EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista (kodifikaatio)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. Komissio pitää Kansalaisten Eurooppa -hankkeen kannalta tärkeänä unionin lainsäädännön yksinkertaistamista ja selkeyttämistä, jotta siitä saataisiin yksiselitteisempää ja luettavampaa kansalaisille. Kansalaiset saisivat näin uusia mahdollisuuksia ja tilaisuuksia käyttää lainsäädännön heille tarjoamia erityisiä oikeuksia.

   Tätä tavoitetta ei voida saavuttaa niin kauan kuin useita kertoja ja usein huomattavilta osin muutettuja säännöksiä ei ole koottu yhteen, vaan niitä on etsittävä sekä alkuperäisestä säädöksestä että siihen myöhemmin tehdyistä muutoksista. Voimassa olevien säännösten selvittämiseksi on sen vuoksi tutkittava ja vertailtava suuri määrä säädöksiä.

   Useita kertoja muutetut säädökset on tästä syystä kodifioitava, jotta oikeus olisi selkeää ja luettavaa.

2. Komissio on 1 päivänä huhtikuuta 1987 tekemällään päätöksellä[1] antanut henkilöstölleen ohjeet toteuttaa säädösten kodifiointi viimeistään sen jälkeen, kun niitä on muutettu kymmenen kertaa. Komissio on lisäksi korostanut, että tämä on vähimmäissääntö, sillä säännösten selkeyden ja ymmärrettävyyden edistämiseksi yksiköiden olisi pyrittävä kodifioimaan niiden vastuulla olevat tekstit mahdollisimman lyhyin väliajoin.

3. Tämä vahvistettiin Eurooppa-neuvoston puheenjohtajan Edinburghin huippukokouksessa joulukuussa 1992 esittämissä päätelmissä[2], joissa korostettiin kodifioinnin merkitystä, koska sillä taataan oikeusvarmuus tiettynä ajankohtana tiettyyn kysymykseen sovellettavasta lainsäädännöstä.

   Kodifiointi on toteutettava noudattaen kokonaisuudessaan unionin säädösten tavanomaista hyväksymismenettelyä.

   Koska kodifioinnissa ei saa muuttaa kodifioitavien säädösten asiasisältöä, Euroopan parlamentti, neuvosto ja komissio ovat sopineet 20 päivänä joulukuuta 1994 tehdyllä toimielinten välisellä sopimuksella nopeutetusta käsittelymenettelystä, jonka mukaisesti kodifioidut säädökset voidaan antaa nopeasti.

4. Tällä ehdotuksella on tarkoitus kodifioida ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista 14 päivänä huhtikuuta 2003 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/25/EY,[3]. Uudella direktiivillä korvataan siihen sisällytetyt säädökset[4]. Kodifioitavien säädösten asiasisältöä ei ole muutettu tässä ehdotuksessa, vaan niihin on yhdistettäessä tehty ainoastaan kodifioinnin edellyttämät muodolliset mukautukset.

5. Kodifiointiehdotus on laadittu kaikilla virallisilla kielillä direktiivin 2003/25/EY ja sen muuttamisesta annettujen säädösten alustavan koonnelman pohjalta. Koonnelman on laatinut Euroopan unionin julkaisutoimisto tietojenkäsittelyjärjestelmää käyttäen. Siltä osin kuin artikloja on numeroitu uudelleen, vanhojen ja uusien numeroiden vastaavuus esitetään kodifioidun direktiivin liitteessä V.

---

1 KOM(87) 868 PV.
2 Katso päätelmien A osan liite 3.
3 Sisältyy vuoden 2026 lainsäädäntöohjelmaan.
4 Katso tämän ehdotuksen liitteessä IV oleva A osa.

↓ 2003/25/EY (mukautettu)

2026/0215 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista (kodifikaatio)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen ⌦ 100 artiklan 2 kohdan ⌫ ,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[5],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[6],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

↓

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/25/EY[7] on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin[8]. Sen vuoksi mainittu direktiivi olisi selkeyden ja järkeistämisen takia kodifioitava.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 1 kappale (mukautettu)

(2) Yhteisen liikennepolitiikan puitteissa olisi toteutettava toimenpiteitä matkustajameriliikenteen ⌦ riittävän turvallisuustason varmistamiseksi ⌫ .

