myös minimoida aluksen päälliköltä vaadittavien tietojen lukumäärä, koska toiminnalliset keskukset voivat saada monet tiedot Equasis-tietokannasta.

Liitteen I toisessa osassa luetellaan tiedot, jotka SOLAS-yleissopimuksen uuden 19 säännön mukaisesti voidaan toimittaa automaattisten tunnistusjärjestelmien välityksellä.

Lisäksi liitteessä muistutetaan, että ilmoitettuja tietoja koskevat muutokset, erityisesti aluksen reittiä koskeva muutos, on ilmoitettava rannikkoviranomaiselle.

Liite II

Liitteessä II esitetään aikataulu, jonka mukaisesti aluksiin on asennettava automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS) ja matkatietojen tallennin (VDR). Aikataulu perustuu parhaillaan muutettavan SOLAS-yleissopimuksen V luvun määräyksiin, ja sitä on laajennettu muihin alus- ja matkaluokkiin, joita SOLAS-yleissopimuksen vastaavat säännöt eivät kata.

Liite III

Liitteessä III luetellaan tiedot, jotka yhteisön satamaan matkalla olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava. Luettelo vastaa direktiivin 93/75/ETY liitettä I lukuun ottamatta joitakin poistettuja kohtia:

- Koska tavoitteena on pääasiassa lastitietojen hallinta, esimerkiksi aluksen kansallisuutta, pituutta tai syväystä koskevat tiedot eivät ole tarpeellisia; ne ovat sitä paitsi tietoja, jotka voi saada Equasis-tietokannasta.

- Samoin liikennöintiin (suunniteltu reitti) liittyvät tiedot pyydetään joka tapauksessa kaikilta aluksilta jakson I nojalla. Niillä ei ole merkitystä lastitietojen hallinnan kannalta eikä niitä myöskään oteta huomioon satamille tehtävissä ilmoituksissa käytettävissä EDIFACT-viestiformaateissa.

- Miehistön lukumäärä on myös poistettu vastaavanlaisista syistä, mutta myös siksi, ettei ole syytä vaatia näitä tietoja muilta kuin vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavilta aluksilta. Tämä velvoite sisältyy vastedes ilmoitusvelvoitteisiin, jotka vahvistetaan direktiivin I jaksossa ja jotka koskevat aluksilla olevien henkilöiden lukumäärää.

- Vaadittujen lähtö- ja saapumisaikaa koskevien ilmoitusten luonnetta on täsmennetty. Direktiivi 93/75/ETY oli nimittäin tulkinnanvarainen, sillä direktiivin liitteessä I olevassa 6 kohdassa vaaditun 'arvioidun lähtöajan' tulkittiin joissain tapauksessa tarkoittavan 'lähtöaikaa yhteisön alueella sijaitsevasta lähtösatamasta' tai 'lähtöaikaa yhteisön ulkopuolella sijaitsevasta lähtösatamasta'. Toimivaltaisen viranomaisen tarvitsemat tiedot ovat aluksen lähtöaika yhteisön alueella sijaitsevasta satamasta sekä niiden alusten osalta, joiden lähtösatama on yhteisön ulkopuolella ja määräsatama yhteisön alueella, arvioitu saapumisaika ja arvioitu lähtöaika (joiden avulla voidaan määrittää käynnin arvioitu kesto).

Liite IV

Liitteessä IV esitetään luettelo sähköisistä EDIFACT-viesteistä, joita on käytettävä tietojen toimitukseen, kun se perustuu EDI-käytäntöihin.

Liite V

Liitteessä V annetaan (ei-kattava) luettelo toimenpiteistä, joita jäsenvaltio voivat kansainvälisen oikeuden mukaisesti toteuttaa oman tilannearvionsa perusteella torjuakseen tai vähentääkseen merellä tapahtuvan onnettomuuden tai vaaratilanteen riskejä tai seurauksia. Kyse on direktiivin 93/75/ETY tavoin toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on rajoittaa aluksen liikkeitä tai velvoittaa se valitsemaan määrätty reitti. Näiden lisäksi voidaan toteuttaa toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on määrätä aluksen päällikkö ryhtymään toimiin riskien poistamiseksi, tuomaan alus hätäsatamaan, hyväksymään aluksen luotsaus tai ottaminen

hinaukseen taikka laskemaan alukselle arviointiryhmän, jos olosuhteet aluksella vaikuttavat ilmeisen riittämättömiltä tilanteen korjaamiseksi.

2000/0325 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen[3],

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[4],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[5],

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä[6],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Komission 24 päivänä helmikuuta 1993 antamassa tiedonannossa yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta mainitaan yhtenä yhteisön tason tavoitteena sellaisen pakollisen tietojärjestelmän perustaminen, jonka avulla jäsenvaltiot saisivat nopeasti käyttöönsä kaikki tärkeät tiedot vaarallisia ja ympäristöä pilaavia aineita kuljettavien alusten liikkeistä sekä niiden lastien tarkasta sisällöstä.

(2) 13 päivänä syyskuuta 1993 annetulla direktiivillä 93/75/ETY[7] perustettiin järjestelmä, jonka avulla toimivaltaiset viranomaiset saavat tietoja vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavista aluksista, jotka ovat matkalla yhteisön satamiin tai jotka lähtevät yhteisön satamista, sekä merellä sattuneista vaaratilanteista. Direktiivin 13 artiklassa säädetään, että komissio esittää uusia ehdotuksia aiempaa kattavamman ilmoitusjärjestelmän käyttöönotosta yhteisössä; ehdotukset voivat koskea myös jäsenvaltioiden rannikkovesien kautta kulkevia aluksia.

(3) Yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta 8 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa neuvoston päätöslauselmassa[8] todetaan, että yhteisön toimien yhtenä tärkeimpänä tavoitteena on nimenomaan kattavamman tietojärjestelmän luominen.

---

[3] EYVL C , , s. .
[4] EYVL C , , s. .
[5] EYVL C , , s. .
[6] EYVL C , , s. .
[7] EYVL L 247, 5.10.1993, s. 19.
[8] EYVL C 271, 7.10.1993, s. 1.

(4) Meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustaminen edistää osaltaan onnettomuuksien ja meren pilaantumisen ehkäisyä sekä näistä ympäristöön, talouteen ja paikallisväestön terveyteen kohdistuvien vaikutusten minimointia. Merenliikenteen ja erityisesti alusten satamissa käynnin hallinnan tehokkuus riippuu myös alusten riittävän hyvissä ajoin ennakkoon tekemistä saapumisilmoituksista.

(5) Euroopan rannikoilla on otettu käyttöön lukuisia alusten pakollisia ilmoitusjärjestelmiä Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) hyväksymien asiaa koskevien sääntöjen mukaisesti. On syytä varmistaa, että yhteisön rannikkovesien kautta kulkevat alukset noudattavat näiden järjestelmien mukaisia ilmoitusvaatimuksia. Näissä alusten tekemissä ilmoituksissa on annettava vähintään tiedot, joiden perusteella rannikkovaltioiden viranomaiset tietävät aluksella olevien henkilöiden lukumäärän, lastin sekä bunkkeripolttoaineet, jotka voivat tietyn tilavuuden ylityttyä aiheuttaa vakavaa pilaantumisvaaraa.

(6) Lisäksi on luotu meriliikennepalveluja ja liikenteen ohjausjärjestelmiä, joilla on merkittävä asema onnettomuuksien ja meren pilaantumisen ehkäisyssä eräillä ruuhkaisilla tai meriliikenteen kannalta vaarallisilla merialueilla. On välttämätöntä, että alukset käyttävät meriliikennepalvelujen tarjoamia palveluja ja noudattavat IMOn hyväksymiin liikenteen ohjausjärjestelmiin sovellettavia sääntöjä.

(7) Aluksilla olevien laitteiden teknisessä kehityksessä on tapahtunut merkittävää edistystä, mikä mahdollistaa alusten automaattisen tunnistuksen (AIS-järjestelmät) alusten valvonnan tehostamiseksi, sekä matkatietojen tallentamisen (VDR-järjestelmät eli "mustat laatikot") onnettomuuksien jälkeisten tutkimusten helpottamiseksi. Kun otetaan huomioon näiden laitteiden merkitys merionnettomuuksien ehkäisyä koskevan politiikan laadinnassa, niistä on syytä tehdä pakollisia aluksilla, jotka harjoittavat kansallista tai kansainvälistä liikennettä ja käyvät yhteisön satamissa.

(8) Tarkat tiedot aluksilla kuljetettavista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista ovat olennaisen tärkeä tekijä, kun valmistellaan meren pilaantumisen tai pilaantumisvaaran johdosta toteutettavia toimia, ja ne ovat tärkeitä myös näiden toimien tehokkuuden kannalta. Jäsenvaltioihin saapuvien tai niistä lähtevien alusten on ilmoitettava nämä tiedot kyseisten jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille tai satamaviranomaisille. Alusten, jotka eivät käy yhteisön satamissa, on toimitettava kuljettamiensa vaarallisten aineiden määrää ja laatua koskevat tiedot yhteisön rannikkovaltioiden viranomaisten käyttämille ilmoitusjärjestelmille.

(9) Lasteja koskevien – joskus runsaiden – tietojen siirron ja käytön helpottamiseksi ja nopeuttamiseksi on suotavaa, että nämä tiedot lähetetään asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle tai satamaviranomaiselle sähköisessä muodossa. Jos käytetään EDI-käytäntöjä, on syytä käyttää ainoastaan direktiivissä mainittuja formaatteja, jotta vältetään yhteensopimattomien standardien epäsuotava lisääntyminen. Samasta syystä myös jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välisen tietojenvaihdon on tapahduttava sähköisessä muodossa.

(10) Yhden tai useamman jäsenvaltion satamien välinen säännöllinen liikenne on voitava vapauttaa jokaista matkaa koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta, jos kyseiset yritykset ovat luoneet jäsenvaltioita tyydyttävät sisäiset menettelyt, joilla taataan direktiivissä säädettyjen tietojen välitön toimittaminen toimivaltaiselle viranomaiselle.

(11) Jos jäsenvaltio katsoo, että poikkeuksellisen epäsuotuisat sää- ja meriolosuhteet aiheuttavat vakavaa vaaraa ympäristölle, sen on lykättävä vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavien alusten lähtöä satamasta siihen saakka, kunnes tilanne on palautunut normaaliksi. Jäsenvaltioiden on oman harkintavaltansa puitteissa katsottava, että tällaiset olosuhteet on saavutettu, kun kyseessä olevalla alueella on havaittu 10 boforin tai sitä suurempi tuulen voimakkuus ja vastaavat meriolosuhteet.

(12) Eräät alukset saattavat käyttäytymisensä tai kuntonsa takia aiheuttaa vaaraa merenkulun turvallisuudelle tai ympäristölle. Jäsenvaltioiden olisi kiinnitettävä erityistä huomiota tällaisten alusten valvontaan ja toteutettava kansainvälisen oikeuden mukaisesti riittävät toimenpiteet estääkseen niiden aiheuttamia vaaroja pahenemasta sekä toimitettava hallussaan olevat tällaisia aluksia koskevat tiedot muille jäsenvaltioille, joita asia koskee.

(13) Jäsenvaltioiden on varauduttava merenkulun turvallisuuteen, paikalliseen väestöön ja ympäristöön kohdistuviin vaaroihin, jotka aiheutuvat tietyistä merellä syntyvistä tilanteista ja meressä ajelehtivista ympäristöä pilaavista lautoista tai esineistä. Alusten päälliköiden on tämän vuoksi ilmoitettava rannikkovaltioiden viranomaisille tällaisista tapahtumista ja annettava kaikki asiaankuuluvat tiedot.

(14) Kun merellä sattuu vaaratilanne tai onnettomuus, kaikkien liikenteeseen osallistuvien tahojen täysimittainen yhteistyö edistää merkittävästi toimivaltaisten viranomaisten toteuttamien toimien tehokkuutta.

(15) Hätäsatamien puutteella saattaa olla vakavia vaikutuksia, jos merellä sattuu onnettomuus. Jäsenvaltioiden olisi tämän vuoksi laadittava suunnitelmat, jotka tarpeen vaatiessa mahdollistavat sen, että merihätään joutuneet alukset voidaan ottaa vastaan niiden satamissa parhaissa mahdollisissa olosuhteissa.

(16) Direktiivin tehokkuus riippuu olennaisesti siitä, että jäsenvaltiot valvovat tiukasti sen täytäntöönpanoa. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden on asianmukaisten tarkastusten avulla varmistettava, että direktiivin vaatimusten mukaisesti luodut viestintäyhteydet toimivat tyydyttävällä tavalla. On myös otettava käyttöön ennaltaehkäiseviä seuraamuksia sen varmistamiseksi, että kaikki asianomaiset tahot noudattavat direktiivissä säädettyjä ilmoitusvelvollisuuksia tai tiettyjen laitteiden asentamista koskevia velvollisuuksia.

(17) On tarpeen luoda jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyökehys meriliikennettä koskevan seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän toteuttamisen edistämiseksi kehittämällä riittävät viestintäyhteydet jäsenvaltioiden viranomaisten ja satamien välille. Lisäksi on täydennettävä alusten tunnistus- ja seurantajärjestelmän kattavuutta sellaisilla yhteisön merialueilla, joilla se on vielä riittämätön. Yhteisön merialueilla on myös luotava tiedonhallintakeskuksia, joiden avulla helpotetaan liikenteen seurantaan ja direktiivin täytäntöönpanoon liittyvien hyödyllisten tietojen vaihtoa tai yhteiskäyttöä. Euroopan meriturvallisuusviraston perustaminen asetuksella ../../EY edistää osaltaan näiden tavoitteiden saavuttamista.

(18) Direktiivin tehokkaan soveltamisen varmistamiseksi on tarpeen, että komissiota avustaa jäsenvaltioiden edustajista koostuva komitea. Koska tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston

päätöksen 1999/468/EY[9] 2 artiklassa tarkoitettuja laajakantoisia toimenpiteitä, niistä on päätettävä noudattaen mainitun päätöksen 5 artiklassa määrättyä sääntelymenettelyä.

(19) Tämän direktiivin joitain säännöksiä voidaan muuttaa edellä mainitulla menettelyllä kansainvälisten asiakirjojen muutosten ja tämän direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten huomioon ottamiseksi.

(20) Direktiivin 93/75/ETY säännöksiä vahvistetaan, laajennetaan ja muutetaan merkittävästi tällä direktiivillä. Tästä syystä direktiivi 93/75/ETY on syytä kumota.

(21) Toissijaisuusperiaate huomioon ottaen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi on sopiva sääntelyväline, koska se tarjoaa puitteet tässä direktiivissä säädettyjen velvollisuuksien ja menettelyjen yhdenmukaiselle ja pakolliselle soveltamiselle jäsenvaltioissa, mutta jättää jäsenvaltioille oikeuden päättää omaan sisäiseen järjestelmäänsä parhaiten sopivista täytäntöönpanokeinoista,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus

Tämän direktiivin tarkoituksena on perustaa yhteisöön meriliikenteen seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmä, jolla pyritään parantamaan merenkulun turvallisuutta ja tehokkuutta ja ehkäisemään alusten aiheuttamaa meren pilaantumista.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan 300 bruttorekisteritonnin tai sitä suurempiin aluksiin, lukuun ottamatta

a) sota-aluksia, sotalaivaston apualuksia tai muita aluksia, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita käytetään ei-kaupallisiin julkisiin palveluihin

b) alle 45-metrisiä kalastusaluksia sekä huvialuksia

c) alusten varastoja ja varusteita.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) 'liikenteenharjoittajalla' aluksen omistajia tai käyttäjäyhtiöitä;

[9] EYVL L 184 , 17.7.1999, s. 23.

b) 'asiamiehellä' henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;

c) 'laivaajalla' henkilöä, joka on tehnyt tai jonka nimissä tai lukuun on tehty kuljettajan kanssa sopimus tavaran kuljettamisesta meritse;

d) 'yhtiöllä' SOLAS-yleissopimuksen IX luvun 1 säännön 2 kohdassa tarkoitettua yhtiötä;

e) 'aluksella' kaikkia merialuksia tai -kulkuneuvoja;

f) 'vaarallisilla aineilla':

– IMDG-koodissa mainittuja aineita,

– IBC-koodin 17 luvussa lueteltuja vaarallisia nesteitä,

– IGC-koodin 19 luvussa lueteltuja nestekaasuja,

– BC-koodin lisäyksessä B tarkoitettuja kiinteitä aineita.

Vaarallisilla aineilla tarkoitetaan myös aineita, joiden kuljetukselle on määritelty asianmukaisia ennakkoehtoja IBC-koodin 1.1.3 kohdan tai IGC-koodin 1.1.6 kohdan mukaisesti.

g) 'ympäristöä pilaavilla aineilla':

– öljyjä sellaisina kuin ne on määritelty Marpol-yleissopimuksen liitteessä 1,

– haitallisia nestemäisiä aineita sellaisina kuin ne on määritelty Marpol-yleissopimuksen liitteessä 2,

– vahingollisia aineita sellaisina kuin ne on määritelty Marpol-yleissopimuksen liitteessä 3;

h) 'kuljetusvälineellä' tavaroiden maantiekuljetuksiin tarkoitettua ajoneuvoa, tavaroiden rautatiekuljetuksiin tarkoitettua vaunua, konttia, säiliöajoneuvoa, säiliövaunua tai siirrettävää säiliötä;

i) 'asiaa koskevilla kansainvälisillä asiakirjoilla' seuraavia asiakirjoja sellaisina kuin ne ovat voimassa tämän direktiivin antamisajankohtana:

– 'Marpol-yleissopimus', alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehty kansainvälinen yleissopimus ja sen vuonna 1978 tehty pöytäkirja

– 'SOLAS-yleissopimus', ihmishengen turvallisuudesta merellä tehty kansainvälinen yleissopimus sekä siihen liittyvät pöytäkirjat ja muutokset

– alusten kantokyvystä vuonna 1969 tehty kansainvälinen yleissopimus

– öljyonnettomuuden aiheuttaman pilaantumisen tai pilaantumisvaaran takia avomerellä toteutettavista toimista vuonna 1969 tehty kansainvälinen

yleissopimus sekä muiden aineiden kuin öljyn aiheuttaman pilaantumisen takia avomerellä toteutettavista toimista vuonna 1973 tehty pöytäkirja

– 'ISM-koodi', kansainvälinen turvallisuusjohtamissäännöstö

– 'IMDG-koodi', vaarallisten aineiden kansainvälinen merenkulkualan kuljetussäännöstö

– 'IBC-koodi', vaarallisia kemikaaleja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskeva IMOn kansainvälinen säännöstö

– 'IGC-koodi', nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskeva IMOn kansainvälinen säännöstö

– 'BC-koodi', kiinteiden irtolastien turvallisia kuljetuskäytäntöjä koskeva IMOn säännöstö

– 'INF-koodi', säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin ja korkea-aktiivisten jätteiden turvallista kuljettamista aluksilla olevissa säiliöissä koskeva IMOn säännöstö

– 'IMOn päätöslauselma A.851 (20)', Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselma 851 (20), joka käsittelee alusten ilmoitusjärjestelmiä ja ilmoitusvaatimuksia koskevia yleisiä periaatteita, mukaan lukien suuntaviivat siitä, kuinka ilmoitetaan sellaisista tapahtumista, joissa on mukana vaarallisia aineita, vahingollisia aineita ja/tai merta pilaavia aineita;

j) 'osoitteella' nimeä ja yhteystietoja, joiden avulla voidaan tarvittaessa luoda yhteys liikenteenharjoittajan, asiamiehen, satamaviranomaisten, toimivaltaisten viranomaisten tai minkä tahansa muun valtuutetun henkilön tai elimen välille, jolla on yksityiskohtaisia tietoja aluksen lastista;

k) 'toimivaltaisilla viranomaisilla' viranomaisia ja organisaatioita, jotka jäsenvaltiot ovat valtuuttaneet vastaanottamaan ja välittämään tämän direktiivin nojalla ilmoitettuja tietoja;

l) 'satamaviranomaisilla' toimivaltaisia satamaviranomaisia, jotka jäsenvaltiot ovat valtuuttaneet vastaanottamaan ja välittämään tämän direktiivin nojalla ilmoitettuja tietoja;

m) 'rannikkoasemalla' jäsenvaltioiden tämän direktiivin nojalla nimeää elintä, joka voi olla meriliikennepalvelu tai maalla sijaitseva laitteisto, joka vastaa IMOn hyväksymästä pakollisesta ilmoitusjärjestelmästä, tai elin, joka vastaa etsintä- ja pelastustoimien tai meren pilaantumisen ehkäisyä koskevien toimien koordinoinnista.

I JAKSO – ALUSTEN ILMOITTAMINEN JA SEURANTA YHTEISÖN VESILLÄ

4 artikla

Ennakkoilmoitus saapumisesta yhteisön satamiin

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että yhteisön alueella sijaitsevaan satamaan matkalla olevat alukset ilmoittavat saapumisestaan satamaviranomaiselle:

a) vähintään 48 tuntia ennen saapumista, jos käyntisatama on tiedossa, tai

b) heti kun käyntisatama tiedetään, jos tieto ei ole saatavilla 48 tuntia ennen saapumista, tai

c) viimeistään silloin, kun alus lähtee edellisestä satamasta, jos matkan kesto on alle 48 tuntia.

5 artikla

Osallistuminen pakollisiin ilmoitusjärjestelmiin

1. Alusten, jotka saapuvat Kansainvälisen merenkulkujärjestön hyväksymää pakollista ilmoitusjärjestelmää käyttävän rannikkoaseman toimivaltaan kuuluvalle alueelle, on osallistuttava järjestelmään sovellettavien sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti.

2. Alusten tekemiin ilmoituksiin on sisällyttävä vähintään liitteessä I olevassa 1 kohdassa tarkoitetut tiedot, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisuutta vaatia täydentäviä tietoja IMOn päätöslauselman A.851(20) mukaisesti.

6 artikla

Meriliikenteen ohjaus vilkasliikenteisillä alueilla tai merenkulun kannalta vaarallisilla alueilla

1. Alusten, jotka saapuvat jonkin jäsenvaltion vastuulla olevan meriliikennepalvelun tai IMOn hyväksymän meriliikenteen ohjausjärjestelmän toimivaltaan kuuluvalle alueelle, on sovellettavien sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti käytettävä tarjottuja palveluja, silloin kuin niitä on, ja noudatettava alueella sovellettavia menettelyjä ja mahdollisesti saamiaan ohjeita. Kolmannen maan lipun alla kulkeville aluksille osallistuminen meriliikennepalveluun voidaan tehdä pakolliseksi ainoastaan kyseisen jäsenvaltion aluevesillä sijaitsevilla merialueilla.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden vastuulle annettuja meriliikennepalveluja ja meriliikenteen ohjausjärjestelmiä varten on olemassa määrältään ja koulutukseltaan riittävä henkilöstö ja asianmukaiset viestintävälineet ja alusten seurantavälineet ja että ne toimivat asiaa koskevien IMOn suuntaviivojen mukaisesti.

7 artikla

Automaattiset tunnistusjärjestelmät

1. Kaikkien yhteisön satamissa käyvien alusten on liitteessä II olevassa 1 kohdassa esitetyn aikataulun mukaisesti oltava varustettu automaattisella tunnistusjärjestelmällä, joka vastaa IMOn laatimia suoritusarvostandardeja ja pystyy lähettämään liitteessä I olevassa 2 kohdassa tarkoitetut tiedot.

2. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että niillä on liitteessä II olevassa 1 kohdassa esitetyssä aikataulussa ilmoitetun määräajan kuluessa riittävät laitteet ja maalla sijaitsevat laitteistot edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen vastaanottoa ja käsittelyä varten.

8 artikla

Matkatietojen tallentimet (mustat laatikot)

Yhteisön satamissa käyvien alusten on oltava varustettu matkatietojen tallentimella (mustalla laatikolla) liitteessä II olevassa 2 kohdassa vahvistettujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti. Neuvoston direktiivin 1999/35/EY[10] 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti ro-ro-aluksille tai suurnopeusmatkustaja-aluksille mahdollisesti myönnetyt vapautukset päättyvät tämän direktiivin voimaantulopäivänä.

Matkatietojen tallentimella on voitava tallentaa kyseessä olevan aluksen sijaintia, liikkeitä, fyysistä tilaa, hallintaa ja ohjausta koskevat asiaankuuluvat tiedot varmalla tavalla ja uudelleen luettavissa olevassa muodossa, ja sen avulla nämä tiedot on voitava antaa merionnettomuuden tutkintaan osallistuvan jäsenvaltion käyttöön.

II JAKSO – ALUKSILLA OLEVIEN VAARALLISTEN TAI YMPÄRISTÖÄ PILAAVIEN AINEIDEN ILMOITTAMINEN (HAZMAT)

9 artikla

Laivaajan velvollisuudet

Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita saa tarjota kuljetettavaksi tai lastata alukseen jonkin jäsenvaltion satamassa ainoastaan, jos aluksen päällikölle tai liikenteenharjoittajalle on tehty ilmoitus, josta käyvät ilmi vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden tarkat tekniset nimitykset, mahdolliset Yhdistyneiden kansakuntien käyttämät numerot, vaaraluokat sekä kyseisten aineiden määrät, ja jos aineita kuljetetaan muissa kuljetusvälineissä kuin säiliöissä, näiden kuljetusvälineiden tunnistenumerot.

Laivaajan velvollisuutena on toimittaa aluksen päällikölle tai liikenteenharjoittajalle tässä direktiivissä edellytetty ilmoitus ja varmistaa, että kuljetettavaksi tarjottu lasti todella vastaa ensimmäisen alakohdan mukaisesti ilmoitettua lastia.

[10] EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1.

10 artikla

Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavien alusten tekemät ilmoitukset

1. Jonkin jäsenvaltion satamasta lähtevän, vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava viimeistään aluksen lähtöhetkellä liitteessä III tarkoitetut tiedot kyseisen jäsenvaltion nimeämälle toimivaltaiselle viranomaiselle.

2. Yhteisön ulkopuolella sijaitsevasta satamasta tulevan ja yhteisössä sijaitsevaan satamaan tai jonkin jäsenvaltion aluevesillä sijaitsevaan ankkuripaikkaan matkalla olevan, vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava liitteessä III tarkoitetut tiedot sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa ensimmäinen määräsatama tai ankkuripaikka sijaitsee, viimeistään silloin, kun alus lähtee lastaussatamasta, tai heti kun määräsatama on tiedossa, jos tätä tietoa ei ole lähtöhetkellä saatavilla.

3. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön menettelyn, jossa edellisissä kohdissa tarkoitetun aluksen liikenteenharjoittajalle, asiamiehelle tai päällikölle annetaan lupa ilmoittaa liitteessä III luetellut tiedot tapauksesta riippuen joko yhteisössä sijaitsevan lähtösataman tai yhteisössä sijaitsevan määräsataman satamaviranomaiselle.

   Käyttöön otetulla menettelyllä on taattava, että toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa saada liitteessä III tarkoitetut tiedot käyttöönsä milloin tahansa. Tästä syystä toimivaltaisen satamaviranomaisen on säilytettävä liitteessä III lueteltuja tietoja riittävän pitkän ajan, jotta niitä voidaan käyttää merionnettomuuden tai vaaratilanteen sattuessa. Satamaviranomaisen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta se voi toimittaa kyseiset tiedot viipymättä sähköisessä muodossa toimivaltaiselle viranomaiselle tämän esittämästä pyynnöstä mihin vuorokauden aikaan tahansa.

4. Liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai aluksen päällikön on toimitettava liitteessä III olevassa 3 kohdassa tarkoitetut lastitiedot satamaviranomaiselle tai toimivaltaiselle viranomaiselle sähköisessä muodossa. Jos tietojen välittämiseen käytetään EDI-viestejä, on käytettävä liitteessä IV tarkoitettuja EDIFACT-viestiformaatteja.

5. Jäsenvaltioiden aluemeren tai yksinomaisen talousvyöhykkeen kautta kulkevien, vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavien alusten, jotka eivät ole matkalla yhteisön satamaan tai tulossa yhteisön satamasta, on ilmoitettava 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua pakollista ilmoitusjärjestelmää käyttäville rannikkoasemille kuljetettavien vaarallisten aineiden määrä ja IMO-luokka.

11 artikla

Sähköinen tietojenvaihto jäsenvaltioiden välillä

Jäsenvaltioiden on toimittava yhteistyössä varmistaakseen liitteessä III tarkoitettujen tietojen hallintaan käytettyjen kansallisten järjestelmien yhteenliitettävyyden ja yhteentoimivuuden.

Edellisen alakohdan noudattamiseksi käyttöön otetuilla viestintäjärjestelmillä on oltava seuraavat ominaisuudet:

– tietojenvaihdon on tapahduttava sähköisesti, ja sen on mahdollistettava 10 artiklan mukaisesti ilmoitettujen viestien vastaanotto ja käsittely;

– järjestelmän avulla on voitava toimittaa tietoja mihin vuorokauden aikaan tahansa;

– kunkin jäsenvaltion on voitava toimittaa viipymättä jonkin toisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tämän pyytämät tiedot aluksesta ja sen kuljettamasta vaarallisesta tai ympäristöä pilaavasta lastista.

12 artikla

Vapautukset

1. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa alueellaan sijaitsevien satamien välillä tapahtuvan säännöllisen kansallisen liikenteen 10 artiklassa säädetystä velvollisuudesta, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

   – Edellä tarkoitettua säännöllistä liikennettä harjoittavan yhtiön on laadittava luettelo kyseeseen tulevista aluksista ja pidettävä se ajan tasalla ja toimitettava se asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle.

   – Kutakin tehtyä matkaa koskevat liitteessä III luetellut tiedot on voitava antaa toimivaltaisen viranomaisen käyttöön tämän niitä pyytäessä. Yhtiön on luotava sisäinen järjestelmä, jolla varmistetaan mainittujen tietojen toimittaminen 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti sähköisessä muodossa toimivaltaiselle viranomaiselle välittömästi niitä koskevan pyynnön vastaanottamisen jälkeen mihin vuorokauden aikaan tahansa.

2. Jäsenvaltioiden on tarkastettava säännöllisesti, että edellä 1 kohdassa säädetyt edellytykset täyttyvät. Jos yksikin näistä edellytyksistä jää täyttymättä, jäsenvaltioiden on välittömästi peruutettava kyseistä yhtiötä koskeva vapautus.

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle luettelo yhtiöistä ja aluksista, joille on myönnetty vapautus tämän artiklan mukaisesti, sekä ilmoitettava kaikista luetteloa koskevista muutoksista.

4. Jos saman yhtiön harjoittama säännöllinen kansainvälinen liikenne koskee kahta tai useampaa jäsenvaltiota, ne voivat toimia yhteistyössä myöntääkseen kyseiselle yhtiölle vapautuksen tässä artiklassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

III JAKSO - VAARALLISTEN ALUSTEN SEURANTA SEKÄ TOIMET VAARATILANTEIDEN JA ONNETTOMUUKSIEN SATTUESSA MERELLÄ

13 artikla

Alukset, jotka aiheuttavat mahdollista vaaraa merenkululle

1. Seuraavassa esitettyjä perusteita vastaavien alusten katsotaan olevan aluksia, jotka aiheuttavat tässä direktiivissä tarkoitetun mahdollisen vaaran merenkululle tai uhkan ympäristölle:

   – alukset, jotka ovat olleet osallisina 14 artiklassa tarkoitetussa merellä tapahtuneessa onnettomuudessa tai vaaratilanteessa

   – alukset, jotka ovat jättäneet täyttämättä tällä direktiivillä säädetyt ilmoitusvelvollisuudet

   – alukset, jotka ovat rikkoneet jonkin jäsenvaltion vastuulla olevissa meriliikenteen ohjausjärjestelmissä ja meriliikennepalveluissa sovellettavia sääntöjä

   – alukset, joiden osalta on olemassa näyttöä tai vakavia epäilyjä siitä, että ne ovat tahallisesti päästäneet öljyä mereen tai muulla tavoin rikkoneet Marpol-yleissopimusta jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä

   – alukset, joilta on evätty pääsy yhteisön satamiin tai joista jokin jäsenvaltio on tehnyt ilmoituksen direktiivin 95/21/EY liitteessä I olevan 1 kohdan mukaisesti.

2. Rannikkoasemien, joilla on edellä 1 kohdassa tarkoitettuja aluksia koskevia tietoja, on välitettävä ne aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien muiden jäsenvaltioiden rannikkoasemille.

3. Jäsenvaltioiden on kansainvälisen oikeuden mukaisesti toteutettava asianmukaiset toimenpiteet sellaisia edellä 1 kohdassa tarkoitettuja aluksia vastaan, jotka ne ovat itse tunnistaneet tai joista muut jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet niille, ehkäistäkseen tai pienentääkseen merenkulun turvallisuudelle tai ympäristölle aiheutuvaa vaaraa. Niiden on toteutettava direktiiviä 95/21/EY vastaavin edellytyksin kaikki tarpeellisiksi katsomansa tarkastukset tai toimenpiteet, joilla ne voivat osoittaa mahdolliset rikkomukset, jotka koskevat tämän direktiivin säännöksiä tai voimassa olevien kansainvälisten yleissopimusten asiaa koskevia määräyksiä. Niiden on tarvittaessa ilmoitettava toteutettujen toimien tuloksista sille jäsenvaltiolle, joka on toimittanut niille tietoja 2 kohdan mukaisesti.

