



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 24. toukokuuta 2018
(OR. en)

9113/18

Toimielinten välinen asia:
2018/0159 (NLE)

MAR 67

EHDOTUS

Lähetäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	23. toukokuuta 2018
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2018) 314 final
Asia:	Ehdotus NEUVOSTON SUOSITUKSEKSI alle 24 metrin pituisten matkustaja-alusten turvallisuustavoitteista ja toiminnallisista vaatimuksista

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2018) 314 final.

Liite: COM(2018) 314 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON SUOSITUS

**alle 24 metrin pituisten matkustaja-alusten turvallisuustavoitteista ja toiminnallisista
vaatimuksista**

{SWD(2018) 238 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/45/EY tehdyt muutokset¹, joilla jätettiin pienet (eli alle 24 metrin pituiset) matkustaja-alukset kyseisen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle 21. joulukuuta 2019 alkaen, tulivat voimaan 20. joulukuuta 2017. Tämä oli seurausta sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaan ohjelmaan (REFIT) perustuvasta EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastuksesta².

Direktiivillä 2009/45/EY on saatu aikaan kaikkialla EU:ssa yhtä korkea turvallisuustaso, ja sisämarkkinat ovat hyötynneet siitä merkittävästi. Tämä ei kuitenkaan päde pieniin (alle 24-metrisiin) matkustaja-aluksiin, koska niiden osalta ei ole yhdenmukaistettu useita keskeisiä turvallisuusnäkökohtia (mikä osoittaa, miten vaikeaa on soveltaa yhtenäisesti kaikkialla EU:ssa nykyisiä normatiivisia standardeja pieniin aluksiin, joiden mallit ja käyttöolosuhteet vaihtelevat suuresti). Toimivuustarkastuksessa kävi myös selvästi ilmi, että kyseisten alusten suunnittelu ja tekniset ratkaisut ovat hyvin erilaisia, koska niitä rakennetaan monenlaisiin palvelutarkoituksiin. Näin ollen yhteisten ja yksityiskohtaisten sääntöjen määrittäminen on niiden osalta erittäin haastavaa ja sääntelyssä on täytynyt omaksua erilainen lähestymistapa.

Lisäksi on todettava, että kaikkiaan 1 950 pienestä aluksesta vain noin 60:lle teräksestä valmistetulle pienelle alukselle on myönnetty todistuskirjat direktiivin 2009/45/EY mukaisesti. Tämä johtuu siitä, että suurin osa pienistä aluksista rakennetaan nykyisin muista materiaaleista kuin teräksestä (noin 1 000 alusta on tehty puusta, noin 590 alusta komposiittimateriaaleista ja noin 170 alusta alumiinista). Tällaisiin aluksiin ei tällä hetkellä sovelleta EU:ssa tai kansainvälisesti yhteisiä standardeja tai turvallisuutta koskevia viitearvoja. Kaikki jäsenvaltiot sääntelevät turvallisuusnäkökohtia omalla tavallaan, mikä johtaa eroavaisuuksiin toimenpiteissä, lähestymistavoissa ja tulkinnoissa. Tämä tekee laajemmille sisämarkkinoille tarkoitettujen alusten rakentamisesta haastavaa.

Yhdenmukaisten turvallisuusnormien puuttuminen on suuri haaste etenkin pienille eurooppalaisille laivanvarustajille, jotka tukeutuvat toiminnassaan käytettyjen pienten matkustaja-alusten markkinoihin (72 prosenttia noin 360:stä direktiivin 2009/45/EY soveltamisalaan kuuluvien matkustaja-alusten omistajista liikennöi kotimaanmatkoilla vain yhdellä matkustaja-aluksella). Aluksiin, joille ei ole myönnetty todistuskirjaa edellä mainitun direktiivin mukaisesti, olisi lähtökohtaisesti sovellettava vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta. Käytännössä kaikki alukset ovat lähestulkoon prototyyppisiä, eli ne on rakennettu johonkin tiettyyn tarkoitukseen tulevan omistajan antamien teknisten eritelmien mukaisesti. Jos aluksen lippuvaltio muuttuu, alukseen on tehtävä muunnostöitä ja sille on hankittava uusi todistuskirja, mistä aiheutuu lisäkustannuksia.

