Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Ehdotus neuvoston direktiiviksi säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeuksisen matkustaja-alusliikenteen harjoittamisedellytyksistä yhteisössä" [1]

(98/C 407/18)

Neuvosto päätti 9. maaliskuuta 1998 Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta ehdotuksesta.

Asian valmistelusta vastannut liikenne- ja tietoliikennejaosto antoi lausuntonsa 15. heinäkuuta 1998. Esittelijä oli Eduardo Chagas.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 9.–10. syyskuuta 1998 pitämässään 357. täysistunnossa (syyskuun 9. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 109 ääntä puolesta ja kolme vastaan.

1. Komission ehdotus

1.1. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) laatii kansainvälisen meriliikenteen turvallisuutta koskevat perussäännöt. Vuonna 1994 tapahtuneen, 852 ihmishenkeä vaatineen autolautta Estonian tragedian jälkeen liikenneneuvosto kehotti komissiota laatimaan tarvittavat esitykset, jotta yhteisön satamiin ja satamista matkustaville saataisiin taattua mahdollisimman korkea turvallisuustaso.

1.2. Käsillä oleva ehdotus on jatkoa neuvoston vuonna 1995 hyväksymään lainsäädäntöön, jossa säädetään ro-ro-alusten [2] velvoitteesta noudattaa kansainvälistä turvallisuussäännöstöä (ISM-säännöstö) sekä matkustajalaivojen pakollisista matkustajaluetteloista [3]. Ehdotuksen päätavoitteina on:

– yhdentää kansainvälisten turvamääräysten tulkintaa;

– taata näiden määräysten ja asiaa koskevan yhteisölainsäädännön tehokas täytäntöönpano;

– taata, että harjoitettaessa säännöllistä ro-ro-alusliikennettä tai suurnopeuksista matkustajaliikennettä silloin kun lähtö- tai tulosatama sijaitsevat jossakin yhteisön jäsenmaista, määräykset olisivat yleisesti kaikkien asianosaisten tiedossa, ml. niin vastaanottavat viranomaiset ja aluksen rekisteröintivaltion viranomaiset kuin asianomaiset yhtiöt.

1.3. Direktiiviehdotuksen tavoitteena on:

– luetteloida turvallisuusvaatimukset, jotka laivayhtiön on täytettävä voidakseen harjoittaa laivaliikennettä;

– ottaa käyttöön turvavaatimusten tarkistusjärjestelmä, jota sovelletaan ennen laivan käyttöönottoa ja sen jälkeen säännöllisin väliajoin;

– taata isäntävaltioiden osallistuminen merionnettomuuksien ja loukkaantumisten tutkintaan;

– välttää tarpeettomat laajennetut satamavaltiotarkistukset (PSC);

– helpottaa vaatimukset täyttävien alusten ottamista käyttöön tai siirtoa vastaavanlaiseen käyttöön.

1.4. Ehdotetulla direktiivillä pyritään saamaan aikaan kaikkia asianomaisia aluksia koskeva yhteinen turvanormisto, joka ei ole riippuvainen lippuvaltiosta. Alukset tulee varustaa matkanrekisteröintilaitteistoilla (VDR). Ne vastaavat lentokoneiden "mustia laatikoita", joista on apua onnettomuuksien tutkinnassa. Laivayhtiöiden on pystyttävä osoittamaan, että aluksen komentajalla on asianmukaiset tiedot sekä maalla sijaitsevista suunnistus- ja navigointijärjestelmistä että muista tietojärjestelmistä, kuten jäsenvaltiot ovat päättäneet 10 artiklan 2 kohdan nojalla.

1.4.1. Komitea korostaa uuden direktiivin tarvetta, sillä nyt asetettuja tavoitteita ei voida saavuttaa direktiivin 95/21/EY [4] ("Satamavaltioiden suorittama valvonta") avulla. Tämän direktiivin nojalla tehdyt tarkastukset kattavat tuskin 25 % jäsenvaltioiden satamiin saapuvista ulkomaisista laivoista. Komitea toteaa lisäksi, että päinvastoin kuin direktiivissä 95/21/EY, kyseessä oleva ehdotus on tarkoitettu koskemaan kaikkia autolauttoja

(1) EYVL C 108, 7.4.1998, s. 123.

(2) Neuvoston 8 päivänä joulukuuta 1995 antama asetus (EY) N:o 3051/95 ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta (EYVL L 320, 30.12.1995, s. 14). TSK:n lausunto: EYVL C 236, 11.9.1995, s. 42.

(3) Ehdotus neuvoston direktiiviksi matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä (EYVL C 31, 31.1.1997, s. 5). TSK:n lausunto: EYVL C 206, 7.7.1997, s. 111.

(4) Neuvoston 19 päivänä kesäkuuta 1995 antama direktiivi 95/21/EY 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) EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1. TSK:n lausunto EYVL C 393, 31.12.1994, s. 50.

sekä suurnopeuksisia laivoja riippumatta siitä, liikennöivätkö ne kotimaan liikenteessä vai kansainvälisesti.

2. **Yleisiä huomioita**

2.1. Komitea pitää ehdotusta myönteisenä; sen avulla lisätään Euroopan satamia käyttävien matkustajien ja alusten henkilöstön turvallisuutta.

2.2. Laajennettu pakollinen tarkastusjärjestelmä näyttää olevan tyydyttävä tapa tavoitteen saavuttamiseksi, kun otetaan huomioon jäsenvaltioiden erilaiset soveltamistavat, jotka johtuvat alustyyppien erilaisuudesta ja tärkeimpien reittien sijainnista. Kansainvälisoikeudellisten normien, IMO:n yleissopimusten, määräysten ja päätöslauselmien noudattamisen kannalta tarkastusjärjestelmä on suotava. Tässä yhteydessä on todettava, että komissio pohti mahdollisuutta rajata oikeus julkisen liikenteen harjoittamiseen yhteisöön rekisteröidyille liikennöitsijöille. Vaikka menettely olisi yksinkertaistanut säätely- ja valvontatoimia, koska tällöin yhteisön lakeja olisi voitu soveltaa suoraan, komissio katsoo sen olevan vastoin harjoittamaansa avointen markkinoiden politiikkaa.

2.2.1. Kun otetaan huomioon sisämarkkinat ja markkinoiden avoimuus, vaihtoehtoinen toimintatapa on tehokas suhteessa sovittuihin kansainvälisiin sääntöihin ja periaatteisiin vain jos tarkastus- ja toimeenpanomenetelmät ovat tyydyttävät. Tässä yhteydessä käsite ”isäntävaltio” on käyttökelpoinen, mutta siihen tulee liittää lisävaatimuksia ja velvoitteita, ja sitä on sovellettava kaikkiin aluksiin. Muutoin käsite ei eroaisi ”satamavaltiosta”.

2.2.2. Turvallisuuden lisäämiseksi suunniteltujen lisävaatimusten on oltava sekä selkeitä että konkreettisia, jotta yleisö voi luottaa niihin. Yleisön luottamuksen voittaminen ja ylläpitäminen edellyttää johdonmukaista ja aktiivista lähestymistapaa kaikkialla yhteisössä.

2.3. On suotavaa ja tärkeää pyrkiä tehokkaaseen ja tuloksekkaaseen onnettomuuksien tutkimusprosessiin, johon osallistuvat jäsenvaltiot, joiden satamiin tai satamista onnettomuusalus liikennöi, sekä aluksen rekisteröintivaltio ja/tai satamavaltio. Näin rauhoitetaan asianosaisten valtioiden kansalaisten mieliä ja edistetään tutkimuksia.

2.4. Komitea suhtautuu myönteisesti pakollisen ISM-säännöstön käyttöönottoon. Sen teho on kuitenkin riippuvainen katsastus- ja tarkastusjärjestelmien tyydyttävästä tasosta.

2.5. Myös matkustajaluetteloiden laadintapakon sisällyttämistä ehdotukseen pidetään myönteisenä uudistuksena, sillä se on erityisen tärkeä etsintä- ja pelastusviranomaisille. Tässä yhteydessä viitataan talous- ja sosiaalikomitean antamaan lausuntoon [1], joka koskee komission tekemää ehdotusta matkustajien pakollisesta rekisteröinnistä.

3. **Erityishuomioita**

3.1. On merkillepantavaa, että ehdotus koskee myös suurnopeuksista matkustaja-alusliikennettä, joka on ro-ro-alusten välitön kilpailija. Alusten, joista käytetään nimitystä ro-ro-alukset ja eräissä jäsenmaissa nimitystä nopeat rahtialukset kun ne kuljettavat matkustajia, katsotaan myös kuuluvan ehdotuksen piiriin.

3.2. Tällaisen aluksen käyttöönottoa edeltävissä turvatarkastuksissa ei poikkeuksia turvanormeista tule hyväksyä. Myöskään säännöllisissä tarkastuksissa ei poikkeamia turvamääräyksistä tule sallia.

3.3. Komissio kiinnittää huomiota siihen, että eräillä jäsenvaltioilla on tarvetta lisätä pätevän tarkastushenkilökunnan määrää. On kuitenkin saatava lisäselvityksiä siitä, mistä tarvittavat resurssit voidaan hankkia.

4. **Artikloja ja liitteitä koskevat erityishuomiot**

4.1. *5 artikla*

4.1.1. Vaikka ”ei ole tarvetta keksiä uudelleen pyörää – –” on varmistettava, että silloin kun jäsenvaltio on valtuuttanut tarkastusviranomaisen tekemään ko. valtion lipun alla purjehtivien alusten pakolliset tarkastukset, isäntävaltion pitää voida tarkistaa asia. Tämän säännön tulee olla voimassa siihen saakka, kunnes yhdenmukainen tarkastus- ja sertifiointijärjestelmä (HSSC-pöytäkirja) on kaikilta osin pantu toimeen. 5 ja 6 artikloissa tulee velvoittaa isäntävaltio varmistamaan, että vaatimukset täytetään.

4.1.2. IMO:n teknisten määräysten mukaisten matkanrekisteröintilaitteiden (VDR) käyttöä koskevaan säännökseen suhtaudutaan myönteisesti.

---

[1] Ehdotus neuvoston direktiiviksi matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä (EYVL C 31, 31.1.1997, s. 5). TSK:n lausunto: EYVL C 206, 7.7.1997, s. 111.

4.2. *6 artikla*

4.2.1. Maininta rekisteröintivaltion yhteistyökyvyn riittämättömyydestä ja siitä johtuvasta mahdollisesta tarpeesta siirtyä toisen lipun alle on asiallinen. On tärkeää, että rekisteröintivaltio pystyy tarjoamaan tarvittavan hallinnollisen infrastruktuurin yhteisötason turvamääräysten noudattamiseksi.

4.3. *7 artikla*

4.3.1. Ennen aluksen käyttöönottoa tehtävän alkutarkastuksen kustannuksista ei säädetä mitään, kuten ei myöskään kohdan 3 säännösten mukaan tehtävien tarkastusten kustannuksista. Tätä seikkaa tulisi harkita.

4.3.2. Muiden kuin 3 kohdassa mainittujen tarkastusten osalta tarkastusmaksuja koskevista erityismääräyksistä ei ole mainintaa. Tästä syystä sovellettaneen direktiivin 95/21/EY määräyksiä.

4.3.3. Hyväksytään tarpeellisena mahdollisuus suorittaa yksi yllätystarkastus tavallisissa liikenneolosuhteissa, mutta toisen vastaavan tarkastuksen tekeminen ei saisi olla pakollista.

4.4. *8 artikla*

4.4.1. Asianomaisen isäntävaltion valtuutetuista tarkastajista koostuvan tarkastusryhmän toteuttamaa yhteisarviointia koskeva säännös on tervetullut keino poistaa epäjohdonmukaisia menettelytapoja ja helpottaa yhtiöiden käytännön toimintaa. On kuitenkin tarpeen selkeyttää vastuualueiden koordinointia tilanteissa, joissa isäntävaltioita on useampia kuin yksi. Samoin on tarpeen jo liikennöivien alusten siirtymäkauden järjestelyiden selkiyttäminen.

4.5. *9 artikla*

4.5.1. On myönteistä, että ollaan luomassa toimintatapaa, jossa ”isäntävaltiota” (valtioita) ei jätetä onnettomuuden jälkeen tehtävien tutkimusten ulkopuolelle. Tarvitaan kuitenkin lisäselvitys isäntävaltion (valtioiden) ja rekisteröintivaltion välisestä suhteesta ja osallisuudesta onnettomuuden tutkimukseen.

4.5.2. Komitean mielestä on tärkeää, että jäsenvaltiot alkavat tutkia merionnettomuuksia perusteellisesti ja kokonaisvaltaisesti ja että kaikki asianosaiset osallistuvat tutkimuksiin ja noudattavat Solas-yleissopimuksen I luvun 21 määräystä.

4.6. *Liite 3*

4.6.1. Määräyksiin on sisällytettävä viittaus vaadittaviin merikortteihin ja merenkulkuun liittyviin julkaisuihin.

4.6.2. Komitea pitää myönteisenä miehistön väsymyksen sekä työ- ja lepovuorojen arviointia koskevaa säännöstä. Tässä yhteydessä on kiinnitetty huomiota IMO:n ja ILO:n määräyksiin asianmukaisina mittapuina.

4.7. *Liite 5*

4.7.1. Komitea tukee kohdan 8 vaatimusta estää matkustajilta pääsy erityisluokiteltuihin ja ro-ro-alusten kuljetustiloihin aluksen ollessa merellä. Tämä vaatimus on yhdenmukainen Solas-yleissopimuksen kohdan II-1/20-3 (ja direktiivin 98/18/EY liitteen 1 kohdan II-1/B/17.2) kanssa, joissa annetaan määräyksiä ro-ro-alusten kansille pääsystä. Seikkaan on kuitenkin kiinnitettävä huomiota, koska on ilmennyt, ettei tätä määräystä noudateta tietyillä reiteillä.

4.8. *Liite 6*

4.8.1. Ehdotetaan, että kohdan kolme teksti ”Tarkastajien tulee kyetä kommunikoimaan sekä suullisesti että kirjallisesti merenkulkijoiden kanssa sillä kielellä, jota merellä yleisimmin käytetään” korvataan seuraavalla tekstillä: ”Tarkastajien tulee kyetä kommunikoimaan sekä suullisesti että kirjallisesti merenkulkijoiden kanssa kielellä, jota aluksella käytetään.”

4.8.2. Neljännen kohdan osalta ehdotetaan, että tekstissä ei pelkästään viitattaisi vuoden 1974 Solas-yleissopimukseen vaan myös vuonna 1995 annetun satamavaltiovalvontaa koskevan direktiivin liitteen VII määräyksiin.

Bryssel 9. syyskuuta 1998.

Talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Tom JENKINS