14 artikla

Merellä tapahtuvien vaaratilanteiden ja onnettomuuksien ilmoittaminen

1. Kaikkien merenkulun turvallisuuteen ja henkilöiden tai ympäristön turvallisuuteen kohdistuvien merkittävien vaarojen ehkäisyn tai lieventämisen mahdollistamiseksi

kaikkien sellaisten alusten päälliköiden, jotka purjehtivat jonkin jäsenvaltion aluemerellä tai yksinomaisella talousvyöhykkeellä tai avomerellä jonkin jäsenvaltion rannikon edustalla, on välittömästi ilmoitettava kyseisestä maantieteellisestä alueesta vastaavalle rannikkoasemalle:

– kaikista aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten yhteentörmäyksestä, karille ajosta, vaurioitumisesta, häiriöstä tai viasta, veden pääsystä alukseen tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellista vioista,

– kaikista merenkulun turvallisuutta vaarantavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten häiriöistä, jotka saattavat vaikuttaa aluksen ohjattavuuteen tai merikelpoisuuteen, sekä kaikista vioista, jotka vaikuttavat työntövoimajärjestelmiin tai ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaitteisiin tai navigointi- ja viestintälaitteisiin,

– kaikista tilanteista, jotka saattavat aiheuttaa jonkin jäsenvaltion vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien tuotteiden pääsystä mereen tai tällaisen päästön uhasta sekä kaikista merellä havaituista ympäristöä pilaavien tuotteiden lautoista, konteista tai pakkauksista.

2. Edellä 1 kohdan mukaisesti lähetetyssä ilmoituksessa on mainittava vähintään aluksen nimi, sijainti, lähtösatama, määräsatama, tarvittaessa osoite, josta voi saada tietoja aluksen lastista, aluksella olevien henkilöiden lukumäärä, vaaratilannetta koskevat yksityiskohtaiset tiedot sekä kaikki IMOn päätöslauselmassa A.851(20) tarkoitetut asiaa koskevat tiedot.

15 artikla

Toimenpiteet poikkeuksellisen huonoissa sääolosuhteissa

Jos jäsenvaltio katsoo poikkeuksellisen huonojen sää- ja meriolosuhteiden vallitessa, että sen meri- tai rannikkoalueita tai muiden jäsenvaltioiden meri- tai rannikkoalueita uhkaa vakava pilaantumisvaara, sen on kaikin asianmukaisin hallinnollisin toimin kiellettävä tällaista vaaraa mahdollisesti aiheuttavia aluksia lähtemästä kyseessä olevalla alueella sijaitsevista satamista.

Lähtökielto poistetaan sen jälkeen kun on varmistettu, että alus voi lähteä satamasta aiheuttamatta ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua vakavaa vaaraa.

16 artikla

Merellä sattuviin vaaratilanteisiin tai onnettomuuksiin liittyvät toimenpiteet

1. Tämän direktiivin 14 artiklassa tarkoitettujen, merellä tapahtuvien vaaratilanteiden tai onnettomuuksien sattuessa jäsenvaltioiden on toteutettava kansainvälisen oikeuden mukaisesti kaikki asianmukaiset toimenpiteet merenkulun turvallisuuden, henkilöiden turvallisuuden tai meriympäristön suojelun varmistamiseksi.

   Liitteessä V esitetään ei-kattava luettelo toimenpiteistä, joita jäsenvaltiot voivat toteuttaa tämän artiklan soveltamiseksi.

2. Liikenteenharjoittajan, aluksen päällikön ja tarvittaessa lastin omistajan on toimittava täydessä yhteistyössä toimivaltaisten kansallisten viranomaisten kanssa näiden pyynnöstä merellä tapahtuneen vaaratilanteen tai onnettomuuden vaikutusten minimoimiseksi.

3. Jos alukseen sovelletaan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännöstön (ISM-koodin) määräyksiä, sen päällikön on ilmoitettava yhtiölle kaikista merellä tapahtuneista onnettomuuksista tai vaaratilanteista. Saatuaan tiedon tällaisesta tilanteesta yhtiön on välittömästi otettava yhteyttä toimivaltaiseen rannikkoasemaan ja avustettava sitä tarpeen mukaan.

17 artikla

Hätäsatamat

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden alueella on käytettävissä satamia, jotka voivat ottaa vastaan merihädässä olevia aluksia. Tätä varten niiden on laadittava – kuultuaan ensin osapuolia, joita asia koskee – suunnitelmat, joissa määritellään kunkin sataman osalta alueen ominaispiirteet, käytettävissä olevat laitteistot, toiminnalliset ja ympäristöön liittyvät rajoitukset sekä menettelyt, jotka liittyvät satamien mahdolliseen käyttöön hädässä olevien alusten vastaanottoon.

Hädässä olevien alusten vastaanottoa koskevat suunnitelmat on esitettävä pyynnöstä. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle edellisen alakohdan soveltamiseksi toteutetuista toimenpiteistä.

18 artikla

Tiedotus osapuolille, joita asia koskee

1. Kyseessä olevan jäsenvaltion toimivaltaisen rannikkoviranomaisen on tarvittaessa tiedotettava kyseessä olevilla alueilla radioitse kaikista 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti ilmoitetuista vaaratilanteista ja ilmoitettava kaikista aluksista, jotka aiheuttavat vaaraa merenkululle.

2. Toimivaltaisten viranomaisten, joiden hallussa on 10 ja 14 artiklan mukaisesti ilmoitettuja tietoja, on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet, jotta ne voivat milloin tahansa välittää kyseiset tiedot jonkin toisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jos tämä pyytää niitä turvallisuuteen liittyvistä syistä.

3. Jäsenvaltion, jonka toimivaltaisille viranomaisille on tämän direktiivin nojalla tai jollain muulla tavoin ilmoitettu tekijöistä, jotka aiheuttavat vaaraa tietyille meri- ja rannikkoalueille jossain toisessa jäsenvaltioissa tai lisäävät tällaista vaaraa, on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet ilmoittaakseen tästä mahdollisimman nopeasti kaikille jäsenvaltioille, joita asia koskee, ja neuvotellakseen näiden kanssa suunnitelluista toimista. Jäsenvaltioiden on tarvittaessa toimittava yhteistyössä sopiakseen yhteisen toiminnan toteuttamistavoista.

   Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta ne voivat täysimääräisesti hyödyntää ilmoituksia, joita alusten on lähetettävä niille 14 artiklan mukaisesti.

IV JAKSO - LIITÄNNÄISTOIMENPITEET

19 artikla

Toimivaltaisten elinten nimeäminen ja niitä koskevan luettelon julkaiseminen

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä toimivaltaiset viranomaiset, satamaviranomaiset ja rannikkoasemat, joille tässä direktiivissä säädetyt ilmoitukset on tehtävä.

2. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että merenkulkualalle tiedotetaan asianmukaisesti, etenkin alan julkaisujen kautta, edellä olevan 1 kohdan mukaisesti nimetyistä viranomaisista ja asemista ja tarvittaessa myös niiden toimivaltaan kuuluvasta maantieteellisestä alueesta sekä menettelyistä, jotka on luotu tässä direktiivissä säädettyjen tietojen ilmoittamista varten, ja että nämä tiedot pidetään säännöllisesti ajan tasalla.

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle luettelo edellä olevan 1 kohdan mukaisesti nimetyistä elimistä sekä ilmoitettava kaikista luetteloa koskevista muutoksista.

20 artikla

Jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyö

1. Jäsenvaltioiden ja komission on toimittava yhteistyössä seuraavien tavoitteiden saavuttamiseksi:

a) tämän direktiivin nojalla ilmoitettujen tietojen käytön optimointi, mukaan luettuna sopivien telemaattisten yhteyksien kehittäminen rannikkoasemien ja satamaviranomaisten välille tietojen vaihtamiseksi alusten liikkeistä, niiden ennakoiduista saapumisajoista sekä niiden lasteista;

b) jäsenvaltioiden rannikkoasemien välisten telemaattisten yhteyksien kehittäminen ja tehostaminen liikenteestä saatavien tietojen parantamiseksi ja Euroopan rannikkovesien kautta kulkevien alusten seurannan tehostamiseksi sekä merellä olevilta aluksilta vaadittavien ilmoitusten yhdenmukaistamiseksi ja mahdollisuuksien mukaan myös yksinkertaistamiseksi;

c) meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän kattavuuden laajentaminen yhteisön vesillä kulkevien alusten tunnistamisen ja seurannan tehostamiseksi. Tätä varten jäsenvaltioiden ja komission on toimittava yhteistyössä pakollisten ilmoitusjärjestelmien, pakollisten meriliikennepalvelujen ja tarvittaessa sopivien meriliikenteen ohjausjärjestelmien perustamiseksi ja niiden antamiseksi IMOn hyväksyttäviksi.

2. Asetuksella ../../EY perustettu Euroopan meriturvallisuusvirasto edistää seuraavien tavoitteiden saavuttamista:

– jäsenvaltioiden ja komission välisen yhteistyön helpottaminen edellä 1 kohdassa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi;

– kyseessä olevien merialueiden rannikkovaltioiden välisen yhteistyön edistäminen tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvilla aloilla;

– merenkulkualalle suunnatun tiedotuksen parantaminen tässä direktiivissä säädetyistä vaatimuksista ja menettelyistä;

– 19 artiklan mukaisesti nimettyjä toimivaltaisia elimiä koskevan luettelon, 12 artiklan nojalla vapautuksen saaneita yhtiöitä ja 13 artiklassa tarkoitettuja merenkululle mahdollista vaaraa aiheuttavia aluksia koskevien asiaan kuuluvien tietojen sekä kaikkien tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavien tietojen kokoaminen ja niiden asettaminen kaikkien niiden tahojen saataville, joita asia koskee;

– kaikkien edellisissä luetelmakohdissa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien tietojärjestelmien kehittäminen ja käyttö;

– alueellisten keskusten perustaminen tämän direktiivin nojalla vastaanotettavien ja käytettävien tietojen hallintaa varten, etenkin jotta voidaan taata optimaaliset liikenneolosuhteet vilkasliikenteisillä alueilla tai merenkulun kannalta vaarallisilla alueilla.

21 artikla

Tietojen luottamuksellisuus

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet niille tämän direktiivin nojalla toimitettujen tietojen luottamuksellisuuden varmistamiseksi, ja ne saavat käyttää näitä tietoja ainoastaan merenkulun turvallisuuteen ja alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisyyn liittyvissä tarkoituksissa.

22 artikla

Direktiivin täytäntöönpanon valvonta ja seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on säännöllisten tarkastusten ja yllätystarkastusten avulla valvottava tämän direktiivin vaatimusten noudattamiseksi käyttöönotettujen telemaattisten järjestelmien toimintaa ja erityisesti niiden mahdollisuuksia täyttää vaatimukset, joiden mukaan 10 ja 12 artiklan mukaisesti ilmoitettuja tietoja on voitava vastaanottaa tai välittää viiveettä mihin vuorokauden aikaan tahansa.

2. Jäsenvaltioiden on määrättävä kansallisessa lainsäädännössään taloudellisista seuraamuksista liikenteenharjoittajille, asiamiehille, laivaajille, lastin omistajille ja alusten päälliköille, jos tämän direktiivin säännöksiä rikotaan.

   Edellisessä alakohdassa tarkoitetut sakkoseuraamukset on määrättävä riittävän korkealle tasolle, jotta ne ehkäisevät henkilöä tekemästä rikkomista tai jatkamasta sitä.

3. Jäsenvaltioiden käyttöönottamia taloudellisia seuraamusjärjestelmiä on sovellettava muun muassa seuraaviin direktiivin säännösten rikkomisiin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta muiden direktiivin soveltamiseksi tarvittavien toimenpiteiden toteuttamista:

– 4 artiklassa tarkoitetun satamaan saapumista koskevan ennakkoilmoituksen laiminlyönti

– 5 artiklassa tarkoitetun pakolliselle ilmoitusjärjestelmälle tehtävän ilmoituksen laiminlyönti

– 6 artiklassa tarkoitettujen meriliikenteen ohjausjärjestelmässä sovellettavien sääntöjen rikkominen tai jäsenvaltion nimeämän meriliikennepalvelun antamien ohjeiden noudattamatta jättäminen

– 7 artiklassa tarkoitetun aluksen automaattisen tunnistusjärjestelmän tai 8 artiklassa tarkoitetun matkatietojen tallentimen puuttuminen tai vajaatoiminta

– 9 artiklassa tarkoitetun laivaajan tekemän ilmoituksen laiminlyönti tai puutteellisuus

– 10 ja 12 artiklassa tarkoitettujen ilmoitusvelvollisuuksien rikkominen

– 14 artiklassa tarkoitetun merellä tapahtuvaa vaaratilannetta tai onnettomuutta koskevan ilmoituksen laiminlyönti

– lähtö satamasta 15 artiklan vastaisesti

– 16 artiklassa tarkoitetun kansallisten viranomaisten kanssa merionnettomuuksien seurausten minimoimiseksi tehtävän yhteistyön laiminlyönti.

4. Jäsenvaltioiden on viipymättä ilmoitettava lippuvaltiolle ja kaikille muille valtioille, joita asia koskee, 13 ja 16 artiklan sekä tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti toteuttamistaan toimenpiteistä sellaisia aluksia vastaan, jotka eivät kulje lippunsa alla.

5. Jos jäsenvaltio toteaa 16 artiklassa tarkoitetun merellä tapahtuvan vaaratilanteen tai onnettomuuden yhteydessä, ettei yhtiö ole pystynyt luomaan tai ylläpitämään yhteyttä alukseen tai kyseisiin toimia toteuttaviin viranomaisiin, sen on ilmoitettava asiasta sille jäsenvaltiolle, joka myönsi ISM-todistuksen tai jonka nimissä se on myönnetty.

Jos laiminlyönnin vakavuus osoittaa yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmän toiminnan olevan merkittävällä tavalla vaatimusten vastaista, aluksen vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja turvallisuusjohtamistodistuksen myöntäneen jäsenvaltion on välittömästi peruutettava kyseisen yhtiön ISM-todistus.

LOPPUSÄÄNNÖKSET

23 artikla

Muutosmenettely

Tämän direktiivin 24 artiklassa säädetyllä menettelyllä voidaan:

– tämän direktiivin soveltamiseksi soveltaa 3 artiklan i kohdassa mainittuihin asiaa koskeviin kansainvälisiin asiakirjoihin myöhemmin tehtyjä ja voimaan tulleita muutoksia,

– muuttaa tämän direktiivin liitteissä kuvattuja velvoitteita ja menettelyjä tämän direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten huomioon ottamiseksi.

24 artikla

Sääntelykomitea

1. Komissiota avustaa komitea, joka koostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana toimii komission edustaja.

2. Kun tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa tarkoitettua sääntelymenettelyä ja otetaan huomioon mainitun päätöksen 8 artikla.

3. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika on kolme kuukautta

25 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2002. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

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

26 artikla

Kumotaan neuvoston direktiivi 93/75/ETY 24 kuukauden kuluttua tämän direktiivin antamisesta.

27 artikla

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

28 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä päivänä kuuta

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

LIITE I

Jaksossa I tarkoitetut alusten ilmoittamat tiedot

1. Direktiivin 5 artiklassa tarkoitetut tiedot

- A - Aluksen tunnistetiedot (nimi, radiokutsutunnus, IMO-tunnusnumero tai MMSI-numero)
- C tai D - Sijainti
- G - Lähtösatama
- I - Määräsatama ja arvioitu saapumisaika
- P - Lasti, ja jos aluksella on vaarallisia aineita, määrä ja IMO-luokka
- W - Aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä
- X - Muita tietoja:
  - Osoite lastia koskevien tietojen toimittamista varten
  - Bunkkeripolttoaineen ominaisuudet ja arvioitu määrä niiden alusten osalta, jotka kuljettavat yli 5 000 tonnia bunkkeripolttoainetta.

2. Direktiivin 7 artiklassa tarkoitetut tiedot

- Aluksen tunnistetiedot (nimi, radiokutsutunnus, IMO-tunnusnumero tai MMSI-numero)
- Alustyyppi
- Sijainti, kurssi, nopeus ja navigointiolosuhteet
- Lähtösatama, määräsatama ja arvioitu saapumisaika
- Onko aluksella vaarallisia aineita: kyllä/ei
- Jos kyllä, osoite lastia koskevien tietojen toimittamista varten.

3. Jos tämän liitteen nojalla ilmoitetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, aluksen päällikön on ilmoitettava niistä välittömästi kyseessä olevan rannikkovaltion viranomaisille.

LIITE II

Aluksella oleviin laitteisiin sovellettavat määräykset

I – Automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS)

1. 1. heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen rakennetut alukset

Kaikenkokoisten matkustaja-alusten sekä kaikkien 300 bruttorekisteritonnin tai sitä suurempien alusten, jotka on rakennettu 1. heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen ja jotka käyvät jossain yhteisön alueella sijaitsevassa satamassa, on oltava varustettu 7 artiklassa tarkoitetuilla laitteilla.

2. Ennen 1. heinäkuuta 2002 rakennetut alukset

Alusten, jotka on rakennettu ennen 1. heinäkuuta 2002 ja jotka käyvät jossain yhteisön alueella sijaitsevassa satamassa, on oltava varustettu 7 artiklassa tarkoitetuilla laitteilla seuraavan aikataulun mukaisesti:

- matkustaja-alukset: viimeistään 1. heinäkuuta 2003
- säiliöalukset: viimeistään silloin, kun aluksella suoritetaan ensimmäinen turvalaitteiden tarkastus 1. heinäkuuta 2003 jälkeen
- muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia tai säiliöaluksia ja joiden bruttovetoisuus on 50 000 tonnia tai enemmän : viimeistään 1. heinäkuuta 2004
- muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia tai säiliöaluksia ja joiden bruttovetoisuus on 10 000 tonnia tai enemmän, mutta vähemmän kuin 50 000 tonnia: viimeistään 1. heinäkuuta 2005
- muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia tai säiliöaluksia ja joiden bruttovetoisuus on 3 000 tonnia tai enemmän, mutta vähemmän kuin 10 000 tonnia: viimeistään 1. heinäkuuta 2006
- muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia tai säiliöaluksia ja joiden bruttovetoisuus on 300 tonnia tai enemmän, mutta vähemmän kuin 3 000 tonnia: viimeistään 1. heinäkuuta 2007.

II – Matkatietojen tallennin ("musta laatikko")

Seuraaviin luokkiin kuuluvien alusten, jotka käyvät jossain yhteisön alueella olevassa satamassa, on oltava varustettu matkatietojen tallentimella (mustalla laatikolla), joka vastaa IMOn päätöslauselmassa A.861 (20) vahvistettuja toimintastandardeja sekä Kansainvälisen sähkötekniikan toimikunnan (IEC) standardissa nro. 61996 määriteltyjä testivaatimuksia:

– matkustaja-alukset, jotka on rakennettu 1. heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen, viimeistään direktiivin voimaantulopäivänä

– muut kuin matkustaja-alukset, joiden bruttovetoisuus on 3 000 tonnia tai enemmän ja jotka on rakennettu 1. heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen, viimeistään direktiivin voimaantulopäivänä

– matkustaja-alukset, jotka on rakennettu ennen 1. heinäkuuta 2002, viimeistään 1. tammikuuta 2004

– rahti-alukset, joiden bruttovetoisuus on 20 000 tonnia tai enemmän, viimeistään 1. tammikuuta 2007

– rahti-alukset, joiden bruttovetoisuus on yli 3 000 mutta alle 20 000 tonnia, viimeistään 1. tammikuuta 2008.

LIITE III

Direktiivin 10 artiklan nojalla ilmoitettavat tiedot

1 Aluksen tunnistetiedot (nimi, radiokutsutunnus ja tarvittaessa IMO-tunnusnumero)

2 Määräsatama

3 Jäsenvaltion satamasta lähtevän aluksen lähtöaika (10 artiklan 1 kohta)

4 Arvioitu saapumisaika määräsatamaan tai luotsiasemalle toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti sekä arvioitu lähtöaika kyseisestä satamasta (10 artiklan 2 kohta)

5 Vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden tarkat tekniset nimitykset, niille mahdollisesti annetut Yhdistyneiden kansakuntien numerot, IMDG-koodin sekä IBC- ja IGC-koodien mukaisesti määritellyt IMOn vaaraluokat ja tarvittaessa INF-koodin mukainen alusluokka, aineiden määrät ja niiden sijainti aluksella, ja jos aineita kuljetetaan muissa kuljetusvälineissä kuin säiliöissä, kuljetusvälineiden tunnistenumerot

6 Vahvistus siitä, että aluksella on asianmukainen lastiluettelo tai lastaussuunnitelma, jossa kuvataan yksityiskohtaisesti alukseen lastatut vaaralliset tai ympäristöä pilaavat aineet sekä niiden sijainti aluksella

7 Osoite, josta saa yksityiskohtaisia tietoja lastista

LIITE IV

Sähköiset EDIFACT-viestit

Direktiivin 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut EDIFACT-viestit ovat seuraavat:

– MOTREQ ("Vessel Data Request"): viesti lähetetään, kun halutaan tietoja sekä tietystä aluksesta että sillä olevista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista

– APERAK ("Application Acknowledgement"): viesti ilmaisee, että kyseessä olevaa alusta koskevat tiedot ovat saatavilla ja että ne lähetetään, tai että tiedot eivät ole saatavilla

– VESDEP ("Vessel Movement Data"): viestissä annetaan yksityiskohtaiset tiedot kyseessä olevan aluksen reitistä

– IFTDGN ("Hazardous Cargo Data"): viestissä annetaan yksityiskohtaiset tiedot kuljetettavan vaarallisen tai ympäristöä pilaavan lastin luonteesta

– BAPLIE ("Bayplan"): viestissä annetaan tietoja aineiden sijainnista aluksella.

LIITE V

Toimenpiteet, joita jäsenvaltiot voivat toteuttaa, jos merenkulun turvallisuutta tai ympäristöä uhkaa vaara
(16 artiklan 1 kohdan nojalla toteutettavat toimenpiteet)

Jos tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluva alus joutuu tämän direktiivin 14 artiklassa kuvattuun vaaratilanteeseen tai olosuhteisiin ja jos tämän johdosta kyseessä olevan jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen katsoo kansainvälisen oikeuden puitteissa, että on välttämätöntä torjua tai lieventää vakavaa ja välitöntä vaaraa tai poistaa tällainen vaara, joka kohdistuu sen rannikkoalueisiin tai niihin liittyviin etuihin, muiden alusten sekä niiden miehistöjen ja matkustajien turvallisuuteen sekä maalla olevien henkilöiden turvallisuuteen, tai se katsoo, että meriympäristöä on suojeltava, kyseinen viranomainen voi muun muassa:

– rajoittaa aluksen liikkumista tai ohjata sen määrätylle reitille; tämä vaatimus ei rajoita aluksen päällikön vastuuta aluksen turvallisesta käsittelystä,

– vaatia aluksen päällikköä poistamaan ympäristöön tai merenkulun turvallisuuteen kohdistuva vaara,

– lähettää alukselle arviointiryhmän arvioimaan vaaran astetta, auttamaan päällikköä tilanteen korjaamisessa ja pitämään toimivaltaisen rannikkoaseman ajan tasalla tilanteesta,

– määrätä päällikön tuomaan aluksen hätäsatamaan välittömän vaaran uhatessa, tai

– määrätä aluksen luotsin ohjaukseen tai hinattavaksi.

RAHOITUSSELVITYS

1. TOIMENPITEEN NIMI

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta

2. BUDJETTIKOHDAT

Osa A (ks. kohta 10)
Osat B (ks. kohta 7) - momentti B2-702: Liikenneturvallisuuden valmistelu-, arviointi- ja edistämistoimet

3. OIKEUSPERUSTA

Merenkulun turvallisuus: EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta

4. TOIMENPITEEN KUVAUS

4.1 Toimenpiteen yleistavoite

Meriliikennettä koskevan seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustaminen onnettomuuksien ja jäsenvaltioiden rannikoiden saastumisvaarojen ehkäisyn ja niiden johdosta toteutettavien toimien tehostamiseksi.

4.2 Toimenpiteen kesto ja sen uusimista koskevat yksityiskohtaiset säännöt

Määrittelemätön

5. MENOJEN JA TULOJEN LUOKITUS

5.1 Ei-pakolliset menot

5.2 Jaksotetut määrärahat

5.3 Oletettu tulolaji: ei ole

6. MENO-/TULOLAJI

Direktiivin täytäntöönpanon seurannasta aiheutuvat toiminta- ja hallinnolliset kustannukset.

Ehdotetulla toimenpiteellä on vain vähäinen vaikutus yhteisön talousarvioon, ja kuluja aiheutuu pääasiassa jäsenvaltioiden merenkulkualan asiantuntijoiden kokousten järjestämisestä. Lisäksi 20 artiklan 2 kohdassa lueteltujen tavoitteiden mukaisesti Euroopan meriturvallisuusviraston pitäisi periaatteessa ottaa vastuulleen tiettyjen direktiivin täytäntöönpanoon liittyvien tehtävien toteuttaminen ja siten myös niistä aiheutuvat kustannukset. Euroopan meriturvallisuusviraston perustamista

koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusehdotuksen liitteenä olevassa rahoitusselvityksessä esitellään tämän rakenteen perustamisen rahoitusvaikutuksia. Suurimman osan kuluista pitäisi kulkea Euroopan meriturvallisuusviraston talousarvion kautta.

Alan asiantuntijoiden kanssa järjestettävistä kokouksista voi myös aiheutua tiettyjä toimintakustannuksia. Näihin toimintakustannuksiin varatut määrärahat on eritelty taulukossa 7.2 ja ne otetaan momentista B2-702.

7. RAHOITUSVAIKUTUKSET

7.1 Toimenpiteen kokonaiskustannusten laskutapa (yksittäisten ja yhteenlaskettujen kustannusten välinen suhde)

Toimenpiteen kokonaiskustannukset määritetään laskemalla yhteen vuotuiset yksittäiset kustannukset alkaen vuodesta n, jona ehdotettu yhteisön säädös tulee voimaan (ks. taulukko 7.2).

Nämä yksittäiset kustannukset koostuvat vuotuisesta 5 000 euron toistuvaismäärästä, joka aiheutuu kerran vuodessa järjestettävästä alan asiantuntijoiden yksipäiväisestä kokouksesta. Kuluja aiheutuu myös yhteisön järjestelmän tunnettuuden edistämisestä ja sitä koskevan tiedotusmateriaalin julkaisemisesta; tällä pyritään ennen kaikkea tekemään direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät velvoitteet ja menettelyt tunnetuiksi merenkulkualalla. Tähän pitäisi direktiivin ensimmäisenä täytäntöönpanovuonna osoittaa 10 000 euroa, ja tiedot voitaisiin saattaa ajan tasalle viiden vuoden kuluttua (5 000 euroa).

7.2 Tutkimuksista, asiantuntijoista jne. aiheutuvat ja talousarvion B osaan sisältyvät toimintamenot

Maksusitoumusmäärärahat miljoonina euroina (nykyisin hinnoin)

	Vuosi n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ja seur. vuodet	Yht.
– Asiantuntijoiden kokoukset[11]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Tiedotus ja julkaisut		0,010				0,005	0, 015
Yhteensä		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,040

[11] Kustannukset, jotka ovat 22. huhtikuuta 1992 annetussa komission tiedonannossa SEC(92) 769 määritettyjen perusteiden mukaisia.

7.3 Maksusitoumusmäärärahojen ja maksumäärärahojen aikataulu

Miljoonaa euroa

	Vuosi n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ja seur. vuodet	Yht.
Maksusitoumusmäärärahat		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,40
Maksumäärärahat							
Vuosi n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 ja seuraavat vuodet		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,015 0,005 0,005 0,005 0,010
Yhteensä		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,040

8. PETOSTENVASTAISET TOIMENPITEET

– Komitean kokouksiin kutsuttavien jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kutsumismenettelyjen noudattamisen valvonta.

9. KUSTANNUSTEHOKKUUSANALYYSI

9.1 Määrälliset erityistavoitteet ja kohderyhmä

– Erityistavoitteet: yhteydet yleistavoitteeseen

Jäsenvaltioiden ja komission välisen yhteistyökehyksen luominen, johon sisältyy merenkulkualan asiantuntijoiden kokousten järjestäminen ja jolla pyritään muun muassa laajentamaan meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän kattavuutta.

– Kohderyhmä: eriteltävä tavoitteittain; mainittava yhteisön rahoitusosuuden lopulliset edunsaajat sekä välittäjät.

Ei sovelleta.

9.2 Toimenpiteen perustelut

– Yhteisön rahoitustuen tarpeellisuus erityisesti toissijaisuusperiaatetta silmällä pitäen

Ehdotuksessa ei säädetä yhteisön rahoitustuesta. On kuitenkin mahdollista, että eräät jäsenvaltiot esittävät direktiivin tavoitteiden tukemiseksi meriliikenteen hallintaan liittyviä infrastruktuuri- tai laitteistohankkeita saadakseen yhteisön rahoitustukea. On syytä muistaa, että useille tällaisille hankkeille on jo annettu yhteisön rahoitustukea Euroopan laajuisten liikenneverkkojen toteuttamiseen osoitetuista varoista, koheesiorahastosta ja Euroopan aluekehitysrahastosta.

– Toimenpiteen toteuttamisessa käytettävien menettelytapojen valinta

* edut verrattuina vaihtoehtoisiin toimenpiteisiin (suhteelliset edut)

Ei sovelleta.

* muiden samankaltaisten yhteisön tasolla tai kansallisesti toteutettavien toimenpiteiden erittely

Ei sovelleta.

* arvioidut liitännäis- ja kerrannaisvaikutukset

Ei sovelleta.

– Tärkeimmät epävarmuustekijät, jotka voivat vaikuttaa toimenpiteen tuloksiin

Toimenpiteeseen ei liity merkittäviä epävarmuustekijöitä.

9.3 Toimenpiteen seuranta ja arviointi

– Valitut tuloksellisuuden osoittimet

* tulososoittimet (toteutettujen toimenpiteiden arviointi)

Komissio ja Euroopan meriturvallisuusvirasto tarjoavat tärkeimmät tarvittavat voimavarat.

* vaikutuksen osoittimet (tuloksellisuus suhteessa tavoitteisiin)

Tärkeimmät vaikutuksen osoittimet ovat komission ja jäsenvaltioiden yhdessä laatimat seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän täydentämistä ja laajentamista koskevat ehdotukset. Voimassa olevien kansainvälisten sääntöjen mukaisesti nämä ehdotukset on annettava Kansainvälisen merenkulkujärjestön hyväksyttäviksi.

Euroopan meriturvallisuusviraston tehtäviin tulee myös kuulumaan direktiivin täytäntöönpanon tehokkuuden seuranta ja arviointi.

– Suunniteltua arviointia koskevat yksityiskohtaiset säännöt ja arviointitiheys

Arviointien suorittamistiheys riippuu Euroopan meriturvallisuusviraston toiminnasta.

– Saavutettujen tulosten arviointi (meneillään olevaa toimenpidettä jatkettaessa tai uudistettaessa)

Arvioitaessa direktiivin päivitys- ja muuttamistarvetta käytetään tietoja, joita saadaan komission ja jäsenvaltioiden asiantuntijoiden välisestä yhteydenpidosta sekä Euroopan meriturvallisuusviraston toimintakertomuksista.

10. HALLINTOMENOT (YLEISEN TALOUSARVION PÄÄLUOKAN III OSA A)

10.1 Vaikutus henkilöstötarpeeseen

Ehdotuksen vaikutus talousarvion osaan A on yleisesti ottaen varsin rajallinen. Direktiivin täytäntöönpanoa on seurattava säännöllisesti, mihin sisältyy myös kokousten ja erilaisten koordinointitoimien valmistelu ja niihin osallistuminen jäsenvaltioiden kanssa. Muilta osin Euroopan meriturvallisuusviraston pitäisi ottaa hoitaakseen valtaosa hallinnollisista tehtävistä.

Viran tai toimen tyyppi		Toimenpiteen hallinnointiin osoitettava henkilöstö		Henkilöstön lähde		Kesto
		Vakinaiset virat	Väliaikaiset toimet	Kyseisen PO:n tai osaston nykyinen henkilöstö	Ylimääräinen henkilöstö	
Virkamiehet tai väliaikaiset toimihenkilöt	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Määrittele-mätön - -
Muu henkilöstö		-	-	-	-	-
Yhteensä		0,5	0,5	1,0	-	Määrittele-mätön

10.3 Muiden hallintomenojen kasvu toimenpiteen seurauksena, etenkin komiteoiden ja asiantuntijaryhmien kokousten kulut

euroa

Budjettikohta	Määrä	Laskentamenetelmä
A 7031 (pakolliset komiteat)	9 750	Tätä direktiiviä varten perustettavan sääntelykomitean on määrä kokoontua keskimäärin kerran vuodessa yhden päivän ajaksi keskustelemaan direktiivin säännösten täytäntöönpanoon liittyvistä kysymyksistä. Tähän kokoukseen osallistuvien eri valtioiden asiantuntijoiden matkakorvauksiksi arvioidaan keskimäärin 650 € / asiantuntija x 15.
Yhteensä	9 750	

Edellä olevassa taulukossa osastosta A 7 katettavat menot rahoitetaan energian ja liikenteen pääosaston kokonaismäärärahoista.