Tähän ehdotukseen liittyvässä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa esitettyjen onnettomuustilastojen perusteella voidaan todeta, ettei vuodesta 2011 alkaen kerätyistä tiedoista ilmene mitään välitöntä turvallisuuteen liittyvää huolta. Kotimaanmatkoilla liikennöiville, edellä mainitun direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jääville matkustaja-aluksille kirjattiin merionnettomuuksia koskevaan eurooppalaiseen tietojärjestelmään (European Marine Casualty Information Platform, EMCIP) kaikkiaan 555 onnettomuutta

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2108, annettu 15 päivänä marraskuuta 2017, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta (EUVL L 315, 30.11.2017, s. 40–51).

² COM(2015) 508.

vuosina 2011–2017. Onnettomuuksissa loukkaantui yhteensä 165 ja kuoli 11 henkilöä. Näin ollen jokaista sataa onnettomuutta kohti oli noin kaksi kuolemantapausta ja joka kolmannessa onnettomuudessa loukkaantui yksi henkilö.

Koska joissakin jäsenvaltioissa ei sovelleta tiettyjä vaatimuksia (esim. pienten alusten osastoimisesta) ja muun muassa paloneristystä koskevat vaatimukset ovat erilaisia, (erilaisilla paikallisten ja geofysikaalisten olosuhteiden, kuten navigointirajoitusten, mukaan määritellyillä lisätoimenpiteillä) saavutettua turvallisuustasoa on arvioitava tarkemmin.

Alle 24 metrin pituisille pienille matkustaja-aluksille ehdotetut turvallisuustavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset sisältävät suosituksia kyseisten alusten turvallisuutta koskevista periaatteista. Jos jäsenvaltiot noudattavat näitä periaatteita ja niitä kehitetään edelleen, niillä voidaan edesauttaa yhteisen lähestymistavan omaksumista EU:n vesillä kotimaanmatkoilla liikennöivien pienten matkustaja-alusten turvallisuuden varmistamisessa.

Kyse on uudesta lähestymistavasta, joka perustuu normatiivisten vaatimusten sijasta tuloksellisuuteen ja antaa mahdollisuuden tehdä tarvittaessa paikallisiin olosuhteisiin liittyviä mukautuksia ja edistää innovatiivista suunnittelua. Se ilmentää myös paremmin pienten matkustaja-alusten mallien, materiaalien ja liikennöintitapojen moninaisuutta, koska paikalliset liikennöintiolosuhteet vaikuttavat niihin muita aluksia enemmän.

Näin ollen ehdotuksessa kehoitetaan jäsenvaltioita soveltamaan pienten matkustaja-alusten turvallisuuden varmistamisessa tuloksellisuuteen perustuvaa lähestymistapaa suosituksen mukaisesti.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tämä ehdotus on täysin yhdenmukainen direktiivin (EU) 2017/2108 ja erityisesti sen johdanto-osan 8 kappaleen kanssa. Mainitussa johdanto-osan kappaleessa lainsäätäjät pyysivät komissiota hyväksymään pieniä matkustaja-aluksia koskevat ohjeet mahdollisimman pian, jotta jäsenvaltiot voivat ottaa ne huomioon kansallisten turvallisuusstandardiensa määrittämisessä. Ohjeissa olisi otettava asianmukaisesti huomioon kaikki Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kansainväliset sopimukset ja yleissopimukset ja vältettävä asettamasta uusia vaatimuksia kansainvälisten sääntöjen lisäksi. Tavoitteena on edistää yhtenäisempää lähestymistapaa EU:n vesillä kotimaanmatkoilla liikennöivien pienten matkustaja-alusten turvallisuuden varmistamisessa.

Ehdotuksessa huomioidaan täysimääräisesti REFIT-toimivuustarkastuksen suositukset pieniä aluksia koskevien ohjeiden tai standardien laatimisesta toiminnallisten vaatimusten perusteella osana tavoitteisiin perustuvaa standardikehystä. Suositus perustuu pääasiassa IMO:n kautta saatuihin kansainvälisiin kokemuksiin ja niistä tehtyihin johtopäätöksiin.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotuksella toteutetaan komission paremman sääntelyn ohjelmaa, koska siinä varmistetaan, että EU:n toimi on tarpeellinen, tuo lisäarvoa ja mukailee jatkuvaa poliittista, yhteiskunnallista ja teknologista kehitystä. Sillä edistetään myös vuotta 2018 koskevan meriliikennestrategian³ tavoitteita varmistamalla muun muassa laadukkaat lauttaliikennepalvelut säännöllisessä EU:n sisäisessä matkustajaliikenteessä.

³ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle ”EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset” (KOM(2009) 8 lopullinen).

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Ehdotus perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 292 artiklaan, jonka nojalla neuvosto antaa komission ehdotuksesta suosituksia, sekä SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohtaan, jossa määrätään meriliikenteen alalla toteutettavista toimenpiteistä.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Tällä aloitteella pyritään helpottamaan alusten siirtämistä kansallisten rekisterien välillä sekä edistämään tasavertaista kilpailua turvallisuutta vaarantamatta. Siinä esitetään myös suositus EU:n yhteisestä turvallisuustasosta EU:n vesillä kotimaanmatkoilla liikennöiviä pieniä matkustaja-aluksia varten. Näitä tavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa jäsenvaltioiden yksipuolisilla toimilla.

• Suhteellisuusperiaate

Suositus antaa jäsenvaltioille ei-sitovan viitekohdan pienten matkustaja-aluksien turvallisuustason määrittämiseksi. Jos jäsenvaltiot päättävät noudattaa yhteisiä turvallisuustavoitteita ja toiminnallisia vaatimuksia, niillä välitetään selkeä viesti sisämarkkinoiden potentiaalista ja niiden pohjalta voitaisiin kehittää jatkotoimia. REFIT-toimivuustarkastuksessa suositeltiin suorituskykyvaatimuksiin perustuvan kehityksen soveltamista pieniin matkustaja-aluksiin, koska sen katsottiin olevan ainut oikeasuhteinen sääntelytapa, joka toisi EU:n tasolla lisäarvoa. Tällainen lähestymistapa antaa mahdollisuuden tehdä tarvittaessa paikallisiin olosuhteisiin liittyviä mukautuksia ja edistää innovatiivista suunnittelua.

• Toimintatavan valinta

Ehdotettu lähestymistapa on uusi, ja sen onnistuminen riippuu siitä, miten sitä toteutetaan jäsenvaltioissa. Näin ollen ehdotetut turvallisuustavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset toimitetaan jäsenvaltioille virikkeeksi ja ohjeeksi. Tämä aloite annetaan komission ehdotuksena neuvoston suositukseksi, jotta ehdotetulle lähestymistavalle saataisiin neuvoston tuki ei-sitovan välineen avulla.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Tässä aloitteessa noudatetaan sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaan komission ohjelmaan (REFIT) perustuvassa toimivuustarkastuksessa annettuja suosituksia. Toimivuustarkastus osoitti, että matkustajien turvallisuuteen ja sisämarkkinoihin liittyvän matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan EU:n lainsäädännön keskeiset tavoitteet ovat edelleen erittäin ajankohtaisia. Sen yhteydessä yksilöitiin kuitenkin myös useita merkittäviä aihe-alueita, joita EU:n nykyinen sääntelykehys ei vielä kata, kuten mahdollisuus kehittää yhdenmukaisia standardeja muista materiaaleista kuin teräksestä tai sitä vastaavista materiaaleista rakennettuja aluksia varten. Toimivuustarkastuksen tulokset ja niihin liittyvät jatkotoimet esiteltiin komission kertomuksessa.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Pienille matkustaja-aluksille ehdotetut turvallisuustavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset (pieniä matkustaja-aluksia koskevat ohjeet⁴) on laadittu kansallisten asiantuntijoiden ja sidosryhmäjärjestöjen kanssa matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevässä asiantuntijaryhmässä, jota laajennettiin tätä tarkoitusta varten kutsumalla mukaan myös sidosryhmien tarkkailijoita. Teknistä työtä on koordinoanut Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA), joka järjesti asiasta myös erityisen työpajan 13. marraskuuta 2017 matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevän asiantuntijaryhmän säännöllisten kokousten lisäksi ja koordinoi tätä tarkoitusta varten perustetun vastaavuustyöryhmän työtä.