---

5 EUVL C […], […], s. […].

6 EUVL C […], […], s. […].

7 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/25/EY, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2003, ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista (EUVL L 123, 17.5.2003, s. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Katso liitteessä IV oleva A osa.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 2 kappale (mukautettu)

(3) ⌦ Unioni ⌫ haluaa kaikin asianmukaisin keinoin välttää merionnettomuuksia, joissa on osallisina ro-ro-matkustaja-aluksia ja joista aiheutuu ihmishenkien menetyksiä.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 4 kappale (mukautettu)

(4) Ro-ro-matkustaja-aluksia käyttävillä henkilöillä ja tällaisille aluksille palkatulla laivaväellä olisi oltava kaikkialla ⌦ unionissa ⌫ oikeus vaatia samaa korkeaa turvallisuustasoa riippumatta siitä, millä alueella alukset liikennöivät.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 5 kappale (mukautettu)

(5) Kun otetaan huomioon matkustajameriliikenteen sisämarkkinaulottuvuus, on toiminta ⌦ unionin ⌫ tasolla tehokkain tapa saavuttaa yhdenmukainen alusturvallisuuden vähimmäistaso kaikkialla ⌦ unionissa ⌫ .

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 6 kappale (mukautettu)

(6) Toiminta ⌦ unionin ⌫ tasolla on paras tapa varmistaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) piirissä sovittujen periaatteiden yhdenmukainen noudattaminen, jolloin vältetään kilpailun vääristymät ⌦ unionissa ⌫ ro-ro-matkustaja-alusliikennettä harjoittavien yritysten välillä.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 3 kappale

(7) Vaurioituneen ro-ro-matkustaja-aluksen vakavuusvaatimuksissa määritelty selviytymiskyky törmäyksessä vaurioitumisen jälkeen on olennaisen tärkeä tekijä matkustajien ja laivaväen turvallisuuden kannalta ja vaikuttaa erityisesti etsintä- ja pelastustoimiin; suljetulla ro-ro-kannella varustetun ro-ro-matkustaja-aluksen vakavuudelle aiheuttaa törmäyksessä vaurioitumisen seurauksena suurimman vaaran tilanne, jossa tällaiselle kannelle kertyy huomattava määrä vettä.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 7 kappale (mukautettu)

(8) Vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten yleiset vakavuusvaatimukset vahvistettiin kansainvälisellä tasolla ⌦ ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä ’SOLAS-yleissopimus’,

sopimushallitusten vuoden 1990 konferenssissa ⌫ ja ne sisällytettiin SOLAS-yleissopimuksen II-1/B/8 sääntöön (SOLAS 90 -vaatimukset). Näitä vaatimuksia sovelletaan koko ⌦ unionin ⌫ alueella, koska kansainvälisiin matkoihin sovelletaan suoraan SOLAS-yleissopimusta ja kotimaanmatkoihin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY[9]

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 8 kappale (mukautettu)

(9) ⌦ SOLAS 90 -vaatimuksiin sisältyvissä ⌫ vaurioituneen aluksen vakavuutta koskevissa vaatimuksissa otetaan välillisesti huomioon ro-ro-kannelle pääsevän veden vaikutus meriolosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on 1,5 metrin luokkaa.

↓ 2023/946 johdanto-osan 3 kappale (mukautettu)

(10) ⌦ Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen sopimushallitusten konferenssin 29 päivänä marraskuuta 1995 antaman päätöslauselman nro 14 ”Ro-ro-matkustaja-alusten erityisiä vakavuusvaatimuksia koskevat alueelliset sopimukset” ⌫ mukaan IMO:n jäsenet voivat tehdä alueellisia sopimuksia, jos ne katsovat, että vallitsevat meriolosuhteet tai muut paikalliset olosuhteet edellyttävät erityisten vakavuusvaatimusten määrittämistä tietylle alueelle.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 10 kappale

(11) Kahdeksan Pohjois-Euroopan maata, joiden joukossa on seitsemän jäsenvaltiota, päätti 28 päivänä helmikuuta 1996 Tukholmassa ottaa käyttöön tiukemmat vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten vakavuusvaatimukset, jotta voitaisiin ottaa huomioon ro-ro-kannelle kertyvän veden vaikutus ja jotta alus voisi selviytyä SOLAS 90 -vaatimuksissa vaadittua vaikeammissa meriolosuhteissa aina neljän metrin merkitsevään aallonkorkeuteen saakka.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 11 kappale

(12) Tämän Tukholman sopimuksena tunnetun sopimuksen mukaan erityiset vakavuusvaatimukset ovat suoraan riippuvaisia siitä merialueesta, jolla alus liikennöi, tarkemmin sanottuna liikennöintialueella mitatusta merkitsevästä aallonkorkeudesta. Aluksen liikennöintialueen merkitsevä aallonkorkeus määrää, mihin korkeuteen asti autokannelle kertyy vettä onnettomuudessa vaurioitumisen jälkeen.

---

[9] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä (EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2023/946 johdanto-osan 1 kappale (mukautettu)

(13) Direktiivissä 2003/25/EY ⌦ vahvistettiin ⌫ ro-ro-matkustaja-aluksille yhdenmukaiset vakavuutta koskevat erityisvaatimukset, jotka parantavat tämäntyyppisten alusten selviytymiskykyä niiden vaurioiduttua yhteentörmäyksessä ja takaavat matkustajille ja laivaväelle korkean turvallisuustason yhdessä niiden SOLAS-yleissopimuksessa määritettyjen vaatimusten kanssa, jotka olivat voimassa kyseisen direktiivin antamispäivänä.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 20 kappale (mukautettu)

(14) ⌦ Tässä ⌫ direktiivissä säädettyjen ⌦ tiettyjen ⌫ vakavuusvaatimusten olisi perustuttava Tukholman sopimuksen liitteissä määriteltyyn menetelmään, jonka avulla lasketaan vaurioitumisen jälkeinen vedenkorkeus ro-ro-kannella suhteessa kahteen perusmuuttujaan: aluksen jäännösvaralaita sekä merkitsevä aallonkorkeus merialueella, jolla alus liikennöi.

↓ 2023/946 johdanto-osan 2 kappale (mukautettu)

(15) IMO antoi 15 päivänä kesäkuuta 2017 päätöslauselman MSC.421(98) SOLAS-yleissopimuksen muuttamisesta ja tarkistettujen vakavuusvaatimusten määrittämisestä vaurioituneille matkustaja-aluksille. Kyseisiä vaatimuksia sovelletaan myös ro-ro-matkustaja-aluksiin.

↓ 2023/946 johdanto-osan 5 kappale (mukautettu)

(16) Direktiivissä 2009/45/EY vahvistettuja vaatimuksia sovelletaan ro-ro-matkustaja-aluksiin. SOLAS-yleissopimuksen ⌦ vakavuusvaatimusten ⌫ , sellaisena kuin ne ovat muutettuina päätöslauselmalla MSC.421(98), jäljempänä ’SOLAS 2020 -yleissopimus’, soveltaminen pienentäisi merkittävästi sellaisten ro-ro-matkustaja-alusten riskiä, joilla on oikeus kuljettaa yli 1350 henkilöä.

↓ 2023/946 johdanto-osan 7 kappale

(17) Ro-ro-matkustaja-aluksille, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1350 henkilöä, SOLAS 2020 -yleissopimuksen vaatimusten vaihtoehtoisen soveltamisen ehtona olisi asianmukaisen turvallisuustason saavuttamiseksi oltava SOLAS 2020 -yleissopimuksessa määritettyä korkeampi R-indeksin taso.

↓ 2023/946 johdanto-osan 6 kappale (mukautettu)

(18) Tässä direktiivissä ⌦ säädetty korkeampi R-indeksin taso ⌫ ro-ro-matkustaja-aluksille, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1350 henkilöä, olisi tietyissä alusmalleissa vaikeaa panna täytäntöön. Siksi yhtiöiden, jotka omistavat alukset tai käyttävät niitä säännölliseen liikennöintiin unionissa, olisi voitava vaihtoehtoisesti soveltaa vakavuusvaatimuksia, joita sovellettiin ennen ⌦ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2023/946[10] ⌫ voimaantuloa.

(19) ⌦ Jotta voidaan päättää, onko tätä direktiiviä tarpeen tarkistaa uudelleen, komission olisi arvioitava kymmenen vuoden kuluttua direktiivin (EU) 2023/946 voimaantulosta niitä aluksia, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1350 henkilöä, koskevan vaihtoehdon käyttöä. ⌫ Jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava kyseisen vaihtoehdon käytöstä komissiolle ja toimitettava samassa yhteydessä tiedot aluksista, joita asia koskee..

↓ 2023/946 johdanto-osan 8 kappale

(20) Jotta riittävä turvallisuustaso voitaisiin saavuttaa, erityisiä vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimuksia olisi sovellettava myös olemassa oleviin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka eivät ole koskaan saaneet direktiivin 2003/25/EY mukaista todistuskirjaa ja jotka alkavat liikennöidä säännöllisesti unionissa.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 17 kappale

(21) Vakavuutta koskevia yhteisiä turvallisuusmääräyksiä olisi turvallisuuden parantamiseksi ja kilpailun vääristymien välttämiseksi sovellettava aluksen lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisessä reittiliikenteessä jäsenvaltion satamasta tai jäsenvaltion satamaan kansainvälisillä matkoilla.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 18 kappale

(22) Alusten turvallisuus kuuluu pääasiassa lippuvaltioiden vastuulle, ja tästä syystä kunkin jäsenvaltion olisi varmistettava lippunsa alla purjehtiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettavien turvallisuusmääräysten noudattaminen.

---

[10] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/946, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta parannettujen vakavuusvaatimusten sisällyttämiseksi ja kyseisen direktiivin yhdenmukaistamiseksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön määrittämien vakavuusvaatimusten kanssa (EUVL L 128, 15.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 19 kappale (mukautettu)

(23) Direktiivin olisi koskettava jäsenvaltioita myös niiden ⌦ satamavaltion ⌫ ominaisuudessa. Tässä ominaisuudessa suoritettavat tehtävät perustuvat erityisiin satamavaltion velvollisuuksiin, jotka ovat kaikilta osin vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen mukaisia.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 21 kappale (mukautettu)

(24) Jäsenvaltioiden olisi määritettävä ja julkaistava merkitsevät aallonkorkeudet merialueilla, joiden kautta säännöllisesti liikennöivät ro-ro-matkustaja-alukset kulkevat niiden satamiin tai niiden satamista. Kansainvälisten reittien osalta merkitsevät aallonkorkeudet olisi soveltuvin osin ja mahdollisuuksien mukaan määritettävä reitin eri päissä sijaitsevien valtioiden yhteisellä sopimuksella.

↓ 2023/946 johdanto-osan 9 kappale

(25) Satamavaltioiden olisi tehtävä mahdollisimman laajamittaista yhteistyötä tässä direktiivissä tarkoitettujen merialueiden luettelon laatimiseksi ottaen huomioon valtioiden suvereniteetti niiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla merialueilla ja merioikeuden yleiset periaatteet.

↓ 2023/946 johdanto-osan 10 kappale (mukautettu)

(26) Euroopan meriturvallisuusvirasto on avustanut komissiota direktiivin 2003/25/EY tehokkaassa täytäntöönpanossa, ja sen olisi pyrittävä jatkamaan avustamista Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2025/2434[11] mukaisesti.

↓ 2023/946 johdanto-osan 11 kappale (mukautettu)

(27) Jotta komissio voisi arvioida tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja raportoida siitä Euroopan parlamentille ja neuvostolle, jäsenvaltioiden olisi toimitettava tiedot kaikista uusista ro-ro-matkustaja-aluksista, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1350 henkilöä ja harjoittaa säännöllistä liikennöintiä ⌦ tässä direktiivissä säädettyjen ⌫ vakavuusvaatimusten mukaisesti. Nämä tiedot olisi toimitettava liitteessä III säädetyn rakenteen mukaisesti. Kaikista uusista matkustaja-aluksista olisi oltava saatavilla

[11] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2025/2434, annettu 26 päivänä marraskuuta 2025, Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta (EUVL L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

tällaiset tiedot, koska niiden on täytettävä SOLAS 2020 -yleissopimuksessa määrätyt probabilistiset vakavuusvaatimukset.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 22 kappale (mukautettu)

(28) Kullakin tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia matkoja suorittavalla ro-ro-matkustaja-aluksella olisi oltava lippuvaltion hallinnon antama vaatimustenmukaisuuskirja, joka kaikkien muiden jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä.

↓ 2019/1243 1243/2019 1 artikla ja liitteessä olevan IX kohdan 4 alakohta (mukautettu)

(29) Jotta ⌦ tätä ⌫ direktiiviä voitaisiin mukauttaa teknisen ja kansainvälisen kehityksen ja kyseisen direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten huomioon ottamiseksi, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä ⌦ Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ⌫ 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan ⌦ tämän ⌫ direktiivin liitteitä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti[12]. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

↓ 2003/25/EY johdanto-osan 28 kappale (mukautettu)

(30) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla ⌦ saavuttaa tämän direktiivin ⌫ tavoitteita eli suojata ihmishengen turvallisuutta merellä parantamalla ro-ro-matkustaja-alusten selviytymiskykyä vauriotilanteessa, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden ⌦ ja ⌫ vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin ⌦ unionin ⌫ tasolla. ⌦ Sen vuoksi unioni ⌫ voi toteuttaa toimenpiteitä ⌦ Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ⌫ 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. ⌦ Mainitussa ⌫ artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on ⌦ tarpeen näiden ⌫ tavoitteiden saavuttamiseksi,

---

[12] EYVL 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

↓ 2023/946 johdanto-osan 13 kappale (mukautettu)

(31) Jotta sisämaajäsenvaltioille, joilla ei ole merisatamia eikä ⌦ tämän ⌫ direktiivin soveltamisalaan kuuluvia lippunsa alla purjehtivia ro-ro-matkustaja-aluksia, ei koituisi kohtuutonta hallinnollista rasitetta, niiden olisi sallittava poiketa ⌦ tämän ⌫ direktiivin säännöksistä. Tämä merkitsee, että niin kauan kuin mainitut edellytykset täyttyvät, niillä ei ole velvollisuutta saattaa direktiiviä ⌦ 2003/25/EY ⌫ osaksi kansallista lainsäädäntöään.

↓

(32) Tällä direktiivillä ei ole vaikutusta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa liitteessä IV olevassa B osassa olevia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava siinä mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja tuossa osassa mainittuja soveltamispäiviä,

↓ 2003/25/EY

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus

Tällä direktiivillä on tarkoitus vahvistaa ro-ro-matkustaja-aluksille yhdenmukaiset vakavuutta koskevat erityisvaatimukset, jotka parantavat tämäntyyppisten alusten selviytymiskykyä niiden vaurioiduttua yhteentörmäyksessä ja jotka takaavat korkean turvallisuustason matkustajille ja laivaväelle.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

↓ 2023/946 1 artiklan 1 alakohdan b alakohta

1 ’SOLAS-yleissopimuksella’ vuoden 1974 kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä ja sen muutoksia, jotka ovat voimassa;

↓ 2023/946 1 artiklan 1 alakohdan c alakohta

2 ’SOLAS 90 -yleissopimuksella’ vuoden 1974 kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä, sellaisena kuin se on muutettuna päätöslauselmalla MSC.117(74);

3 ’SOLAS 2009 -yleissopimuksella’ vuoden 1974 kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä, sellaisena kuin se on muutettuna päätöslauselmalla MSC.216(82);

4 ’SOLAS 2020 -yleissopimuksella’ vuoden 1974 kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä, sellaisena kuin se on muutettuna päätöslauselmalla MSC.421(98);

↓ 2003/25/EY (mukautettu)

5 ’Tukholman sopimuksella’ sopimusta, joka tehtiin Tukholmassa 28 päivänä helmikuuta 1996 ⌦ ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen sopimushallitusten konferenssin ⌫ 29 päivänä marraskuuta 1995 antaman päätöslauselman nro 14 ”Ro-ro-matkustaja-alusten erityisiä vakavuusvaatimuksia koskevat alueelliset sopimukset” mukaisesti, ⌦ jäljempänä ’vuoden 1995 SOLAS-konferenssin päätöslauselma nro 14’ ⌫ ;

6 ’ro-ro-matkustaja-aluksella’ alusta, joka kuljettaa yli 12 matkustajaa ja jossa on SOLAS-yleissopimuksen II-2/3 säännön mukaisia ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja;

↓ 2023/946 1 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan a alakohta

7 ’olemassa olevalla ro-ro-matkustaja-aluksella’ ro-ro-matkustaja-alusta, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa ennen 5 päivää joulukuuta 2024; vastaavalla rakennusvaiheella tarkoitetaan vaihetta, jolloin

a) määrätyksi alukseksi tunnistettava rakentaminen alkaa; ja

b) kyseisen aluksen kokoaminen on aloitettu, ja se käsittää vähintään 50 tonnia tai yhden prosentin rakennusaineiden arvioidusta kokonaismäärästä pienemmän luvun mukaisesti;

8 ’uudella ro-ro-matkustaja-aluksella’ ro-ro-matkustaja-alusta, joka ei ole olemassa oleva ro-ro-matkustaja-alus;

↓ 2003/25/EY

9 ”matkustajalla” jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä ja muuta henkilöä kuin alle vuoden ikäisiä lapsia;

↓ 2023/946 1 artiklan 1 alakohdan d alakohta (mukautettu)

10 ’säännöllisellä liikennöinnillä’ kahden tai useamman saman sataman välistä liikennettä palvelevaa ro-ro-matkustaja-alusten matkojen sarjaa tai tietystä satamasta alkavien ja sinne muissa satamissa poikkeamatta päättyvien matkojen sarjaa, jotka liikennöidään

a) julkaistun aikataulun mukaisesti; tai

b) niin säännöllisesti tai usein, että matkat muodostavat ilmeisen järjestelmällisen sarjan;

↓ 2003/25/EY

11 ”lippuvaltion hallinnolla” sen valtion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla ro-ro-matkustaja-aluksella on oikeus purjehtia;

↓ 2023/946 1 artiklan 1 alakohdan e alakohta

12 ’satamavaltiolla’ jäsenvaltiota, jonka satamiin tai satamista ro-ro-matkustaja-alus liikennöi säännöllisesti;

↓ 2003/25/EY

13 ”kansainvälisellä matkalla” merimatkaa jäsenvaltion satamasta tämän jäsenvaltion ulkopuolella olevaan satamaan tai päinvastoin;

↓ 2023/946 1 artiklan 1 alakohdan f alakohta (mukautettu)

14 ’erityisillä vakavuusvaatimuksilla’ ⌦ tämän direktiivin ⌫ 6 artiklassa tarkoitettuja vakavuusvaatimuksia;”;

↓ 2003/25/EY

15 ”merkitsevällä aallonkorkeudella” (H_s tiettynä ajanjaksona rekisteröityjen aaltojen korkeimman kolmannesosan keskimääräistä korkeutta;

16 ”jäännösvaralaidalla” (f_r vaurioituneen ro-ro-kannen ja vauriokohdassa olevan lopullisen vesiviivan välistä vähimmäisetäisyyttä ottamatta huomioon vaurioituneelle ro-ro-kannelle kertyneen meriveden lisävaikutusta;

↓ 2023/946 1 artiklan 1 alakohdan g alakohta

17 ’yhtiöllä’ ro-ro-matkustaja-aluksen omistajaa tai muuta järjestöä tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajaa, joka vastaa matkustaja-aluksen liikennöinnistä aluksen omistajan sijasta.

↓ 2003/25/EY

3 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan aluksen lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta kansainvälisillä matkoilla.

↓ 2023/946 1artiklan 2 kohta

2. Kunkin jäsenvaltion on satamavaltion ominaisuudessa varmistettava, että ro-ro-matkustaja-alukset, jotka purjehtivat muun valtion kuin jäsenvaltion lipun alla, noudattavat tämän direktiivin vaatimuksia kaikilta osin ennen kuin ne voivat liikennöidä säännöllisesti kyseisen jäsenvaltion satamiin tai satamista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2110[13] mukaisesti.

↓ 2023/946 1artiklan 3 kohta (mukautettu)

3. Jäsenvaltiot, joilla ei ole merisatamia eikä tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia niiden lipun alla purjehtivia ro-ro-aluksia, voivat poiketa tämän direktiivin säännöksistä, lukuun ottamatta toisessa alakohdassa säädettyä velvoitetta.

Jäsenvaltioiden, jotka aikovat hyödyntää tällaista poikkeusta, on ilmoitettava komissiolle viimeistään 5 päivänä joulukuuta 2024, ovatko edellytykset täyttyneet, ja ilmoitettava komissiolle mahdollisista myöhemmistä muutoksista. Kyseiset jäsenvaltiot eivät saa antaa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ro-ro-alusten purjehtia lippunsa alla ennen kuin ne ovat saattaneet direktiivin ⌦ 2003/25/EY ⌫ osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panneet sen täytäntöön.

[13] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2110, annettu 15 päivänä marraskuuta 2017, tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta (EUVL L 315, 30.11.2017, s. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2023/946 1 artiklan 4 kohta (mukautettu)

4 artikla

Merkitsevät aallonkorkeudet

Sovellettaessa liitteessä I olevassa A jaksossa ⌦ säädettyjä ⌫ erityisiä vakavuusvaatimuksia on autokannelle kertyvän veden korkeuden määrityksessä käytettävä merkitsevää aallonkorkeutta. Merkitsevän aallonkorkeuden arvot ovat arvoja, jotka ylittyvät vuositasolla tarkasteltuna enintään 10 prosentin todennäköisyydellä.

↓ 2003/25/EY

5 artikla

Merialueet

↓ 2023/946 1 artiklan 5 kohdan a alakohta

1. Satamavaltioiden on laadittava ja pidettävä ajan tasalla luettelo merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevistä aallonkorkeusarvoista.

↓ 2003/25/EY (mukautettu)

2. ⌦ Edellä 1 kohdassa tarkoitetut ⌫ merialueet ja näillä alueilla sovellettavat merkitsevät aallonkorkeusarvot määritellään reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden tai soveltuvin osin ja mahdollisuuksien mukaan reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden keskinäisellä sopimuksella. Jos aluksen reitti kulkee useamman kuin yhden merialueen kautta, aluksen on täytettävä erityiset vakavuusvaatimukset, jotka vastaavat suurinta näille alueille määriteltyä merkitsevää aallonkorkeusarvoa.

↓ 2023/946 1 artiklan 5 kohdan b alakohta (mukautettu)

3. ⌦ Edellä 1 kohdassa tarkoitettu ⌫ luettelo on julkaistava julkisessa tietokannassa, joka on saatavilla toimivaltaisen merenkulkuviranomaisen internetsivustolla. Tällaisten tietojen sijaintipaikasta sekä luettelon ajan tasalle saattamisesta ja tällaisten ajan tasalle saattamisten syistä on ilmoitettava komissiolle.

↓ 2023/946 1 artiklan 6 kohta (mukautettu)

6 artikla

Erityiset vakavuusvaatimukset

1. Uusien ro-ro-matkustaja-alusten, joilla on oikeus kuljettaa yli 1350 henkilöä, on oltava SOLAS 2020 -yleissopimuksen II-1 luvun B osassa määrättyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2009/45/EY soveltamista.

2. Yhtiön valinnan mukaan uusien ro-ro-matkustaja-alusten, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1350 henkilöä, on oltava seuraavien erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia:

a) tämän direktiivin liitteessä I olevassa A jaksossa säädetyt erityiset vakavuusvaatimukset; tai

b) tämän direktiivin liitteessä I olevassa B jaksossa säädetyt erityiset vakavuusvaatimukset.

Lippuvaltion hallinnon on ilmoitettava komissiolle kunkin tällaisen aluksen osalta kahden kuukauden kuluessa 7 artiklassa tarkoitetun todistuskirjan myöntämisestä, kumpi ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitetuista vaihtoehdoista on valittu, ja sisällytettävä ilmoitukseen liitteessä III tarkoitetut tiedot.

3. Jäsenvaltioiden on liitteessä I olevassa A jaksossa määritettyjä vaatimuksia soveltaessaan noudatettava tämän direktiivin liitteessä II esitettyjä suuntaviivoja siltä osin kuin se on käytännössä mahdollista ja kyseessä olevan aluksen rakenteen kannalta tarkoituksenmukaista.

4. Yhtiön valinnan mukaan sellaisten olemassa olevien ro-ro-matkustaja-alusten, joilla on oikeus kuljettaa yli 1350 henkilöä, joilla yhtiö alkaa liikennöidä säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta 5 päivän joulukuuta 2024 jälkeen ja jotka eivät ole koskaan saaneet tämän direktiivin mukaista todistuskirjaa, on oltava seuraavien erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia:

a) SOLAS 2020 -yleissopimuksen II-1 luvun B osassa määrätyt erityiset vakavuusvaatimukset; tai

b) tämän direktiivin liitteessä I olevassa A jaksossa säädetyt erityiset vakavuusvaatimukset sekä SOLAS 2009 -yleissopimuksen II-1 luvun B osassa määrätyt erityiset vakavuusvaatimukset.

Sovellettavat vakavuusvaatimukset on merkittävä ⌦ 7 artiklassa tarkoitettuun ⌫ todistuskirjaan.

5. Yhtiön valinnan mukaan sellaisten olemassa olevien ro-ro-matkustaja-alusten, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1350 henkilöä, joilla yhtiö alkaa liikennöidä säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta 5 päivän joulukuuta 2024 jälkeen ja jotka eivät ole koskaan saaneet tämän direktiivin mukaista todistuskirjaa, on oltava seuraavien erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia:

a) tämän direktiivin liitteessä I olevassa A jaksossa säädetyt erityiset vakavuusvaatimukset; tai

b) tämän direktiivin liitteessä I olevassa B jaksossa säädetyt erityiset vakavuusvaatimukset.

Sovellettavat vakavuusvaatimukset on merkittävä aluksella olevaan 7 artiklassa tarkoitettuun todistuskirjaan.

6. Olemassa oleviin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta viimeistään 5 päivänä joulukuuta 2024, sovelletaan edelleen liitteessä I säädettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia siinä muodossa kuin niitä sovellettiin ennen direktiivin (EU) 2023/946 voimaantuloa.

↓ 2023/946 1 artiklan 8 kohta

7 artikla

Todistuskirjat

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

Todistuskirjan antaa lippuvaltion hallinto, ja siihen voidaan liittää muita asiaankuuluvia todistuskirjoja. Liitteessä I olevassa A jaksossa säädettyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisten ro-ro-matkustaja-alusten todistuskirjassa on ilmoitettava merkitsevä aallonkorkeus, johon saakka alus täyttää erityiset vakavuusvaatimukset.

Todistuskirja on voimassa niin kauan kuin ro-ro-matkustaja-alus liikennöi alueella, jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo.

2. Kunkin jäsenvaltion on satamavaltion ominaisuudessa toimiessaan tunnustettava todistuskirjat, jotka toinen jäsenvaltio on myöntänyt tämän direktiivin mukaisesti.

3. Kunkin jäsenvaltion on satamavaltion ominaisuudessa toimiessaan hyväksyttävä kolmannen maan antamat todistuskirjat, jotka osoittavat ro-ro-matkustaja-aluksen olevan tässä direktiivissä säädettyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukainen.

↓ 2023/946 1 artiklan 9 kohta (mukautettu)

8 artikla

Kausiluonteinen ja muu lyhytaikainen liikennöinti

1. Jos ympärivuotista säännöllistä liikennöintiä harjoittava yhtiö haluaa ottaa kyseistä liikennettä varten käyttöön ylimääräisiä ro-ro-matkustaja-aluksia lyhyemmäksi ajanjaksoksi, sen on ilmoitettava asiasta satamavaltion tai -valtioiden toimivaltaisille viranomaisille viimeistään yhtä kuukautta ennen kuin mainitut alukset otetaan käyttöön kyseisessä liikenteessä.

2. Jos korvaava ro-ro-matkustaja-alus on kuitenkin ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi otettava nopeasti käyttöön liikennöinnin jatkuvuuden varmistamiseksi, sovelletaan direktiivin (EU) 2017/2110 4 artiklan 4 kohtaa ja Euroopan parlamentin ja neuvoston

direktiivin 2009/16/EY[14] liitteessä XVII olevaa 1.3 kohtaa edellä 1 kohdassa tarkoitetun ilmoitusvaatimuksen sijaan.

3. Jos yhtiö haluaa harjoittaa kausiluonteisesti säännöllistä liikennöintiä enintään kuuden kuukauden jakson vuodessa, sen on ilmoitettava satamavaltion tai -valtioiden toimivaltaisille viranomaisille asiasta viimeistään kolme kuukautta ennen kyseisen liikennöinnin aloittamista.

4. Jos liitteessä I olevassa A jaksossa ⌦ säädettyjen ⌫ erityisten ⌦ vakavuusvaatimusten ⌫ mukaisen ro-ro-matkustaja-aluksen tapauksessa tämän artiklan 1, 2 ja 3 kohdissa tarkoitettu liikennöinti tapahtuu olosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on alhaisempi kuin samalle merialueelle ympärivuotista liikennöintiä varten vahvistettu arvo, toimivaltaiset viranomaiset voivat tämän direktiivin liitteessä I olevassa A jaksossa ⌦ säädettyjen ⌫ erityisiä vakavuusvaatimuksia soveltaessaan käyttää kannella olevan veden korkeuden määrittämiseen tähän lyhyempään ajanjaksoon soveltuvaa merkitsevän aallonkorkeuden arvoa. Tähän lyhyempään ajanjaksoon sovellettava merkitsevän aallonkorkeuden arvo määritetään reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden tai soveltuvin osin ja mahdollisuuksien mukaan reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden keskinäisellä sopimuksella.

5. Kun satamavaltion tai -valtioiden toimivaltaiset viranomaiset ovat hyväksyneet ⌦ tämän artiklan ⌫ 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitetun liikennöinnin, tällaisessa liikennöinnissä käytettävillä ro-ro-matkustaja-aluksilla on oltava 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti todistuskirja, joka osoittaa niiden olevan tämän direktiivin säännösten mukaisia.

↓ 2019/1243 1 artikla ja liitteessä olevan IX kohdan 4 alakohta

9 artikla

Liitteiden muuttaminen

Siirretään komissiolle valta antaa 10 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä, jotta voitaisiin ottaa huomioon kansainvälisellä tasolla ja erityisesti Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä, jäljempänä ’IMO’, tapahtunut kehitys ja parantaa tämän direktiivin tehokkuutta saatujen kokemusten ja tekniikan kehityksen perusteella.

10 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle 26 päivästä heinäkuuta 2019 viiden vuoden ajaksi 9 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

---

[14] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 9 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 9 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

↓ 2003/25/EY (mukautettu)

11 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niitä sovelletaan. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

↓ 2023/946 1 artiklan 10 alakohta

12 artikla

Uudelleentarkastelu

Komissio arvioi tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 5 päivänä kesäkuuta 2033. Edellä 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista ilmoituksista saadut tiedot asetetaan saataville anonymisoituina.

↓

13 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2003/25/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä IV olevassa A osassa mainituilla direktiiveillä, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta jäsenvaltioiden

velvollisuuteen noudattaa liitteessä IV olevassa B osassa olevia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava siinä mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja tuossa osassa mainittuja soveltamispäiviä.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä V olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

↓ 2003/25/EY (mukautettu)

14 artikla

Voimaantulo

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

15 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*