PERUSTELUT

JOHDANTO

1 Tämänhetkinen tilanne ja ongelmat

Öljysäiliöalusten onnettomuuksista aiheutuvien öljyvuotojen uhreille maksettavat korvaukset ovat olennainen osa öljyn aiheuttamaa meren pilaantumista koskevaa yleistä sääntelykehystä ja korvauskysymys näin ollen tärkeä myös Euroopan komissiolle. Kuten 21. maaliskuuta 2000 annetussa öljyn merikuljetusten turvallisuutta koskevassa tiedonannossa (KOM(2000) 142 lopull.) todettiin, komissio katsoo, että nykyisessä kansainvälisessä vastuu- ja korvausjärjestelmässä on useita puutteita, vaikka se onkin täyttänyt tehtävänsä suhteellisen hyvin viime vuosikymmeninä. Kiireellisimmin on puututtava nykyisten vastuu- ja korvausrajojen riittämättömyyteen. Muutamat viime aikoina tapahtuneet onnettomuudet, erityisesti *Erika*-säiliöaluksen uppoaminen ja siitä aiheutunut öljyvuoto joulukuussa 1999, ovat selkeästi osoittaneet nykyisten korvausrajojen riittämättömyyden, jonka vuoksi öljyvuodon uhrit eivät ehkä ole saaneet täysimääräistä korvausta ja joka on myös viivästyttänyt korvausmaksuja merkittävästi. Tästä syystä komissio on päättänyt toimia erityisen ripeästi luodakseen mekanismin, jolla korvausten enimmäismääriä nostetaan ja varmistetaan, että tulevaisuudessa Euroopan unionin rannikoilla mahdollisesti tapahtuvista öljyvuodoista voidaan maksaa asianmukaiset korvaukset. Myös muut puutteet on korjattava, mutta niihin katsotaan voitavan puuttua hieman pidemmän ajan kuluessa. Vastuu- ja korvauskysymysten ulkopuolelta komissio ehdottaa myös rikosoikeudellisen seuraamuksen käyttöönottoa tapauksissa, joissa öljyn merikuljetuksiin osallistuva henkilö on todistetusti syyllistynyt vakavaan laiminlyöntiin.

2 Taustaa

Öljyn merikuljetukset ovat jo sinällään vaarallista toimintaa ja aiheuttavat merkittäviä vaaroja meriympäristölle. Säiliöalusliikenteen ja laivojen koon nopean kasvun aiheuttamat ympäristöuhat tulivat esiin koko laajuudessaan maaliskuussa 1967, kun 120 000 tonnin vetoinen Liberian lipun alla purjehtinut säiliöalus *Torrey Canyon* ajoi karille Seven Stonesin kallioriutalla Land's Endin edustalla Yhdistyneessä kuningaskunnan aluevesillä. Onnettomuuden seurauksena mereen valui 119 000 tonnia raakaöljyä, mikä aiheutti vakavaa ympäristön pilaantumista aiheuttaen vakavia pilaantumisvahinkoja pitkin Englannin lounaisrannikkoa ja Ranskan pohjoisrannikolla.

Suuronnettomuuden jälkeen kansainvälinen yhteisö laati Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMOn välityksellä joukon välineitä, joiden tavoitteena oli parantaa öljysäiliöalusten turvallisuutta ja ehkäistä merten pilaantumista. Tässä yhteydessä laadittiin myös kaksi yleissopimusta, joissa annettiin yksityiskohtaisia määräyksiä tai sääntöjä öljysäiliöalusten aiheuttamista pilaantumisvahingoista johtuvasta vastuusta ja korvauksista.

Öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellista vastuusta vuonna 1969 tehty kansainvälinen yleissopimus (vastuuyleissopimus) sekä öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamista koskeva vuoden 1971 kansainvälinen yleissopimus (rahastoyleissopimus) tulivat voimaan vuosina 1975 ja 1978. Näillä kahdella yleissopimuksella perustettiin vastuujärjestelmä, joka perustuu aluksen rekisteröidyn omistajan ankaraan mutta rajoitettuun vastuuseen, sekä öljynsaajien rahoittama rahasto, josta maksetaan täydentäviä korvauksia öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen uhreille, jotka eivät voi saada aluksen omistajalta täysimääräistä korvausta vahingosta.

Järjestelmän sisältöä on tarkistettu vain kerran 1980-luvun alussa. Tarkistus johti vuonna 1984 siihen, että yleissopimuksiin laadittiin erilliset lisäpöytäkirjat, jotka eivät kuitenkaan koskaan tulleet voimaan, koska riittävän moni öljynsaajamaa ei ratifioinut niitä. Uusi yritys muutosten toteuttamiseksi käynnistettiin 1990-luvun alussa. Tämän tuloksena laadittiin vuonna 1992 lisäpöytäkirjat, joissa pitäydyttiin sisällön osalta vuoden 1984 muutosehdotuksissa, mutta muutettiin voimaantulon edellytyksiä. Nämä vastuuyleissopimusta ja rahastoyleissopimusta koskevat lisäpöytäkirjat tulivat voimaan vuonna 1996. Kaikki EU:n rannikkojäsenvaltiot ovat nyt osapuolina kummassakin vuoden 1992 lisäpöytäkirjassa lukuun ottamatta Portugalia, jonka ratifiointiprosessi on vielä kesken.

Yhdysvallat ei osallistu kansainväliseen vastuu- ja korvausjärjestelmään. *Exxon Valdez* -säiliöaluksen onnettomuus Alaskassa vuonna 1989 lopetti keskustelut Yhdysvaltain mahdollisesta liittymisestä järjestelmään. Sen sijaan Yhdysvallat päätti luoda vuonna 1990 annetun öljypäästöjen aiheuttamaa pilaantumista koskevan lain (Oil Pollution Act) nojalla erillisen liittovaltion vastuujärjestelmän, joka antaa yksittäisille osavaltioille mahdollisuuden ottaa käyttöön myös tiukempaa lainsäädäntöä.

3 Yhteenveto vuoden 1992 kansainvälisestä vastuu- ja korvausjärjestelmästä

Vuoden 1992 järjestelmä kattaa säiliöaluksista peräisin olevan öljyn aiheuttamat pilaantumishaitat järjestelmään osallistuvien valtioiden rannikkovesillä (200 meripeninkulmaan asti rannikolta). Järjestelmä kattaa omaisuuteen kohdistuneet menetykset ja vahingot sekä jossain määrin myös taloudelliset menetykset ja ympäristön ennallistamiskustannukset sekä vahinkojen torjunnan, puhdistuskustannukset mukaan lukien.

Vastuujärjestelmän ensimmäistä tasoa, aluksen rekisteröidyn omistajan vastuuta, säädellään vastuuyleissopimuksella. Aluksen omistajalla on objektiivinen vastuu, joka ei edellytä tahallisuutta tai tuottamusta hänen taholtaan. Omistajalla on yleensä oikeus rajoittaa vastuunsa tiettyyn summaan, joka on sidoksissa aluksen vetoisuuteen. Tällä hetkellä enimmäismäärä on isoimpien laivojen osalta 90 miljoonaa euroa ja *Erikan* tapauksessa vain noin 13 miljoonaa euroa. Aluksen omistaja menettää oikeutensa rajoittaa vastuutaan vain, jos voidaan näyttää toteen, että vahinko ”on aiheutunut hänen tahallisesta teostaan tai laiminlyönnistään tai edesvastuuttomuudesta, jonka hän tiesi todennäköisesti aiheuttavan kyseistä vahinkoa”. Lisäksi vastuuyleissopimus edellyttää aluksen omistajaa ottamaan vastuuvakuutuksen ja antaa korvauksenhakijoille oikeuden esittää korvausvaatimuksensa suoraan vakuutuksen myöntäneelle vakuutusyhtiölle aluksen omistajan vastuun rajana olevaan summaan saakka. ”Kanavoimalla” vastuu yksinomaan aluksen rekisteröidylle omistajalle pyritään suojelemaan monia muita osapuolia, etenkin aluksen kapteenia, ohjaajaa ja rahdinantajaa, joutumasta vastuuseen, jos he eivät ole syyllistyneet edellä mainittuun varomattomuuteen, joka aluksen omistajan kohdalla johtaa vastuun rajoittamisoikeuden menettämiseen.

Vastuuyleissopimuksen luomaa järjestelmää täydentää öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälinen korvausrahasto (IOPC), joka perustettiin rahastoyleissopimuksella. IOPC maksaa korvauksia uhreille tapauksissa, joissa aluksen omistajan vastuu ei riitä kattamaan vahinkoa. IOPC:hen voidaan turvautua kolmessa tapauksessa. Yleisimmin IOPC:hen turvaudutaan, kun vahinko ylittää laajuudeltaan aluksen omistajan enimmäisvastuun. IOPC:hen turvaudutaan myös, kun aluksen omistaja vapautuu

vastuusta jonkin vastuuyleissopimuksessa määrätyn perusteen mukaisesti[12]. Lisäksi jos aluksen omistaja (ja hänen vakuutusyhtiönsä) eivät taloudellisen tilanteensa vuoksi pysty täyttämään velvoitteitaan, turvaudutaan IOPC:hen. IOPC-rahastosta maksettavien korvausten enimmäismäärä on noin 200 miljoonaa euroa. IOPC:tä rahoittavat meriteitse kuljetettavaa öljyä vastaanottavat yritykset ja muut yhteisöt. Öljyvuodon sattuessa kaikki rahastoyleissopimuksen osapuolina oleviin valtioihin sijoittautuneet öljynsaajat osallistuvat maailmanlaajuisesti korvausten maksamiseen sekä rahaston hallinnollisiin kuluihin onnettomuuden tapahtumapaikasta riippumatta. IOPC-rahastosta ei makseta korvauksia, jos pilaantumisvahinko on aiheutunut sodankäynnin vuoksi tai on sotalaivan aiheuttama. Lisäksi on myös pystyttävä todistamaan, että öljy on peräisin säiliöaluksesta.

Öljyvuotojen uhrit voivat esittää korvausvaatimuksensa suoraan IOPC:lle, ja jos vaatimukset arvioidaan oikeutetuiksi ja jos ne täyttävät asianmukaiset ehdot, rahasto suorittaa korvauksen suoraan korvauksenhakijalle. Jos hyväksyttyjen korvausvaatimusten yhteissumma ylittää IOPC-rahaston korvausten enimmäismäärän, kaikkia maksettavia korvaussummia alennetaan samassa suhteessa. Korvauksenhakijat voivat myös halutessaan viedä vaatimuksensa käsiteltäväksi sen valtion tuomioistuimissa, jossa vahinko on tapahtunut. Sen jälkeen, kun IOPC-rahasto perustettiin vuonna 1978, se on käsitellyt noin 100 tapausta, joista suurin osa on mahtunut korvaussummille asetettuihin rajoihin. Niistä on siten maksettu täysimääräinen korvaus rahaston arvioitua ensin itse korvausvaatimukset oikeutetuiksi.

4 Kansainvälisen vastuu- ja korvausjärjestelmän arviointi

4.1 Arviointiperusteet

Öljyn merikuljetusten turvallisuudesta antamassaan tiedonannossa komissio määritteli seuraavat kolme korvausjärjestelmän tarkoituksenmukaisuuden arviointiperustetta.

(1) Järjestelmän on taattava uhreille nopeat korvaukset ilman kalliita ja pitkiä oikeudenkäyntejä.

(2) Korvausten yläraja on asetettava riittävän korkealle, jotta se kattaisi korvausvaatimukset kaikenlaisista ennakoitavissa olevista vahingoista, joita saattaa aiheutua öljysäiliöalusten onnettomuuksista.

(3) Järjestelmän olisi pyrittävä osaltaan vähentämään säiliöalusten käyttäjien ja lastin omistajien halukkuutta kuljettaa öljyä muissa kuin moitteettomassa kunnossa olevissa säiliöaluksissa.

Säiliöalus *Erikan* onnettomuuden jälkeen komissio joutui tarkastelemaan nykyistä vastuu- ja rahastoyleissopimuksiin perustuvaa kansainvälistä järjestelmää uudelleen näiden perusteiden valossa. Komission arvio on, että kansainvälinen järjestelmä täyttää osan perusteista mutta ei kaikkia.

---

[12] Vastuuyleissopimuksen III artiklan 2 kohdan mukaan aluksen omistaja vapautuu vastuusta, mikäli hän pystyy osoittamaan, että vahinko:
(a) on aiheutunut sotatoimien, levottomuuksien, sisällissodan, kapinan tai luonteeltaan poikkeuksellisen, väistämättömän ja vastustamattoman luonnonilmiön vuoksi
(b) on täysin aiheutunut teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut aiheuttaa vahinkoa kolmannelle osapuolelle, tai
(c) on täysin aiheutunut hallituksen tai muun majakoiden tai muiden navigoinnin apuvälineiden ylläpidosta vastuussa olevan viranomaisen huolimattomuudesta tai muusta virheestä tämän tehtävän täyttämisessä.

4.2 Korvausmenettelyt

Korvausten maksunopeudesta ja järjestelmän yleisestä toimivuudesta komissio toteaa, että nykyisessä kansainvälisessä pilaantumishaittojen vastuu- ja korvausjärjestelmässä on monia merkittäviä etuja, joista osa vaikuttaa olennaisesti siihen, kuinka nopeasti korvaukset pystytään maksamaan tapauksissa, jotka saattavat koskea useita eri oikeusjärjestelmien alaisuuteen kuuluvia osapuolia. Järjestelmä on rakennettu niin, että korvauksenhakijoiden ei yleensä ole vaikea tunnistaa korvausvelvollista eikä heidän tarvitse korvausta saadakseen osoittaa aluksen omistajan syyllistyneen laiminlyönteihin tai varomattomuuteen. Pakollisen vastuuvakuutuksen vuoksi ja siksi, että korvauksenhakijalla on oikeus esittää korvausvaatimuksensa suoraan vakuutuksen myöntäneelle vakuutusyhtiölle, aluksen tai sen omistajan kansallisuus tai omistajan taloudellinen tilanne eivät myöskään vaikuta millään tavalla korvauksen saamiseen asetettujen enimmäismäärien rajoissa. Tällaiset tekijät nopeuttavat korvausvaatimusten käsittelyä ja helpottavat järjestelmän yleistä hallinnointia.

Myös rahaston rahoittamista varten on luotu suhteellisen yksinkertainen, lastin omistajien maksuosuuksiin perustuva mekanismi. IOPC:n kustannuksista vastaavat tärkeimmät raakaöljyn ja/tai raskaan polttoöljyn vastaanottajat järjestelmään osallistuvissa maissa, jolloin maksuosuudet lasketaan suhteessa kunkin öljynsaajayhtiön vastaanottamiin öljymääriin. Rahastossa osallisina olevien valtioiden hallitukset ilmoittavat vastaanotetut öljymäärät IOPC:lle, joka laskuttaa suoraan öljynsaajia seuraavan vuoden kustannusarvion perusteella. Hallitukset eivät siis ole vastuussa näistä maksuista, elleivät ne ole vapaaehtoisesti sitoutuneet vastaamaan niistä. Yleisesti ottaen järjestelmä on toiminut tyydyttävästi ja tarvittavat varat on yleensä onnistuttu keräämään kohtuullisessa ajassa. Ongelmia aiheuttavat kuitenkin jotkut valtiot, jotka laiminlyövät velvollisuutensa ilmoittaa vastaanotetut öljymäärät, mikä vaikeuttaa IOPC:n oikean suuruisten maksuosuuksien veloittamista kyseisten valtioiden öljynsaajilta.

Kun otetaan huomioon, että kansainvälistä öljyvuotojen vastuu- ja korvausjärjestelmää kehitettäessä jouduttiin aloittamaan paljolti tyhjästä, voidaan todeta, että järjestelmä on osoittautunut yleisesti varsin toimivaksi. Suurin osa IOPC:n käsittelemistä noin 100:sta öljyvuotojen korvaustapauksesta on onnistuttu ratkaisemaan tyydyttävästi siinä mielessä, että korvausvaatimusten arviointi ja korvausten maksu on sujunut suhteellisen kitkattomasti. Korvauksenhakijat ovat tavallisesti sopineet korvauksista suoraan rahaston kanssa ilman tuomioistuinkäsittelyä, mikä osoittaa, että IOPC:n tekemään korvausvaatimusten arviointiin on yleisesti oltu tyytyväisiä.

Kaikkien tapausten käsittely ei toki kuitenkaan ole sujunut yhtä nopeasti ja mutkattomasti. Suurimmassa osassa tai lähes kaikissa öljyvuototapauksissa, joissa korvausten enimmäismäärät ovat uhanneet ylittyä, korvausten maksaminen on viivästynyt merkittävästi, koska öljyvuodon lopullisista kustannuksista ei ole ollut täyttä varmuutta. Jos näyttää siltä, että oikeutettujen korvauspyyntöjen kokonaissumma saattaa ylittää korvausten enimmäismäärän, hyväksytyt korvaukset joudutaan jakamaan osiin määräsuhteessa, jolloin korvauksenhakijat saavat vain tietyn prosenttiosuuden korvaussummastaan, kunnes kaikki mahdolliset tapauksesta aiheutuvat korvausvaatimukset on jätetty ja arvioitu. Tässä voi kestää usein vuosia. Lisäksi suuret öljyvuodot ja tyytymättömyys niihin liittyviin korvausmenettelyihin lisäävät usein kansallisten tuomioistuinten käyttöä korvausten selvittelyssä, jolloin asiat usein monimutkaistuvat entisestään ja aiheutuu lisäviiveitä. Näin ollen suurten öljyvuotojen korvausmenettelyt ovat tavallisesti sekä monimutkaisia että hitaita. Useiden Euroopan vesillä 1990-luvulla tapahtuneiden, mittavaa julkisuutta saaneiden öljyvuotojen, kuten säiliöalusten *Aegean Sea* (Espanja 1992), *Braer* (Yhdistynyt kuningaskunta 1993) ja *Sea Empress* (Yhdistynyt kuningaskunta 1996) onnettomuuksien

yhteydessä on törmätty juuri näihin ongelmiin, eivätkä onnettomuuksien uhrit vieläkään tiedä, saavatko he täysimääräisen korvauksen ja milloin. *Erikan* öljyvuoto tuskin eroaa tässä suhteessa muista tapauksista.

Komissio katsoo, että näin pitkiä viivytyksiä korvausten maksamisessa on mahdoton hyväksyä. Se tunnustaa kuitenkin menettelyn keston ja käytettävissä olevien korvausmäärien ylittymisriskin välisen selkeän yhteyden. Ottaen huomioon edellä esitetyt seuraukset, joita korvauskaton lähestymisestä saattaa aiheutua, komissio katsoo, että kohtuuttoman pitkät korvausten maksuviivästykset johtuvat ensisijaisesti liian alhaisista korvausrajoista eivätkä niinkään itse korvausmenettelyn puutteista. Muita järjestelmän piirteitä, jotka saattavat vaikuttaa maksujen viivästymiseen tai muuten hankaloittaa korvausten maksamista uhreille, tutkitaan parhaillaan IOPC:n asettamassa työryhmässä[13]. Komissio osallistuu tähän työhön ja toivoo sen tuloksena syntyvän uusia toimia, joilla voidaan parantaa uhrien mahdollisuuksia saada nopeasti oikeudenmukaiset korvaukset kärsimistään vahingoista. Komissio toteaa yleisesti olevansa sitä mieltä, että nykyinen kansainvälinen korvausjärjestelmä täyttää – muutamia merkittäviä poikkeuksia lukuun ottamatta – ensimmäisen niistä komission asettamista perusteista, jotka liittyvät niiden menettelyjen tarkoituksenmukaisuuteen, joita käytetään korvausten maksamisessa öljyvuotojen uhreille.

4.3 Korvausrajojen riittävyys

Korvausrajojen riittämättömyys on komission mielestä kansainvälisen järjestelmän merkittävin puute. Koska korvausrajat ovat liian alhaiset, huomattavia kustannuksia aiheuttaneen öljyvuodon uhrit eivät välttämättä saa täysimääräistä korvausta, vaikka heidän korvausvaatimuksensa todettaisiinkin oikeutetuiksi. Tämä on periaatteelliselta kannalta varsin kyseenalaista. Lisäksi, kuten edellä selvitettiin, liian alhaiset korvausrajat aiheuttavat lähes väistämättä epävarmuutta ja viivästyttävät korvausvaatimusten käsittelyä. Näin ollen liian alhaiset korvausrajat johtavat itse asiassa siihen, että isojen öljyvuotojen uhrit saavat todennäköisesti korvauksensa myöhemmin ja pienempinä summina kuin pienemmän öljyvuodon aiheuttamasta vastaavasta vahingosta kärsinyt henkilö. Komission mielestä tämä on vaikeasti perusteltavissa.

IOPC:n tähän mennessä käsittelemästä noin sadasta tapauksesta kymmenkunta on nostanut vakavampia epäilyjä rajojen riittävyydestä ja/tai korvausvaatimusten käsittelyvauhdista. Tämä määrä ei tunnu kovin suurelta, varsinkin kun otetaan huomioon, että suurin osa säiliöalusten aiheuttamista öljyvuodoista ei anna aihetta IOPC:n toimiin, koska ne selvitetään vastuuyleissopimuksen mukaisesti aluksen omistajan kanssa, kun korvausvaatimusten yhteissumma ei ylitä aluksen omistajan vastuun rajoja. Lisäksi on myös totta, että suurin osa ongelmatapauksista on sattunut ”vanhan” järjestelmän aikana ennen vuoden 1992 lisäpöytäkirjojen voimaantuloa, joka lähes kaksinkertaisti korvauksiin käytettävissä olevan enimmäismäärän.

Tällaisilla tilastotiedoilla ei kuitenkaan ole juuri merkitystä, jos ajatellaan komission tapaan niin, että kaikista öljyvuodoista on maksettava nopeasti asianmukainen korvaus. Ei ole hyväksyttävää, että kansalaiset ja muut uhrit, jotka ovat kärsineet isojen öljyvuotojen joskus dramaattisistakin seurauksista, eivät saa täyttä korvausta. Korvausten enimmäismäärän pitäisi olla riittävän korkea kattamaan kaikenlaiset ennakoitavissa olevat suuronnettomuudet. Tämä

---

[13] Keskusteluissa esiin nostettuja seikkoja ovat esimerkiksi tiettyjen korvausvaatimusten käsittelyn priorisointi sekä korvausvaatimusten jättämisessä ja käsittelyssä noudatettavien menettelyjen yleisempi uudelleentarkastelu.

tavoite on kuitenkin kaukana tämänhetkisestä tilanteesta, mikä näkyy siinä, että molemmat vuoden 1992 järjestelmän voimaantulon jälkeen tapahtuneet isot öljyvuodot (*Nakhodka*, Japani 1997 ja *Erika*, Ranska 1999) ovat herättäneet vakavia epäilyjä korvausten uusien enimmäismäärien riittävyydestä, vaikka molemmissa tapauksissa mereen päässeen raakaöljyn määrä oli varsin vähäinen[14]. *Erikan* onnettomuuteen liittyvien korvausvaatimusten yhteissumma tulee todennäköisesti ylittämään selvästi tämän enimmäismäärän, minkä vuoksi kyseisen onnettomuuden uhrien on turvauduttava hallituksen ja asianomaisen öljy-yhtiön vapaaehtoisiin maksusitoumuksiin saadakseen edes välttämättömimmän korvauksen. Komission mielestä näitä korvausrajoja on vaikea pitää tyydyttävinä, vaikka niiden pitäisi asetettujen perusteiden mukaisesti olla sellaisia.

Nykyisten korvausten enimmäismäärien riittämättömyys ei ehkä ole yllättävää, koska ne määriteltiin jo 1980-luvun alussa ja ne tulivat Euroopassa voimaan vasta 12–20 vuotta myöhemmin kunkin jäsenvaltion ratifiointiajankohdan mukaan. *Erikan* onnettomuuden jälkeen on jo aloitettu prosessi, jolla pyritään lisäämään vastuuyleissopimuksessa ja rahastoyleissopimuksessa määriteltyjä nykyisiä enimmäismääriä sopimuksissa erikseen määrättyä yksinkertaistettua muutosmenettelyä noudattaen. Menettelyssä saavutettava enimmäiskorotus riippuu useista eri tekijöistä eikä se tällä hetkellä anna mahdollisuutta enempään kuin noin 50 prosentin korotukseen nykyisiin rajoihin verrattuna. Alustavat päätökset tämän korotuksen hyväksymisestä tehtiin lokakuussa 2000, ja jos muutokset hyväksytään lopullisesti, niitä aletaan soveltaa aikaisintaan 1. marraskuuta 2003 lähtien.

Komissio katsoo, että kolmen vuoden kuluttua voimaantuleva 50 prosentin eli yhteensä noin 300 miljoonaan euron korotus nykyisiin enimmäismääriin ei riitä takaamaan mahdollisten isojen öljyvuotojen uhrien asianmukaista suojelua Euroopassa. Kuten jo edellä todettiin, komissio katsoo, että korvausjärjestelmän olisi pystyttävä kattamaan täysimääräisesti kaikenlaiset suuronnettomuudet, joita voidaan ennakoida tapahtuvaksi paitsi tällä hetkellä myös lähitulevaisuudessa. Nyt ehdotettu korotus ei näyttäisi kattavan edes kaikkia *Erikan* onnettomuuteen liittyviä korvausvaatimuksia.

Enimmäismäärien riittävyyttä on arvioitava myös sen perusteella, minkä tyyppisiä vahinkoja järjestelmän on tarkoitus kattaa. Jos korvattavien vahinkojen joukkoa laajennetaan, summia on myös nostettava vastaavasti. Kuten edellä todettiin, komissio on sitä mieltä, että ympäristövahinkojen korvaamista on laajennettava, jolloin korvausten enimmäismäärien huomattavakin korotus olisi perusteltua.

Yhteensä 1 000 miljoonan euron enimmäisrajan on katsottu takaavan sen, että järjestelmä pystyy kattamaan kaikenlaiset ennakoitavissa olevat suuronnettomuudet. Tämä raja vastaa paremmin Yhdysvaltain liittovaltion lainsäädännön mukaisesti perustetun öljyvuotojen vastuurahaston (Oil Spill Liability Trust Fund) noudattamaa enimmäisrajaa sekä nykyisiä sellaisia vakuutuskäytäntöjä, jotka koskevat aluksen omistajan vastuuvakuutuksen kattavuutta öljyvahinkojen korvaamisessa ja jotka voivat tulla kyseeseen silloin, kun vastuuyleissopimuksen mukaisia rajoituksia ei ole mahdollista soveltaa.

Yhteenvetona voidaan todeta, että korvausten nykyiset vastuu- ja rahastoyleissopimusten mukaiset enimmäismäärät eivät ole läheskään riittävät. Jotta Euroopan kansalaisille voitaisiin varmistaa asianmukaiset korvaukset öljyvuodon sattuessa ja jotta voitaisiin taata suurempi vastaavuus Yhdysvaltain öljyvuotojen vastuurahaston maksamien korvausten kanssa,

---

[14] *Nakhodkan* onnettomuuden seurauksena mereen pääsi noin 6 200 tonnia keskiraskasta polttoöljyä ja *Erikan* aiheuttamaksi öljyvuodoksi arvioidaan noin 19 000 tonnia raskasta polttoöljyä.

korvausten enimmäismääräksi olisi asetettava 1 000 miljoonaa euroa. Vaikka tällaisia onnettomuuksia todennäköisesti tapahtuu hyvin harvoin, komission mielestä kokonaiskustannusten rajoja ei voida perustellusti asettaa alle sellaisten kustannusten, joita öljyvuodoista voi täysin kohtuudella olettaa aiheutuvan, eikä näin tule vaarantaa uhrien oikeutta asianmukaisiin korvauksiin.

4.4 Velvollisuudet ja vastuut

4.4.1 Yleistä

Jotta vastuu- ja korvausjärjestelmän voitaisiin katsoa olevan riittävä ja asianmukainen, sen on taattava uhreille asianmukaiset korvaukset ja siinä on myös otettava tasapuolisesti huomioon eri osapuolten velvollisuudet ja mahdollisuudet joutua vastuuseen. Lisäksi vastuujärjestelmällä on mahdollisuuksien mukaan aina pyrittävä estämään asianosaisia ottamasta tietoisesti riskejä, jotka saattavat vaarantaa ihmishenkiä tai ympäristöä.

Komissio katsoo, että kansainvälinen öljyn aiheuttamien pilaantumishaittojen vastuu- ja korvausjärjestelmä sisältää tässä suhteessa useita puutteita. Vastuujärjestelmän rakenne tarjoaa toimijoille vähän kannustimia sen varmistamiseen, että öljyä kuljetetaan vain moitteettomassa kunnossa olevissa säiliöaluksissa. Järjestelmä ei pysty tarjoamaan laivayhtiöille ja rahdinantajille riittäviä kannustimia, jotka saisivat ne luopumaan tuomittavasta tavastaan tarjota käyttöön ja käyttää tieten tahtoen huonokuntoista kalustoa öljyn merikuljetuksiin. Tästä on osoituksena se, että sekä Euroopassa että muualla öljyn kuljettamiseen käytetään edelleen erittäin huonokuntoisia aluksia.

Nämä puutteet liittyvät erityisesti seuraaviin seikkoihin, jotka ovat ristiriidassa viime aikoina sekä kansainvälisellä että yhteisön tasolla ympäristövastuun alalla tapahtuneen kehityksen kanssa.

4.4.2 Rajoitusoikeuden menettämisen kynnys

Aluksen omistajan oikeus rajoittaa vastuutaan on käytännöllisesti katsoen loukkaamaton. Kuten edellä todettiin, aluksen omistaja ei menetä oikeuttaan rajoittaa vastuutaan, ellei voida osoittaa, että vahinko ”on aiheutunut hänen tahallisesta teostaan tai laiminlyönnistään tai edesvastuuttomuudesta, jonka hän tiesi todennäköisesti aiheuttavan kyseistä vahinkoa”. Omistajan huolimattomuus tai edes törkeä varomattomuus eivät täytä näitä ehtoja ja on selvää, että useimmissa tapauksissa nämä ehdot eivät täyty. Vaikka edellä siteeratulle lauseelle löytyy vastineita muutamista muistakin merenkulun vastuukysymyksiä koskevista yleissopimuksista, komissio ei kuitenkaan pidä oikeutettuna näin vaikeasti täytettävän ehdon siirtämistä sellaisenaan öljyn pilaantumishaittojen vastuujärjestelmään. Se katsoo, että öljyn merikuljetuksiin liittyvien poikkeuksellisen suurten riskien täytyy näkyä myös aluksen omistajan suurempana alttiutena joutua rajoittamattomaan vastuuseen.

Ongelmia, joita aiheutuu vastuun rajoittamista koskevan oikeuden loukkaamattomuudesta, lisää menetelmä, jolla aluksen omistajan mahdollinen vastuu määritellään. Vastuu lasketaan pelkästään aluksen koon perusteella ottamatta huomioon esimerkiksi kuljetettavan lastin luonnetta tai mereen päässeen öljyn määrää. *Erikan* omistaja esimerkiksi saattoi rajoittaa vastuunsa noin 13 miljoonaan euroon ja omistajalla oli hyvin pieni riski menettää tämä oikeus onnettomuutta edeltäneen oman toimintansa tai onnettomuushetken toimintansa perusteella.

Monissa 1990-luvulla kehitetyissä ympäristövastuujärjestelmissä pyrkimyksenä on ollut poistaa vastuuseen liittyviä rajoituksia. Tämä pätee myös yhteisön kehitteillä olevaan ympäristövahinkovastuujärjestelmään, joka on hahmoteltu ympäristövahinkovastuuta koskevassa komission valkoisessa kirjassa (KOM(2000) 66 lopullinen). Tavallisesti rajoittamattoman vastuun sääntöihin ei kuitenkaan ole yhdistetty pakollisia vakuutusvaatimuksia. Maalla sijaitsevien kuormituslähteiden osalta se ei ehkä ole ongelma, sillä vastuunalaisen henkilön tunnistaminen ja saattaminen oikeudelliseen vastuuseen ei yleensä aiheuta ongelmia. Kun on kysymys meren pilaantumisesta, tilanne on toinen, sillä saastuttaja saattaa olla minkä tahansa valtion kansalainen tai muuten vaikeasti jäljitettävissä. Pakollinen vastuuvakuutus ja oikeus hakea korvausta suoraan vakuutuksenantajalta ovat näin ollen välttämättömiä uhrien suojelemiseksi. Rajoittamattoman vastuun mahdollisuus ei kuitenkaan välttämättä tarkoita sitä, että koko vastuu täytyisi kattaa vakuutuksella. On täysin mahdollista luoda järjestelmä, jossa vakuutusvaatimus olisi rajoitettu ankaran (objektiivisen) vastuun alueeseen, kun taas tuottamukseen perustuvan rajoittamattoman vastuun kantaisi omistaja itse. Tässä yhteydessä on otettava huomioon vaarallisten jätteiden rajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskevaan Baselin yleissopimukseen äskettäin hyväksytty vastuukysymyksiä käsittelevä lisäpöytäkirja[15]. Edelleen on syytä muistaa, että myös kansainvälisessä öljyvuotojen korvausjärjestelmässä sovellettiin vuoteen 1996 asti vuoden 1969 vastuuyleissopimuksen perusteella huomattavasti alhaisempaa kynnystä rajoitusoikeuden menettämisen suhteen eli vaatimusta omistajan ”syystä tai osallisuudesta” tapahtumaan. Tämä sanamuoto ei tiettävästi hankaloittanut merkittävästi öljyn aiheuttamien pilaantumishaittojen kansainvälisen vastuujärjestelmän toimintaa sen 25-vuotisen voimassaolon aikana.

Komissio katsoo näin ollen, että nykyistä rajoitusoikeuden menettämisen kynnystä olisi alennettava yhdenmukaiseksi muiden vastaavien järjestelmien kanssa. Oikeus rajoittamattomaan vastuuseen olisi kumottava erityisesti tapauksissa, joissa aluksen omistaja on syyllistynyt vakavaan laiminlyöntiin. Tällainen säännös liittäisi vastuun lähemmin aluksen omistajan toimintaan ja näin sillä olisi sekä ehkäiseviä vaikutuksia että rikosoikeudellisia seuraamuksia.

4.4.3 Muiden kuin aluksen rekisteröidyn omistajan suojelu

Vastuu öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta kohdistuu yksinomaan aluksen rekisteröityyn omistajaan. Vastuun kanavoimisella yhteen tiettyyn henkilöön on se etu, että se selkiyttää vastuukysymyksiä ja tekee helpommaksi tunnistaa, kenelle korvausvaatimukset on osoitettava. Vastuun kanavoiminen on myös keino välttää vakuutusten päällekkäisyys ja lisää ainakin teoreettisesti todennäköisyyttä siitä, että vastuu tulee vakuutettua. Vastuuyleissopimuksen mukainen vastuun kanavoiminen menee vielä askeleen pidemmälle kieltämällä nimenomaisesti korvausvaatimusten kohdistamisen muille osapuolille (erityisesti aluksen ohjaajalle, kapteenille ja rahdinantajille), joilla saattaa olla yhtä paljon valtaa kuljetusten suhteen kuin aluksen rekisteröidyllä omistajalla. Nämä henkilöt on suojattu korvausvaatimuksilta, ellei vahinko ”johdu asianomaisen henkilön omasta tahallisesta teosta

---

[15] Vaarallisten jätteiden rajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskevan Baselin yleissopimuksen vastuukysymyksiä käsittelevä lisäpöytäkirja vuodelta 1999 määrää ankaran vastuun tiettyyn vähimmäisrajaan saakka, joka on katettava vakuutuksella. Lisäpöytäkirjan 5 artiklassa määrätään, että ellei ankarasta vastuusta muuta johdu, ”henkilö on vastuussa vahingoista, jotka ovat aiheutuneet hänen laiminlyönneistään yleissopimuksen täytäntöönpanosäännösten noudattamisessa tai joiden syntymiseen nämä laiminlyönnit ovat vaikuttaneet, tai muista tahallisista, piittaamattomuudesta tai huolimattomuudesta johtuvista teoista tai laiminlyönneistä.” Jäljempänä 12 artiklan 2 kohdassa määrätään, että ”5 artiklassa säädettyyn vastuuseen ei ole taloudellisia rajoituksia”.

tai laiminlyönnistä tai edesvastuuttomuudesta, jonka hän tiesi todennäköisesti aiheuttavan kyseistä vahinkoa" (tämä edellytys liittyy myös aluksen omistajan oikeuteen rajoittaa vastuutaan). Monien keskeisten osapuolten suojelu merkitsee käytännössä sitä, että nämä henkilöt voivat toimia lähes varmoina siitä, ettei heille osoiteta korvausvaatimuksia öljyvahingon sattuessa.

Komissio katsoo, että tällainen avainhenkilöiden suojelu toimii vastoin sen pyrkimyksiä lisätä kaikkien merenkulun toimijoiden vastuuntunnetta. Tämän vuoksi komission mielestä kielto hakea korvauksia useilta tärkeimmiltä öljyn merikuljetuksiin osallistuvilta toimijoilta olisi poistettava vastuuyleissopimuksesta. Lisäksi jos tiettyjen osapuolten suojelun katsotaan olevan välttämätöntä järjestelmän toiminnan kannalta, kynnys olisi ainakin madallettava samalle tasolle kuin aluksen omistajilla (ks. edellä). Tällaiseen toimenpiteeseen liittyvistä käytännön kysymyksistä voidaan todeta myös, että järjestelmässä, jota sovellettiin vuoteen 1996 asti, jolloin vuoden 1992 lisäpöytäkirjat tulivat voimaan, vastuun kanavoimista koskevat säännöt olivat paljon lievemmät. Vuoteen 1996 asti sovelletussa järjestelmässä korvausvastuun ulkopuolelle jätettiin vain aluksen omistajan henkilöstö ja asiamiehet ja heidätkin vain sikäli kuin vahinko ei aiheutunut heidän omasta varomattomuudestaan tai laiminlyönnistään.

4.4.4 Ympäristövahingot

Vahinkotyyppien osalta nykyinen vastuu- ja korvausjärjestelmä keskittyy enimmäkseen omaisuudelle aiheutuneisiin vahinkoihin tai menetyksiin sekä taloudellisiin menetyksiin. Ympäristövahinkojen osalta se kattaa torjuntatoimenpiteet, jotka voivat käsittää esimerkiksi puhdistuskustannuksia, ja "toteutetut tai toteutettavat kohtuulliset ennallistamistoimet". Ympäristölle aiheutunut vahinko ei sinällään ole korvausperuste, pääasiassa siksi, että tämän tyyppistä vahinkoa on erittäin vaikea arvioida.

Komissio tunnustaa, että ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korvaamiseen liittyy ongelmia, ja katsoo, että tällaisten vahinkojen arvioinnin olisi oltava mitattavissa, todennettavissa ja ennustettavissa, jotta järjestelmän eri osapuolten erilaiset tulkinnat vältettäisiin. Myös yhdenmukaisuus muista pilaantumislähteistä peräisin olevien ympäristövahinkojen korvausjärjestelmien kanssa on tärkeää. Yhteisön näkökulmasta ei ole perusteltua, että ympäristövahingoista maksettavat korvaukset vaihtelevat huomattavasti sen mukaan, onko pilaantumisen aiheuttaja öljysäiliöalus, muu alus vai rannalla sijaitseva tehdas[16]. Komissio on valmistelemassa ehdotusta ympäristövahinkovastuuta koskevaksi direktiiviksi, minkä yhteydessä se parhaillaan tutkii ympäristövahinkojen arviointia. Tutkimusta voidaan hyödyntää direktiivin mukaisessa ympäristövahinkojen arvioinnissa. Rajoittamatta mitenkään koko yhteisön kattavan yleisen ympäristövahinkovastuujärjestelmän yhteydessä mahdollisesti tehtäviä ehdotuksia komissio katsoo, että yhtenä vaihtoehtona olisi laajentaa ympäristön nykyiset ennallistamiskustannukset kattamaan ainakin onnettomuuden ympäristövahinkojen arviointikustannukset sekä kustannukset, joita aiheutuu tuhoutuneiden luonnonvarojen korvaamisesta uusilla vastaavilla luonnonvaroilla, mikäli pilaantuneen

---

[16] Ympäristövahinkovastuusta antamassaan valkoisessa kirjassa komissio toi esiin aikomuksensa sisällyttää uusiin säännöksiin myös "biologiselle monimuotoisuudelle aiheutuneet vahingot". Tällainen vahinko liittyisi luonnonvaroille aiheutuneisiin merkittäviin vahinkoihin EY:n suojelemilla Natura 2000 -alueilla. Tässä yhteydessä pidetään tarpeellisena erillisen järjestelmän luomista luonnonvarojen arvioimista varten (KOM (2000) 66 lopull., kohta 4.5.1).

ympäristön ennallistamista ei pidetä mahdollisena[17]. Komissio tarkastelee vielä kantaansa antaessaan ehdotuksen yhteisönlaajuisesta ympäristövahinkovastuujärjestelmästä.

4.5 Päätelmät

Edellä esitetyn arvion perusteella komissio toteaa, että kansainvälinen vastuu- ja korvausjärjestelmä täyttää ensimmäisen arviointiperusteen, mutta kahteen muuhun perusteeseen liittyy merkittäviä puutteita. Puutteiden merkitystä korostaa entisestään se, että kansainvälinen järjestelmä nimenomaisesti kieltää lisäkorvausvaatimusten esittämisen yleissopimuksen järjestelmän ulkopuolella. Tämä merkitsee sitä, että yhteisön olisi hyvin vaikea määrätä alusten omistajille tai muille suojelun kohteina oleville osapuolille henkilökohtaisia lisävastuita ilman, että ne olisivat ristiriidassa kansainvälisten yleissopimusten kanssa. Mikäli tällaisia henkilökohtaisia vastuita otettaisiin käyttöön yhteisössä, jäsenvaltioiden olisi sanouduttava irti kansainvälisistä yleissopimuksista ennen kuin ne voisivat panna täytäntöön tällaisia yhteisön sääntöjä.

Komissio tunnustaa, että kansainvälinen vastuu- ja korvausjärjestelmä tarjoaa merkittäviä etuja yhdenmukaisuutensa ja selkeytensä vuoksi sekä siksi, että siinä öljyvuotojen kustannukset jaetaan maailman kaikkien öljynsaajien kesken riippumatta siitä, missä öljyvuodot tapahtuvat. Komissio katsoo näin ollen, ettei kansainvälisestä järjestelmästä luopumista edellyttävien toimenpiteiden käyttöönotto ei olisi tarkoituksenmukaista tässä vaiheessa. Kuten komissio esitti Biarritzin Eurooppa-neuvostolle antamassaan kertomuksessa (KOM(2000) 603 lopull.), se on sitä mieltä, että nyt on aktiivisesti pyrittävä muuttamaan yleissopimusta edellä hahmoteltujen linjojen mukaisesti, ja puuttumaan samalla kiireellisesti nykyisten korvausten enimmäismäärien riittämättömyyteen yhteisössä.

5. Ehdotetut toimet

Nykyisen vastuu- ja korvausjärjestelmän parantaminen edellyttää lukuisia toimenpiteitä. Osa niistä vaatii yhteisön toimia, kun taas toisiin on puututtava kansainvälisesti.

5.1 Täydentävän korvausrahaston luominen Eurooppaan

Kiireellisin huolenaihe on nykyisen järjestelmän korvausrajojen nostaminen, sillä se liittyy kaikkein suorimmin öljyvuotojen uhreille maksettavien korvausten riittävyyteen. Tilanteen parantamiseksi komissio ehdottaa, että nykyistä kansainvälistä järjestelmää täydennettäisiin perustamalla eurooppalainen täydentävä rahasto, josta maksettaisiin korvauksia kansainvälisen järjestelmän mukaisesti oikeutetuiksi katsottujen pyyntöjen perusteella tapauksissa, jotka liittyvät Euroopan vesillä tapahtuneisiin öljyvuotoihin ja joissa korvausvaatimus ylittää IOPC:n enimmäisrajat.

---

[17] Euroopan neuvoston vuonna 1993 ympäristöä vahingoittavista toimista aiheutuvista vahingoista johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tekemän yleissopimuksen 2 artiklan 8 kohdassa ennallistamistoimet määritellään samojen periaatteiden mukaisesti kohtuullisiksi katsottaviksi toimiksi, joiden tarkoituksena on ennallistaa tai korjata vahingoittuneet tai tuhoutuneet luonnonvarat, tai korvata ne mahdollisuuksien mukaan vastaavilla luonnonvaroilla. Kansallisessa lainsäädännössä määrätään toimijasta, jolla on oikeus toteuttaa tällaisia toimenpiteitä.

Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahasto (COPE-rahasto) tulisi näin täydentämään IOPC:n rahoitusvälineitä tapauksissa, joissa IOPC on todennut korvausvaatimukset oikeutetuiksi, mutta ei pysty maksamaan täysimääräisiä korvauksia varojensa riittämättömyyden vuoksi. COPE-rahaston maksamat korvaukset perustuisivat näin ollen samoihin perusteisiin ja sääntöihin kuin nykyinen IOPC-rahastojärjestelmä, mutta sen korvausten enimmäismäärän eli 1 000 miljoonan euron katsotaan IOPC:stä poiketen riittävän kaikenlaisten ennakoitavissa olevien suuronnettomuuksien varalle.

COPE-rahastoa rahoittavat Euroopan öljynsaajat samankaltaisen järjestelmän mukaisesti kuin IOPC:ssäkin. Näin Euroopan öljynsaajien maksamista maksuosuuksista kerätyt varat ovat kaikki käytettävissä pilaantumishaittojen korvaamiseen missä tahansa jäsenvaltiossa. COPE-rahaston tarkoituksena on taata Euroopan kansalaisille asianmukainen korvaus heidän kärsimistään vahingoista siihen saakka, kunnes kansainvälisen järjestelmän korvaukset saadaan sovitettua riittävän korkealle tasolle. Sen lisäksi, että käytettävissä oleva korvausmäärä viisinkertaistuu COPE-rahaston ansiosta, COPE-rahaston ansiosta voidaan myös jouduttaa täyden korvauksen maksamista Euroopassa tapahtuneen öljyvuoden uhreille. COPE-varojen turvin korvaukset voidaan maksaa täysimääräisesti heti, kun korvausvaatimukset on todettu perustelluiksi. Enää ei siis tarvitse odottaa aikaavievää onnettomuuden lopullisten kustannusten selvittämistä eikä tästä johtuvaa korvausten jakamista osiin määräsuhteessa, joka on ongelmana kansainvälisessä järjestelmässä (ks. kohta 4.2). COPE:n ansiosta uhrit voivat saada täydet korvaukset nopeammin ja tapauksen taloudellinen loppuselvittely voidaan toteuttaa kahdenvälisesti IOPC- ja COPE-rahastojen välillä sitten, kun kokonaiskustannukset ovat tiedossa. COPE-rahastoa on määrä käyttää ainoastaan sellaisissa EU:n vesillä tapahtuneissa onnettomuuksissa, jotka ylittävät tai jotka uhkaavat ylittää kansainväliset enimmäismäärät.

5.2 Kansainvälisen järjestelmän muiden puutteiden korjaaminen IMOn kautta

Komission mielestä nykyistä järjestelmää on tarpeen tarkistaa perinpohjaisesti, jotta tulevaisuudessa eri osapuolten toiminnalla ja mahdollisuudella joutua vastuuseen olisi entistä suorempi yhteys toisiinsa.

Luvussa 4 kuvattujen puutteiden korjaaminen on komission mukaan kansainvälisen yhteisön tehtävä, ja ensimmäiset askeleet tähän suuntaan onkin jo otettu. Komissio katsoo, että uudistustyön pitäisi viime kädessä johtaa nykyisten sopimusten muuttamiseen niin, että korvausten nykyisiä enimmäismääriä korotettaisiin tuntuvasti. Lisäksi muutoksia kaipaisivat edellä kohdassa 4.4 esitetyt puutteet, kuitenkin niin, että järjestelmän ”helppokäyttöisyys” korvauksenhakijoiden kannalta tulisi turvattua.

Komissio pyytääkin neuvostoa viemään asiaa eteenpäin mahdollisimman pian, jotta kansainvälistä vastuu- ja korvausjärjestelmää voidaan perinpohjaisesti tarkistaa. Yhteisön olisi tarpeen mukaan vedottava kansainväliseen merenkulkujärjestöön IMOon tai IOPC:hen, jotta vastuuyleissopimusta muutettaisiin seuraavasti:

– Aluksen omistajalla on oltava rajoittamaton vastuu, mikäli voidaan osoittaa, että pilaantumishaitta on aiheutunut hänen vakavasta laiminlyönnistään.

– Vastuuyleissopimuksen III artiklan 4 kohdan c alakohdasta on poistettava pilaantumishaittoja koskevien korvausvaatimusten esittämiskielto aluksen rahdinantajaa, kapteenia ja liikenteenharjoittajaa vastaan.

– Ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korvauksia on tarkistettava ja laajennettava vastaavien yhteisön lainsäädännön nojalla perustettujen korvausjärjestelmien mukaisesti.

Tällä hetkellä käytössä olevan öljyvahinkojen kansainvälisen vastuujärjestelmän parantamisen lisäksi on kehitettävä myös vaarallisiin ja haitallisiin aineisiin liittyvää vastuu- ja korvausjärjestelmää. Asiaa koskeva kansainvälinen yleissopimus hyväksyttiin vuonna 1996, mutta yksikään jäsenvaltio ei ole vielä ratifioinut sitä eikä se ole vielä voimassa[18]. Kemikaaleja kuljettaneen *Ievoli Sun* -säiliöaluksen uppoaminen Kanaalisaarten edustalla 31. lokakuuta 2000 on viimeisin onnettomuuksista, jotka ovat tuoneet esille, miten epätyydyttävästi muihin vaarallisiin aineisiin kuin öljyyn liittyvää vastuuta ja korvauksia tällä hetkellä säännellään. Asiaan on puututtava ensisijaisena ongelmana kansainvälisesti ja Euroopan tasolla.

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

5.3 Vakavien laiminlyöntien rangaistavuuden varmistaminen jäsenvaltioiden lainsäädännössä

Komissio tunnustaa, että vastuusäännöillä on omat rajoituksensa, jotka liittyvät siihen, mikä vaikutus niillä on öljyvahingoissa osallisina olevien henkilöiden henkilökohtaiseen vastuuseen. Tämä pätee erityisesti silloin, kun vastuut ovat vakuutuskelpoisia, niin kuin ne tavallisesti ovat.

Kuten öljyn merikuljetusten turvallisuutta koskevan komission tiedonannon (KOM(2000) 142 lopull.) 5 kohdan b alakohdan iv) luetelmakohdassa todetaan, komissio ehdottaa, että vastuisiin ja korvauksiin liittyviä edellä kuvattuja säännöksiä täydennetään sisällyttämällä asetukseen artikla taloudellisista seuraamuksista tai sanktioista, joita öljyn merikuljetuksiin osallistuville henkilöille voidaan määrätä, mikäli heidän todetaan syyllistyneen törkeään varomattomuuteen. Säännöksellä on rikosoikeudellinen luonne eikä se siten liity vahinkojen korvaamiseen. Pikemminkin sen tarkoituksena on toimia pelotteena öljyn merikuljetuksiin osallistuville henkilöille koko yhteisön alueella.

[18] Seuraavat valtiot ovat allekirjoittaneet vuonna 1996 hyväksytyn kansainvälisen yleissopimuksen vahingonkorvausvastuusta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä: Alankomaat, Kanada, Norja, Ruotsi, Saksa, Suomi, Tanska ja Yhdistynyt kuningaskunta. Vain Venäjän federaatio on ratifioinut sen.

ASETUKSEN PERUSTELUT

Yhteisön perustamissopimuksessa määrätään yhteisestä liikennepolitiikasta, ja sitä toteuttaviin toimiin kuuluvat myös merikuljetusten turvallisuutta ja niihin liittyvää ympäristönsuojelua parantavat toimenpiteet. Merialueilla tapahtuvien öljyvuotojen uhreille maksettavat asianmukaiset korvaukset sekä öljyn merikuljetuksissa ilmenevästä törkeästä varomattomuudesta määrättävien sanktioiden käyttöönotto muodostavat olennaisen osan näistä toimista.

Vaikka öljyvuotoihin liittyvän vastuun ja korvausten säätelemiseksi onkin laadittu kansainvälisiä yleissopimuksia, jossa kaikki rannikkojäsenvaltiot ovat sopimuspuolina tai joihin ne liittyvät lähitulevaisuudessa, viimeaikaiset onnettomuudet, erityisesti *Erikan* uppoaminen vuonna 1999, ovat tuoneet selkeästi esiin sen, että uhreille aiheutuneiden vahinkojen asianmukaiseen korvaamiseen tarkoitetut mekanismit ovat riittämättömiä.

Tämä asetus koskee Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahaston (COPE-rahasto) perustamista. Rahasto koskisi suoranaisesti vain niitä jäsenvaltioita, joilla on omaa rantaviivaa ja satamia. Itävaltaa ja Luxemburgia ehdotuksen tämä osa koskisi vain osittain ja epäsuorasti.

Koska suhteellisen hyvin toimiva kansainvälinen järjestelmä öljyvahinkojen korvaamiseen on jo olemassa, tehokkain ratkaisu korvausrajojen nostamiseksi on tämän kansainvälisen järjestelmän kehittäminen ja täydentäminen, jolloin vältetään päällekkäinen toiminta ja raskas hallinto. COPE-rahasto perustuu näin ollen pääosassa kansainvälisen järjestelmän menettelytapoihin ja sen suorittamiin arviointeihin. Jonkinasteisen tietojenvaihdon katsotaan olevan tarpeellista ehdotetun eurooppalaisen rahaston ja nykyisen IOPC-rahaston välillä joko pysyvämmin tai tapauskohtaisesti, jotta järjestelmä voisi toimia tehokkaasti.

Öljyvuodot voivat aiheuttaa mittavia vahinkoja. Kansainväliset korvausten enimmäismäärät ylittävissä onnettomuuksissa uhrit eivät saa täysimittaista korvausta nykyisen kansainvälisen järjestelmän perusteella. Yhteisön laajuinen toiminta voi parantaa huomattavasti Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvuotojen uhrien mahdollisuuksia saada täysimääräiset korvaukset, joiden maksamiseen kaikkien jäsenvaltioiden öljynsaajat osallistuvat. Enimmäiskorvaus nostetaan nykyisestä 200 miljoonasta eurosta 1 000 miljoonaan euroon. Lisäksi Euroopan unionin vesillä tapahtuvien öljyvuotojen kustannukset jaetaan kaikkien EU:n rannikkovaltioiden kesken.

Ehdotetun säännöksen konkreettista lisäarvoa toisi siis korvauksiin käytettävissä olevan enimmäismäärän viisinkertaistuminen nykyiseen verrattuna, paremmat takeet vahingon asianmukaisten korvausten saannista sekä öljyvuotojen aiheuttamien riskien jakaminen kaikkien EU:n rannikkovaltioiden kesken. Lisäetuna on myös se, että lisärahoituksen avulla voidaan nopeuttaa myös kansainvälisen öljyvahinkojen korvausrahaston mukaisten korvauksien saamista (IOPC) Euroopassa tapahtuneisiin öljyvuotoihin suorittamalla maksuja heti kun IOPC on arvioinut ja hyväksynyt korvausvaatimukset.

Öljyvahinkojen korvausrahaston perustaminen vaatii lainsäädäntöä. Rahaston rahoittamisesta vastuussa olevat osapuolet eli Euroopan öljynsaajat tuskin ovat halukkaita maksamaan mahdollisesti suuriakin summia ilman lainsäädännöllisiä velvoitteita. Lisäksi rahastoon maksettavia maksuosuuksia ei voida periä tai siitä suoritettavia korvauksia ei voida maksaa yhdenmukaisesti, elleivät säännöt ole samoja kaikille jäsenvaltioille ja osapuolille. Yhdenmukaistetut säännöt ovat välttämättömiä velvoitteiden yhtenäisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säännösten yhdenmukainen soveltaminen olisikin varmistettava asetuksella.

ASETUKSEN SISÄLTÖ

Komission ehdotuksella täydennetään nykyistä vastuu- ja rahastosopimuksilla perustettua kansainvälistä säiliöalusten aiheuttamien pilaantumishaittojen vastuu- ja korvausjärjestelmää perustamalla eurooppalainen rahasto (COPE-rahasto), josta maksetaan korvauksia Euroopan vesillä tapahtuneiden öljyvuotojen uhreille. COPE-rahastosta maksetaan korvauksia vain niille uhreille, joiden pyynnöt arvioidaan oikeutetuiksi ja jotka eivät ole saaneet täysimittaista korvausta kansainvälisestä järjestelmästä enimmäismäärien ylittymisen vuoksi.

COPE-rahastosta maksettavat korvaukset perustuvat näin ollen samoihin perusteisiin ja sääntöihin kuin nykyinen kansainvälinen rahastojärjestelmäkin. COPE-rahaston korvauskaton (1 000 miljoonaa euroa), on katsottu olevan riittävä kaikenlaisten ennakoitavissa olevien suuronnettomuuksien varalle.

COPE-rahastoa rahoittavat Euroopan öljynsaajat. Kaikkien jäsenvaltioiden kansalaisten, jotka vastaanottavat vuosittain yli 150 000 tonnia raakaöljyä ja/tai raskasta polttoöljyä, on suoritettava vastaanotettua öljymäärää vastaava maksu COPE-rahastoon. Tällä tavoin veronmaksajien sijaan öljyteollisuus ja ehkä epäsuorasti öljytuotteiden käyttäjä maksaa kalliiden öljyvuotojen kustannukset Euroopassa.

COPE-rahastoa käytetään ainoastaan EU:n vesillä tapahtuneissa suuronnettomuuksissa, jotka ylittävät tai jotka uhkaavat ylittää yhteisen takuurahaston (IOPC:n) enimmäismäärät. Jollei tällaisia onnettomuuksia tapahdu, COPE-rahastoon ei tarvitse suorittaa maksuja.

COPE-rahastoa edustaa komissio. Tärkeät COPE-rahaston toimintaan liittyvät päätökset tekee komissio, jota avustaa COPE-rahastokomitea. COPE-rahastokomitea on neuvoston päätöksen 1999/468/EY 4 artiklan mukainen hallintokomitea.

Ehdotettu asetus sisältää myös artiklan, jossa säädetään öljyn merikuljetuksissa vakaviin laiminlyönteihin syyllistyneille henkilöille määrättävistä taloudellisista seuraamuksista.

ERITYISHUOMIOITA

1 artikla

Asetuksen tarkoituksena on varmistaa EU:n vesillä tapahtuneista öljyonnettomuuksista aiheutuneiden pilaantumishaittojen asianmukaiset korvaukset. Asetuksessa keskitytään siten korvausrajojen riittämättömyyteen, jonka komissio katsoo olevan kaikkein kiireellisin puute nykyisessä kansainvälisessä öljyn aiheuttamien pilaantumishaittojen vastuu- ja korvausjärjestelmässä. Järjestelmän muihin puutteisiin pyritään vastaamaan muilla keinoilla ja ainakin aluksi kansainvälisen järjestelmän puitteissa. Asetuksen erillisenä tavoitteena on sen 10 artiklan mukaisesti taloudellisten seuraamusten käyttöönotto tahallisille tai törkeästä varomattomuudesta aiheutuville toimille tai laiminlyönneille, jotka johtavat pilaantumishaittoihin.

2 artikla

Tässä artiklassa määritellään asetuksen maantieteellinen soveltamisala. Se kattaa pilaantumishaitat alueella, joka ulottuu 200 meripeninkulman päähän rannikosta. Asetuksen soveltamisala vastaa kansainvälisessä järjestelmässä sovellettavia rajoja, mikä on välttämätöntä, kun otetaan huomioon kuinka läheisessä yhteydessä tämä asetus ja kansainvälinen järjestelmä ovat toisiinsa.

3 artikla

Asetuksessa käytettävät keskeiset käsitteet määritellään 3 artiklassa. Asetuksessa käytetään olennaisilta osin samoja määritelmiä kuin öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa vuodelta 1992 sekä öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa vuodelta 1971 (muutettu vuoden 1992 lisäpöytäkirjalla).

Osaa määritelmistä voidaan pitää tarpeettomina, koska ehdotetun säädöksen ja kansainvälisen korvausjärjestelmän välinen läheinen yhteys käy ilmi asetuksen muista säännöksistä. Juridisen selkeyden vuoksi tärkeimpien osapuolten velvollisuuksiin liittyvät kansainväliset määritelmät on kuitenkin toistettu 3 artiklassa.

4 artikla

COPE-rahaston perustamisesta ja sen tärkeimmistä vastuualueista säädetään 4 artiklassa.

5 artikla

Tämä artikla on yksi asetuksen tärkeimmistä, koska siinä säädetään, milloin ja miten COPE-rahastosta maksetaan korvauksia.

Kohdissa 1 ja 2 luodaan läheinen yhteys kansainväliseen öljyn aiheuttamien pilaantumishaittojen korvausrahastoon (IOPC). Tämä yhteys merkitsee ennen kaikkea sitä, että COPE-rahastosta maksettava korvaus voi tulla kysymykseen ainoastaan siinä tapauksessa, että IOPC on hyväksynyt Euroopan vesillä tapahtuneesta säiliöalusonnettomuudesta aiheutuneen öljyvuodon uhrien korvausvaatimukset, mutta ei ole

pystynyt maksamaan korvauksia täysimääräisesti, koska korvausvaatimusten yhteissumma ylittää kansainvälisen yleissopimuksen mukaisesti käytettävissä olevan enimmäismäärän.

Kohdalla 3 on tarkoitus varmistaa, että komissio COPE-rahastokomitean avustamana hyväksyy kaikki päätökset COPE-rahaston kautta maksettavista korvauksista. Jos komissio ei voi hyväksyä korvausvaatimusta, korvausta ei makseta.

Yleensä kuitenkin COPE-rahastosta saavat korvausta kaikki ne korvauksenhakijat, jotka täyttävät 1 ja 2 kohdissa asetetut ehdot. Tärkein poikkeus on mainittu kohdassa 4, jossa komissiolle annetaan harkintavaltaa sen suhteen, miten laajasti onnettomuuteen suorimmin osallisten kustannuksia korvataan. Tämän tarkoituksena on varmistaa, että asianosaisten toiminnalla on suora yhteys oikeuteen saada korvausta. Toisaalta katsotaan, että on tärkeää säilyttää mahdollisuus maksaa korvauksia niille henkilöille, jotka ovat suorimmin osallisia onnettomuuteen. Muutoin alusten omistajat, lastin omistajat ja muut tärkeät osapuolet, joilla on tavallisesti hyvät mahdollisuudet toimia välittömästi tapahtuman jälkeen, eivät ehkä haluaisi pyrkiä osaltaan lieventämään vahinkoja.

Kohdassa 5 säädetään COPE-rahaston korvausten enimmäismääräksi 1 000 miljoonaa euroa, joka sisältää myös vastuu- ja rahastoyleissopimusten kautta maksettavat maksuosuudet. Summa on katsottu riittäväksi kattamaan täysimääräiset korvaukset kaikenlaisista ennakoitavissa olevista öljysäiliöalusten onnettomuuksista, ja se vastaa Yhdysvaltain vastaavasta rahastosta (Oil Spill Liability Trust Fund) maksettavien korvausten enimmäismäärää.

Kohdassa 6 säädetään, että siinä – hyvin epätodennäköisessä – tapauksessa, että 1 000 miljoonan euron enimmäisraja ylittyy, korvaukset jaetaan suhteellisesti korvauksenhakijoiden kesken. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että kukin korvauksenhakija saisi vain tietyn prosenttiosuuden oikeutetuksi katsotuista korvausvaatimuksistaan. Prosenttimäärä olisi sama kaikille korvauksenhakijoille.

6 artikla

COPE-rahaston tuloista säädetään 6 artiklassa. Maksuja COPE-rahastoon kerätään vain, jos EU:n vesillä tapahtuu vakava onnettomuus, joka ylittää tai uhkaa ylittää IOPC:n korvausten enimmäismäärät.

Asetuksessa vahvistetaan, että toimivaksi osoittautunutta IOPC:n nykyistä maksuosuuskäytäntöä noudatetaan myös uudessa järjestelmässä ja että COPE-rahaston maksuvelvollisina ovat samat osapuolet kuin IOPC-rahastossakin. Maksun suuruus perustuu kunkin öljynsaajan vastaanottamaan öljymäärään, ja COPE-rahastoon suoritettava maksu on näin ollen suoraan verrannollinen vastaanotetun öljyn määrään. Öljynsaajat maksavat osuutensa suoraan komissiolle.

Maksuosuuksien keräämiseen varattu aikaraja on varsin lyhyt, mikä on perusteltua sen vuoksi, että rahoitus on tarpeen saada käyttöön mahdollisimman pian sen jälkeen, kun onnettomuus on tapahtunut ja IOPC on arvioinut kyseistä onnettomuutta koskevat korvausvaatimukset.

Jotta voitaisiin varmistaa, että COPE-rahasto ei kerää varoja laittomasti, kohdassa 9 säädetään, että mahdolliset ylijäävät varat, jotka on kerätty tiettyä tapausta varten ja joita ei ole käytetty kyseisestä tapauksesta aiheutuneiden vahinkojen korvaamiseen tai välittömästi siihen liittyvään tarkoitukseen, on palautettava maksajille.

Kohdassa 10 säädetään, että jäsenvaltiot, jotka eivät täytä COPE-rahastoa koskevia velvoitteitaan, joutuvat korvaamaan COPE-rahastolle tästä mahdollisesti aiheutuvat tappiot.

7 artikla

COPE-rahaston sijaantulo-oikeudesta on säädetty 7 artiklassa. Tämä säännös antaa COPE-rahastolle mahdollisuuden saada takaisin ainakin osan kuluistaan perimällä niitä oikeusteitse onnettomuuden eri osapuolilta, mikäli tätä ei ole erikseen kielletty kansainvälisissä yleissopimuksissa.

8 artikla

Asetuksen 8 artiklassa säädetään, että COPE-rahastoa edustaa komissio. Siinä annetaan komissiolle useita erityistehtäviä, jotka ovat välttämättömiä rahaston toiminnan kannalta.

9 artikla

COPE-rahastokomitea avustaa komissiota rahaston johtamisessa siten, että komissio tekee tärkeimmät COPE-rahaston toimintaan liittyvät päätökset vahvistettujen komitologiamenettelyjen mukaisesti. COPE-rahastokomitea on neuvoston päätöksen 1999/468/EY[19] 4 artiklan mukainen hallintokomitea. Neuvoston on toimittava artiklan mukaan kuukauden määräajassa, jotta COPE-rahastokomitean nopea päätöksenteko on mahdollista.

10 artikla

Asetuksen 10 artiklassa säädetään taloudellisista seuraamuksista tai sanktioista tapauksissa, joissa öljyn merikuljetuksiin osallistuvien henkilöiden on todettu syyllistyneen törkeään varomattomuuteen. Säännöksellä on rikosoikeudellinen luonne eikä se näin ollen liity vahinkojen korvaamiseen. Tätä artiklaa sovelletaan kaikkiin tapauksiin, joihin liittyy öljyn aiheuttamaa meren pilaantumista, eli asetuksen muista osista poiketen se kattaa myös muista aluksista kuin öljysäiliöaluksista mereen päässeen öljyn aiheuttaman pilaantumisen. Seuraamusten tyyppi (rikosoikeudellinen, hallinnollinen, rankaisuksi tuomittava vahingonkorvaus) jätetään määrittelemättä, jotta jäsenvaltiot voisivat soveltaa oikeusjärjestelmäänsä parhaiten soveltuvaa seuraamustyyppiä.

11 artikla

Ei huomautuksia.

[19] Neuvoston päätös, tehty 28 päivänä kesäkuuta 1999, menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä, EYVL L 184 , 17.7.1999, s. 23.

2000/0326 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahaston perustamisesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan ja 175 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen[20],

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[21],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[22],

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä[23],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) On tarpeen varmistaa riittävät korvaukset henkilöille, jotka kärsivät vahingoista, joiden syynä on säiliöaluksista Euroopan vesillä pääsevän tai päästetyn öljyn aiheuttama pilaantuminen.

(2) Alusten aiheuttamien öljyvahinkojen kansainvälinen vastuu- ja korvausjärjestelmä, joka perustettiin öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1992 tehdyllä kansainvälisellä yleissopimuksella ja öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta vuonna 1971 tehdyllä kansainvälisellä yleissopimuksella, sellaisena kuin se muutettuna siihen vuonna 1992 liitetyllä pöytäkirjalla, antaa joitain merkittäviä takeita tästä.

(3) Kansainvälisen järjestelmän mukaisen korvauksen enimmäismäärän ei katsota kattavan täysin kustannuksia, joita ennakoitavissa olevat öljyonnettomuudet aiheuttavat Euroopassa.

(4) Ensimmäisenä toimenpiteenä, jolla parannetaan öljyvuodon uhrien suojaa Euroopassa, on lisätä merkittävästi tällaisista vuodoista maksettavan korvauksen enimmäismäärää. Tähän päästään täydentämällä kansainvälistä järjestelmää eurooppalaisella rahastolla, josta voidaan maksaa lisäkorvauksia asianomistajille, jotka eivät ole voineet saada

---

20 EYVL C , , s. .
21 EYVL C , , s. .
22 EYVL C , , s. .
23 EYVL C , , s. .

täyttä korvausta kansainvälisestä korvausjärjestelmästä, koska oikeutettujen korvausvaatimusten kokonaismäärä ylittää rahastoyleissopimuksen nojalla käytettävissä olevan korvausmäärän.

(5) Eurooppalaisen öljyvahinkojen korvausrahaston on perustuttava samoihin sääntöihin, periaatteisiin ja menettelyihin kuin IOPC-rahaston, jotta korvauksia hakeville uhreille ei aiheutuisi epävarmuutta ja jotta vältettäisiin tehottomuus tai päällekkäisyys IOPC-rahaston toiminnan kanssa.

(6) Saastuttaja maksaa -periaatteen mukaan öljyn merikuljetuksiin osallistuvien yritysten on vastattava öljyvuotojen kustannuksista.

(7) Yhdenmukaistetuilla yhteisön toimenpiteillä, joiden avulla maksetaan Euroopassa tapahtuvista öljyvuodoista lisäkorvauksia, jaetaan tällaisten öljyvuotojen kustannukset kaikkien rannikkojäsenvaltioiden kesken.

(8) Olemassa olevaan kansainvälisen järjestelmään pohjautuva yhteisönlaajuinen korvausrahasto (COPE-rahasto) on tehokkain keino päästä näihin tavoitteisiin.

(9) COPE-rahastolla on oltava mahdollisuus vaatia menojensa takaisinmaksua öljyonnettomuuksissa mukana olleilta osapuolilta siltä osin, kuin tämä sallitaan kansainvälisen oikeuden nojalla.

(10) Koska tämän asetuksen täytäntöönpanon edellyttämät toimenpiteet ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY[24] 2 artiklassa tarkoitettuja hallintotoimenpiteitä, ne olisi vahvistettava mainitun päätöksen 4 artiklassa säädettyä hallintomenettelyä noudattaen.

(11) Koska öljyvuotojen uhreille maksettavat riittävät korvaukset eivät välttämättä muodosta meritse käytävän öljykaupan toimijoille riittävää haittatekijää, jotta nämä toimisivat vastuullisesti, tarvitaan erillinen säännös, jonka mukaan voidaan määrätä taloudellisia seuraamuksia henkilöille, joiden tahalliset teot tai laiminlyönnit tai törkeä huolimattomuus ovat vaikuttaneet öljyonnettomuuteen.

(12) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus on toissijaisuusperiaatteen mukaisesti soveltuvin oikeudellinen väline, koska se on kaikilta osiltaan velvoittava ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa; tämän vuoksi vaara, että säädöstä sovelletaan epäyhtenäisesti jäsenvaltioissa, on mahdollisimman pieni.

(13) Öljyvahinkojen nykyistä kansainvälistä vastuu- ja korvausjärjestelmää olisi tarkistettava rinnakkain tämän asetuksen mukaisten toimenpiteiden kanssa, jotta öljyn merikuljetukseen osallistuvien toimijoiden vastuu ja toimet kytkettäisiin läheisemmin niiden vastuuvelvollisuuteen. Erityisesti olisi edellytettävä, että aluksen omistajan vastuun olisi oltava rajoittamaton, jos pilaantumisvahingon todistetaan johtuvan hänen törkeästä huolimattomuudestaan, että vastuujärjestelmällä ei pitäisi nimenomaisesti suojella tiettyjä muita öljyn merikuljetuksiin osallistuvia keskeisiä toimijoita ja että korvauksia ympäristölle sinänsä aiheutuvasta vahingosta olisi tarkistettava ja laajennettava muiden yhteisön oikeuden nojalla perustettujen korvausjärjestelmien perusteella,

---

[24] EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla
Tavoite

Tämän asetuksen tarkoituksena on varmistaa riittävät korvaukset öljyn merikuljetuksista EU:n vesillä aiheutuvasta pilaantumisvahingosta täydentämällä voimassa olevaa kansainvälistä vastuu- ja korvausjärjestelmää yhteisön tasolla sekä ottaa käyttöön taloudellinen seuraamus, joka voidaan määrätä henkilöille, joiden tahalliset teot tai laiminlyönnit tai törkeä huolimattomuus ovat vaikuttaneet öljyvahinkoon.

2 artikla
Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan:

1. pilaantumisvahinkoon, joka aiheutuu:

   (a) jäsenvaltion alueella, mukaan luettuna aluemeri, ja

   (b) kansainvälisen oikeuden mukaisesti määritellyllä jäsenvaltion talousvyöhykkeellä, tai jos jäsenvaltio ei ole määritellyt tällaista vyöhykettä, kyseisen jäsenvaltion aluemeren ylittävällä ja siihen rajoittuvalla alueella, jonka kyseinen valtio on määritellyt kansainvälisen oikeuden mukaisesti ja joka ulottuu enintään 200 meripeninkulman etäisyydelle perusviivoista, joiden perusteella sen aluemeren laajuus määritetään,

2. mahdollisiin varotoimenpiteisiin, joilla ehkäistään tai minimoidaan tällaista vahinkoa.

3 artikla
Määritelmät

Tähän asetukseen sovelletaan seuraavia määritelmiä:

1. 'Vastuuyleissopimuksella' tarkoitetaan öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1992 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta.

2. 'Rahastoyleissopimuksella' tarkoitetaan öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta vuonna 1971 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta, sellaisena kuin se muutettuna siihen vuonna 1992 liitetyllä pöytäkirjalla.

3. 'Öljyllä' tarkoitetaan pysyvien hiilivetyjen muodostamia kivennäisöljyjä, kuten raakaöljyä, polttoöljyä, raskasta dieselöljyä ja voiteluöljyä, joita kuljetetaan aluksessa joko rahtina tai tällaisen aluksen bunkkereissa.

4. 'Rahoitusosuuteen velvoittavalla öljyllä' tarkoitetaan jäljempänä a ja b alakohdassa määriteltyä raakaöljyä ja polttoöljyä:

(a) 'raakaöljyllä' tarkoitetaan maaperässä luonnollisesti esiintyviä nestemäisiä hiilivety-yhdistelmiä, jotka ovat joko kuljetukseen sopiviksi käsiteltyjä tai käsittelemättömiä. Lisäksi sillä tarkoitetaan raakaöljyjä, joista on poistettu tietyt tisleet (ja joita joskus nimitetään "alkutislatuiksi raakaöljyiksi") tai joihin on lisätty tiettyjä tisleitä (ja joita joskus nimitetään "uudelleenmuodostetuiksi raakaöljyiksi").

(b) 'polttoöljyllä' tarkoitetaan raakaöljystä saatuja raskastisleitä tai tislausjäännöksiä tai tällaisten materiaalien sekoituksia, jotka on tarkoitettu käytettäviksi polttoaineena lämmön tai sähkön tuotannossa ja jotka vastaavat laadultaan eritelmässä "American Society for Testing and Materials' Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D 396-69)" määriteltyä laatua tai ovat tätä raskaampia.

5. 'Tonnilla' tarkoitetaan öljyn osalta metristä tonnia.

6. 'Terminaalilla' tarkoitetaan öljyn bulkkitavaravarastointiin tarkoitettua paikkaa, johon öljy voidaan purkaa vesikuljetuksen jälkeen ja johon sisältyvät mahdolliset tällaiseen paikkaan liittyvät offshore-laitteistot.

7. 'Öljyonnettomuudella' tarkoitetaan tapahtumaa tai samoista syistä johtuvien tapahtumien sarjaa, joka aiheuttaa pilaantumisvahinkoa tai vakavasti ja välittömästi uhkaa aiheuttaa tällaista vahinkoa. Jos öljyonnettomuus muodostuu tapahtumien sarjasta, sen tapahtumispäiväksi katsotaan ensimmäisen tapahtuman tapahtumispäivä.

8. 'Henkilöllä' tarkoitetaan yksityishenkilöä tai kumppanuutta taikka julkista tai yksityistä elintä, joka voi olla yhtiö tai muu elin, kuten valtio tai sen laitos.

9. 'IOPC-rahastolla' tarkoitetaan rahastoyleissopimuksella perustettua rahastoa.

4 artikla

Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahaston perustaminen

Perustetaan Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahasto (jäljempänä "COPE-rahasto"), jolla on seuraavat tavoitteet:

(a) maksaa pilaantumisvahingosta korvauksia siltä osin, kuin vastuuyleissopimuksen ja rahastoyleissopimuksen tarjoama suoja on riittämätön, ja

(b) toteuttaa tähän liittyvät tässä asetuksessa määritellyt tehtävät.

5 artikla

Korvaukset

1. COPE-rahastosta maksetaan korvauksia henkilöille, joilla on rahastoyleissopimuksen nojalla oikeus korvauksiin pilaantumisvahingosta, mutta jotka eivät ole voineet saada täyttä ja riittävää korvausta kyseisen yleissopimuksen nojalla, koska oikeutettujen korvausvaatimusten kokonaismäärä ylittää rahastoyleissopimuksen nojalla käytettävissä olevan korvausmäärän.

2. Arviointi siitä, onko henkilö oikeutettu korvauksiin rahastoyleissopimuksen nojalla, tehdään rahastoyleissopimuksen ehtojen mukaisesti ja siinä määrättyjä menettelyjä noudattaen.

3. COPE-rahastosta ei makseta korvauksia ennen kuin komissio on hyväksynyt 2 kohdassa tarkoitetun asiaa koskevan arvioinnin 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

4. Sen estämättä, mitä 1 ja 2 kohdassa säädetään, komissio voi päättää olla maksamatta korvausta öljyonnettomuuteen osallisen aluksen omistajalle, isännälle tai liikenteenharjoittajalla tai heidän edustajilleen. Komissio voi samoin päättää olla maksamatta korvauksia henkilöille, jotka ovat sopimussuhteessa kuljetusyritykseen sen kuljetuksen osalta, jonka aikana öljyonnettomuus tapahtui, tai muille kyseiseen kuljetukseen välittömästi tai välillisesti osallistuville henkilöille. Komissio määrittelee 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti, mitkä asianomistajat kuuluvat näihin luokkiin, ja tekee vastaavat päätökset.

5. COPE-rahastosta maksettavan korvauksen kokonaismäärä rajataan kunkin yksittäisen öljyonnettomuuden osalta siten, että kyseisen määrän sekä korvausmäärän, joka tosiasiallisesti maksetaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvasta pilaantumisvahingosta vastuuyleissopimuksen ja rahastoyleissopimuksen nojalla, yhteenlaskettu loppusumma on enintään 1 000 miljoonaa euroa.

6. Jos oikeutettujen korvausvaatimusten määrä ylittää 5 kohdan nojalla maksettavan korvauksen kokonaismäärän, käytettävissä oleva määrä jaetaan siten, että oikeutetun korvausvaatimuksen ja asianomistajan tämän asetuksen nojalla tosiasiallisesti saaman korvausmäärän välinen suhde on sama kaikkien asianomistajien osalta.

6 artikla
Öljyn vastaanottajien rahoitusosuudet

1. Henkilöiden, jotka vastaanottavat vuosittain yli 150 000 tonnia jäsenvaltion alueella sijaitseviin satamiin tai terminaaleihin meritse kuljetettavaa rahoitusosuuteen velvoittavaa öljyä ja joiden on maksettava rahoitusosuus IOPC-rahastoon, on maksettava rahoitusosuus COPE-rahastoon.

2. Rahoitusosuuksia kerätään ainoastaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan sellaisen öljyonnettomuuden seurauksena, joka ylittää tai uhkaa ylittää IOPC-rahaston enimmäiskorvausten rajat. Komissio päättää 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti rahoitusosuuksien kokonaismäärästä, joka peritään kunkin tällaisen öljyonnettomuuden osalta. Kyseisen päätöksen perusteella komissio määrittää kunkin 1 kohdassa tarkoitetun henkilön rahoitusosuuden, joka perustuu kiinteään summaan kustakin kyseisten henkilöiden vastaanottamasta rahoitusosuuteen velvoittavasta öljytonnista.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetut summat lasketaan jakamalla edellytettyjen rahoitusosuuksien kokonaismäärä sen rahoitusosuuteen velvoittavan öljyn kokonaismäärällä, joka on vastaanotettu kaikissa jäsenvaltioissa kyseessä olevana vuonna.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jokainen henkilö, joka sen alueella vastaanottaa rahoitusosuuteen velvoittavaa öljyä COPE-rahaston rahoitusosuuteen

velvoittavassa määrin, mainitaan luettelossa, jonka komissio laatii ja jota se päivittää jäljempänä olevien tämän artiklan säännösten mukaisesti.

5. Kunkin jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle niiden henkilöiden nimet ja osoitteet, joiden on kyseisen valtion osalta maksettava rahoitusosuus COPE-rahastoon tämän artiklan nojalla, sekä tiedot niistä rahoitusosuuteen velvoittavan öljyn määristä, jotka nämä henkilöt ovat vastaanottaneet edellisen kalenterivuoden aikana.

6. Jotta voitaisiin milloin tahansa yksilöidä henkilöt, joiden on maksettava rahoitusosuus COPE-rahastoon, ja määrittää tarvittaessa öljymäärät, jotka on otettava huomioon tällaisten henkilöiden osalta heidän rahoitusosuuttaan määritettäessä, luettelo katsotaan alustavaksi näytöksi siinä mainituista asioista.

7. Rahoitusosuudet maksetaan komissiolle, ja niiden keruu on saatettava kaikilta osin päätökseen vuoden kuluessa siitä, kun komissio on päättänyt rahoitusosuuksien perimisestä.

8. Tässä artiklassa tarkoitettuja rahoitusosuuksia käytetään pelkästään 5 artiklassa tarkoitettuihin pilaantumisvahingosta maksettaviin korvauksiin.

9. Tiettyä öljyonnettomuutta varten perittyjen rahoitusosuuksien mahdollinen ylijäävä osa, jota ei ole käytetty kyseisestä öljyonnettomuudesta johtuviin korvauksiin tai muuhun siihen suoraan liittyvään tarkoitukseen, palautetaan rahoitusosuuden maksaneelle henkilölle 6 kuukauden kuluessa sen jälkeen, kun kyseiseen öljyonnettomuuteen liittyvät korvausmenettelyt on saatettu päätökseen.

10. Jos jäsenvaltio ei täytä COPE-rahastoon liittyviä velvoitteitaan ja jos tämä aiheuttaa COPE-rahastolle taloudellisia menetyksiä, kyseisen jäsenvaltion on korvattava nämä menetykset COPE-rahastolle.

7 artikla
Sijaantulo

COPE-rahasto saa 5 artiklan mukaisesti maksamiensa korvausten osalta itselleen sijaantulon kautta oikeudet, jotka tällaisia korvauksia saaneella henkilöllä voi olla vastuuyleissopimuksen ja rahastoyleissopimuksen nojalla.

8 artikla
COPE-rahaston edustus ja hallinto

1. COPE-rahaston edustajana toimii komissio. Tässä ominaisuudessa se suorittaa tässä asetuksessa säädetyt ja muut tarvittavat tehtävät, joita COPE-rahaston asianmukainen toiminta edellyttää.

2. Komissio tekee seuraavat COPE-rahaston toimintaan liittyvät päätökset 9 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen:

   a. perittävien rahoitusosuuksien vahvistaminen 6 artiklan mukaisesti,

b. korvausvaatimusten hyväksyminen 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja päätösten tekeminen käytettävissä olevan korvausmäärän jakamisesta asianomistajien kesken 5 artiklan 6 kohdan mukaisesti,

c. 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen päätösten tekeminen maksujen suorittamisesta asianomistajille, ja

d. niiden ehtojen vahvistaminen, joiden mukaisesti korvausvaatimusten perusteella maksetaan ennakkomaksuja sen varmistamiseksi, että uhrit saavat korvaukset mahdollisimman pian.

9 artikla
Komitea

1. Komissiota avustaa COPE-rahastokomitea, joka koostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 4 artiklassa säädettyä hallintomenettelyä mainitun päätöksen 7 ja 8 artiklan mukaisesti.

   Päätöksen 1999/468/EY 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu määräaika on yksi kuukausi.

10 artikla
Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava järjestelmä, jonka mukaisesti langetetaan taloudellisia seuraamuksia henkilöille, joiden tahallisten tekojen tai laiminlyöntien tai törkeän huolimattomuuden tuomioistuin on todennut vaikuttaneen öljyonnettomuuteen, joka aiheuttaa tai uhkaa aiheuttaa pilaantumisvahinkoa 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla alueella.

2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti langetetut seuraamukset eivät saa vaikuttaa tässä asetuksessa tai muualla tarkoitettujen asianosaisten siviilioikeudelliseen vastuuseen eivätkä ne saa riippua öljyonnettomuuden aiheuttamasta vahingosta. Ne on vahvistettava tarpeeksi suuriksi, jotta ne varoittaisivat henkilöä ryhtymästä sääntöjen rikkomiseen tai jatkamasta sitä.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut seuraamukset eivät saa olla vakuutettavissa.

4. Vastaajalla on oltava oikeus valittaa 1 kohdassa tarkoitetuista seuraamuksista.

11 artikla
Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*. Sitä sovelletaan [12 kuukautta voimaantulosta] lähtien.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

RAHOITUSSELVITYS

1. **TOIMENPITEEN NIMI**

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahaston perustamisesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä

2. BUDJETTIKOHTA / -KOHDAT

B2-702: Liikenneturvallisuuden kehittämis-, valmistelu-, arviointi- ja edistämistoimet

3. OIKEUSPERUSTA

Meriliikenteen turvallisuus ja ympäristönsuojelu: perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta ja 175 artiklan 1 kohta

4. TOIMENPITEEN KUVAUS

4.1 Toimenpiteen yleistavoite

Riittävien korvausten maksaminen Euroopan vesillä tapahtuvista öljyonnettomuuksista johtuvan pilaantumisvahingon uhreille ja varoittavan taloudellisen seuraamuksen luominen henkilöille, jotka osallistuvat vaatimuksia vastaamattomien alusten varustamiseen ja käyttöön.

4.2 Toimenpiteen kesto ja sen uusimista tai voimassaolon jatkamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt

Toimenpiteen kestolle ei ole asetetettu aikarajaa.

5. MENOJEN JA TULOJEN LUOKITUS

5.1 Ei-pakolliset menot

5.2 Jaksotetut määrärahat

5.3 Tulolaji: Käyttötarkoitukseensa sidotut tulot (rahoitusosuudet COPE-rahastoon)

6. MENO-/TULOLAJI

Asetuksen täytäntöönpanon seurantaan liittyvät toiminta- ja hallintokustannukset

COPE-rahaston toimintakustannusten pääosa (korvaukset Euroopassa tapahtuneiden öljyvuotojen uhreille) ja tulot (öljyn vastaanottajien rahoitusosuudet) kulkevat budjetin kautta käyttötarkoitukseensa sidottuina tuloina. COPE-rahaston toiminta suunnitellaan siten, että tulot ovat yhtä suuret kuin menot.

Kustannuksia voi lisäksi aiheutua kokouksista alan asiantuntijoiden kanssa sekä tutkimuksesta, joka on määrä teettää öljyn aiheuttaman pilaantumisvahingon mahdollisen eurooppalaisen vastuu- ja korvausjärjestelmän vaikutuksista, toteutuksesta ja suunnittelusta.

7. RAHOITUSVAIKUTUKSET

7.1 Toimenpiteen kokonaiskustannusten laskutapa (yksittäisten ja yhteenlaskettujen kustannusten välinen suhde)

Yksittäiset kustannukset muodostuvat vuosittaisesta 5 000 euron määrästä, jonka turvin voidaan järjestää keskimäärin kerran vuodessa yhden päivän pituinen kokous alan asiantuntijoiden kanssa. Lisäksi komission yksiköt aikovat teettää tutkimuksen öljyn aiheuttaman pilaantumisvahingon mahdollisen eurooppalaisen vastuu- ja korvausjärjestelmän vaikutuksista, toteutuksesta ja suunnittelusta. Tutkimuksen kustannuksiksi arvioidaan 100 000 euroa.

7.2 Tutkimusten, asiantuntijoiden jne. toimintakustannukset (talousarvion osa B)

Maksusitoumusmäärärahat milj. euroina (käyvin hinnoin)

	Vuosi n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ja seur. vuodet	Yh-teensä
– Tutkimukset		0,1					0,1
– Asiantuntijakokoukset[25]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Tiedotus ja julkaisut							
Yhteensä		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

[25] Kustannukset, jotka täyttävät komission 22.4.1992 antamassa tiedonannossa (SEC(92) 769) asetetut kriteerit.

7.3 Maksusitoumusmäärärahat ja maksumäärärahat

Milj. euroina

	Vuosi n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 ja seur. vuodet	Yhteensä
Maksusitoumusmäärärahat		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125
Maksumäärärahat							
Vuosi n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 ja seur. vuodet		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,105 0,005 0,005 0,005 0,005
Yhteensä		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

8. PETOSTENVASTAISET TOIMENPITEET

Sen valvonta, että kutsuttaessa jäsenvaltioiden asiantuntijoita COPE-rahastokomitean kokouksiin noudatetaan vahvistettuja menettelyjä.

9. KUSTANNUSTEHOKKUUSANALYYSI

9.1 Määrälliset erityistavoitteet ja kohderyhmä

Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahaston (COPE-rahaston) perustaminen, jotta varmistettaisiin riittävät korvaukset öljysäiliöalusten Euroopan vesillä aiheuttamien pilaantumisvahinkojen uhreille.

Seuraamusjärjestelmän perustaminen, jotta voitaisiin langettaa taloudellisia seuraamuksia henkilöille, joiden tahallisten tekojen tai laiminlyöntien tai törkeän huolimattomuuden tuomioistuin on todennut vaikuttaneen öljyonnettomuuteen, joka aiheuttaa tai uhkaa aiheuttaa pilaantumisvahinkoa Euroopan vesillä.

Toimenpidettä varten ei ole määrä käyttää yhteisön rahoitusosuutta.

COPE-rahaston rahoittajina ovat yritykset, jotka vastaanottavat öljyä Euroopassa. Rahaston edunsaajina ovat uhrit, jotka ovat kärsineet vahinkoa Euroopassa tapahtuneen öljyvuoden seurauksena, mutta eivät ole voineet saada täyttä korvausta kansainvälisen vastuu- ja korvausjärjestelmän mukaisesti sen riittämättömän korvauskaton vuoksi. Mahdolliset COPE-rahastoon kerätyt mutta käyttämättä jääneet rahoitusosuudet palautetaan öljyn vastaanottajille.

9.2 Toimenpiteen perustelut

Öljyvahinkojen korvausjärjestelmän perustaminen yhteisön tasolla tuo seuraavat edut: korvauksiin käytettävissä oleva määrä viisinkertaistuu nykyiseen verrattuna; saadaan vahvat takeet siitä, että käytettävissä todellakin

on riittävät korvaukset; ja öljyvuotojen riskit jaetaan kaikkien EU:n rannikkovaltioiden kesken.

Koska järjestelmä pohjautuu nykyisen kansainvälisen korvausjärjestelmän menettelyihin ja käytäntöihin, etuna on myös se, että voidaan välttää rinnakkaisorganisaatio ja siitä johtuva kansainvälisten elinten työn päällekkäisyys.

Liitännäis- ja kerrannaisvaikutuksiksi odotetaan, että yhteisön järjestelmä voidaan tunnustaa maailmanlaajuisesti, ja lisäksi se voi toimia pontimena kansainvälisen tason toimille, joilla pyritään nostamaan Kansainvälisen merenkulkujärjestön perustaman kansainvälisen öljyvahinkojen vastuu- ja korvausjärjestelmän korvauskattoa.

Merkittävin epävarmuustekijä on se, miten usein COPE-rahaston korvauksiin johtavia onnettomuuksia tapahtuu (tällaisia ovat siis EU:n vesillä vahinkoa aiheuttavat onnettomuudet, joiden osalta korvausvaatimusten kokonaisarvo ylittää kansainvälisen järjestelmän korvauskaton eli 200 milj. euroa). Tällaisia onnettomuuksia ei todennäköisesti tapahdu usein: IOPC-rahaston 22-vuotisen toiminnan aikana vain harvat onnettomuudet ovat uhanneet ylittää rahaston korvauskaton. Korvauskatto sitä paitsi nostettiin yli kaksinkertaiseksi vuonna 1996, jolloin vastuuyleissopimukseen ja rahastoyleissopimukseen vuonna 1992 liitetyt pöytäkirjat tulivat voimaan. Äskettäin on myös ryhdytty toimiin kansainvälisen korvauskaton nostamiseksi vielä 50 prosentilla 200 miljoonasta 300 miljoonaan euroon. Itse asiassa vain yksi säiliöalusonnettomuus, joulukuussa 1999 tapahtunut Erika-haveri, olisi toistaiseksi johtanut COPE-rahastosta maksettaviin korvauksiin. Erikasta vuotaneen öljyn laatu ja määrä eivät kuitenkaan olleet poikkeuksellisia, ja vastaavanlainen onnettomuus voi hyvin tapahtua uudelleen.

9.3 Toimenpiteen seuranta ja arviointi

COPE-rahaston keskeisin vaikutusindikaattori on se, miten usein siitä maksetaan korvauksia ja miten riittäviä nämä korvaukset ovat öljyvuodon uhreille. Jäsenvaltioiden raportit otetaan huomioon määriteltäessä sitä, miten jäsenvaltiot langettavat seuraamuksia öljyn merikuljetukseen osallistuvien henkilöiden vakavista laiminlyönneistä.

Tarvittavien arviointien taajuus riippuu COPE-rahaston käytöstä. Arviointia tarvitaan vasta COPE-rahaston käyttöön johtaneen onnettomuuden jälkeen.

Euroopan vesillä tapahtuneisiin onnettumuuksiin vaikuttaneille henkilöille langetettujen seuraamusten osalta tarvitaan kuitenkin tiheämpää arviointia. Tätä varten jäsenvaltioiden on laadittava säännölliset raportit asetuksen 10 artiklan täytäntöönpanosta.

10. HALLINTOMENOT (TALOUSARVION PÄÄLUOKKA III, OSA A)

10.1 Lisääkö ehdotettu toimenpide henkilöstötarvetta komissiossa?

Asetusehdotuksen vaikutus talousarvioon osaan A on yleisesti ottaen vähäinen. COPE-rahaston käyttöön johtaneen onnettomuuden tapahduttua tilanne kuitenkin muuttuu siten, että myös komission henkilöstö joutuu osallistumaan merkittävässä

määrin COPE-rahaston työhön hoitamalla rahaston edustamiseen liittyviä eri tehtäviä, järjestämällä COPE-rahastokomitean kokouksia, hakemalla tietoa, huolehtimalla koordinoinnista IOPC-rahaston kanssa jne. Koska tällaisia toimintahuippuja sattuu todennäköisesti suhteellisen harvoin, asetusehdotuksen yleinen vaikutus henkilöstötarpeeseen pysyy kuitenkin vähäisenä.

Viran tai toimen tyyppi		Toimenpiteen hallinnointiin osoitettava henkilöstö		Henkilöstön lähde		Kesto
		Vakinaiset	Väliaikaiset	Ao. pääosaston tai yksikön nykyinen henkilöstö	Lisähenkilöstö	
Virkamiehet tai väliaikaiset toimenhaltijat	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Määräämätön - -
Muu henkilöstö		-	-	-	-	-
Yhteensä		0,5	0,5	1,0	-	Määräämätön

10.2 Lisähenkilöstön taloudelliset kokonaisvaikutukset

108 000 euroa/vuosi.

10.3 Muiden hallintomenojen lisäys toimenpiteen seurauksena

Euroa

Budjettikohta	Määrät	Laskentatapa
A 7031 (sääntömääräiset komiteat)	9 750	Asetuksen tarkoituksia varten perustetun hallintokomitean (COPE-rahastokomitean) odotetaan kokoontuvan keskimäärin kerran vuodessa yhden päivän ajaksi keskustelemaan asetuksen säännösten täytäntöönpanoon liittyvistä erityiskysymyksistä. Kokoukseen osallistuvien jäsenvaltioiden asiantuntijoiden matkakustannuksia odotetaan korvattavan keskimäärin 650 eurolla/asiantuntija x 15.
Yhteensä	9 750	

Yllä mainitut osastosta A 7 katettavat menot rahoitetaan energian ja liikenteen pääosaston kokonaismäärärahoista.

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

EHDOTUKSEN NIMI

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan vesillä tapahtuvien öljyvahinkojen korvausrahaston perustamisesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä

ASIAKIRJAN VIITENUMERO

KOM(…) … lopullinen

EHDOTUS

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

Euroopan yhteisön perustamissopimuksessa määrätään yhteisen liikennepolitiikan vahvistamisesta, ja tämän politiikan täytäntöön panemiseksi toteutettavia toimenpiteitä ovat säännökset, joilla parannetaan meriliikenteen turvallisuutta ja ympäristönsuojelua. Riittävät korvaukset merellä tapahtuneiden öljyvuotojen uhreille sekä öljyn merikuljetuksissa tapahtuneista vakavista laiminlyönneistä langetettavien taloudellisten seuraamusten käyttöönotto ovat olennainen osa tätä toimintaa.

Öljyvuotoihin liittyvää vastuuta ja korvauksia säännellään kansainvälisillä yleissopimuksilla, joiden sopimuspuolina kaikki yhteisön rannikkojäsenvaltiot ovat jo tällä hetkellä tai tulevat olemaan lähitulevaisuudessa. Äskettäiset onnettomuudet, erityisesti Erika-tankkerin uppoaminen vuonna 1999, ovat kuitenkin tuoneet aiempaa selvemmin esille, että näillä mekamismeilla ei voida varmistaa riittäviä korvauksia uhreille.

Ehdotetulla asetuksella perustetaan Euroopan vesillä tapahtuneiden öljyvahinkojen korvausrahasto (COPE-rahasto). Koska käytössä on jo suhteellisen toimiva öljyvahinkojen kansainvälinen korvausjärjestelmä, tehokkaimpana keinona nostaa korvauskattoa on rakentaa jo käytössä olevan kansainvälisen järjestelmän pohjalle ja täydentää sitä. Näin vältetään päällekkäinen työ ja liiallinen hallinto. COPE-rahasto perustuu siksi suurelta osin nykyisen kansainvälisen järjestelmän menettelyihin ja siinä tehtyihin arviointeihin.

Öljyvuoto voi aiheuttaa mittavaa vahinkoa. Onnettomuuksissa, joissa kansainvälinen korvauskatto ylittyy, uhrit eivät saa täyttä korvausta nykyisestä kansainvälisestä korvausjärjestelmästä. Mahdollisuuksia korvata Euroopassa tapahtuneen öljyvuodon uhrien vahingot täysimääräisesti voidaan tuntuvasti parantaa yhteisönlaajuisen toiminnan kautta perustamalla rahasto, johon öljyä vastaanottavat yritykset maksavan rahoitusosuuden kaikissa rannikkojäsenvaltioissa. Rahaston ansiosta käytettävissä olevan enimmäiskorvauksen määrä nousee nykyisestä 200 miljoonasta eurosta 1 000 miljoonaan euroon. Lisäksi EU:n vesillä tapahtuneen öljyvuodon kustannukset voidaan jakaa EU:n kaikkien rannikkojäsenvaltioiden kesken. Asetusehdotus tuo siis seuraavaa konkreettista lisäarvoa: korvauksiin käytettävissä oleva määrä viisinkertaistuu nykyiseen verrattuna; saadaan huomattavasti vahvemmat takeet siitä, että käytettävissä todellakin on riittävät korvaukset; ja öljyvuotojen riskit jaetaan

kaikkien rannikkojäsenvaltioiden kesken. Välillisempänä etuna on se, että lisäkorvausten avulla voidaan jouduttaa rahastoyleissopimuksen mukaisten korvausten maksua Euroopassa tapahtuneista öljyvuodoista – myös sellaisista, jotka jäävät kyseisen rahaston korvauskaton alapuolelle.

Öljyvuotojen korvausrahaston perustaminen edellyttää sääntelyä. On epätodennäköistä, että rahaston rahoittamisesta vastaavat osapuolet eli Euroopassa öljyä vastaanottavat yritykset maksaisivat siihen mahdollisesti suuriakin summia, ellei niitä velvoitettaisi tähän oikeudellisesti. Lisäksi vaatimukset, joiden mukaisesti rahaston rahoitusosuudet ja korvaukset maksetaan, eivät ole sovellettavissa yhtenäisellä ja yhdenmukaisella tavalla, elleivät ne ole identtisiä kaikkien jäsenvaltioiden ja kaikkien niiden kattamien yritysten osalta. Yhdenmukaiset säännöt ovat sen vuoksi olennainen keino taata velvoitteiden yhtenäinen täytäntöönpano. Sääntöjen yhdenmukainen soveltaminen onkin taattava asetuksen muodossa.

Ehdotukseen sisältyy myös artikla, jonka mukaan jäsenvaltioiden on langetettava taloudellisia seuraamuksia öljyn merikuljetuksiin osallistuvien henkilöiden vakavista laiminlyönneistä. Tällainen toimenpide edellyttää luonnostaan sääntelyä, ja yhteisönlaajuisella säännöksellä päästään parhaiten näiden seuraamusten yhdenmukaiseen soveltamiseen kaikkialla yhteisössä.

VAIKUTUKSET LIIKETOIMINTAAN

2. Mitä yrityksiä ehdotus koskee?

- Yritystoiminnan alat
- Yritysten koko (pienten ja keskisuurten yritysten osuus)
- Ovatko yritykset keskittyneet tietylle maantieteelliselle alueelle yhteisössä?

Ehdotus vaikuttaa eniten yrityksiin, jotka ovat sijoittautuneet yhteisöön ja jotka vastaanottavat vuodessa yli 150 000 tonnia meritse kuljetettua raskasta polttoöljyä ja/tai raakaöljyä. Nämä öljyn vastaanottajat maksavat COPE-rahastoon rahoitusosuuden kansainvälisesti jo käytössä olevien menettelyjen pohjalta.

COPE-rahastoon maksettavien rahoitusosuuksien luonne merkitsee sitä, että vaikutukset keskittyvät suuriin öljyntuojiin ja öljykauppiaisiin ja että pienet ja keskisuuret yritykset kuuluvat asetuksen vaikutuspiiriin vain siltä osin, kuin kynnysarvot ylittyvät. Samoin vaikutukset kohdistuvat välittömästi ainoastaan sellaisten jäsenvaltioiden yrityksiin, joissa on öljysatamia ja -terminaaleja.

Ehdotuksen toinen tavoite eli yhteisönlaajuinen järjestelmä, jonka mukaisesti öljyn merikuljetuksiin osallistuvien henkilöiden vakavista laiminlyönneistä voidaan langettaa taloudellisia seuraamuksia, koskee sen sijaan useampia merenkulkualan toimijoita. Alusten tai rahdin omistajille, rahtaajille, luokituslaitoksille, laivanisännille ja liikenteenharjoittajille voidaan kaikille langettaa tällaisia seuraamuksia, mutta vasta sen jälkeen, kun tuomioistuin on todennut niiden syyllistyneen vakaviin laiminlyönteihin.

3. Mitä yritysten on tehtävä noudattaakseen ehdotuksen säännöksiä?

Ehdotuksella ei ole vaikutusta yrityksiin, ellei Euroopan vesillä tapahdu suurta öljyvahinkoa tai ellei tuomioistuin totea niiden syyllistyneen vakaviin laiminlyönteihin.

Suuren öljyvuodon tapahduttua öljyn vastaanottajien on maksettava rahoitusosuus COPE-rahastoon. Komissio määrittää rahoitusosuuksien suuruuden COPE-rahastokomitean avustuksella, ja COPE-rahasto laskuttaa suoraan öljyn vastaanottajia niiden tietojen perusteella, jotka jäsenvaltiot ovat antaneet rahoitusosuuteen velvoittavasta öljystä.

4. Mitkä ovat ehdotuksen mahdolliset taloudelliset vaikutukset?

– työllisyyteen?

– investointeihin ja uusien yritysten perustamiseen?

– yritysten kilpailukykyyn?

Koska COPE-rahastoon maksettavat rahoitusosuudet perustuvat raskaan polttoöljyn ja/tai raakaöljyn vuosittain vastaanotettuihin määriin, rahoitusosuuden määrä vaihtelee suuresti jäsenvaltioittain ja yrityiskohtaisesti. Suurimmat öljyn vastaanottajat maksavat suurimmat osuudet, kun taas pienemmät yritykset maksavat vähemmän sen mukaan, mikä on niiden osuus kyseisessä jäsenvaltiossa vastaanotetun öljyn kokonaismäärästä.

Pahimmassa tapauksessa Euroopan vesillä tapahtuisi 1 000 miljoonan euron tai tätä kalliimmat vahingot aiheuttava öljyonnettomuus. Jos tällainen onnettomuus tapahtuu ennen, kuin rahastoyleissopimukseen perustuvan rahaston korvauskatto nostetaan nykyisestä 200 miljoonasta 300 miljoonaan euroon, COPE-rahaston korvausosuus olisi enimmillään 800 miljoonaa euroa.

Tällaisen pahimman onnettomuuden taloudellisia vaikutuksia öljyn vastaanottajiin voidaan havainnollistaa seuraavasti. COPE-rahastoon tarvittava kokonaismäärä (800 miljoonaa euroa) jaetaan maahantuojien kesken, jotka tuovat 623 miljoonaa tonnia rahoitusosuuteen velvoittavaa öljyä (ks. taulukko jäljempänä). Tämä merkitsee 1,28 euron lisäkustannusta kutakin rahoitusosuuteen velvoittavaa öljytonnia kohti (ts. 0,18 euroa/barreli). Öljyn hinnan suhteen tämä merkitsisi tilapäistä 0,5 prosentin korotusta nykyhintaan (kun se määritetään 35 euroksi/barreli). Kun otetaan huomioon polttoaineiden hintoihin vaikuttavat eri tekijät, tällä korotuksella sinänsä ei todennäköisesti ole vaikutusta polttoaineen hintaan.

Yksittäisiin öljyn vastaanottajiin kohdistuvat taloudelliset vaikutukset voivat kuitenkin olla suuremmat. Yksittäisten yritysten vastaanottamista öljymääristä ei ole saatavilla lukuja. EU:n ja ETA:n jäsenvaltioissa vastaanotettua rahoitusosuuteen velvoittavaa öljyä koskevista yleisistä luvuista käyvät kuitenkin ilmi jäsenvaltioiden osuudet kokonaisrahoituksesta, joka näihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten on maksettava COPE-rahastoon. Seuraavassa taulukossa olevat luvut ovat vuodelta 1999, ja ne pohjautuvat tuoreimpiin tietoihin IOPC-rahastoon maksetuista (vastaavista) rahoitusosuuksista, joiden suuruus määräytyy rahoitusosuuteen velvoittavan öljyn perusteella.

Jäsenvaltiot (EU ja ETA)	**Rahoitusosuuteen velvoittava öljy (tonneina)**	**%:eina kokonais-määrästä**
Italia	138 milj.	22,15 %
Alankomaat	101 milj.	16,21 %
Ranska	95 milj.	15,25 %
Yhdistynyt kuningaskunta	74 milj.	11,88 %
Espanja	61 milj.	9,79 %
Saksa	37 milj.	5,94 %

Norja	34 milj.	5,46 %
Ruotsi	20 milj.	3,21 %
Kreikka	18 milj.	2,89 %
Portugali	17 milj.	2,73 %
Suomi	11 milj.	1,77 %
Belgia	7 milj.	1,12 %
Tanska	5 milj.	0,80 %
Irlanti	5 milj.	0,80 %
Islanti	0	0,00 %
Yhteensä	623 milj.	100%

Edellä kuvatun pahimman tapauksen todennäköisyys ei kuitenkaan ole suuri, kun arvio perustetaan toistaiseksi tapahtuneiden öljyvuotojen kustannuksiin. Rahastoyleissopimuksella perustetusta rahastosta on sen 25-vuotisen toiminnan aikana maksettu korvauksia noin sadan öljyvuodon vahingoista. Näistä vain yksi, Erika, on vakavasti ylittänyt nykyisen 200 miljoonan euron korvauskaton, ja jopa Erikan kokonaiskustannukset jäänevät alle 400 miljoonaan euroon. Tämän lisäksi asetuksessa säädetään mahdollisuudesta, jonka mukaan COPE-rahasto ja sen rahoittajat voivat saada ainakin osan maksetuista korvauksista takaisin vahingon aiheuttajilta.

COPE-rahastolla ei ole taloudellisia vaikutuksia öljyn vastaanottajiin, ellei Euroopan vesillä tapahdu öljyvahinkoa, joka ylittää kansainvälisen korvauskaton. COPE-rahaston käyttöön johtavien onnettomuuksien todennäköisyys on vähäinen, mutta niillä voi olla tapahtuessaan hyvin kalliit seuraukset. Tämän vuoksi on mahdollista, että Eurooppaan sijoittautuneet öljyn vastaanottajat päättävät jakaa riskiään vakuutuksin. Tällöin asetusehdotuksella olisi joitain vaikutuksia myös Euroopan vakuutusyrityksiin.

Näiden vaikutusten lisäksi ehdotuksella tuskin on merkittävää vaikutusta työllisyyteen tai investointeihin, koska ehdotus pohjautuu rakenteisiin ja menettelyihin, jotka ovat jo käytössä osana kansainvälistä öljyvahinkojen korvausjärjestelmää.

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

Koska COPE-rahastoon maksettavat rahoitusosuudet riippuvat vastaanotetun öljyn määrästä, seurauksena on automaattisesti, että suuret öljyn vastaanottajat maksevat enemmän ja pienempien öljyn vastaanottajien taloudellinen taakka on vähäisempi. Yritysten, jotka ottavat vastaan alle 150 000 tonnia rahoitusosuuteen velvoittavaa öljyä, ei tarvitse maksaa rahoitusosuuksia.

KUULEMINEN

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

- European Shippers' Council (ESC)
- Federation of European Private Port Operators (FEPORT)
- European Sea Ports Organisation (ESPO)
- European Community Shipowners' Association (ECSA)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- Comité européen des assurances (CEA)
- International Association of Classification Societies (IACS)
- International Group of Protection & Indemnity Clubs
- International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- International Chamber of Shipping (ICS)
- International Underwriters Association (IUA)
- International Union of Marine Insurers (IUMI)
- International Tanker Owners' Pollution Federation Limited (ITOPF)

Yrityksiä ja toimialajärjestöjä on kuultu ehdotuksen tärkeimmistä tavoitteista ja periaatteista. Yritykset ja toimialajärjestöt ovat samaa mieltä siitä, että on syytä ryhtyä toimiin öljyvuotojen uhreille maksettavien korvausten parantamiseksi, mutta yleisesti ottaen kyseenalaistavat sen, tarvitaanko tällä alalla alueellista järjestelmää. Useimmat näistä organisaatioista kuitenkin tukevat mallia, jonka mukaan järjestelmä rakentuu jo käytössä olevan kansainvälisen järjestelmän pohjalle sen sijaan, että luotaisiin kokonaan uusi järjestelmä, mikä merkitsisi Euroopan irtisanoutumista vastuuyleissopimuksesta ja rahastoyleissopimuksesta.

Erityisesti laivanvarustajat (ICS, Intertanko ja ECSA), International Group of Protection & Indemnity Clubs sekä öljy-yhtiöt (OCIMF) suosivat selkeästi sitä, että öljyvahinkojen vastuu- ja korvausjärjestelmän parantamisesta käydään keskusteluja IMO:ssa. Ne muistuttavat nykyisen järjestelmän toimivuudesta ja siinä saavutetusta tasapainosta laivanvarustajien ja rahtiin liittyvien etujen välillä ja epäilevät, tarvitaanko tällä alalla yhteisön toimenpiteitä.

European Shippers' Council on yhtä mieltä komission analyysistä kansainvälisen järjestelmän puutteista, mutta katsoo, että uuden rahaston perustaminen ei ratkaise näitä puutteita. European Transport Workers' Federation tukee komission lähestymistapaa.

Ollaan kuitenkin yhtä mieltä siitä, että COPE-rahaston perustaminen on yksi harvoista toimenpiteistä, joihin EU:n tasolla voidaan ryhtyä siten, että säilytetään jo käytössä oleva kansainvälinen vastuu- ja korvausjärjestelmä ja rakennetaan sen pohjalle.

OCIMF ja ESC kuitenkin vastustavat "takuurahaston" taakan asettamista öljyn vastaanottajille, jotka niiden mielestä eivät ole vastuussa onnettomuuksista.

PERUSTELUT

1. JOHDANTO

Euroopan unionin meriturvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva politiikka koostuu lukuisista säädöksistä, jotka kattavat Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) voimassa olevien yleissopimusten tärkeimmät näkökohdat. Politiikan tärkeimpänä tavoitteena on varmistaa, että kansainvälisiä sääntöjä noudatetaan unionissa tehokkaasti ja yhdenmukaisesti. Politiikka kattaa monia eri aloja luokituslaitoksista satamavaltion suorittamaan valvontaan ja matkustaja-aluksista laivavarusteisiin ja satamien vastaanottolaitteisiin. EU:n meriturvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan politiikan käyttöönoton myötä osa jäsenvaltioiden toimivallasta on siirretty näillä aloilla yhteisölle.

Jotta asiaa koskeva lainsäädäntö olisi tehokas, sitä on sovellettava asianmukaisesti ja yhtenäisesti koko yhteisön alueella. Ainoastaan nykyisten sääntöjen tarkka täytäntöönpano parantaa meriturvallisuutta ja ehkäisee meren pilaantumista yhteisön vesillä, ja ainoastaan yhdenmukainen soveltaminen voi varmistaa tasavertaiset toimintaedellytykset ja vähentää kilpailun vääristymiä, jotka aiheutuvat vaatimukset täyttämättömien alusten saamista taloudellisista eduista, ja palkita asiaan vakavasti suhtautuvat merenkulkualan toimijat.

Nykyisen lainsäädännön asianmukaisen ja yhtenäisen täytäntöönpanon varmistamista yhteisössä vaikeuttaa se, että toisin kuten esimerkiksi Yhdysvalloissa, jossa on yksi yhtenäinen rakenne ja näin ollen helppo määrätä yhdenmukaisista menettelyistä ja varmistaa vaatimustenmukaisuus, Euroopan unionin on tultava toimeen jäsenvaltioiden erilaisten hallinnollisten perinteiden kanssa. Meriturvallisuusalasta vastaavat jäsenvaltioiden hallintorakenteet ovat eri maissa hyvin erilaiset: joissain maissa kyseessä ovat siviiliviranomaiset ja toisissa sotilasviranomaiset, ja eri maissa ne vastaavat hyvinkin erilaisista tehtävistä kuten satamavaltion tai lippuvaltion suorittamasta alusten tarkastamisesta kalakantojen suojelusta, tulliasioista, huumausainekaupan torjunnasta tai maahantulon valvonnasta.

Edellä esitetyistä syistä komissio alkoi pohtia erilaisia mahdollisuuksia nykyisen järjestelmän parantamiseksi. Öljykuljetusten meriturvallisuudesta 21. maaliskuuta 2000 antamassaan tiedonannossa[26] komissio käsitteli tätä ongelmaa ja ehdotti yhtenä vaihtoehtona Euroopan meriturvallisuusviraston perustamista. Komissio selitti myös, että sen näkemyksen mukaan olisi epärealistista tai ainakin hyvin ennenaikaista suunnitella sellaisen yhdennetyn toimintakykyisen eurooppalaisen rakenteen tai rannikkovartioston perustamista, jonka toiminta korvaisi kansallisten merenkulkuviranomaisten toiminnan. Viraston tulisi sitä vastoin tukea jäsenvaltioiden ja komission toimia yhteisön lainsäädännön soveltamisessa, sen täytäntöönpanon valvomisessa ja voimassa olevien säännösten tehokkuuden arvioimisessa. Virastolle ei saisi antaa päätösvaltaa, koska tarvittavasta seurannasta vastaisivat jäsenvaltiot ja erityisesti komissio yhteisön lainsäädännön toimeenpanijan tai valvojan ominaisuudessaan.

Komissio toisti tämän periaatteen Biarritzin Eurooppa-neuvostolle antamassaan kertomuksessa yhteisön strategiasta merenkulun turvallisuuden alalla[27]. Asiakirjassa todetaan, että jotta komissio voisi varmistaa nykyisten sääntöjen tehokkaan ja yhdenmukaisen

---

[26] KOM(2000) 142 lopullinen, 21.3.2000.
[27] KOM(2000) 603 lopullinen, 27.9.2000.

soveltamisen valvonnan ja tarkastamisen, se suunnittelee erityisen rakenteen perustamista; tällainen rakenne voisi olla Euroopan meriturvallisuusvirasto.

Nyt annettavassa asetuksessa komissio ehdottaa Euroopan meriturvallisuusviraston perustamista. Ehdotuksen teksti on tulosta pitkästä analysointi- ja neuvottelutyöstä, jonka aikana komissiolla on ollut mahdollisuus selventää viraston mahdollista asemaa. Komissio katsoo, että ensisijaisen tavoitteen eli nykyisen lainsäädännön asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamisen lisäksi virastolle tulisi antaa merkittävä asema järjestettäessä asianmukaista koulutustoimintaa satama- ja lippuvaltioihin liittyvissä kysymyksissä. Jäsenvaltioiden tarkastajien koulutuksen yhdenmukaistamisella edistetään EU:n meriturvallisuusjärjestelmän yhdenmukaistamista.

Lisäksi komissio katsoo, että virasto voi avustaa komission yksiköitä sellaisten lukuisten aikaa vievien teknisten tehtävien hoitamisessa, jotka nykyisessä lainsäädännössä on annettu komission tehtäväksi. Näin komission yksiköt voivat keskittyä poliittisiin kysymyksiin. Vielä yksi viraston keskeinen tehtävä on meriturvallisuusalaa ja satunnaispäästöistä johtuvaa pilaantumista tai meren tahallista pilaamista koskevien tilastotietojen kerääminen, tallentaminen ja arviointi sekä nykyisten tietokantojen järjestelmällinen hyödyntäminen ja tarvittaessa uusien tietokantojen perustaminen. Viraston toimittamien tietojen perusteella komissio ja jäsenvaltiot voivat toteuttaa tarvittavat toimenpiteet meriturvallisuuden lisäämiseksi ja toteutettujen toimenpiteiden tehokkuuden arvioimiseksi.

Viraston odotetaan luovan yhteistä etua koskevien kysymysten osalta vankat kumppanuussuhteet jäsenvaltioihin sekä jäsenvaltioiden välille. Lisäksi sen odotetaan hyödyntävän laajasti Euroopan unionin parasta tieteellistä tietämystä ja nopeuttavan yhteisön reagointi- ja päätöksentekokykyä. Ehdotetun viraston rakenteessa kunnioitetaan yhteisön lainsäädäntövaltaa käyttävien toimielinten oikeuksia: virasto ei osallistu lainsäädäntötoimintaan. Siinä kunnioitetaan myös komission aloiteoikeutta ja oikeuksia talousarvion toteuttajana. Sen työn lisäksi, jota komissio on jo toteuttanut osoittaakseen Euroopan meriturvallisuusviraston tarpeellisuuden ja edistääkseen sen perustamista koskevan päätöksen tekemistä, komissio aikoo toteuttaa kustannushyöty-analyysiä koskevia lisätoimia samaan aikaan kuin tätä ehdotusta käsitellään muissa toimielimissä.

2. EUROOPAN MERITURVALLISUUSVIRASTO

2.1. Tarkoitus

Asetuksen tarkoituksena on perustaa Euroopan meriturvallisuusvirasto meriturvallisuuden ja merien pilaantumisen ehkäisemisen korkean, yhdenmukaisen ja tehokkaan tason varmistamiseksi yhteisössä. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi on perustettava tehtävään erikoistunut virasto: EU:n merenkulkuyhteisö tarvitsee tehokkaan elimen, joka antaa jäsenvaltioille ja komissiolle niiden tarvitsemaa teknistä ja tieteellistä tukea ja korkeatasoista asiantuntemusta, jotta ne voivat asianmukaisesti soveltaa yhteisön meriturvallisuusalan lainsäädäntöä, valvoa sen täytäntöönpanoa ja arvioida voimassa olevien säännösten tehokkuutta. Nykyinen lainsäädäntö on sisällöltään erittäin teknistä. Sekä sen täytäntöönpano että käytännön valvonta on annettava sellaisen henkilöstön tehtäväksi, jolla on korkea pätevyys meriturvallisuusalalla, jolla on laaja tekninen tietämys ja joka tuntee perusteellisesti meriturvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisyä koskevat yhteisön ja kansainväliset säädökset.

2.2. Virasto

2.2.1. Tehtävät

Virasto perustetaan osaksi yhteisön järjestelmää. Sen tehtävänä on toimia teknisenä elimenä, joka tarjoaa yhteisölle tarvittavat välineet tehokkaaseen toimintaan meriturvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevien yleisten normien parantamiseksi. Virasto avustaa komissiota meriturvallisuusalaa koskevan yhteisön lainsäädännön jatkuvassa ajantasaistamisessa ja antaa tarvittavaa tukea asiaa koskevan lainsäädännön yhdenmukaisen ja tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi yhteisössä. Virasto avustaa aktiivisesti satamavaltion suorittamaa valvontaa koskevan yhteisön yleisen järjestelmän tehostamisessa ja auttaa valvomaan yhteisön tasolla tunnustettuja luokituslaitoksia. Viraston tehtävien laajempi kuvaus annetaan jäljempänä artiklakohtaisia huomautuksia koskevassa jaksossa.

2.2.2. Toiminta

a) Johtoelimet

Viraston asianmukainen toiminta edellyttää, että sen pääjohtaja pystyy järjestämään viraston sisäisen toiminnan varsin riippumattomasti ja joustavasti. Siksi pääjohtaja valtuutetaan toteuttamaan tarvittavat toimet viraston toimintaohjelman asianmukaiseksi toteuttamiseksi ja erityisesti päättämään luokituslaitosten tarkastusten täytäntöönpanosta sekä jäsenvaltioihin tehtävistä tarkastuskäynneistä. Lisäksi pääjohtaja on vastuussa viraston talousarvion ja toimintaohjelman valmistelusta ja toteuttamisesta sekä kaikista henkilöstöön liittyvistä kysymyksistä.

Pääjohtajan tehtävien oikeutuksen varmistamiseksi suositetaan, että hallintoneuvosto nimittää hänet komission ehdotuksen perusteella.

Hallintoneuvosto, joka koostuu komission, neuvoston ja Euroopan parlamentin nimittämistä edustajista sekä alan teollisuuden edustajista, on vastuussa kaikista hallintoon liittyvistä kysymyksistä. Se vahvistaa viraston toimintaohjelman komission hyväksynnän jälkeen. Se myös vahvistaa viraston talousarvion kunkin varainhoitovuoden alussa sekä mukauttaa sen saatuihin rahoitusosuuksiin ja maksuihin. Lisäksi hallintoneuvosto vahvistaa menettelyt, joiden mukaisesti pääjohtaja tekee päätöksensä, sekä käyttää kurinpidollista toimivaltaa viraston korkeisiin virkamiehiin nähden. Pääjohtajan ja hallintoneuvoston tekemistä muista kuin henkilöstöä koskevista päätöksistä voi valittaa komissiolle.

b) Henkilöstö

Edellä kuvattujen tehtävien hoitamiseksi virastossa on oltava riittävästi pätevää henkilöstöä. Henkilöstön tehtävänä on varmistaa, että yhteisön meriturvallisuusalaa ja meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva lainsäädäntö on ajan tasalla ja että sitä sovelletaan yhdenmukaisesti ja tehokkaasti. Pätevä henkilöstö osallistuu lisäksi jäsenvaltioille ja hakijamaille tarkoitetun soveltuvan koulutustoiminnan järjestämiseen. Viraston on arvioitu tarvitsevan noin 55 työntekijää.

Viraston henkilöstöön sovelletaan Euroopan yhteisöjen virkamiehiin sovellettavia henkilöstösääntöjä ja muuhun henkilöstöön sovellettavia palvelussuhteen ehtoja. Tarkoituksena on, että ainoastaan pieni osa henkilöstöstä siirretään väliaikaisesti yhteisön muista toimielimistä. Muu henkilöstö palkataan kokemuksen ja ansioiden

perusteella. Henkilöstö palkataan määräaikaisin ja uudistettavin työsopimuksin, jotta voidaan jatkuvasti palkata teknisen kehityksen tasolla olevaa henkilöstöä kuitenkin niin, että pätevää pysyvää henkilöstöä on aina riittävästi.

c) Talousarvio

Virasto tarvitsee talousarviosta riittävät määrärahat edellä kuvatun henkilöstön palkkaamiseksi, tehtäviensä hoitamiseksi sekä joustavan ja tehokkaan toiminnan varmistamiseksi. Ensimmäisenä vuonna viraston talousarvioksi arvioidaan noin 2 625 000 euroa, ja se nousee noin 7 600 000 euroon sitten, kun virasto on saavuttanut täyden toimintakyvyn.

Viraston talousarvio rahoitetaan pääosin yhteisön tuella. Virastolla voi periä maksuja julkaisuistaan tai koulutustoiminnastaan. Maksujen osuus viraston koko talousarviosta jää kuitenkin vähäiseksi.

Viraston on otettava käyttöön asianmukaiset säännöt ja valvonta. Hallintoneuvostolla on oikeus toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, mutta viraston talousarvion lopullisesta valvonnasta vastaa tilintarkastustuomioistuin.

d) Kieli

Kielijärjestelyjen tulee mahdollistaa viraston tehokas ja nopea toiminta. Viraston hallintoneuvostolla on valtuudet päättää viraston kielijärjestelyistä.

e) Toimipaikka

Virasto on sijoitettava sopivaan paikkaan, jotta se pystyy luomaan yhteistyösuhteet asianomaisten yhteisön toimielinten kanssa. Komissio, joka ottaa huomioon nämä vaatimukset ja arvioi vastaanottamansa hakemukset, ehdottaa toimivaltaisille viranomaisille yhtä tai useampaa toimipaikkaa. Ehdotuksen perusteella toimivaltaisten viranomaisten on määritettävä toimipaikka viimeistään kuuden kuukauden kuluttua tämän asetuksen antamisesta.

f) Avoimuus

Viraston on hyväksyttävä avoimuutta ja asiakirjojen saatavuutta koskevat sääntönsä Euroopan parlamentin ja neuvoston EY:n perustamissopimuksen 255 artiklan yhteydessä tekemien päätösten mukaisesti.

3. OIKEUSPERUSTAN VALINTA

Ehdotettavan asetuksen oikeusperustana on EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta, mikä sopii yhteen ehdotuksen tavoitteen ja merenkulun alalla tähän mennessä annetun lainsäädännön kanssa erityisesti turvallisuus- ja ympäristönsuojelunäkökohtien osalta.

4. EHDOTETUN TOIMEN PERUSTELUT

Mitkä ovat suunnitellun toimen tavoitteet yhteisön velvoitteiden kannalta ja mikä on ongelman yhteisöulottuvuus (esimerkiksi montako jäsenvaltiota asia koskee ja miten asia on ratkaistu tähän mennessä)?

Perustamissopimuksessa määrätään yhteisen liikennepolitiikan luomisesta. Politiikan täytäntöönpanoa varten suunniteltuihin toimiin sisältyvät myös meriliikenteen turvallisuutta parantavat toimet, sellaisina kuin ne mainitaan 80 artiklan 2 kohdassa.

Tätä tarkoitusta varten ehdotetun toiminnan päätavoitteena on perustaa Euroopan meriturvallisuusvirasto. Yhteisössä on nykyään voimassa lukuisia meriturvallisuussäädöksiä. Lainsäädännön tehokkuuden, merenkulun turvallisuuden ja meren pilaantumisen ehkäisemisen tehostamiseksi koko yhteisön alueella on tarpeen varmistaa lainsäädännön yhdenmukainen soveltaminen. Viraston tarkoituksena on edistää tämän tavoitteen saavuttamista.

Merenkulun turvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevien normien parantaminen koskee kaikkia jäsenvaltioita niin rannikolla kuin sisämaassakin. Tiukoilla normeilla ei pelkästään tehdä merestä ja rannikoista puhtaampia vaan niiden avulla myös parannetaan merenkulun turvallisuutta sekä pienennetään laivojen, lastin ja ihmishenkien menettämisen riskiä.

Kaikki jäsenvaltiot ovat tähän mennessä toimineet itsenäisesti soveltaessaan yhteisön nykyistä lainsäädäntöä, ja komissio on seurannut yhteisön lainsäädännön asianmukaista saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä. Ongelman yhteisöulottuvuus edellyttää yhdenmukaisempaa ja käytännöllisempää lähestymistapaa.

Kuuluuko suunniteltu toimi yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan vai yhteisön ja jäsenvaltioiden jaettuun toimivaltaan?

Virasto huolehtii yhteisön toimivaltaan kuuluvista asioista, koska se avustaa yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanossa.

Mikä on tehokkain ratkaisu, kun otetaan huomioon yhteisön ja jäsenvaltioiden käytettävissä olevat keinot?

Kun otetaan huomioon yhteisön meriturvallisuuspolitiikan ominaispiirteet ja tarve varmistaa sen yhdenmukainen soveltaminen, yhteisötason toiminta on ainoa mahdollinen tapa taata sama turvallisuuden ja meren pilaantumisen ehkäisyn taso koko yhteisön alueella.

Mitä todellista lisäarvoa yhteisön ehdottama toiminta tuottaa ja mitkä olisivat toimen toteuttamatta jättämisen seuraukset?

Virasto osallistuu merkittävässä määrin yhteisön lainsäädännön asianmukaiseen täytäntöönpanoon koko unionin alueella, parhaiden käytäntöjen kehittämiseen ja levittämiseen jäsenvaltioissa sekä meriturvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan yhteisön yleisen järjestelmän laajentamiseen. Tämä puolestaan vähentää merionnettomuuksien, meren pilaantumisen ja merellä tapahtuvan ihmishenkien menettämisen riskiä.

Tämän lisäksi nykyisen lainsäädännön asianmukaisella ja yhdenmukaisella täytäntöönpanolla taataan tasavertaiset toimintaedellytykset, vähennetään kilpailun vääristymistä, joka johtuu vaatimukset täyttämättömien alusten saamista taloudellisista eduista, ja palkitaan asiaan vakavasti suhtautuvat merenkulkualan toimijat.

Toimimatta jättämisen kustannuksia on erittäin vaikea arvioida. Arviointi edellyttäisi ensinnäkin sen määrittämistä, montako onnettomuutta virasto aikanaan ehkäisee. Voidaan kuitenkin todeta, että jos virasto onnistuu ehkäisemään yhdenkin suuren onnettomuuden –

kuten Erikan uppoamisen, josta aiheutui arviolta 400 miljoona euron vahingot – se on osoittanut olevansa enemmän kuin siitä aiheutuvien kustannusten arvoinen.

Mitä toimintamuotoja yhteisöllä on käytössään (esim. suositus, rahoitustuki, sääntely, vastavuoroinen tunnustaminen)?

Toimenpiteen tavoitteen perusteella asetus on ainoa mahdollinen väline sen saavuttamiseksi. Yhteisön meriturvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan lainsäädännön yhdenmukaista ja tehokasta soveltamista ei voida toteuttaa lievemmällä säädöksellä. Asetus on yhteisössä yleisesti virastojen perustamiseen käytetty väline.

Onko yhtenäinen sääntely tarpeen vai riittääkö direktiivi, jossa asetetaan yleiset tavoitteet ja jätetään täytäntöönpano jäsenvaltioille?

Kuten edellä todettiin, valittu säädöstyyppi johtuu toimenpiteen varsinaisesta tavoitteesta.

5. ARTIKLOJA KOSKEVIA HUOMAUTUKSIA

I jakso – Tavoitteet ja tehtävät

1 artikla

Artiklassa säädetään, että Euroopan meriturvallisuusviraston perustamistarve johtuu siitä, että on välttämätöntä varmistaa meriturvallisuuden ja meren pilaantumisen ehkäisyn korkea, yhdenmukainen ja tehokas taso yhteisössä. Lisäksi artiklassa täsmennetään, että viraston on annettava jäsenvaltioille ja komissiolle teknistä ja tieteellistä tukea avustaakseen niitä yhteisön meriturvallisuuslainsäädännön asianmukaisessa soveltamisessa, lainsäädännön täytäntöönpanon valvonnassa ja voimassa olevien säännösten tehokkuuden arvioinnissa.

2 artikla

1. Tässä keskeisessä artiklassa määritellään tehtävät, joita viraston on hoidettava edellisessä artiklassa määriteltyjen tavoitteiden saavuttamiseksi.

a) Viraston tehtäviin kuuluu meriturvallisuusalan kansainvälisen lainsäädännön jatkuvan kehityksen seuranta ja yksityiskohtaisten analyysien tekeminen meriturvallisuusalalla ja meren pilaantumisen ehkäisemisen alalla tehdyistä tutkimushankkeista. Näiden kahden toiminnan tai oman asiantuntemuksensa perusteella virasto tuo komission huomioon mahdollisuudet saattaa yhteisön lainsäädäntö ajan tasalle ottaen huomioon tarpeen varmistaa, että lainsäädäntö säilyy tehokkaana.

b) Satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan yhteisön järjestelmän yleisen toiminnan seuraamiseksi virasto suorittaa jäsenvaltioihin tarkastuskäyntejä, joiden tarkoituksena on tutkia jäsenvaltioiden tapaa panna täytäntöön satamanvaltion valvontaa koskevat velvoitteensa. Tarkastukset ovat äärimmäisen hyödyllisiä parhaiden käytäntöjen kehittämiseksi ja niiden edelleen levittämiseksi koko yhteisön alueelle. Sekä jäsenvaltioihin tehdyillä tarkastuskäynneillä että satamavaltion valvontaa koskevan yhteisön järjestelmän yleisen seurannan kautta saatujen kokemusten perusteella virasto ehdottaa komissiolle mahdollisia parannuksia järjestelmään. Lisäksi virasto antaa asiantuntemuksensa komission käyttöön ja osallistuu satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan mukaisten teknisten elinten työhön.

Yhteisön tasolla tunnustettujen luokituslaitosten suorituskyvyn korkean tason varmistaminen edellyttää kahdenlaisia tehtäviä: on suoritettava tarkastuksia näihin laitoksiin ja valvottava, että ne noudattavat neuvoston direktiivin 94/57/EY säännöksiä, sekä autettava seuraamaan jatkuvasti niiden suoritustasoa turvallisuuden ja meren pilaantumisen ehkäisemisen osalta. Kummankin tehtävän yhteydessä virasto antaa tukea komissiolle ja jäsenvaltioille.

Virasto avustaa komissiota ja jäsenvaltioita yhteisön muun meriturvallisuuslainsäädännön asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamisessa erityisesti matkustaja-alusten turvallisuuden ja laivavarusteiden osalta; tämä koskee myös miehistöihin sovellettavaa yhteisön lainsäädäntöä.

c) Puolueettomien, luotettavien ja vertailukelpoisten tietojen ja tilastojen saatavuus meriturvallisuudesta ja meren pilaantumisesta on olennaisen tärkeää, jotta komissio ja jäsenvaltiot voivat toteuttaa tarvittavat toimet nykyisten säännösten tehostamiseksi ja niiden tehokkuuden arvioimiseksi. Alalla on jo käytössä useita tietokantoja, mutta uusia on kehitettävä. Virasto laatii itselleen yhtenäisen toimintaohjelman, johon sisältyy nykyisten tietokantojen yhdistäminen, jotta yhteisö saa edellä kuvattuja tietoja ja tilastoja ja samalla vältetään päällekkäisyys nykyisten toimien kanssa. Kerättyjen tietojen perusteella virasto auttaa komissiota julkaisemaan puolivuosittain tiedot aluksista, joilta on evätty pääsy yhteisön satamiin satamavaltion valvontaa koskevan direktiivin säännösten perusteella. Tältä samalta pohjalta virasto avustaa komissiota ja jäsenvaltioita myös niiden toimissa, joiden avulla on tarkoitus parantaa laittomia päästöjä tekevien alusten tunnistamista ja jäljittämistä.

d) Virasto avustaa komissiota ja jäsenvaltioita meriliikenteen valvonnassa. Tätä tarkoitusta varten virasto edistää jäsenvaltioiden ja komission välistä yhteistyötä Euroopan meriliikenteen tietojärjestelmästä annetun yhteisön lainsäädännön mukaisesti.

e) 26. kesäkuuta 2000 kokoontunut liikenneministerien neuvosto pyysi komissiota pohtimaan tarvittaessa eurooppalaisen tietokannan kehittämistä merellä tapahtuvista onnettomuuksista ja vaaratilanteista; tämä olisi tärkeä väline onnettomuuksien ehkäisemiseksi vastaisuudessa ja viralliseen turvallisuusarviointiin (FSA) perustuvien toimenpiteiden kehittämiseksi. Virastolle on annettu tämä tehtävä samoin kuin yhteisen menettelytavan määritteleminen yhteisössä tapahtuvien merionnettomuuksien tutkintaa varten. Saatujen kokemusten perusteella virasto tarjoaa tukeaan jäsenvaltioille toiminnoissa, jotka liittyvät EU:n vesillä tapahtuneiden vakavien merionnettomuuksien tutkimiseen. Yksi viraston tärkeä tehtävä tällä alalla on analysoida nykyisiä onnettomuustutkintaraportteja sen selvittämiseksi, kuinka vastaavat tapaukset voidaan välttää tulevaisuudessa, ja levittää näiden analyysien tuloksia.

f) Virastolla on aktiivinen tehtävä yhteisön meriturvallisuuslainsäädännön yhdenmukaisessa ja tehokkaassa täytäntöönpanossa koko yhteisön alueella. Virasto järjestää asianmukaista koulutustoimintaa satama- ja lippuvaltioihin liittyvissä kysymyksissä, koska koulutus on ensimmäinen vaihe siirryttäessä kohti yhdenmukaistettua yhteisön järjestelmää.

g) Virasto tarjoaa teknistä apua unionin jäsenyyttä hakeneille valtioille niiden pannessa täytäntöön yhteisön meriturvallisuuslainsäädäntöä. Tässä yhteydessä viraston tehtävänä on selvittää yhteisössä käytössä olevat järjestelmät meriturvallisuuslainsäädännön täytäntöön panemiseksi sekä levittää yhteisön parhaita käytäntöjä. Viraston ei kuitenkaan oleteta toteuttavan käytännön toimia jäsenyyttä hakeneissa valtioissa. Se ei esimerkiksi tarjoa henkilöstöä näiden maiden nykyisten merenkulkuhallintojen rakenneuudistuksen toteuttamiseen, vaan sen tarjoama tuki on pelkästään teoreettista. Virasto järjestää kuitenkin soveltuvaa koulutusta näille valtioille.

2. Jotta viraston tekninen ja tieteellinen tietämys olisi yhteisön käytettävissä, jotta se voi valvoa yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa, sekä aina tarvittaessa myös muita kuin toimintaohjelmassa mainittuja toimintoja varten, virastoa voidaan pyytää suorittamaan mitä tahansa muita erityistehtäviä, mutta ainoastaan komission pyynnöstä. Jäsenvaltiot eivät voi antaa virastolle tehtäviä.

3 artikla

Asetuksessa esitettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi ja hoitaakseen tehtävänsä parhaalla mahdollisella tavalla virasto tekee tarkastuskäyntejä jäsenvaltioihin. Tarkastuskäyntien yhteydessä keskitytään satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyvien jäsenvaltioiden velvoitteiden täytäntöönpanoon mutta myös muihin näkökohtiin, jotka liittyvät merenkulun turvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanoon. Käynnit auttavat virastoa ymmärtämään jäsenvaltioiden merenkulkuhallintojen toimintaa sekä tuomaan esille yhteisön järjestelmän mahdollisia puutteita sekä jäsenvaltioiden toteuttamia parhaita käytäntöjä. Virasto pystyy näin saatujen kokemusten perusteella ehdottamaan mahdollisia parannuksia yleiseen järjestelmään ja toisessa vaiheessa levittämään parhaita käytäntöjä. Komissio arvioi viraston tarkastuskertomukset päättääkseen, tarvitaanko jatkotoimenpiteitä.

4 artikla

Koska viraston tehtävänä on kehittää ja hyödyntää tietokantoja ja koska osa tiedosta voi olla henkilökohtaisia, on tärkeää täsmentää, että komission ja viraston tämän asetuksen soveltamisen yhteydessä keräämiin tietoihin sovelletaan yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 95/46/EY[28].

II jakso: Sisäinen rakenne ja toiminta

5 artikla

Artiklassa säädetään, että virasto on yhteisön riippumaton elin. Toimivaltaisten viranomaisten on päätettävä sen toimipaikasta viimeistään kuuden kuukauden kuluttua asetuksen antamisesta komission ehdotuksen perusteella. Lisäksi täsmennetään, että virasto voi komission erityisestä pyynnöstä päättää perustaa aluekeskuksia joihinkin jäsenvaltioihin, jotta se voi hoitaa meriliikenteen seurantaan liittyviä tehtäviä ja erityisesti varmistaa herkkien alueiden parhaat liikennöintiolosuhteet, kuten yhteisön meriliikenteen tietojärjestelmää koskevassa lainsäädännössä todetaan.

6 artikla

Yhteisön toimielinten henkilöstösääntöjä sovelletaan myös viraston henkilöstöön. Tarkoituksena on, että ainoastaan pieni osa henkilöstöstä siirretään väliaikaisesti muista yhteisön toimielimistä. Muu henkilöstö palkataan tilapäiseksi henkilöstöksi kansallisen hallinnon piiristä tai toimialalta saadun kokemuksen ja ansioiden perusteella.

7 artikla

[28] EYVL L 281, 23.11.1995.

Säännöksen mukaan virastoon sovelletaan Euroopan yhteisöjen tavoin samoja erioikeuksista ja vapauksia, jotka mainitaan Euroopan yhteisöjen erioikeuksista ja vapauksista tehdyssä pöytäkirjassa.

8 artikla

Viraston sopimussuhteeseen perustuva vastuu ja sopimussuhteen ulkopuolinen vastuu vastaavat EY:n perustamissopimuksen 288 artiklan nojalla yhteisöön sovellettavaa järjestelmää.

9 artikla

Viraston hallintoneuvostolla on valtuudet päättää viraston kielijärjestelyistä. Kielijärjestelyjen on mahdollistettava viraston tehokas ja nopea toiminta.

10 artikla

Artiklassa määritellään viraston johtoelimiin kuuluvan hallintoneuvoston valtuudet. Sillä on valvova tehtävä pääjohtajaa nimitettäessä, vuosikertomusta ja toimintaohjelmaa hyväksyttäessä – komission hyväksynnän jälkeen – ja talousarviosta päätettäessä. Lisäksi hallintoneuvosto varmistaa, että virasto toimii riittävän avoimesti ja puolueettomasti, ja tätä varten se vahvistaa menettelyt, joiden mukaisesti pääjohtaja voi tehdä päätöksiä.

11 artikla

Säännöksessä todetaan, että hallintoneuvosto koostuu neljästä komission edustajasta, neljästä neuvoston edustajasta, neljästä Euroopan parlamentin edustajasta ja neljästä asiaan liittyvien toimialojen edustajasta, jotka komissio nimittää.

12 artikla

Artiklassa todetaan, että hallintoneuvosto valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

13 artikla

Artiklassa säädetään hallintoneuvoston sääntömääräisistä ja ylimääräisistä kokouksista, joissa pääjohtajan on oltava läsnä ja joihin voidaan kutsua ulkopuolisia tarkkailijoita. Pääjohtajalla ei ole äänioikeutta.

14 artikla

Hallintoneuvoston päätöksiin vaaditaan kahden kolmasosan enemmistö, ja jokaisella jäsenellä on yksi ääni.

15 artikla

Säännöksessä määritellään pääjohtajan tehtävät ja valtuudet. Pääjohtaja ei saa ottaa ohjeita miltään hallitukselta eikä miltään muulta organisaatiolta. Hänen on kuitenkin 2 artiklassa määriteltyjen tehtävien yhteydessä noudatettava komission ohjeita ja vastattava komission tekemiin avunpyyntöihin. Pääjohtaja on myös viraston talousjohtaja ja tästä syystä vastuussa talousarvion ja toimintaohjelman valmistelusta ja toteuttamisesta sekä henkilöstökysymyksistä.

16 artikla

Hallintoneuvosto nimittää pääjohtajan ja yhden tai useamman yksikön päällikön, ja hallintoneuvostolla on kurinpidollinen toimivalta heihin nähden. Pääjohtajan virka on määräaikainen, ja hänet voidaan nimittää uudelleen.

17 artikla

Jäsenvaltiot sekä luonnolliset ja oikeushenkilöt voivat valittaa mistä tahansa viraston toteuttamasta toimesta, joka koskee niitä välittömästi ja henkilökohtaisesti. Näin ollen kaikki pääjohtajan ja hallintoneuvoston toimet voidaan antaa komission käsiteltäviksi niiden laillisuuden tarkastamiseksi.

18 artikla

Artiklassa säädetään, että viraston toimintaan voivat osallistua ne Euroopan kolmannet maat, jotka ovat tehneet Euroopan yhteisön kanssa sopimuksen, jonka mukaisesti ne ovat saattaneet voimaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan yhteisön lainsäädännön ja soveltavat sitä.

III jakso - Varainhoitoa koskevat vaatimukset

19 artikla

Viraston talousarvio rahoitetaan pääosin yhteisön tuella. Viraston tarjoamista palveluista (kuten julkaisuista, koulutuksesta tai vastaavista) voidaan periä maksuja.

Virasto tarvitsee riittävät määrärahat talousarviosta palkatakseen edellä kuvatun henkilöstön tehtäviensä hoitamiseksi sekä joustavan ja tehokkaan toiminnan takaamiseksi.

Pääjohtaja laatii alustavan talousarvioesityksen, jonka hallintoneuvosto hyväksyy ja toimittaa komissiolle, joka puolestaan käsittelee sen tavanomaisten talousarviomenettelyjen mukaisesti. EY:n perustamissopimuksen 279 artiklaa sovelletaan.

20 artikla

Artiklassa säädetään, että pääjohtaja on vastuussa talousarvion toteuttamisesta. Komission varainhoidon valvoja huolehtii varainhoidon valvonnasta. Tilintarkastustuomioistuin tarkastaa viraston tilit ja julkaisee vuotuisen tilintarkastuskertomuksen. Euroopan parlamentti myöntää pääjohtajalle viraston talousarviota koskevan vastuuvapauden hallintoneuvoston suosituksesta.

21 artikla

Artiklassa säädetään, että viraston on viiden vuoden kuluessa toimintansa aloittamisesta suoritettava yhteistyössä komission kanssa riippumaton arviointi tämän asetuksen täytäntöönpanosta. Hallintoneuvosto esittää arvioinnin tulosten perusteella komissiolle suosituksia tähän asetukseen, virastoon ja sen toimintatapoihin tehtävistä muutoksista.

22 artikla

Artiklassa säädetään, että hallintoneuvosto hyväksyy komission hyväksynnän ja tilintarkastustuomioistuimen lausunnon jälkeen varainhoitoasetuksen, jonka perusteella virasto valmistelee ja toteuttaa talousarvion.

IV jakso - Loppusäännökset

23 artikla

Artiklassa säädetään, että vaikka asetus tulee voimaan 24 artiklan mukaisesti, virasto aloittaa toimintansa vasta 12 kuukauden kuluttua tästä. Näin sen perustamiseen jää riittävästi aikaa.

24 artikla

Artiklassa vahvistetaan asetuksen voimaantulopäivä.

6. LOPPUHUOMAUTUKSIA

Ehdotukseen on liitetty rahoitusselvitys. Asetukseen ei ole liitetty vaikutusten arviointilomaketta, koska ehdotus ei vaikuta yritysten toimintaan.

2000/0327 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta

(ETAn 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 ehdotuksen[29],

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[30],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[31],

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä[32],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Yhteisössä on annettu useita säädöksiä, joiden tavoitteena on parantaa merenkulun turvallisuutta ja torjua sen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista. Jotta tällainen lainsäädäntö olisi tehokasta, sitä on sovellettava asianmukaisesti ja yhdenmukaisesti koko yhteisössä. Tämä varmistaa tasavertaiset toimintaedellytykset, vähentää kilpailun vääristymiä, jotka johtuvat vaatimuksia noudattamattomien alusten nauttimista taloudellisista eduista, ja on eduksi vaatimukset täyttäville meriliikenteen toimijoille.

(2) Tietyt tehtävät, joista nykyisin huolehditaan yhteisön tai jäsenvaltioiden tasolla, voitaisiin antaa keskitetyn erityiselimen hoidettaviksi. Tekninen ja tieteellinen tuki sekä luotettava ja korkeatasoinen asiantuntemus ovatkin tarpeen, jotta voitaisiin soveltaa asianmukaisesti meriturvallisuuteen ja pilaantumisen torjuntaan liittyvää yhteisön lainsäädäntöä, seurata sen täytäntöönpanoa sekä arvioida voimassa olevien säännösten tehokkuutta; tästä syystä on tarpeen perustaa Euroopan meriturvallisuusvirasto osana yhteisön nykyistä toimielin- ja toimivaltarakennetta.

(3) Viraston on yleisesti ottaen oltava se tekninen elin, joka tarjoaa yhteisölle keinot toimia tehokkaasti yleiseen meriturvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisyyn liittyvien sääntöjen parantamiseksi. Virasto avustaa komissiota yhteisön meriturvallisuuslainsäädännön jatkuvassa tarkistamisessa ja tarjoaa tukea, jota tarvitaan kyseisen lainsäädännön yhdenmukaisen ja tehokkaan täytäntöönpanon

---

29 EYVL C , , s. .
30 EYVL C , , s. .
31 EYVL C , , s. .
32 EYVL C , , s. .

varmistamiseksi koko yhteisössä. Virasto auttaa erityisesti vahvistamaan satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyvää yhteisön yleistä järjestelmää ja valvomaan yhteisön tasolla hyväksyttyjä luokituslaitoksia.

(4) Jotta viraston tarkoitus täyttyisi asianmukaisesti, sen on tarkoituksenmukaista hoitaa myös muita tärkeitä tehtäviä, joiden tavoitteena on parantaa meriturvallisuutta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisyä yhteisön vesillä. Viraston on järjestettävä tarvittavaa koulutusta kysymyksistä, jotka liittyvät satamavaltion suorittamaan valvontaan ja lippuvaltioihin. Sen on annettava yhteisölle ja sen jäsenvaltioille puolueetonta, luotettavaa ja vertailukelpoista informaatiota ja tietoja meriturvallisuudesta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisystä, jotta nämä voisivat ryhtyä tarvittaviin toimiin jo voimassa olevien säännösten parantamiseksi ja arvioida niiden tehokkuutta. Viraston on helpotettava jäsenvaltioiden ja komission välistä yhteistyötä, josta säädetään Euroopan meriliikenteen ilmoitusjärjestelmää koskevassa yhteisön lainsäädännössä. Sen on tehtävä yhteistyötä komission ja jäsenvaltioiden kanssa toimissa, jotka liittyvät EU:n vesillä tapahtuneiden vakavien merionnettomuuksien tutkintaan. Sen on annettava yhteisön meriturvallisuuteen liittyvä taitotieto EU:n jäsenyyttä hakevien maiden käyttöön.

(5) Virasto edistää parempaa yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä sekä kehittää ja levittää parhaita käytäntöjä yhteisössä. Tämä puolestaan parantaa yleistä meriturvallisuusjärjestelmää yhteisössä sekä vähentää merionnettomuuksien, meren pilaantumisen ja merellä tapahtuvan ihmishenkien menetyksen vaaraa.

(6) Jotta virasto voisi asianmukaisesti suorittaa sille annetut tehtävät, on tarkoituksenmukaista, että sen virkamiehet tekevät vierailuja jäsenvaltioihin seuratakseen meriturvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisyyn liittyvän yhteisön järjestelmän yleistä toimintaa.

(7) Viraston sopimusvastuu määräytyy viraston tekemään sopimukseen sovellettavan lain mukaan, ja Euroopan yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta ratkaista asia viraston tekemässä sopimuksessa mahdollisesti olevan välityslausekkeen nojalla. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimella on myös toimivalta ratkaista riidat, jotka koskevat viraston sopimukseen perustumattomasta vastuusta johtuvien vahinkojen korvaamista.

(8) Jotta viraston toimintaa voitaisiin tehokkaasti valvoa, jäsenvaltioiden, komission ja Euroopan parlamentin on oltava edustettuina hallintoneuvostossa, jolla on tarvittavat valtuudet vahvistaa talousarvio, valvoa sen täytäntöönpanoa, vahvistaa tarvittavat varainhoitoa koskevat säännöt, luoda avoimet menettelyt viraston päätöksentekoa varten, hyväksyä viraston toimintaohjelma ja nimittää pääjohtaja.

(9) Viraston asianmukainen toiminta edellyttää, että sen pääjohtajalla on laaja itsenäinen päätösvalta ja liikkumavara viraston sisäisen toiminnan organisoinnissa; tämän vuoksi pääjohtaja toteuttaa kaikki tarvittavat toimet varmistaakseen viraston toimintaohjelman asianmukaisen täytäntöönpanon, laatii vuosittain hallintoneuvostolle annettavan yleiskertomusluonnoksen, tekee arviot viraston tuloista ja menoista ja vastaa talousarvion toteuttamisesta.

(10) Viraston täydellisen itsemääräämisoikeuden ja riippumattomuuden varmistamiseksi katsotaan olevan tarpeellista myöntää sille oikeus noudattaa itsenäisesti laatimaansa talousarviota, jonka tuotot koostuvat suurimmaksi osaksi yhteisön rahoitusosuudesta,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I JAKSO: TAVOITTEET JA TEHTÄVÄT

1 artikla
Tavoitteet

1. Tällä asetuksella perustetaan Euroopan meriturvallisuusvirasto, jäljempänä 'virasto', jotta varmistettaisiin meriturvallisuuden ja ympäristön pilaantumisen ehkäisyn korkea, yhdenmukainen ja tehokas taso yhteisössä.

2. Virasto tarjoaa jäsenvaltioille ja komissiolle tarvittavaa teknistä ja tieteellistä tukea sekä korkeatasoista asiantuntemusta avustaakseen niitä yhteisön meriturvallisuuslainsäädännön asianmukaisessa soveltamisessa, sen täytäntöönpanon valvonnassa ja voimassa olevien säännösten tehokkuuden arvioinnissa.

2 artikla
Tehtävät

1. Edellä 1 artiklassa vahvistettujen tavoitteiden asianmukaisen saavuttamisen varmistamiseksi viraston on hoidettava seuraavia tehtäviä:

a) Virasto avustaa komissiota yhteisön meriturvallisuuslainsäädännön tarkistamisessa erityisesti siltä osin, kuin se liittyy alan kansainvälisen lainsäädännön kehitykseen. Tehtävä käsittää meriturvallisuuden ja meriympäristön suojelun alalla toteutettujen tutkimushankkeiden analysoinnin.

b) Virasto avustaa komissiota yhteisön meriturvallisuuslainsäädännön tehokkaassa täytäntöönpanossa koko yhteisön alueella. Erityisesti virasto:

   1) valvoo satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyvän yhteisön järjestelmän yleistä toimintaa, mihin sisältyy myös tarkastusten tekeminen jäsenvaltioissa, ja ehdottaa komissiolle mahdollisia parannuksia tällä alalla,

   2) tarjoaa komissiolle teknistä tukea, jota se tarvitsee osallistuessaan satamavaltion suorittamaa alusten valvontaa koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan teknisten elinten työhön,

   3) avustaa komissiota seuraavilla aloilla:

      - sellaisten luokituslaitosten tarkastaminen, jotka on hyväksytty tai joita ollaan hyväksymässä yhteisön tasolla neuvoston direktiivin 94/57/EY perusteella

      - sellaisten luokituslaitosten turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisyyn liittyvän suoritustason jatkuva valvonta, jotka on hyväksytty tai joita ollaan hyväksymässä yhteisön tasolla neuvoston direktiivin 94/57/EY perusteella, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 94/57/EY soveltamista

- matkustaja-alusten turvallisuuteen liittyvän yhteisön lainsäädännön ja erityisesti neuvoston direktiivien 98/18/EY ja 99/35/EY asianmukaisen täytäntöönpanon jatkuva valvonta

- laivavarusteista annetun direktiivin 96/98/EY asianmukaisen täytäntöönpanon jatkuva valvonta

- kaikkien muiden sellaisten tehtävien toteuttaminen, jotka on annettu komissiolle meriturvallisuutta koskevan yhteisön lainsäädännön nojalla, alusten miehistöjä koskeva yhteisön lainsäädäntö mukaan luettuna.

c) Virasto tarjoaa komissiolle ja jäsenvaltioille puolueetonta, luotettavaa ja vertailukelpoista informaatiota sekä meriturvallisuutta koskevia tietoja, joiden perusteella nämä voivat toteuttaa tarvittavat toimenpiteet meriturvallisuuden parantamiseksi ja arvioida voimassa olevien säännösten tehokkuutta. Näihin tehtäviin sisältyvät meriturvallisuutta ja meriliikennettä sekä meren pilaantumista – sekä satunnaispäästöistä johtuvaa pilaantumista että tahallista pilaamista – koskevien teknisten tietojen kerääminen, tallentaminen ja arviointi, nykyisten tietokantojen järjestelmällinen hyödyntäminen, niiden keskinäinen vertailu mukaan luettuna, sekä tarvittaessa lisätietokantojen kehittäminen. Kerättyjen tietojen perusteella virasto avustaa komissiota myös julkaisemaan kuuden kuukauden välein tiedot aluksista, joilta on evätty pääsy yhteisön satamiin satamavaltion suorittamaa alusten valvontaa koskevan direktiivin mukaisesti. Tältä samalta pohjalta virasto avustaa komissiota ja jäsenvaltioita myös niiden toimissa, joiden avulla on tarkoitus parantaa laittomia päästöjä tekevien alusten tunnistamista ja jäljittämistä.

d) Virasto suorittaa meriliikenteen seurantaan liittyviä tehtäviä, joista on säädetty meriliikennettä koskevan seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annetussa direktiivissä 2001/xx/EY, ja pyrkii helpottamaan jäsenvaltioiden ja komission välistä yhteistyötä tällä alalla.

e) Virasto kehittää yhdessä komission ja jäsenvaltioiden kanssa yhteisen menettelytavan yhteisön alueella tapahtuvien merionnettomuuksien tutkintaa varten, tukee jäsenvaltioita toimissa, jotka liittyvät jäsenvaltioiden suvereniteettiin kuuluvilla vesillä tapahtuneiden vakavien merionnettomuuksien tutkintaan, ja analysoi jo laadittuja onnettomuustutkintaraportteja.

f) Virasto järjestää asianmukaisia koulutustoimia satamavaltioiden ja lippuvaltioiden toimivaltaan kuuluvilla aloilla.

g) Virasto antaa jäsenyyttä hakeneille valtioille teknistä tukea meriturvallisuutta koskevan yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanoa varten. Tähän tehtävään sisältyy asianmukaisten koulutustoimien järjestäminen.

2. Edellä a, b, d ja g kohdassa tarkoitettujen tehtävien osalta virasto toimii ainoastaan komission pyynnöstä. Virasto voi tilanteen vaatiessa ja komission pyynnöstä toteuttaa kaikkia muita erityistehtäviä.

3 artikla
Tarkastukset jäsenvaltioissa

1. Viraston on tehtäviensä toteuttamiseksi suoritettava tarkastuksia jäsenvaltioissa. Jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten on helpotettava viraston henkilöstön työtä, jotta tarkastukset tapahtuisivat asianmukaisesti. Viraston virkamiehillä on oikeus:

   a) tutkia asiakirjat, tiedot, raportit ja muu aineisto, joka liittyy meriturvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisyä koskevan yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanoon,

   b) ottaa jäljennöksiä kyseisistä asiakirjoista, tiedoista, raporteista ja muusta aineistosta tai niiden osista,

   c) vaatia suullisia selvityksiä paikalla,

   d) päästä kaikkiin tiloihin, kaikille alueille tai kaikkiin liikennevälineisiin.

2. Viraston on ilmoitettava kyseessä olevalle jäsenvaltiolle suunnitellusta tarkastuksesta, sitä suorittamaan valtuutettujen virkamiesten henkilöllisyydestä ja tarkastuksen alkamisajankohdasta. Tarkastuksia suorittamaan valtuutettujen viraston virkamiesten on oikeuksiaan käyttäessään esitettävä viraston pääjohtajan päätös, jossa määritellään tarkastuksen kohde ja tarkoitus.

3. Viraston on kunkin tarkastuksen päätteeksi laadittava raportti ja toimitettava se komissiolle.

4 artikla
Tietojen levittäminen ja suojaaminen

1. Komission ja viraston tämän asetuksen soveltamisen yhteydessä keräämiin tietoihin sovelletaan yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 95/46/EY[33].

2. Viraston virkamiehet ja muut toimihenkilöt eivät saa senkään jälkeen, kun heidän tehtävänsä ovat päättyneet, paljastaa tietoja, joihin liittyy salassapitovelvollisuus, ja erityisesti tietoja yrityksistä, niiden liikesuhteista ja niiden kustannustekijöistä.

II JAKSO: SISÄINEN RAKENNE JA TOIMINTA

5 artikla
Oikeudellinen asema, toimipaikka, aluekeskukset

1. Virasto on yhteisön elin. Se on oikeushenkilö.

2. Viraston toimipaikasta päättävät toimivaltaiset viranomaiset komission ehdotuksesta viimeistään kuuden kuukauden kuluttua tämän asetuksen antamisesta.

---

[33] EYVL L 281, 23.11.1995.

3. Virastolla on jokaisessa jäsenvaltiossa laajin kansallisen lainsäädännön mukainen oikeushenkilöllä oleva oikeuskelpoisuus. Virasto voi komission pyynnöstä ja kyseessä olevien jäsenvaltioiden suostumuksella päättää perustaa aluekeskuksia, jotka ovat tarpeellisia meriliikenteen seurantaan liittyvien tehtävien toteuttamiseksi ja erityisesti optimaalisten liikenneolosuhteiden varmistamiseksi ongelmallisilla alueilla, kuten meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annetussa direktiivissä 2001/xx/EY säädetään.

4. Virastoa edustaa sen pääjohtaja.

6 artikla
Henkilöstö

1. Viraston henkilöstöön sovelletaan Euroopan yhteisöjen virkamiehiin ja muuhun henkilöstöön sovellettavia sääntöjä ja ehtoja. Hallintoneuvosto vahvistaa komission suostumuksella tarvittavat soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt.

2. Virasto käyttää oman henkilöstönsä suhteen niitä valtuuksia, jotka on siirretty nimittävälle viranomaiselle henkilöstösäännöillä ja muuhun henkilöstöön sovellettavilla palvelussuhteen ehdoilla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 16 artiklan soveltamista.

3. Viraston henkilöstö koostuu yhteisön virkamiehistä, jotka toimielimet ovat tilapäisesti siirtäneet viraston palvelukseen väliaikaisina toimihenkilöinä, sekä viraston palvelukseen ottamasta muusta henkilöstöstä.

7 artikla
Erioikeudet ja vapaudet

Virastoon ja sen henkilöstöön sovelletaan Euroopan yhteisöjen erioikeuksia ja vapauksia koskevaa pöytäkirjaa.

8 artikla
Vastuu

1. Sopimukseen perustuva viraston vastuu määräytyy kyseiseen sopimukseen sovellettavan lain mukaan.

2. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta ratkaista asia viraston tekemässä sopimuksessa mahdollisesti olevan välityslausekkeen nojalla.

3. Jos kyseessä on sopimukseen perustumaton vastuu, virasto korvaa jäsenvaltioiden lainsäädäntöön sisältyvien yhteisten perusperiaatteiden mukaisesti vahingon, jonka viraston yksiköt tai henkilöstön jäsenet ovat tehtäviään suorittaessaan aiheuttaneet.

4. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta ratkaista riidat, jotka koskevat 3 kohdassa tarkoitettujen vahinkojen korvaamista.

5. Viraston henkilöstöön kuuluvien henkilökohtaisesta vastuusta virastoa kohtaan määrätään heihin sovellettavissa henkilöstösäännöissä tai palvelussuhteen ehdoissa.

9 artikla
Kielet

1. Viraston kieliä koskevista järjestelyistä päättää hallintoneuvosto.

2. Viraston toiminnassa tarvittavat käännöspalvelut tarjoaa Euroopan unionin elinten käännöskeskus.

10 artikla
Hallintoneuvoston perustaminen ja toimivalta

1. Virastolla on hallintoneuvosto.

2. Hallintoneuvosto

   a) nimittää pääjohtajan 16 artiklan mukaisesti,

   b) hyväksyy ennen kunkin vuoden maaliskuun 31 päivää viraston edellisen vuoden toimintaa koskevan yleiskertomuksen ja toimittaa sen komissiolle, neuvostolle ja Euroopan parlamentille,

   c) vahvistaa ennen kunkin vuoden lokakuun 30 päivää ja komission hyväksynnän saatuaan viraston seuraavan vuoden toimintaohjelman ja toimittaa sen komissiolle, neuvostolle ja Euroopan parlamentille,

   d) vahvistaa viraston lopullisen talousarvion ennen varainhoitovuoden alkua ja tarvittaessa muuttaa sitä yhteisön rahoitusosuuden ja viraston muiden tulojen mukaisesti,

   e) vahvistaa menettelyt, joiden mukaisesti pääjohtaja voi tehdä päätöksiä,

   f) hoitaa viraston talousarvioon liittyvät 19, 20 ja 22 artiklan mukaiset tehtävänsä,

   g) käyttää kurinpidollista toimivaltaa pääjohtajan ja 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen yksiköiden päälliköiden suhteen.

11 artikla
Hallintoneuvoston kokoonpano

Hallintoneuvosto koostuu neljästä komission edustajasta, neljästä neuvoston edustajasta, neljästä Euroopan parlamentin edustajasta ja neljästä asiaan läheisimmin liittyvien toimialojen edustajasta, jotka komissio nimittää, sekä heidän varajäsenistään. Jäsenten toimikausi on viisi vuotta. Sama henkilö voidaan nimittää uudelleen hallintoneuvoston jäseneksi yhden kerran.

12 artikla
Hallintoneuvoston puheenjohtajuus

1. Hallintoneuvosto valitsee jäsentensä keskuudesta puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan. Varapuheenjohtaja toimii puheenjohtajan sijaisena tämän ollessa estyneenä.

2. Puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan toimikausi on kolme vuotta ja päättyy joka tapauksessa silloin, kun heidän jäsenyytensä hallintoneuvostossa päättyy. Samat henkilöt voidaan valita uudelleen tehtäviinsä yhden kerran.

13 artikla
Kokoukset

1. Hallintoneuvosto kokoontuu puheenjohtajansa kutsusta.

2. Viraston pääjohtaja osallistuu kokouksiin. Hän ei osallistu äänestyksiin.

3. Hallintoneuvosto pitää sääntömääräisen kokouksen kerran vuodessa. Muulloin se kokoontuu puheenjohtajan aloitteesta tai jos komissio tai kolmannes jäsenvaltioista sitä pyytää.

4. Hallintoneuvosto voi kutsua tarkkailijoita osallistumaan kokouksiinsa.

14 artikla
Äänestys

1. Hallintoneuvosto tekee päätöksensä kahden kolmasosan enemmistöllä.

2. Kullakin jäsenellä on yksi ääni.

15 artikla
Pääjohtajan tehtävät ja toimivalta

1. Virastoa johtaa sen pääjohtaja, joka ei pyydä eikä ota vastaan ohjeita miltään hallitukselta eikä miltään muulta elimeltä. Hänen on kuitenkin noudatettava kaikkia komission antamia ohjeita ja vastattava kaikkiin komission esittämiin avunpyyntöihin, jotka liittyvät 2 artiklassa lueteltuihin tehtäviin.

2. Pääjohtajan tehtävät ja toimivaltuudet ovat seuraavat:

   a) Pääjohtaja laatii toimintaohjelman ja toimittaa sen hallintoneuvostolle. Hän toteuttaa sen täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet. Hän vastaa kaikkiin komission avunpyyntöihin.

   b) Pääjohtaja päättää 3 artiklassa tarkoitettujen tarkastusten suorittamisesta saatuaan siihen ensin komission suostumuksen.

   c) Pääjohtaja toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet, mukaan luettuina sisäisten hallinnollisten ohjeiden antaminen ja tiedonantojen julkaiseminen, viraston tämän asetuksen säännösten mukaisen toiminnan varmistamiseksi.

   d) Pääjohtaja organisoi tehokkaan seurantajärjestelmän, jonka avulla viraston työn tuloksia voidaan verrata sen toiminnallisiin tavoitteisiin. Pääjohtaja valmistelee tältä pohjalta vuosittain luonnoksen yleiskertomukseksi ja toimittaa sen hallintoneuvostolle. Hän luo tunnustettujen ammatillisten vaatimusten mukaiset säännölliset arviointimenettelyt.

e) Pääjohtajalla on henkilöstön suhteen 6 artiklan 2 kohdassa säädetty toimivalta.

f) Pääjohtaja laatii arvion viraston tuloista ja menoista 19 artiklan mukaisesti ja huolehtii talousarvion toteuttamisesta 20 artiklan mukaisesti.

3. Pääjohtajaa voi avustaa yksi tai useampi yksikön päällikkö. Pääjohtajan ollessa poissa tai estynyt yksi yksiköiden päälliköistä hoitaa hänen tehtäviään.

16 artikla
Viraston sisäiset nimitykset

1. Hallintoneuvosto nimittää viraston pääjohtajan komission ehdotuksesta. Hallintoneuvostolla on valtuudet erottaa pääjohtaja komission ehdotuksesta.

2. Pääjohtajan toimikausi on viisi vuotta. Sama henkilö voidaan nimittää uudelleen pääjohtajaksi yhden kerran.

17 artikla
Laillisuuden valvonta

1. Jäsenvaltiot, hallintoneuvoston jäsenet tai mitkä tahansa kolmannet osapuolet, joita asia koskee välittömästi ja henkilökohtaisesti, voivat pyytää komissiota käsittelemään mitä tahansa viraston toteuttamaa tointa sen laillisuuden tarkastamiseksi. Asia on annettava komission käsiteltäväksi viidentoista päivän kuluessa siitä, kun kiistanalainen toimi tuli asianosaisen tietoon. Komission on päätettävä asiasta kuukauden kuluessa. Jos komissio ei ole tehnyt päätöstä tämän määräajan kuluessa, valitus katsotaan hylätyksi.

2. Tämän artiklan 1 kohdan säännöksiä ei sovelleta henkilöstöasioihin.

18 artikla
Kolmansien maiden osallistuminen

1. Viraston toimintaan voivat osallistua ne Euroopan kolmannet maat, jotka ovat tehneet Euroopan yhteisön kanssa sopimuksen, jonka mukaisesti ne ovat saattaneet voimaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan yhteisön lainsäädännön ja soveltavat sitä.

2. Mainittuihin sopimuksiin sisältyvien asianomaisten määräysten mukaisesti laaditaan järjestelyjä, joissa määritellään muun muassa viraston toimintaan osallistumisen luonne ja laajuus kyseisten maiden osalta sekä niiden osallistumista koskevat yksityiskohtaiset säännöt, mukaan lukien rahoitusosuuksia ja henkilöstöä koskevat määräykset.

III JAKSO: VARAINHOITOA KOSKEVAT VAATIMUKSET

19 artikla
Talousarvio

1. Viraston tulot koostuvat

   - yhteisön rahoitusosuudesta

   - julkaisuista, koulutuksesta ja kaikista muista viraston tarjoamista palveluista perittävistä maksuista.

2. Viraston menoihin kuuluvat henkilöstö-, hallinto-, infrastruktuuri- ja toimintamenot.

3. Pääjohtaja laatii arvion viraston seuraavan varainhoitovuoden tuloista ja menoista ja toimittaa sen hallintoneuvostolle yhdessä henkilöstötaulukon kanssa.

4. Tulojen ja menojen on oltava tasapainossa.

5. Hallintoneuvoston on 31 päivään maaliskuuta mennessä hyväksyttävä alustava talousarvio ja toimitettava se komissiolle, joka sisällyttää sen perusteella vastaavat arviot Euroopan yhteisöjen yleistä talousarviota koskevaan alustavaan esitykseen, jonka komissio toimittaa neuvostolle ja Euroopan parlamentille perustamissopimuksen 272 artiklan mukaisesti.

6. Hallintoneuvosto vahvistaa viraston talousarvion ja mukauttaa sitä tarvittaessa yhteisöltä saatavan rahoitusosuuden mukaisesti.

20 artikla
Talousarvion toteuttaminen ja valvonta

1. Pääjohtaja toteuttaa viraston talousarvion.

2. Komission varainhoidon valvoja valvoo viraston kaikkiin menoihin sitoutumista ja niiden maksamista sekä tulojen toteamista ja perimistä.

3. Pääjohtaja antaa komissiolle, hallintoneuvostolle ja tilintarkastustuomioistuimelle vuosittain viimeistään 31 päivänä maaliskuuta edellisen varainhoitovuoden kaikki tulot ja menot sisältävän yksityiskohtaisen tilinpäätöksen.

   Tilintarkastustuomioistuin tarkastaa tilit perustamissopimuksen 248 artiklan mukaisesti. Se julkaisee vuosittain kertomuksen viraston toiminnasta.

4. Euroopan parlamentti myöntää hallintoneuvoston suosituksesta viraston pääjohtajalle talousarvion toteuttamista koskevan vastuuvapauden.

21 artikla
Arviointi

1. Viraston on viiden vuoden kuluessa toimintansa aloittamisesta suoritettava yhteistyössä komission kanssa riippumaton arviointi tämän asetuksen täytäntöönpanosta.

2. Arvioinnissa käsitellään vaikutuksia, joita tällä asetuksella, virastolla ja sen toimintatavoilla on ollut merenkulun korkean turvallisuustason saavuttamisessa. Hallintoneuvosto laatii yksityiskohtaiset ohjeet komission suostumuksella.

3. Arvioinnin tulokset toimitetaan hallintoneuvostolle, joka antaa komissiolle suosituksia tähän asetukseen, virastoon ja sen toimintatapoihin tehtävistä muutoksista. Sekä arvioinnin tulokset että suositukset julkaistaan.

22 artikla
Varainhoitoa koskevat säännökset

Hallintoneuvosto vahvistaa komission suostumuksen ja tilintarkastustuomioistuimen lausunnon saatuaan viraston varainhoitoasetuksen, jossa säädetään erityisesti viraston talousarvion laatimisessa ja toteuttamisessa noudatettavasta menettelystä Euroopan unionin yleiseen talousarvioon sovellettavan varainhoitoasetuksen 142 artiklan mukaisesti.

IV JAKSO: LOPPUSÄÄNNÖKSET

23 artikla
Viraston toiminnan aloittaminen

Viraston on voitava aloittaa toimintansa kahdentoista kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta.

24 artikla
Voimaantulo

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

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä päivänä kuuta .

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

RAHOITUSSELVITYS

1. TOIMENPITEEN NIMI

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta

2. BUDJETTIKOHTA

Osastoon B2-7 (Liikenne) luodaan uusi budjettikohta B2-

3. OIKEUSPERUSTA

EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta

4. TOIMENPITEEN KUVAUS

4.1 Toimenpiteen yleistavoite

Euroopan meriturvallisuusvirasto perustetaan, jotta yhteisön alueella voitaisiin vakiinnuttaa korkea, yhdenmukainen ja tehokas meriturvallisuuden taso.

4.2 Toimenpiteen kesto ja sen uusimista tai voimassaolon jatkamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt

Toimenpiteen kesto on määrittelemätön (vuosittainen rahoitus).

5. MENOJEN JA TULOJEN LUOKITUS

5.1 Ei-pakolliset menot

5.2 Jaksotetut määrärahat

6. MENO-/TULOLAJI

Yhteisön rahoitusosuus, jolla tasapainotetaan viraston menot ja tulot (ks. jäljempänä).

7. RAHOITUSVAIKUTUKSET

7.1 Toimenpiteen kokonaiskustannusten laskutapa (yksittäisten ja yhteenlaskettujen kustannusten välinen suhde)

1) Viraston kehitysmalleja

Asetusehdotuksessa esitetty rakenne ja organisaatio perustuvat kaikkien sidosryhmien pyyntöön perustaa viipymättä tehokas organisaatio, joka käsittelee kaikkia tässä asetuksessa käsiteltyjä meriturvallisuuteen liittyviä näkökohtia.

Virasto perustetaan kolmessa vaiheessa.

Ensimmäisen vaiheen muodostavat ensimmäisen vuoden kuusi kuukautta ja se on siirtymävaihe, jonka aikana virasto hoitaa vain hallinnollisia tehtäviä (toimistojen vuokraaminen, pätevän henkilöstön ensimmäisen ryhmän palvelukseenotto, tarvittavan laitteiston käyttöönotto). Virasto laatii myös pääjohtajan aloitteesta asianmukaiset sisäiset säännöt, joiden avulla se voi toteuttaa tehtävänsä.

Toinen vuosi muodostaa toisen vaiheen, jonka aikana viraston on voitava alkaa toteuttaa tässä asetuksessa vahvistettuja tavoitteita ja tehtäviä.

Kolmas vuosi muodostaa kolmannen vaiheen, ja tällöin viraston on voitava toteuttaa kaikki tavoitteensa ja tehtävänsä.

Viraston pitäisi siis olla täysin toimintakykyinen 30 kuukauden kuluttua ja pystyä hoitamaan kaikki tehtävänsä vuoden 2005 aikana.

2) Kustannusarvio (koskee täyden toimintakykynsä saavuttanutta virastoa vuonna 2005)

a) Henkilöstö

i) Kokopäivätoiminen henkilöstö

Viraston henkilöstö koostuu yhteisön virkamiehistä, jotka toimielimet ovat tilapäisesti siirtäneet viraston palvelukseen väliaikaisina toimihenkilöinä, sekä viraston palvelukseen ottamasta muusta henkilöstöstä.

Asettamatta kyseenalaiseksi tarvetta varmistaa vakinaisen pätevän henkilöstön riittävä määrä, henkilöstön palkkaamisessa käytetään määräaikaisia uudistettavissa olevia sopimuksia, jotta voidaan varmistaa sellaisen henkilöstön jatkuva uusiutuminen, jolla on ajan tasalla olevat tiedot meriturvallisuuden alan lainsäädännöllisestä, oikeudellisesta ja teknisestä kehityksestä.

(Virastoon on tarkoitus siirtää tilapäisesti pieni määrä komission henkilöstöä, jotta voidaan varmistaa kiinteät yhteydet näiden kahden organisaation välillä.)

Tarvittavaksi henkilömääräksi arvioidaan 55[34] (ks. taulukko jäljempänä). Tämä arvio perustuu vertailuun muiden vastaavien organisaatioiden ja lentoturvallisuusvirastoa koskevan ehdotuksen kanssa sekä meriturvallisuusvirastolle annettuihin erityistehtäviin.

Kokopäivätoimisesta henkilöstöstä arvioidaan aiheutuvan 5,9 miljoonan euron vuosittaiset kustannukset, kun keskimääräisinä kustannuksina käytetään komission henkilöstön kustannuksia (0,108 miljoonaa euroa/vuosi), joihin sisältyvät

[34] Useimmat otetaan palvelukseen väliaikaisina toimihenkilöinä komission henkilöstösääntöjen mukaisesti.

kiinteistökulut ja niihin liittyvät hallintokustannukset (posti, televiestintä, tietotekniikka jne.).

TAULUKKO: Arvio henkilöstökustannuksista – Jakauma toiminta-alueittain ja luokittain

2OO4	YHTEENSÄ	A	B	C	D
Hallinto[35]	14	3	4	5	2
- Johto (johtaja ja kaksi sihteeriä)	3	1	0	2	
- Henkilöstö- ja rahoitushallinto	8	1	3	2	2
- Tiedotus	3	1	1	1	
Viraston tehtävät:	41[36]	24	10	7	
- Yhteisön meriturvallisuuslainsäädännön tarkistaminen suhteessa alan kansainvälisen lainsäädännön kehitykseen. Meriturvallisuutta koskevien tutkimusten analysointi.	7	4	2	1	
- Satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyvät tehtävät sekä koulutustoimet tällä alalla.	7	4	2	1	
- Luokituslaitosten valvontaan liittyvät tehtävät.	5	3	1	1	
- Komission avustaminen sen meriturvallisuus-lainsäädäntöön liittyvien tehtävien toteuttamisessa.	9	6	2	1	
- Tietojen kerääminen meriturvallisuuden ja meriliikenteen alalla ja näiden tietokantojen hyödyntäminen.	5	2	2	1	
- Yhteisen menettelytavan laatiminen merionnettomuuksien tutkintaa varten ja tutkimusten koordinointi.	4	2	1	1	
- Hakijamaiden avustaminen.	2	1		1	
- Ympäristö: meriympäristön alalla tehtyjen tutkimusten analysointi, teknisen avun antaminen komissiolle alaa koskevaan yhteisön ja kansainväliseen lainsäädäntöön liittyen.	2	2			
YHTEENSÄ	55	27	14	12	2

b) Laitteistokustannukset[37]

Irtaimen omaisuuden hankintakustannukset ja siihen liittyvät kustannukset ovat merkittäviä viraston perustamisvaiheessa (ensimmäisenä vuonna), mutta vähenevät tämän jälkeen asteittain. Ensimmäisenä vuonna arvioidaan tarvittavan 260 000 euroa ja seuraavina kahtena vuotena 100 000 euroa, eli yhteensä 360 000 euroa. Vuonna 2005 ja sen jälkeen laitteistokustannukset ovat 80 000 euroa.

c) Toimintakustannukset

35 Mukaan luettuina johtaja ja kaksi sihteeriä.

36 Mukaan luettuina kaksi yksikön päällikköä.

37 Esitetyt arviot perustuvat Euroopan lentoturvallisuusvirastoa koskevaan ehdotukseen, ja ne on laskettu meriturvallisuusviraston henkilöstömäärän ja erityistehtävien mukaisesti.

Nämä kustannukset kattavat konferenssit, tutkimukset, käännökset ja julkaisut. Toimintakustannukset voidaan jakaa seuraavasti:

- Kääntäminen: Vuotuisiksi kustannuksiksi arvioidaan 50 000 euroa, kun yksikkökustannukset ovat 79 euroa sivulta, eli arvioitu sivumäärä on 600 (vuosikertomus, mahdolliset tutkimukset, kokouspöytäkirjat, tiedotteet).

- Julkaisut: Virasto julkaisee yleiskertomuksensa, tiedotteita ja teknisiä asiakirjoja painettuina ja Internetissä. Julkaisukustannukset ovat arviolta 120 000 euroa.

- Tietokantojen kehittäminen: Viraston on luotava tietokantoja, joihin kerätään tiettyjä meriturvallisuuteen liittyviä tietoja. Laitteistokustannuksiin sisältyvien tietokonehankintojen lisäksi on alustavien arvioiden mukaan kehitettävä kolme tietokantaa, jotka edellyttävät tietokoneinfrastruktuurin luomista ja sovellusten kehittämistä. Palvelimen ja tietokantojen hallintajärjestelmän kustannuksiksi arvioidaan 100 000 euroa. Yksittäisen sovelluksen kehittämiskustannukset voivat vaihdella huomattavasti, mutta liikenteen ja energian pääosastossa ne ovat tällä hetkellä 100 000 – 200 000 euroa. Edellä mainitun perusteella tietokantojen kehittämiseen tarvittavaksi budjetiksi arvioidaan 500 000 euroa.

- Tutkimukset: Viraston tehtäviin sisältyy meriturvallisuuden alan tutkimustoiminnan seuraaminen ja arviointi. Nämä tehtävät edellyttävät joissain tapauksissa teknisten tutkimusten tekemistä. 500 000 euroa on kohtuullinen kustannusarvio, kun otetaan huomioon suoritettavat tehtävät ja niiden korkea tekninen taso.

- Työryhmätapaamiset ja konferenssit: Meriturvallisuuden sääntelyn kehittäminen ja koulutusryhmien perustaminen saattaa edellyttää työryhmätapaamisten ja konferenssien järjestämistä. Näiden tapaamisten kokonaiskustannuksiksi arvioidaan 150 000 euroa.

Toimintakustannusten kokonaismäärä on 1 300 000 euroa[38].

d) Virkamatkakulut

Viraston suorittamat tehtävät, muun muassa satamavaltioita koskevat tarkastukset, luokituslaitosten tarkastukset, avustaminen hakijamaiden lainsäädännön mukauttamisessa sekä yhteydenpito viraston ja komission yksiköiden välillä vaativat matkustamista sekä unionin sisällä että sen ulkopuolella (matka- ja oleskelukustannukset). Virkamatkakulujen budjetiksi arvioidaan 250 000 euroa[39].

3) Tulot

---

38 Jäljempänä olevassa taulukossa, jossa kuvataan kustannusten jakautumista toimintatyypeittäin, kokonaistoimintakustannusten ja laitteistokustannukset on jaettu kuhunkin toimintatyyppiin osoitetulla henkilöstömäärällä.

39 Nämä arviot on laadittu liikenteen ja energian pääosastossa kirjattujen todellisten keskimääräisten virkamatkakulujen (matka- ja oleskelukulut sekä unionin alueella että sen ulkopuolella) ja viraston kunkin tehtävän edellyttämien virkamatkojen arvioidun lukumäärän perusteella. Edellä annetuissa arvioissa ei ole otettu huomioon viraston tulevan sijaintipaikan vaikutuksia.

Viraston tulot koostuvat yhteisön talousarviosta maksettavasta rahoitusosuudesta ja Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta annetun asetuksen 17 artiklassa tarkoitetuista maksuista.

Yhteisön rahoitusosuus:

Yhteisön rahoitusosuus kattaa sen virastolle antamat tavoitteet ja tehtävät siten kuin ne on määritelty Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta annetun asetuksen 1 ja 2 artiklassa.

7.2 Kustannusten jakautuminen eri tekijöiden kesken

a) toimintatyypeittäin (euroina)

Toiminta	Kokopäivä-toiminen henkilöstö	Laitteisto-kustan-nukset	Matka-kulut	Toiminta-kustan-nukset	Yhteensä
Hallinto **(14 henkilöä)**	1 510 000	20 364	70 000	330 904	1 932 000
Yhteisön lainsäädännön tarkistaminen, meriturvallisuuden alan tutkimusten analysointi **(7 henkilöä)**	756 000	10 180	12 500	165 000	943 680
Satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyvät tehtävät sekä alan koulutustoimet **(7 henkilö)**	756 000	10 180	45 000	165 000	976 180
Luokituslaitosten valvontaan liittyvät tehtävät **(5 henkilöä)**	540 000	7272	60 000	120 000	728 000
Komission avustaminen meriturvallisuuteen liittyvissä tehtävissä **(9 henkilöä)**	972 000	13 100	12 500	212 000	1 209 600
Meriturvallisuutta ja meriliikennettä koskevien tietojen kerääminen, tietokantojen käyttö	540 000	7272	12 500	120 000	680 000

(5 henkilöä)					
Merionnettomuuksien tutkinnan yhteinen menettelytapa ja koordinointi **(4 henkilöä)**	432 000	5820	12 500	95 000	545 320
Hakijamaiden avustaminen **(2 henkilöä)**	216 000	2300	25 000	48 000	292 000
Ympäristö **(2 henkilöä)**	216 000	2300	12 500	48 000	278 800
Yhteensä	5 940 000	80 000	250 000	1 300 000	**7 584 780 (pyöristet-tynä 7 600 000)**

b) menotyypeittäin

Maksusitoumusmäärärahat (nykyisin hinnoin)

Menotyyppi	2002	2003 / 2004	2005 ja sen jälkeen
Henkilöstökustannukset	1 980 000	4 000 000	5 940 000
Laitteistokustannukset	260 000	100 000	80 000
Toimintakustannukset	325 000	800 000	1 300 000
Virkamatkakulut	60 000	180 000	250 000
Kustannukset yhteensä	2 625 000	5 080 000	**7 600 000**
Yhteisön rahoitusosuus[40]	2 625 000	5 080 000	7 600 000

[40] Unionin talousarviosta maksettavassa rahoitusosuudessa on otettava huomioon viraston koulutus- ja julkaisutoiminnasta mahdollisesti saamat tulot. Nämä ovat kuitenkin määrältään varsin pieniä viraston kokonaisbudjettiin verrattuna, eikä niitä voida tässä vaiheessa arvioida tarkasti.

7.4 Määrärahojen alustava aikataulu

Yhteisön rahoitusosuus maksetaan vuosittain kertasuorituksena.

8. PETOSTENVASTAISET TOIMENPITEET

Suunnitellut valvontatoimenpiteet:

8.1 Virasto

Pääjohtaja toteuttaa viraston talousarvion. Hän antaa komissiolle, hallintoneuvostolle ja tilintarkastustuomioistuimelle vuosittain edellisen varainhoitovuoden kaikki tulot ja menot sisältävän yksityiskohtaisen tilinpäätöksen. Lisäksi komission sisäisen tarkastuksen osasto (IAS) avustaa viraston rahoitusoperaatioiden hallinnoinnissa valvomalla riskejä, seuraamalla vaatimustenmukaisuutta (antamalla riippumattoman lausunnon hallinnointi- ja valvontajärjestelmien laadusta) sekä antamalla suosituksia toimintojen tehostamiseksi ja viraston resurssien käytön taloudellisuuden varmistamiseksi.

Virasto vahvistaa varainhoitoasetuksensa saatuaan sille komission ja tilintarkastustuomioistuimen hyväksynnän. Virasto luo sisäisen tarkastusjärjestelmän, joka vastaa järjestelmää, jonka komissio on luonut oman rakennemuutoksensa yhteydessä.

8.2 Yhteistyö OLAF:in kanssa

Komission henkilösääntöjen alainen henkilöstö tekee yhteistyötä OLAF:in kanssa petosten torjumiseksi.

8.3 Tilintarkastustuomioistuin

Tilintarkastustuomioistuin tarkastaa tilit perustamissopimuksen 248 artiklan mukaisesti ja julkaisee vuosittain kertomuksen viraston toiminnasta.

9. KUSTANNUSTEHOKKUUSANALYYSI

9.1 Määrälliset erityistavoitteet ja kohderyhmä

Viraston asetusehdotuksessa vahvistettuna erityistavoitteena on varmistaa meriturvallisuuden ja ympäristön pilaantumisen ehkäisyn korkea, yhdenmukainen ja tehokas taso yhteisössä. Lisäksi virasto tarjoaa jäsenvaltioille ja komissiolle tarvittavaa teknistä ja tieteellistä tukea sekä korkeatasoista asiantuntemusta avustaakseen niitä yhteisön meriturvallisuuslainsäädännön asianmukaisessa soveltamisessa, sen täytäntöönpanon valvonnassa ja toteutettavien toimenpiteiden tehokkuuden arvioinnissa.

Viraston toteuttamilla tehtävillä on vaikutusta EU:n vesillä liikkuvien henkilöiden ja tavaroiden turvallisuuteen sekä meriympäristöön.

Ne vaikuttavat myös merenkulkualalla toimiviin henkilöihin ja organisaatioihin vähentämällä kilpailun vääristymiä, jotka johtuvat vaatimuksia noudattamattomien

alusten nauttimista taloudellisista eduista, ja ovat eduksi vaatimukset täyttäville meriliikenteen toimijoille.

9.2 Toimenpiteen perustelut

Yhteisössä on jo useiden vuosien ajan annettu lukuisia säädöksiä, joiden tavoitteena on parantaa merenkulun turvallisuutta ja torjua sen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista.

Joulukuussa 1999 tapahtunut Erika-öljysäiliöaluksen uppoaminen saastutti rannikkoa noin 400 kilometrin matkalta ja vaikutti voimakkaasti yleiseen mielipiteeseen Euroopassa. Tällaisten onnettomuuksien toistuminen, niiden ympäristövaikutukset ja näennäinen kyvyttömyys saada tällaiset onnettomuudet loppumaan ovat selvästi heikentäneet eurooppalaisten sietokykyä.

Euroopan parlamentti ja yleisten asioiden neuvosto ovat pyytäneet komissiota tiukentamaan huomattavasti merenkulun turvallisuutta koskevia sääntöjä yhteisön tasolla.

Komissio on osana merenkulun turvallisuutta koskevaa yleistä strategiaa ja Euroopan parlamentin pyynnöstä ehdottanut meriturvallisuusviraston perustamista; viraston on määrä tukea komission ja jäsenvaltioiden toimia yhteisön lainsäädännön soveltamisessa ja valvonnassa sekä voimassa olevien säännösten tehokkuuden arvioinnissa.

Virasto avustaa komissiota yhteisön meriturvallisuuslainsäädännön tarkistamisessa erityisesti siltä osin, kuin se liittyy alan kansainvälisen lainsäädännön kehitykseen.

Virasto valvoo satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyvän yhteisön järjestelmän yleistä toimintaa ja auttaa komissiota tekemään yhteisön tasolla hyväksyttyjen luokituslaitosten tarkastuksia. Virasto järjestää myös koulutustoimia satamavaltioiden ja lippuvaltioiden suorittaman valvonnan alalla.

Virasto tarjoaa komissiolle ja jäsenvaltioille puolueetonta, luotettavaa ja vertailukelpoista informaatiota sekä meriturvallisuutta koskevia tietoja, joiden perusteella nämä voivat toteuttaa tarvittavat toimenpiteet meriturvallisuuden parantamiseksi ja arvioida voimassa olevien säännösten tehokkuutta.

Virasto kehittää yhdessä komission ja jäsenvaltioiden kanssa yhteisen menettelytavan yhteisön alueella tapahtuvien merionnettomuuksien tutkintaa varten, tukee jäsenvaltioita toimissa, jotka liittyvät yhteisön vesillä tapahtuneiden vakavien merionnettomuuksien tutkintaan, ja analysoi jo laadittuja onnettomuustutkintaraportteja.

Lisäksi Euroopan meriturvallisuusviraston perustaminen parantaa yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä ja edistää parhaiden käytäntöjen levittämistä yhteisössä.

Nämä tavoitteet puolestaan lujittavat yleistä meriturvallisuusjärjestelmää yhteisössä sekä vähentävät merionnettomuuksien, meren pilaantumisen ja merellä tapahtuvan ihmishenkien menetyksen vaaraa.

9.3 Toimenpiteen seuranta ja arviointi

Viraston seuranta ja arviointi tapahtuu viraston hallintoneuvoston edelliselle vuodelle vahvistaman vuosikertomuksen sekä tulevan vuoden toimintasuunnitelman pohjalta. Molemmat toimitetaan jäsenvaltioille, komissiolle, neuvostolle ja Euroopan parlamentille (asetusehdotuksen 10 artikla). Viraston toimintaa arvioidaan säännöllisesti ja perusteellisesti yhteisön käytäntöjen ja normien mukaisesti.

10. HALLINTOMENOT (TALOUSARVION PÄÄLUOKKA III, OSA A)

Viraston perustamisesta ei pitäisi aiheutua ylimääräisiä kustannuksia komissiolle. Komissiolle nykyisin kuuluvat tehtävät muuttuvat viraston toiminnan seurantatehtäviksi.

10.1 Vaikutus henkilöstötarpeeseen

(ei sovelleta)

10.2 Lisähenkilöstön taloudellinen kokonaisvaikutus

(ei sovelleta)

10.3 Muiden hallintomenojen kasvu toimenpiteen seurauksena, muun muassa komiteoiden ja asiantuntijaryhmien kokousten kulut

(ei sovelleta)