Vaikka suuri enemmistö kansallisten toimivaltaisten viranomaisten sekä sidosryhmäjärjestöjen asiantuntijoista on tukenut tätä aloitetta, jotkut esittivät kysymyksiä sen tarpeellisuudesta ja mahdollisesta lisäarvosta. Yhteenvedo noista kysymyksistä sekä niihin annetut vastaukset esitetään liitteenä olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa.

Asiasta järjestettiin myös verkkokuuleminen heinäkuun 2017 ja marraskuun 2017 välisenä aikana.⁵ Kuuleminen oli suunnattu talouden toimijoille, jotka ovat osallisina alle 24 metrin pituisten matkustaja-alusten rakentamisessa tai kaupankäynnissä, kuten telakoille, suunnittelijoille, omistajille ja liikenteenharjoittajille. Kaikki muut sidosryhmät olivat tervetulleita osallistumaan kuulemiseen haluamallaan tavalla. Kuulemisen tarkoituksena oli kerätä talouden toimijoiden – etenkin pienten ja hyvin pienten toimijoiden – näkemyksiä siitä, missä määrin pieniä matkustaja-aluksia koskevilla EU:n yhteisillä säännöillä voitaisiin sujuvoittaa pienten matkustaja-alusten sisämarkkinoita. Kuulemisessa pyrittiin lisäksi keräämään esimerkkitapauksia näiden näkemysten tueksi. Esimerkkitapaukset täydensivät kansallisille viranomaisille ja sidosryhmille suunnattua kuulemistä, jossa keskityttiin varsinaisten turvallisuustavoitteiden ja toiminnallisten vaatimusten tekniseen kehittämiseen.

Kuulemisen tulokset osoittivat, että talouden toimijat (sekä ne muutamat kansalliset viranomaiset, jotka toimittivat vastauksensa ja kantansa) tukevat tätä aloitetta voimakkaasti ja että pieniä matkustaja-aluksia koskevien EU:n yhteisten sääntöjen katsotaan vaikuttavan myönteisesti tai jopa erittäin myönteisesti näitä aluksia koskevien sisämarkkinoiden luomiseen ja sujuvoittamiseen, mikä puolestaan lisää kilpailua ja mahdollisesti myös innovointia näillä markkinoilla. Vastaajat painottivat yleisissä huomautuksissaan, että mahdollisten EU:n yhteisten sääntöjen pitäisi perustua nykyisiin käytäntöihin ja olla riittävän joustavia, jotta ne ilmentäisivät hyvin paikallisia liikennöintiolosuhteita ja asiantuntemusta.

EU:n yhteisten sääntöjen hyväksymistä pidettiin kuitenkin ennenaikaisena, koska suositeltu lähestymistapa on vielä uusi. Pieniä matkustaja-aluksia koskevan yhteisen, suorituskykyyn perustuvan turvallisuuskehiksen kehittäminen edellyttää, että yhdessä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa määritetään ja arvioidaan, miten se voitaisiin toteuttaa EU:n tasolla ja mitä vaikutuksia sillä olisi.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Tässä aloitteessa käytetyt tiedot laivastosta ja onnettomuuksista perustuvat REFIT-toimivuustarkastuksen yhteydessä kerättyihin tietoihin, jotka esitellään 16 päivänä lokakuuta 2015 hyväksytyssä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ”Suunnan muutos: EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastus”⁶. Aloitteen laadinnassa on käytetty myös toimivuustarkastuksen tueksi ulkopuolisella

⁴ Ohjeiden alkuperäinen työnimi oli ”Small Craft Code” (pienaluksia koskeva säännöstö).

⁵ Kuulemistä käsittelevä verkkosivu: https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships_fi

⁶ Ks. SWD(2015) 197 final.

toimeksisaajalla teetetyt tutkimuksen⁷ tuloksia sekä tätä asiaa koskevia aiempia asiakirjoja. EMSA on antanut merkittävää teknistä tukea tämän prosessin aikana muun muassa laatimalla yhteenvedon tärkeimmistä kyseisiä aluksia koskevista nykykäytännöistä.

