Talous- ja sosiaalikomitean lausunto iheesta "Ehdotus neuvoston direktiiviksi alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta) annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY muuttamisesta"

(98/C 73/18)

Neuvosto päätti 11. syyskuuta 1997 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdan mukaisesti pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta edellä mainitusta ehdotuksesta.

Asian valmistelu annettiin liikenne- ja tietoliikennejaoston tehtäväksi. Se perusti valmisteluryhmän ja esittelijäksi nimitettiin Francis J. Whitworth.

Talous- ja sosiaalikomitea nimitti Francis J. Whitworthin yleisesittelijäksi ja hyväksyi 10.–11. joulukuuta 1997 pitämässään 350. täysistunnossa (joulukuun 10. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 93 ääntä puolesta viiden pidättyessä äänestämästä.

1. Komission ehdotus

1.1. Direktiivissä 95/21/EY [1] säädetään pakolliset vaatimukset, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon tarkastaessaan satamiinsa saapuvia aluksia, sekä standardit, jotka alusten on täytettävä. Tämä on ollut oleellinen direktiivi EY:n pyrkimyksissä poistaa alikuntoiset alukset eurooppalaisilta vesiltä.

1.2. Lausunnossaan [2] komission alkuperäisestä ehdotuksesta ao. direktiiviksi talous- ja sosiaalikomitea kannatti varauksitta ehdotuksen tavoitteita ja teki huomattavan määrän yksityiskohtaisia huomioita sen säännösten tehostamiseksi.

1.3. Direktiivi tuli voimaan 27. heinäkuuta 1995. Komissio ehdottaa nyt sen muuttamista kolmessa suhteessa.

a) Satamavaltioiden suorittaman valvonnan vaatimusten soveltamisala olisi laajennettava koskemaan myös luetteloituihin kansainvälisiin yleissopimuksiin liittyviä pöytäkirjoja ja muutoksia, jotka on hyväksytty heinäkuun 1995 jälkeen.

b) Jäsenvaltioita varten olisi hyväksyttävä menettely, jota sovelletaan silloin, kun matkustaja-alusten, öljy-, kemikaali- ja kaasusäiliöalusten, kaasunkuljetusalusten, irtolastialusten sekä suurnopeuksisten vähintään 500 bruttorekisteritonnin rahtialusten osalta 1. heinäkuuta 1998 voimaan tulevan kansainvälisen alusten johtamissäännöstön (ISM-säännöstö) määräysten noudattamista osoittavat asiakirjat puuttuvat.

c) Varsinaista direktiiviä voidaan jatkossa muuttaa direktiivin alaisiin kansainvälisiin välineisiin tehtävien muutosten liittämiseksi siihen 19 artiklaan sisältyvällä komiteamenettelyllä, joka koskee tällä hetkellä vain liitteiden muuttamista.

2. Yleistä

2.1. Komitea tukee varauksitta edellä lausuntokohdan 1.3. alakohdissa a) ja c) mainittuja ehdotuksia. Niiden tarkoituksena on varmistaa, että satamavaltioiden valvontavaatimukset ovat täysin ajantasaiset ja uusien kansainvälisten turvallisuusmääräysten mukaiset ilman viivettä, jonka direktiivin muuttamisprosessi aiheuttaisi.

2.2. Ehdotus b) edellyttää muita seikkaperäisempää tarkastelua. ISM-säännöstö vaatii laivausyrityksiä kehittämään ja soveltamaan laadukkaita johtamisen ja alustensa toiminnan normeja. Tämä koskee toimintaperiaatteiden kehittämisen lisäksi toiminta- ja hätämenettelyjä sekä vastuualueiden tarkkaa määrittämistä maissa ja vesillä. Hallitusten on pakko tarkastaa, että niiden alueella liiketoimintaa harjoittavat laivausyritykset ja ko. valtion lipun alla purjehtivat alukset noudattavat säännöstön vaatimuksia, ja niiden on vastaavasti todistettava tämä myöntämällä vaatimustenmukaisuusasiakirja ao. yhtiölle ja turvallisuusjohtamistodistus kullekin alukselle. Jäsenvaltioiden edellytetään direktiivin 6 artiklan 1 kohdan mukaan tarkastavan mm. juuri nämä asiakirjat.

---

[1] Neuvoston direktiivi 95/21/EY, annettu 19 päivänä kesäkuuta 1995 alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumisja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta) – EYVL N:o L 157, 7.7.1995, s. 1

[2] TSK:n lausunto: EYVL N:o C 393, 31.12.1994, s. 50

2.3. ISM-säännöstö tulee voimaan matkustaja-alusten, öljy-, kemikaali- ja kaasusäiliöalusten, irtolastialusten sekä suurnopeuksisten vähintään 500 bruttorekisteritonnin rahtialusten osalta 1. heinäkuuta 1998. Neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3051/95 [1] säädettiin sen täytäntöönpanosta jo heinäkuun 1. päivästä 1996 alkaen kaikkien yhteisön satamiin liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten osalta niiden rekisteröintivaltiosta riippumatta. Talous- ja sosiaalikomitea kannatti tätä ehdotusta lausunnossaan [2] varauksetta. Siinä komitea totesi, että on tehtävä paljon työtä, mikäli yhtiöiden on suunniteltava ja toteutettava vaaditut menettelyt ja saatava ao. viranomaiset tarkastamaan ja hyväksymään ne määräajassa.