- **Vaikutustenarviointi**

Tässä ehdotuksessa ei määritellä erityisiä turvallisuusstandardeja tai -menettelyjä, joten sillä ei odoteta olevan merkittäviä välittömiä vaikutuksia eikä se sisällä toimintapoliittisia vaihtoehtoja, jotka voitaisiin arvioida etukäteen. Suositellut turvallisuustavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset on laadittu olemassa olevien käytäntöjen perusteella yhteistyössä jäsenvaltioiden asiantuntijoiden ja sidosryhmäjärjestöjen kanssa. Ne toimitetaan jäsenvaltioille tässä vaiheessa virikkeeksi ja ohjeeksi, jotta voidaan osoittaa, että matkustaja-alusten turvallisuuden alalla on mahdollista omaksua yhtenäisempi lähestymistapa. Niiden soveltaminen ei missään tapauksessa ole pakollista.

Ehdotuksen liitteenä olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa kuvataan merkityksellisiä olemassa olevia käytäntöjä ja esitellään sidosryhmien näkemyksiä asiasta. Jos komissio päättää myöhemmin kehittää tämän aloitteen jatkotoimena erityisiä turvallisuusstandardeja tai -menettelyjä, asiasta tehdään vaikutustenarviointi.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tämä aloite perustuu nk. suorituskykyvaatimukseen perustuvaan kehukseen, joka määritettiin REFIT-toimivuustarkastuksessa ainoaksi sääntelyyn perustuvaksi lähestymistavaksi, joka olisi oikeasuhteinen ja toisi lisäarvoa EU:n tasolla. Jos jäsenvaltiot päättävät soveltaa kyseisiin aluksiin näitä yleisiä turvallisuustavoitteita ja toiminnallisia vaatimuksia EU:ssa, välitettäisiin selkeä viesti sisämarkkinoiden potentiaalista, ja sitä voitaisiin myös hyödyntää paremmin.

Koska tässä aloitteessa ei tässä vaiheessa määritellä erityisiä turvallisuusstandardeja tai -menettelyjä ja jäsenvaltiot päättävät sen noudattamisesta täysin itsenäisesti, sen ei odoteta tuottavan välittömiä säästöjä tai etuja, jotka voitaisiin ilmaista määrällisesti. Nämä vaikutukset arvioidaan määrällisesti, jos aloitetta noudatetaan laajalti ja sitä kehitetään pidemmälle.

- **Perusoikeudet**

Ehdotus ei vaikuta perusoikeuksien suojeluun.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Raportointijärjestelyjä ei ole määritelty.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Tällaiset aloitteet eivät edellytä selittävien asiakirjojen laadintaa.

⁷ Tractebel, 2015, "Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation" (toimivuustarkastuksen tueksi teetetty tutkimus – matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön arviointi), julkaistu EU-bookshopissa: <https://publications.europa.eu/fi/web/general-publications/publications>

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotettujen turvallisuustavoitteiden ja toiminnallisten vaatimusten (pieniä matkustaja-aluksia koskevien ohjeiden) on tarkoitus kattaa kaikki alle 24 metrin pituiset pienet matkustaja-alukset riippumatta niiden rakennusmateriaalista. Pieniä matkustaja-aluksia koskevissa ohjeissa noudatetaan nykyisiä tuloksellisuuteen perustuvia sääntelytapoja, ja niissä huomioidaan kaksi ensimmäistä osaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön laatimasta, kolmiosaisesta tavoitteisiin perustuvasta standardimallista sekä sen soveltamisesta saadut kokemukset.

Pieniä matkustaja-aluksia koskevista ohjeista annetun ehdotuksen rakenne mukailee voimassa olevissa merenkulkualan yleissopimuksissa ja säännöstoissa vahvistettuja turvallisuussuunnitelmien luokkia ja alaluokkia siten, että jaottelu vastaa turvallisuusstandardin luokkia (luku) ja turvallisuusstandardin alaluokkia (ohjesääntö) sekä seuraavia osa-alueita: a) toiminnallinen vaatimus; b) käsiteltävä uhka; ja c) suorituskykyvaatimus.

Kokemus on osoittanut, että erillisten tavoitteiden määrittelemine erikseen kullekin toiminnalliselle vaatimukselle ei tuo juurikaan lisäarvoa. Näin ollen pieniä matkustaja-aluksia koskevat ohjeet sisältävät sekä tavoitteet että toiminnalliset vaatimukset. Asiantuntijoilta saadun palautteen perusteella on kuitenkin määritetty joitakin yleisiä tavoitteita, jotka pätevät ohjeisiin kokonaisuudessaan (yksittäisten vaatimusten sijasta).

Toiminnalliset vaatimukset on otettu olemassa olevista lähteistä sekä kansainvälisistä ja kansallisista kokemuksista tai laadittu niiden perusteella. Niistä voidaan mainita vuoden 1974 SOLAS-yleissopimus, Kansainvälisen merenkulkujärjestön meneillään oleva työ, Ruotsin kansallinen lainsäädäntö sekä Naton ANEP 77 -standardiin perustuva säännöstö. Samoja lähteitä käytettiin soveltuvin osin myös käsiteltävien uhkien ja niitä vastaavien toiminnallisten vaatimusten määrittämisessä. Toiminnallisten vaatimusten sanamuodot on viimeistelty yhteistyössä asiantuntijoiden kanssa, kuten esitetään liitteenä olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa. Jos näkemyksissä oli eroja, otettiin huomioon asiantuntijoiden enemmistön kannattama ratkaisu.

Pieniä matkustaja-aluksia koskevien ohjeiden sanamuoto on pyritty laatimaan siten, ettei niissä käytetä laadullisia käsitteitä tai esitetä yksittäisiä teknisiä ratkaisuja, jotta ohjeet eivät olisi tulkinnanvaraisia ja estäisi innovointia.

Ehdotus

NEUVOSTON SUOSITUS

alle 24 metrin pituisten matkustaja-alusten turvallisuustavoitteista ja toiminnallisista vaatimuksista

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 292 artiklan ja 100 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2017/2108⁸, joka annettiin 15 päivänä marraskuuta 2017, jätettiin alle 24 metrin pituiset teräksestä tai vastaavasta materiaalista tehtyt matkustaja-alukset, jäljempänä 'pienet matkustaja-alukset', Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY⁹ soveltamisalan ulkopuolelle sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaan ohjelmaan (REFIT) perustuneessa EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastuksessa¹⁰ annettujen suositusten perusteella. Tätä muutosta sovelletaan 21 päivästä joulukuuta 2019.
- (2) Toimivuustarkastuksessa ilmeni, että direktiivissä 2009/45/EY säädettyjen, ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (nk. vuoden 1974 SOLAS-yleissopimus) perustuvien normatiivisten vaatimusten soveltaminen pieniin matkustaja-aluksiin on osoittautunut vaikeaksi. Koska erityisiä turvallisuusongelmia ei esiinny eikä direktiivissä 2009/45/EY säädetä asiankuuluvista vaatimuksista alle 24 metrin pituisille aluksille, kyseiset alukset on jätetty edellä mainitun direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.
- (3) Pienet matkustaja-alukset rakennetaan pääasiassa muista materiaaleista kuin teräksestä, ja suurimmalle osalle näistä aluksista on jo myönnetty todistuskirjat kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Jäsenvaltiot soveltavat eri lähestymistapoja pienten matkustaja-alusten turvallisuuden sääntelyyn, minkä johdosta niiden turvallisuussäännöt ja -standardit eroavat toisistaan. Tämä on suuri haaste erityisesti unionin pienille laivanvarustajille, jotka tukeutuvat hankinnoissaan käytettyjen pienten matkustaja-alusten markkinoihin. Tämän vahvistivat myös avoimen kuulemisen tulokset; suurin osa vastaajista oli mikroyrityksiä tai pieniä yrityksiä. Kuulemisen perusteella yhtenäisempi lähestymistapa pienten matkustaja-alusten turvallisuussääntöihin voisi vaikuttaa myönteisesti tämän alan sisämarkkinoiden toimintaan.

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2108, annettu 15 päivänä marraskuuta 2017, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta (EUVL L 315, 30.11.2017, s. 40).

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).

¹⁰ COM(2015) 508.