2.4. Kokemus on osoittanut, että varoitus oli oikeutettu. Laajaa huolta aiheuttaa nyt, että omistajien ja toimijoiden suurista ponnistuksista huolimatta merkittävä osuus ao. 12 000 aluksesta ei saa vaatimustenmukaisuusasiakirjoja heinäkuuhun 1998 mennessä.

2.5. Tätä taustaa vasten komissio ehdottaa nyt direktiivin 9 artiklaan täydennystä, jolla velvoitetaan pysäyttämään alus satamaan heinäkuun 1. päivästä 1998 alkaen ko. asiakirjojen puuttuessa, mutta jäsenvaltioille annetaan samaan aikaan mahdollisuus kumota pysäyttämismääräys ja antaa alukselle lupa lähteä satamasta, ellei siinä ole muita puutteita. Näin voidaan toimia sillä hyvin selvällä varauksella, että alukselta evätään pääsy kaikkiin muihin yhteisön satamiin kunnes se on saanut ja se voi esittää vaaditut asiakirjat.

2.6. Siten tämä direktiivimuutos tekee yhtäältä aluksen pysäyttämisen pakolliseksi, ellei säännöstöä noudateta, mutta toisaalta se antaa jäsenvaltioille niiden harkintaan perustuvan mahdollisuuden päästää alukset, jotka eivät täytä vaatimuksia ensimmäisellä heinäkuun 1. päivän 1998 jälkeisellä käynnillään yhteisön satamassa, jatkamaan matkaansa yhteisön ulkopuolisiin satamiin. On pantava merkille, että muutos estäisi jäsenvaltiossa rekisteröityä alusta palaamasta kotisatamaansa hankkimaan asiakirjoja. Alus ei voisi etenkään hyötyä direktiivin 11 artiklan 6 kohdassa tätä tarkoitusta varten olevista ylivoimaisia esteitä koskevista ehdoista.

3. **Erityistä**

3.1. Talous- ja sosiaalikomitea vahvistaa jälleen kannattavansa ISM-säännöstöä pääasiallisena ja tärkeänä välineenä parantaa meriliikenteen turvallisuutta maailmanlaajuisesti. Sen mielestä säännöstöä on noudatettava tiukasti yhteisön satamissa. Komitea on siten tyytyväinen komission ehdotukseen velvoittaa pysäyttämään alus virallisen vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja turvallisuusjohtamistodistuksen puuttuessa.

3.2. Samalla komitea toteaa, että on voitettava huomattavia käytännön ongelmia, kun säännöstö tulee voimaan. Aluksen menettelyjen tarkastus- ja hyväksymisprosessi, joka kansallisen viranomaisen tai luokituslaitoksen on suoritettava ennen vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja turvallisuusjohtamistodistuksen myöntämistä, on pitkällinen ja siinä voi syntyä byrokraattisia viipeitä. Alusten pysäyttäminen yhteisön satamissa näiden asiakirjojen puuttuessa venyy helposti pidemmäksi kuin aluksessa olevan fyysisen vian korjaaminen. Kaikkien sellaisten alusten pysäyttäminen välittömästi heinäkuun 1. päivän 1998 jälkeen johtaisi luultavasti vakaviin ruuhkiin useissa yhteisön satamissa ja joissakin tapauksissa haittaisi niiden toimintakykyä.

3.3. Niinpä komitea hyväksyy edellä kohdassa 2.5 tiivistetyn komission ehdotuksen, mutta korostaa, että mekanismin, jonka avulla aluksen pääsy kaikkiin muihin yhteisön satamiin evätään siihen asti, kunnes sillä on hallussaan voimassa oleva vaatimustenmukaisuusasiakirja ja turvallisuusjohtamistodistus, täytyy olla aukoton. Tämän yksittäisen ehdon lisäksi minkäänlaisia poikkeuksia ei tulisi sallia, ja ehdotetun uuden 9 a artiklan säännöksiä olisi noudatettava tarkasti.

3.4. Yksi erityinen kohta on vielä mainittava. Pariisin pöytäkirjan valvontaviranomaisen antamissa väliaikaisissa ohjeissa ISM-säännöstön noudattamisen tarkastamisesta viitataan mahdollisuuteen antaa ISM:n noudattamisprosessia koskevia tietoja, jotka tunnustetaan päteväksi vaihtoehdoksi vaatimustenmukaisuusasiakirjalle ja turvallisuusjohtamistodistukselle. Komitea katsoo, että tähän mahdolliseen poikkeukseen olisi suhtauduttava erityisen varauksellisesti. On äärimmäisen tärkeää, että satamavaltion valvontamääräyksiä noudatetaan yhdenmukaisesti kaikkialla yhteisössä, jotta laivanvarustajalle ei tule houkutusta lähettää niitä aluksiaan, jotka eivät ole täysin vaatimustenmukaisia, satamiin, joiden tarkastuspolitiikan he ovat huomanneet muita väljemmäksi.

3.5. Edellistä yleisemmällä tasolla komitea uskoo, että tämän ja muiden satamavaltion valvontamenettelyjen edellyttämien välttämättömien asiakirjojen hallussapidon tarkastamista voitaisiin helpottaa hyväksymällä etukäteisilmoitusmenettely ja ehdottaa, että komissio tutkii asiaa sen tulevaa kehitystä Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) silmällä pitäen.

---

[1] Neuvoston asetus (EY) N:o 3051/95, annettu 8 päivänä joulukuuta 1995, ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta – EYVL N:o L 320, 30.12.1995, s. 14

[2] TSK:n lausunto: EYVL N:o C 236, 11.9.1995, s. 42

3.6. Komitea huomauttaa, että direktiiviluonnoksen laatimisen jälkeen ja ainoastaan kaksi viikkoa ennen tämän lausunnon hyväksymistä IMOn yleiskokous hyväksyi 27. marraskuuta 1997 ISM-säännöstön toimeenpanoa koskevan uuden päätöslauselman. Komitea olettaa, että komissio ottaa päätöslauselman ehdot huomioon edistäessään direktiivin toimeenpanoa.

Bryssel, 10. joulukuuta 1997.

Talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Tom JENKINS

Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Komission tiedonanto neuvostolle, Euroopan parlamentille, talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Liikenneturvallisuuden edistäminen EU:ssa – Ohjelma vuosiksi 1997–2001"

(98/C 73/19)

Euroopan komissio päätti 16. huhtikuuta 1997 perustamissopimuksen 198 artiklan mukaisesti pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta tiedonannosta.

Asian valmistelusta vastannut liikenne- ja tietoliikennejaosto antoi lausuntonsa 12. marraskuuta 1997. Esittelijä oli Hubert Ghigonis.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 10. ja 11. joulukuuta 1997 pitämässään 350. täysistunnossa (joulukuun 10. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 79 ääntä puolesta, 1 vastaan, ja 5pidättyi äänestämästä.

1. Johdanto

1.1. Komissio käynnisti vuonna 1993 ensimmäisen tieturvallisuuden toimintaohjelman [1]. Merkittävää edistystä on tapahtunut paljolti komission ja Euroopan parlamentin aloitteellisen roolin ansiosta. Tilanne on kuitenkin yhä kaukana tyydyttävästä, mistä todisteena on 45 000 kuollutta ja 1,6 miljoonaa loukkaantunutta vuosittain.

1.2. Tästä syystä komissio ehdottaa käsillä olevassa tiedonannossa täydentävää strategiaa, jonka on määrä vauhdittaa liikenneturvallisuuden myönteistä kehitystä. Strategia, jonka mukaan onnettomuuksien aiheuttamat korkeat kustannukset (n. miljoona ecua tapaturman uhria kohden) olisi otettava huomioon jäsenvaltioiden liikenneturvallisuuspolitiikassa, koostuu kolmesta osasta:

– tiedon ja parhaiden käytänteiden kerääminen ja levittäminen, joita edistää erityisesti liikenneturvallisuutta koskevan EU:n tietojärjestelmän perustaminen;

– toimet onnettomuuksien ehkäisemiseksi: esimerkiksi kuljettajien alkoholin, huumeiden ja lääkkeiden käytön rajoittaminen sekä telemaattisten sovellusten käyttö;

– keinot, joilla onnettomuuksien sattuessa niiden seurauksia vähennetään: etenkin turvallisuutta arvioivien ohjelmien kehittäminen sekä erilaisiin teknisiin toimiin liittyvien ehdotuksien tekeminen.

1.3. Kaudelle 1997–2001 suunnitellun ohjelman peruspiirteet ovat seuraavat:

– komission suositus, jonka tarkoituksena on ottaa huomioon liikenneonnettomuuksien aiheuttamat suuret kustannukset arvioimalla entistä laajemmin liikenneturvallisuustoimien kannattavuutta;

– integroitu liikenneturvallisuutta koskeva EU:n tietojärjestelmä, johon sisältyvät liikenneonnettomuustilastoja koskevat tiedot, altistumistiedot sekä tiedot liikenneturvallisuustoimien täytäntöönpanosta, tutkimuksista, parhaista käytänteistä ja lainsäädännön soveltamisesta;

– toimet sen torjumiseksi, että kuljettajat ajavat väsyneinä tai alkoholin, lääkkeiden tai huumeiden vaikutuksen alaisina;

[1] Komission tiedonanto "Tieliikenteen turvallisuuden toimintaohjelma" (COM(93) 246 final).