- (4) Huviveneiden sisämarkkinat perustettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 94/25/EY¹¹, jolla yhdenmukaistettiin huviveneiden turvallisuusominaisuuksia kaikissa jäsenvaltioissa ja poistettiin siten jäsenvaltioiden välisiä huviveneiden kaupan esteitä. Näin ei ole tehty pienten matkustaja-alusten osalta.
- (5) Toimivuustarkastuksessa suositeltiin suorituskykyvaatimuksiin perustuvaa kehystä ainoana oikeasuhteisena lähestymistapana, joka voisi tuoda lisäarvoa EU:n tasolla. Tällainen lähestymistapa mahdollistaisi paikallisiin olosuhteisiin perustuvien mukautusten tekemisen tarvittaessa ja edistäisi innovatiivista suunnittelua edellyttäen, että turvallisuustasoa koskevien vaatimusten täyttyminen todennetaan. Se ilmentäisi normatiivista sääntelykehystä paremmin pienten matkustaja-alusten mallien, materiaalien ja liikennöintitapojen moninaisuutta sekä sitä, että jäsenvaltioilla on parhaat edellytykset arvioida pienten matkustaja-alusten navigointiin liittyviä paikallisia rajoitteita, kuten etäisyys rannikosta tai satamasta ja sääolosuhteet.
- (6) Tämän suosituksen liitteessä esitetyissä turvallisuustavoitteissa ja toiminnallisissa vaatimuksissa lähtökohtana on edellä mainittu suorituskykyvaatimuksiin perustuva kehys, minkä lisäksi niissä on huomioitu kansainvälisellä tasolla, unionin tasolla ja kansallisella tasolla saadut kokemukset. Ne on laadittu yhteistyössä jäsenvaltioiden asiantuntijoiden ja sidosryhmien kanssa, ja jos jäsenvaltiot päättävät noudattaa niitä ja niitä kehitetään edelleen, kyseisiä aluksia kotimaanmatkoilla unionin vesillä käyttävät matkustajat voivat pitää niitä viitenormistona. Ne voivat myös helpottaa unionin valmistajien ja liikennöijien pääsyä laajemmille unionin markkinoille.
- (7) Tämä suositus sisältää turvallisuustavoitteita ja toiminnallisia vaatimuksia, jotka on mukautettu paremmin pienten matkustaja-alusten tarpeisiin. Jäsenvaltioita olisikin kehoitettava noudattamaan tämän suosituksen liitteessä esitettyjä turvallisuustavoitteita ja toiminnallisia vaatimuksia, jotta pieniin matkustaja-aluksiin sovellettavien turvallisuussääntöjen osalta saavutettaisiin yhtenäisempi lähestymistapa.

ON ANTANUT TÄMÄN SUOSITUKSEN:1. Jäsenvaltioita kehoitetaan edistämään yhtenäisempien turvallisuussääntöjen soveltamista sellaisiin alle 24 metrin pituisiin matkustaja-aluksiin, jäljempänä 'pienet matkustaja-alukset', jotka liikennöivät kotimaanmatkoilla unionin vesillä ja jotka eivät ole direktiivin 2013/53/EU 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja huviveneitä tai direktiivin 2009/45/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä (EU) 2017/2108, jota sovelletaan 21 päivästä joulukuuta 2019 alkaen, 3 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvia matkustaja-aluksia.

2. Tätä varten suositellaan, että 21 päivästä joulukuuta 2019 alkaen jäsenvaltiot
- (a) noudattavat soveltuvien osien pieniä matkustaja-aluksia koskevia turvallisuustavoitteita ja toiminnallisia vaatimuksia, jotka esitetään liitteessä;
- (b) tukevat edellä a alakohdassa tarkoitettujen tavoitteiden ja vaatimusten kehittämistä edelleen suorituskykyyn perustuvan kehysten mukaisesti, mukaan lukien tavoitteiden ja vaatimusten täyttymisen todentamisessa ja täytäntöönpanossa sovellettavien vaihtoehtoisten tapojen määrittäminen ja arviointi;

¹¹ Tämä direktiivi on kumottu ja korvattu huviveneistä ja vesiskoottereista 20 päivänä marraskuuta 2013 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2013/53/EU (EUVL L 354, 28.12.2013, s. 90).

- (c) kannustavat sidosryhmiä osallistumaan tähän prosessiin.
- 3. Tämä suositus ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen määrittää itse 1 kohdassa tarkoitettuihin pieniin matkustaja-aluksiin sovellettavia turvallisuussääntöjä.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja