



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 21. helmikuuta 2022
(OR. en)

6405/22

Toimielinten välinen asia:
2022/0036(COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

EHDOTUS

Lähettiläjä: Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ

Saapunut: 18. helmikuuta 2022

Vastaanottaja: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri

Kom:n asiak. nro: COM(2022) 53 final

Asia: Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta parannettujen vakavuusvaatimusten sisällyttämiseksi ja direktiivin yhdenmukaistamiseksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön määrittämien vakavuusvaatimusten kanssa

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2022) 53 final.

Liite: COM(2022) 53 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta parannettujen vakavuusvaatimusten
sisällyttämiseksi ja direktiivin yhdenmukaistamiseksi Kansainvälisen
merenkulkujärjestön määrittämien vakavuusvaatimusten kanssa**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2022) 29 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Tämä ehdotus koskee ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista 14 päivänä huhtikuuta 2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/25/EY¹ muuttamista.

Sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevan komission ohjelman, jäljempänä 'REFIT-ohjelma', ja paremman sääntelyn agendan puitteissa sekä EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastuksen² välittömänä seurauksena komissio esitti vuonna 2017 kolme ehdotusta asiaa koskevan lainsäädännön muuttamiseksi. Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät 15. marraskuuta 2017 direktiivit (EU) 2017/2108³, (EU) 2017/2109⁴ ja (EU) 2017/2110⁵.

Ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annettu direktiivi 2003/25/EY oli myös osa toimivuustarkastusta. Komissio ei kuitenkaan tuolloin tehnyt ehdotusta sen muuttamiseksi, koska Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä, jäljempänä 'IMO', käytiin keskustelua vaurioituneiden alusten vakavuusvaatimuksista. Nyt kun tarkistettut kansainväliset säännöt⁶ on hyväksytty, komissio on valmis ehdottamaan vaurioituneiden alusten EU:n vakavuusvaatimusten muuttamista.

EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön tarkistamisen yleisenä tavoitteena on yksinkertaistaa ja yhdenmukaistaa nykyistä sääntelykehystä, jotta voidaan i) säilyttää EU:n säännöt silloin, kun se on tarpeen ja oikeasuhteista, ii) varmistaa sääntöjen asianmukainen täytäntöönpano ja iii) poistaa mahdolliset velvoitteiden päällekkäisyydet ja epä johdonmukaisuudet asiaa koskevien säädösten välillä. Kokonaistavoitteena on selkeä, yksinkertainen ja ajan tasalla oleva sääntelykehys, jonka täytäntöönpano, seuranta ja valvonta on vaivattomampaa, mikä parantaa yleistä turvallisuuden tasoa.

Kansainvälisillä matkoilla, mukaan lukien kahden jäsenvaltion väliset matkat, liikennöiviin aluksiin sovelletaan kansainvälisiä yleissopimuksia (IMO:n vastuualueella) ja tiettyjä EU:n

¹ EUVL L 123, 17.5.2003, s. 22.

² Tuloksista raportoitiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle 16. lokakuuta 2015 (COM(2015) 508).

³ 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).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2109, annettu 15 päivänä marraskuuta 2017, yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY ja jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta (EUVL L 315, 30.11.2017, s. 52).

⁵ 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).

⁶ Kansainvälisessä yleissopimuksessa ihmishengen turvallisuudesta merellä, jäljempänä 'SOLAS-yleissopimus', vuonna 1974 vahvistetut säännöt, sellaisina kuin ne ovat muutettuina (vuoden 2020 muutoksia kutsutaan nimellä SOLAS 2020 -yleissopimus).

sääntöjä. Tärkein turvallisuutta koskeva yleissopimus on vuoden 1974 kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä, jäljempänä 'SOLAS-yleissopimus', ja sen vuonna 1988 tehty pöytäkirja. SOLAS 90 -yleissopimuksen sisältämät yleiset vakavuusvaatimukset (jotka on määritetty direktiivin tekstissä kaikkine sovellettavine muutoksineen) laadittiin deterministisesti ja sisällytettiin SOLAS-yleissopimuksen II-1/B/8 sääntöön. Näitä vaatimuksia sovelletaan koko unionin alueella, koska kansainvälisiin matkoihin sovelletaan suoraan SOLAS-yleissopimusta ja kotimaanmatkoihin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 6 päivänä toukokuuta 2009 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY (uudelleenlaadittu toisinto)⁷.

Kansainvälisten vaatimusten lisäksi matkustaja-aluksiin, ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusaluksiin sovelletaan erityisiä EU:n sääntöjä. Direktiivissä 2003/25/EY vahvistetaan vakavuusvaatimukset vaurioituneille ro-ro-matkustaja-aluksille. Niitä sovelletaan aluksen lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta kansainvälisillä matkoilla. Direktiivillä on tarkoitus varmistaa alusten vakavuus vaurioitumisen jälkeen, mikä parantaa tämän tyyppisten alusten selviytymiskykyä niiden vaurioituttua yhteentörmäyksessä. *MS Estonian* upottua 28. syyskuuta 1994 kahdeksan Pohjois-Euroopan maata, joiden joukossa on seitsemän jäsenvaltiota, käynnisti aloitteen (28. helmikuuta 1996 tehty Tukholman sopimus) tiukempien vakavuusvaatimusten soveltamiseksi vaurioituneisiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotta voitaisiin ottaa huomioon ro-ro-kannelle kertyvän veden vaikutus ja jotta alus voisi selviytyä SOLAS 90 -yleissopimuksessa vaadittua vaikeammissa meriolosuhteissa aina neljän metrin merkitsevään aallonkorkeuteen saakka. Aloitteen johdosta komissio teki ehdotuksen direktiiviksi, jonka Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat direktiivinä 2003/25/EY.

EU:n erityisiä vakavuusvaatimuksia on tarkoitus soveltaa SOLAS-yleissopimuksen vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimusten lisäksi, ja niillä on tarkoitus ottaa huomioon vaurioituneen ro-ro-aluksen kannelle kertyvä vesi. Veden määrä riippuu vaurion jälkeisestä varalaidasta ja liikennöintialueen merkitsevästä aallonkorkeudesta. Direktiivin 2003/25/EY vaatimuksia voidaan soveltaa myös direktiivissä 2009/45/EY tarkoitettuihin Euroopan unionissa kaupallisessa tarkoituksessa kotimaanmatkoilla liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin. Tässä direktiivissä alukset ja merialueet jaetaan neljään luokkaan (A, B, C ja D). Perusteina ovat etäisyys rannasta ja kriittinen aallonkorkeus. Luokkien A, B ja C ro-ro-matkustaja-aluksiin on sovellettava direktiivin 2003/25/EY vaatimuksia.

Matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön REFIT-toimivuustarkastuksen johdosta annettiin suositus arvioida, voidaanko ro-ro-matkustaja-alusten erityisiä vakavuusvaatimuksia koskeva EU:n sääntelytapa sovittaa yhteen kansainvälisen lainsäädännön kanssa, edellyttäen, että direktiivissä 2003/25/EY määritetty turvallisuustaso vähintään pysyy ennallaan.

Tarkistetun SOLAS-yleissopimuksen (vuodesta 2020 sovellettava versio) ja vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten erityisten EU:n vakavuusvaatimusten välisten erojen vuoksi tarve direktiiville 2003/25/EY ja sen lisäarvo arvioitiin sen perusteella, varmistetaanko SOLAS-yleissopimuksen vaatimuksilla sama turvallisuustaso.

Komission REFIT-päätelmien mukaisesti ja kansainvälisen tason kehitys huomioon ottaen komissiolle annettiin tehtäväksi arvioida mahdollisuutta ehdottaa vaurioituneiden ro-ro-

⁷ EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.

matkustaja-alusten erityisten EU:n vakavuusvaatimusten tarkistamista tai kumoamista kansainvälisten normien perusteella, jos ne päivitetään (vuodesta 2020 alkaen) unionia tyydyttävällä tavalla. Tätä varten laadittiin asiantuntijatutkimus, jossa analysoitiin tekniset ja toimenpidevaihtoehdot eli vaadittua osastoimisindeksiä R koskevat eri vaihtoehdot, direktiivissä 2009/45/EY säädetyt aallonkorkeuden rajoitukset todennäköisyystarkastelun pohjalta sekä vaihtoehdot deterministisille lisävaatimuksille. Siinä arvioitiin myös, säilyvätkö direktiivin 2003/25/EY sisältämät vaatimukset edelleen merkityksellisinä niin kauan kuin kansainvälisellä tasolla määritetty vastaava turvallisuustaso ei osoittaudu yhtä hyväksi tai paremmaksi.

Erityyppisiin aluksiin sovellettavia vaurioituneen aluksen vakavuuslaskelmia koskevien teknisten ratkaisujen laatimisen lisäksi asiantuntijatutkimuksen johdosta on suositeltu, että aallonkorkeuden rajoituksia ei otettaisi huomioon todennäköisyystarkastelussa. Alusten mallilaskelmista ei käynyt ilmi, että normalisoidun s-tekijän tai odotetun kriittisen aallonkorkeuden perusteella asetetuilla aallonkorkeuden rajoituksilla olisi merkittävä vaikutus kokonaisselviytymiskykyyn A-indeksin osoittamalla tavalla. Siksi todennäköisyystarkastelussa ei ole tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön erillisiä vaatimuksia vaurioituneen aluksen vakavuutta koskeville toiminnallisille aallonkorkeuden rajoituksille.

Ehdotus direktiivin 2003/25/EY muuttamiseksi on laadittu tutkimuksen tulokset huomioon ottaen ja noudattaen yleistä tavoitetta matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan EU:n sääntelykehyksen yksinkertaistamisesta ja yhdenmukaistamisesta. Direktiivin muuttamisen tavoitteena on erityisesti

- mahdollisuuksien mukaan varmistaa johdonmukaisuus IMO:ssa hiljattain päivitettyjen vaurioituneen matkustaja-aluksen vakavuutta koskevien kansainvälisten vaatimusten kanssa;
- vähentää monimutkaisuutta sekä teknistä ja hallinnollista raskautta, jotka johtuvat pääasiassa siitä, että vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten selviytymiskykyyn arvioimiseen on kaksi eri järjestelmää;
- mahdollisuuksien mukaan vähentää määritelmien ja vaatimusten monitulkintaisuutta ottaen huomioon muutetun direktiivin 2009/45/EY; sekä
- poistaa sellaisia kansainvälisiä välineitä koskevat vanhentuneet määräykset, jotka eivät enää ole käytössä tai voimassa.

Selkeyden ja johdonmukaisuuden vuoksi tässä ehdotuksessa myös päivitetään useita määritelmiä ja viitteitä asiaa koskevaan EU:n lainsäädäntöön ja SOLAS-yleissopimuksen sääntöihin.

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

Ehdotus on täysin yhdenmukainen joulukuussa 2017 annettujen kolmen matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan muutodirektiivin (EU) 2017/2108, (EU) 2017/2109 ja (EU) 2017/2110 kanssa. Siinä myös varmistetaan yhdenmukaisuus satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY⁸ kanssa. Ehdotus on täysin linjassa toimivuustarkastuksiin liittyvien suositusten sekä liikenteen tulevaisuutta koskevan vuoden

⁸ Ks. edellinen alaviite.

2011 valkoisen kirjan⁹ kanssa, jossa tunnustetaan tarve nykyaikaistaa voimassa oleva matkustaja-alusten turvallisuutta koskeva EU:n sääntelykehys.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tämä ehdotus on osa komission REFIT-ohjelmaa, ja sillä edistetään komission paremman sääntelyn agendan toteutumista, koska sillä varmistetaan, että lainsäädäntö on yksinkertainen ja selkeä ja että siitä ei aiheudu tarpeetonta hallinnollista rasitetta. Lisäksi siinä otetaan huomioon politiikan, yhteiskunnan ja teknologian alan kehittyminen. Sillä edistetään myös vuoden 2018 meriliikennestrategian tavoitteiden toteutumista, koska sillä taataan laadukkaat lauttapalvelut EU:n sisäisessä säännöllisessä matkustajaliikenteessä.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Muutosdirektiivin oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta, jossa säädetään liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä ja meriliikennettä koskevista erityisistä säännöksistä.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Matkustaja-alusten turvallisuutta koskevaa EU:n lainsäädäntöä on neuvoston pyynnöstä¹⁰ muokattu kansainvälisten sopimusten pohjalta ja eräistä suuronnettomuuksista (esim. *Herald of Free Enterprise* ja *MS Estonian* onnettomuudet) saatujen kokemusten perusteella. IMO:n yleissopimukseen kirjattuihin kansainvälisiin vaatimuksiin verrattuna unionin tasolla on tiukennettu tiettyjä näkökohtia, esimerkiksi vaurioituneiden ro-ro-alusten vakavuusvaatimuksia, jotka on määritetty direktiivissä 2003/25/EY.

Matkustaja-alusten turvallisuutta koskevassa lainsäädännössä useimmat jäsenvaltiot katsotaan sekä lippuvaltioiksi että satamavaltioiksi. Tästä poikkeuksena on neljä sisämaavaltiota.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on laadittu ottaen huomioon kansainvälisen tason viimeaikainen kehitys ja komission teknisen tutkimuksen tulokset, jotka saatiin vertaamalla direktiivin 2003/25/EY sääntelykehystä SOLAS 2020 -yleissopimuksen sääntelykehukseen. Tutkimuksessa pyrittiin tunnistamaan näiden sääntelykehysten välillä mahdollisesti olevia turvallisuusaukkoja ja keräämään näyttöä niiden olemassaolosta. Komissio myös yksilöi, arvioi ja harkitsi vaihtoehtoisia toimenpiteitä, joilla nämä turvallisuusaukot voidaan sulkea (ja turvallisuus paranisi) ottaen samalla huomioon aluksen kokonaisselviytymiskyky.

Ainoaksi oikeasuhteiseksi ja johdonmukaiseksi vaihtoehdoksi katsotaan ehdotus muuttaa uusiin ja vasta todistuskirjan saaneisiin ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettavia vaurioituneen

⁹ Valkoinen kirja – Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää (KOM(2011) 144).

¹⁰ Neuvoston päätöslauselma, annettu 22 päivänä joulukuuta 1994, ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuudesta (94/C 379/05) (EYVL C 379, 31.12.1994, s. 8).

aluksen vakavuusvaatimuksia ja poistaa päällekkäisyyksiä, vanhentuneita määritelmiä ja viittauksia. Sillä varmistetaan, että nykyinen korkea turvallisuustaso säilyy.

Suhteellisuusperiaatteen mukaan direktiivi on sopivin sääntelymuoto tavoitteiden saavuttamiseksi. Direktiivissä vahvistetaan yhteiset periaatteet ja yhdenmukainen turvallisuuden taso ja varmistetaan niiden täytäntöönpano mutta annetaan jäsenvaltioiden valita, mitä käytännön ja teknisiä menettelyitä ne haluavat soveltaa. Näin ollen on kunkin jäsenvaltion vastuulla valita täytäntöönpanokeinot sen mukaan, kuinka yhteensopivia ne ovat niiden sisäisten järjestelmien kanssa. Direktiivillä varmistetaan myös, että tämän ehdotuksen mukainen yksinkertaistamistavoite saavutetaan niin pitkälti kuin mahdollista, vaikka se onkin lopulta kunkin jäsenvaltion vastuulla täytäntöönpanovaiheessa.

- **Toimintatavan valinta**

Direktiivin muuttamisen katsotaan olevan sopivin lainsäädännöllinen tapa varmistaa säädöksen selkeys ja johdonmukaisuus.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Toimivuustarkastus osoitti, että matkustajien turvallisuuteen liittyvän matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan EU:n lainsäädännön keskeiset tavoitteet täyttyvät kokonaisuudessaan ja ovat edelleen erittäin ajankohtaisia. Matkustaja-alusten turvallisuutta koskeva EU:n sääntelykehys on johtanut siihen, että unionissa kaikkien matkustaja-alusten turvallisuuden taso on sama, liikennöijillä on yhtäläiset toimintaedellytykset ja alusten siirrot jäsenvaltioiden välillä ovat lisääntyneet. Toimivuustarkastuksesta kävi ilmi, että niin turvallisuuden tasoa kuin tiettyjen sääntelyyn perustuvien vaatimusten tehokkuutta ja oikeasuhteisuutta on mahdollista parantaa. Useilla alueilla on annettu suosituksia epäselvien, vanhentuneiden tai päällekkäisten vaatimusten yksinkertaistamiseksi, selventämiseksi ja kumoamiseksi. Toimivuustarkastuksessa suositeltiin arvioimaan mahdollisuus ehdottaa vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten erityisten EU:n vakavuusvaatimusten muuttamista tai kumoamista päivitettyjen kansainvälisten vaatimusten perusteella.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Suunnitellun ehdotuksen teknisen luonteen vuoksi sopivimmaksi menetelmäksi valikoitui kohdennettu kuulemismenettely. Kansallisia asiantuntijoita on kuultu matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevässä asiantuntijatyöryhmässä. Tilatun teknisen tutkimuksen puiteissa järjestettiin kaksi seminaaria, joihin kutsuttiin mukaan kaikki jäsenvaltiot, teollisuuden alan järjestöjä ja matkustajajärjestöjä.

Direktiivin muuttamisen valmisteluun liittyvän komission tilaaman teknisen tutkimuksen tulokset ovat ehdotuksen ohessa olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa. Suuri osa kansallisista asiantuntijoista tuki ehdotettua alusten kapasiteettiin perustuvaa vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimusten rakennetta. Kansallisten asiantuntijoiden ja sidosryhmien huomautusten tarkan harkinnan perusteella ehdotukseen otettiin mukaan väliaikaisia vaihtoehtoja uusille laivoille, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1 350 henkilöä.

Näiden kahden vaihtoehdon käyttöä olisi tarkoitus arvioida kymmenen vuoden kuluttua muutoksen täytäntöönpanosta.

Kaikki asiantuntijaryhmässä käydyissä keskusteluissa esitetyt kansallisten asiantuntijoiden ja teollisuuden sidosryhmien huomautukset ja ehdotukset arvioitiin ottaen samalla huomioon, että kokonaistavoitteena on vähintään säilyttää nykyinen turvallisuustaso.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Tämä arviointi perustuu pääasiassa toimivuustarkastuksen yhteydessä kerättyyn tietoon. Toimivuustarkastuksista annetaan lisätietoja 16. lokakuuta 2015 hyväksytyssä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastuksesta (Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check)¹¹.

Näiden tietojen ja toimivuustarkastuksen yhteydessä järjestetyn kuulemisen lisäksi tämän yksinkertaistamisehdotuksen valmistelussa tarvittiin teknisen ja oikeudellisen alan asiantuntijoilta neuvoja, joiden avulla tekniset määritelmät muotoiltiin ja säädöksestä saatiin selkeä. Tätä varten kuultiin komission asiantuntijoita sekä Euroopan meriturvallisuusviraston, jäljempänä 'EMSA', ja matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevän asiantuntijatyöryhmän asiantuntijoita. Lisätietoja on saatavilla ehdotuksen mukana olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotus on seurausta toimivuustarkastuksesta, jossa yhdenmukaistamiseen ja yksinkertaistamiseen liittyvät ongelmakohdat määritettiin yksityiskohtaisesti ja arvioitiin, onko menettelyjä mahdollista yksinkertaistaa. Kuten komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa korostetaan, ehdotus on luonteeltaan hyvin tekninen. Ehdotus perustuu yhteistyössä alan erikoisasiantuntijoiden kanssa laaditun teknisen tutkimuksen tuloksiin. Lisäksi ehdotus mukauttaa vaatimukset IMO:n vahvistamiin kansainvälisiin sääntöihin. Komission paremman sääntelyn suuntaviivojen mukaisesti täysimääräistä vaikutustenarviointia ei ole tehty.

Ehdotukseen sisältyy kuitenkin komission yksiköiden valmisteluasiakirja, jossa muistutetaan toimivuustarkastuksen suosituksista ja selitetään ehdotettujen ratkaisujen perustelut niin teknisestä kuin oikeudellisesta näkökulmasta. Siihen kuuluu aloitteen tueksi teetetyn komission teknisen tutkimuksen tulosten tiivistelmä

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tämän ehdotuksen tärkeimpänä tavoitteena on vähentää vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimusten monimutkaisuutta sekä teknistä ja hallinnollista raskautta, jotka johtuvat pääasiassa siitä, että vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten selviytymiskyvyn arvioimiseen on kaksi eri järjestelmää. Sillä pyritään myös mahdollisuuksien mukaan varmistamaan johdonmukaisuus IMO:ssa hiljattain päivitettyjen vaurioituneen matkustaja-aluksen vakavuutta koskevien kansainvälisten vaatimusten kanssa. Suunniteltu mukauttaminen kansainvälisiin sääntöihin ja yksinkertaistaminen järkeistävät laivanrakennusyhtiöiden ja varustamoiden laskentarasitetta.

¹¹ SWD(2015) 197.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

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

Paremmen sääntelyn suuntaviivojen¹² mukaan toteuttamissuunnitelmia ei tarvita direktiiveille, joiden soveltamisala on erityisen tekninen.

Jäsenvaltioita varten on yksilöity asianmukaiset seuranta- ja raportointijärjestelyt ottaen huomioon sen, että muutosdirektiiviluonnoksessa on ehdotettu tietyille alusluokille vaihtoehtoisia teknisiä ratkaisuja. Uusien alusten olennaiset tiedot ja niitä koskevat vaurioituneen aluksen vakavuuslaskelmat kerätään ja arvioidaan EMSA:n avustuksella. Kymmenen vuoden kuluttua tarkistettujen vaatimusten toteuttamisesta laaditaan arviointi, ja direktiiviä tarkistetaan tarvittaessa.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Selittäviä asiakirjoja ei tarvita, koska direktiivin sisältämät muutetut vaatimukset ovat luonteeltaan teknisiä, eivätkä ne ole niiden kohderyhmän kannalta monimutkaisia.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Muutosdirektiiviluonnoksen 1 artikla muodostaa luonnoksen pääosan, joka sisältää muutoksia useisiin direktiivin 2003/25/EY säännöksiin.

Kohde, soveltamisala ja määritelmät

Luonnoksen 1 artiklan 1 kohdassa muutetaan eräitä olemassa olevia määritelmiä, kuten 'olemassa oleva alus', 'uusi alus', 'säännöllinen liikennöinti', 'satamavaltio' ja 'erityiset vakavuusvaatimukset'.

Merkitsevät aallonkorkeudet

Luonnoksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkennetaan merkitsevän aallonkorkeuden määritelmää ja rajoitetaan sen käyttö aluksiin, jotka ovat direktiivin 2003/25/EY liitteessä I olevaan A jaksoon sisältyvien vaurioituneen aluksen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia.

Merialueet

Luonnoksen 1 artiklan 3 kohdassa yksinkertaistetaan jäsenvaltioiden velvollisuutta julkaista luettelo merialueista ja niiden merkitsevistä aallonkorkeuksista.

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

Erityiset vakavuusvaatimukset

Luonnoksen 1 artiklan 4 kohta sisältää tarkistettut erityiset vakavuusvaatimukset. Säännöt on jaettu käyttäen perusteena a) päivämäärää, jolloin aluksen köli on laskettu tai jolloin alus on vastaavassa rakennusvaiheessa, ja b) aluksen sallittua matkustajamäärää. Olemassa oleviin ja jo todistuskirjan saaneisiin aluksiin sovelletaan edelleen nykyisiä vaatimuksia. Uusien ja vasta todistuskirjan saaneiden alusten, jotka alkavat liikennöidä säännöllisesti EU:ssa, on oltava päivitettyjen kansainvälisten sääntöjen (SOLAS 2020 -yleissopimus sellaisille aluksille, joiden matkustajakapasiteetti on yli 1 350 henkilöä) sekä EU:n erityisten R-indeksiä koskevien vaatimusten (SOLAS 2020 -yleissopimus + R-indeksin arvon SDC3-taso aluksille, joiden matkustajakapasiteetti on enintään 1 350 henkilöä) mukaisia.

Kymmenen vuoden siirtymäkauden ajaksi aluksille, joiden matkustajakapasiteetti on enintään 1 350 henkilöä, on valittavana kaksi vakavuusvaatimusvaihtoehtoa: liitteessä I olevan A jakson nykyiset vaatimukset tai liitteessä I olevan B jakson päivitetty vaatimukset. Kymmenen vuoden siirtymäkauden kuluttua näiden vaihtoehtojen käyttö arvioidaan ja direktiivi tarkistetaan vastaavasti.

Luonnoksen 1 artiklan 5 kohdassa poistetaan vanhentunut säännös ”erityisten vakavuusvaatimusten käyttöönotto”, sillä käyttöönotto on jo tapahtunut direktiivin 2003/25/EY antamisen jälkeen.

Artiklan 6 kohdassa tehdään tarvittavat muutokset todistuskirjoja koskeviin säännöksiin. Nämä muutokset johtuvat direktiivin 2003/25/EY liitteen I uuden B jakson käyttöönotosta ja direktiivissä (EU) 2017/2110 tehdyistä muutoksista, joissa käsite ’isäntävaltio’ korvattiin termillä ’satamavaltio’.

Luonnoksen 1 artiklan 7 kohdassa mukautetaan kausiluonteista ja lyhytaikaista liikennöintiä koskevat säännökset vastaamaan siirtymistä käsitteestä ’isäntävaltio’ termiin ’satamavaltio’. Lisäksi ne muutetaan vastaamaan merkitsevän aallonkorkeuden rajallista soveltamista aluksiin, jotka ovat liitteessä I olevan A jakson vakavuusvaatimusten mukaisia.

Kyseisen artiklan 8 kohdassa ilmoitetaan tarkistettujen vakavuusvaatimusten toteuttamisen arvioinnista kymmenen vuotta niiden hyväksymisen jälkeen.

Artiklan 9 kohdassa tehdään useita muodollisia muutoksia nykyiseen vakavuusvaatimukseen, joka sisällytetään liitteessä I olevaan A jaksoon.

Artiklan 10 kohdassa viitataan liitteessä I olevan B jakson uusiin erityisiin vakavuusvaatimuksiin.

Artiklan 11 kohdassa viitataan uuteen liitteeseen III, jossa määritellään ne tekniset tiedot, jotka jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista uusista ja vasta todistuskirjan saaneista ro-ro-matkustaja-aluksista, jotka alkavat liikennöidä säännöllisesti unionissa. Näitä tietoja on tarkoitus käyttää direktiivin 2003/25/EY täytäntöönpanon arviointiin.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta parannettujen vakavuusvaatimusten sisällyttämiseksi ja direktiivin yhdenmukaistamiseksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön määrittämien vakavuusvaatimusten kanssa

(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 lausunnon¹³,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁴,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/25/EY¹⁵ vahvistetaan yhdenmukaiset ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset, jotka parantavat tämäntyyppisten alusten selviytymiskykyä niiden vaurioituttua yhteentörmäyksessä ja takaavat korkean turvallisuustason matkustajille ja laivaväelle yhdessä direktiivin antamispäivänä voimassa olevassa SOLAS-yleissopimuksessa (SOLAS 90 -yleissopimus) määritettyjen vaatimusten kanssa.
- (2) Kansainvälinen merenkulkujärjestö, jäljempänä 'IMO', antoi 15 päivänä kesäkuuta 2017 päätöslauselmalla MSC.421(98) tarkistetut erityissäännökset vaurioituneiden matkustaja-alusten vakavuusvaatimuksista, joita sovelletaan myös ro-ro-matkustaja-aluksiin. Tämä kansainvälisen tason kehitys on otettava huomioon, ja kansainvälisillä matkoilla liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettavat unionin säännöt ja vaatimukset on yhdenmukaistettava niiden sääntöjen ja vaatimusten kanssa, jotka

¹³ EUVL C , , s. .

¹⁴ EUVL C , , s. .

¹⁵ 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).

sisältyvät kansainväliseen yleissopimukseen ihmishengen turvallisuudesta merellä, jäljempänä 'SOLAS-yleissopimus'.

- (3) Vuoden 1995 SOLAS-konferenssin päätöslauselman nro 14 mukaan IMO:n jäsenet voivat tehdä alueellisia sopimuksia, jos ne katsovat, että vallitsevat meriolosuhteet tai muut paikalliset olosuhteet edellyttävät erityisten vakavuusvaatimusten määrittämistä tietyille alueille. Direktiivin 2003/25/EY liitteessä I määritetyt ro-ro-matkustaja-alusten deterministiset vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimukset poikkeavat uusista kansainvälisistä probabilistisista vaatimuksista tapauksissa, joissa ro-ro-matkustaja-aluksen turvallisuuden mittaaminen perustuu todennäköisyyteen selviytyä yhteentörmäyksestä. Kansainvälinen probabilistinen järjestelmä on vahvistettu SOLAS-yleissopimuksen II-1 luvussa. Uudet vaatimukset olisi sisällytettävä direktiiviin 2003/25/EY.
- (4) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/45/EY¹⁶ vahvistettuja vaatimuksia sovelletaan edelleen ro-ro-matkustaja-aluksiin. SOLAS 2020 -yleissopimuksen vaatimuksissa varmistetun turvallisuustason mukaisten erikokoisten ro-ro-matkustaja-alusten arvioinnin perusteella tultiin siihen johtopäätökseen, että SOLAS 2020 -yleissopimuksen mukaisten vakavuusvaatimusten soveltaminen pienentää merkittävästi sellaisten ro-ro-matkustaja-alusten riskiä, joilla on oikeus kuljettaa yli 1 350 henkilöä, verrattuna direktiivin 2003/25/EY sisältämiin vaatimuksiin sovellettuna yhdessä SOLAS-yleissopimuksen kanssa, sellaisena kuin se on muutettuna asiaankuuluvilla IMO:n asiakirjoilla, joita sovellettiin sen hyväksymisen aikaan, jäljempänä 'SOLAS 90 -yleissopimus'.
- (5) Tässä direktiivissä asetetut vakavuusvaatimukset ro-ro-matkustaja-aluksille, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1 350 henkilöä, olisi tietyissä alusmalleissa vaikeaa panna täytäntöön. Siksi taloudellisilla toimijoilla, jotka omistavat alukset tai käyttävät niitä säännölliseen liikennöintiin unionissa, olisi oltava mahdollisuus soveltaa niitä vakavuusvaatimuksia, joita sovelletaan ennen tämän direktiivin voimaantuloa. Jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava tämän vaihtoehdon käytöstä komissiolle ja toimitettava samassa yhteydessä tiedot aluksista, joita asia koskee. Komission olisi arvioitava vaihtoehdon käyttöä kymmenen vuotta tämän direktiivin voimaantulon jälkeen, jotta voidaan tehdä päätös direktiivin uudesta tarkistamisesta.
- (6) Ro-ro-matkustaja-aluksille, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1 350 henkilöä, SOLAS 2020 -yleissopimuksen vaatimusten valinnaisen soveltamisen ehtona olisi asianmukaisen turvallisuustason saavuttamiseksi oltava SOLAS 2020 -yleissopimuksessa määritettyä korkeampi R-indeksin taso.
- (7) Jotta tarvittava turvallisuustaso voitaisiin saavuttaa, erityisiä vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimuksia olisi sovellettava myös olemassa oleviin ro-ro-matkustaja-aluksiin, joilla ei ole direktiivin 2003/25/EY mukaista todistuskirjaa ja jotka alkavat liikennöidä säännöllisesti unionissa.
- (8) Jotta komissio voisi arvioida tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja raportoida siitä Euroopan parlamentille ja neuvostolle *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on kymmenen vuotta tämän muutosdirektiivin voimaantulon jälkeen]* mennessä, jäsenvaltioiden olisi toimitettava tiedot kaikista uusista ro-ro-matkustaja-aluksista,

¹⁶ 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).

jotka ovat saaneet todistuskirjan *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on vuosi tämän muutosdirektiivin voimaantulon jälkeen]* jälkeen säännöllistä liikennöintiä tämän direktiivin sisältämien vakavuusvaatimusten ja liitteessä määritetyn rakenteen mukaisesti.

- (9) Koska Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/16/EY¹⁷ on muutettu ja neuvoston direktiivi 1999/35/EY¹⁸ on kumottu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2110¹⁹, 'isäntävaltion' käsitettä ei enää tarvita, ja se olisi korvattava käsitteellä 'satamavaltio'.
- (10) Direktiivi 2003/25/EY olisi näin ollen muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 2003/25/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2003/25/EY seuraavasti:

- (1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

- a) Korvataan b ja c alakohta seuraavasti:

”b) 'olemassa olevalla ro-ro-matkustaja-aluksella' ro-ro-matkustaja-alusta, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa ennen *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on vuosi tämän muutosdirektiivin voimaantulon jälkeen]*; vastaavalla rakennusvaiheella tarkoitetaan vaihetta, jolloin:

- i) määrätyksi alukseksi tunnistettava rakentaminen alkaa; ja
- ii) kyseisen aluksen kokoaminen on aloitettu, ja se käsittää vähintään 50 tonnia tai yhden prosentin rakennusaineiden arvioidusta kokonaismäärästä pienemmän luvun mukaisesti;

c) 'uudella ro-ro-matkustaja-aluksella' ro-ro-matkustaja-alusta, joka ei ole olemassa oleva alus;”

- b) Korvataan e alakohta seuraavasti:

”e) 'SOLAS-yleissopimuksella' vuoden 1974 kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä ja sen muutoksia sellaisina kuin ne ovat voimassa;”

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

¹⁸ Neuvoston direktiivi 1999/35/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1)

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2110, annettu 15 päivänä marraskuuta 2017 (EUVL L 315, 30.11.2017, s. 61).

c) Lisätään ea, eb ja ec alakohta seuraavasti:

”ea) ’SOLAS 90 -yleissopimuksella’ vuoden 1974 kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla IMO:n asiakirjoilla:

- päätöslauselma MSC.1(45);
- päätöslauselma MSC.6(48);
- päätöslauselma MSC.11(55);
- päätöslauselma MSC.13(57);
- päätöslauselma MSC.19(58);
- päätöslauselma MSC.26(60);
- päätöslauselma MSC.24(60);
- päätöslauselma MSC.27(61);
- päätöslauselma MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;
- päätöslauselma MSC.42(64);
- päätöslauselma MSC.46(65);
- päätöslauselma MSC.57(67);
- päätöslauselma MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- päätöslauselma MSC.69(69);
- päätöslauselma MSC.99(73);
- päätöslauselma MSC.117(74);

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

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

d) Korvataan f alakohta seuraavasti:

”f) ’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 päätyvien matkojen sarjaa, jotka liikennöidään joko:

- i) julkaistun aikataulun mukaisesti; tai
 - ii) niin säännöllisesti tai usein, että matkat muodostavat ilmeisen järjestelmällisen sarjan;”
- e) Korvataan i alakohta seuraavasti:
- ”i) ’satamavaltiolla’ jäsenvaltiota, jonka satamiin tai satamista ro-ro-matkustaja-alus liikennöi säännöllisesti;”
- f) Korvataan k alakohta seuraavasti:
- ”k) ’erityisillä vakavuusvaatimuksilla’ 6 artiklassa tarkoitettuja vakavuusvaatimuksia;”
- g) Lisätään n alakohta seuraavasti:
- ”n) ’laivanvarustajalla’ aluksen liikennöinnistä vastaavaa oikeushenkilöä tai fyysistä henkilöä.”
- (2) Korvataan 3 artiklan 2 kohta seuraavasti:
- ”2. Kunkin jäsenvaltion on satamavaltion ominaisuudessa varmistettava, että ro-ro-matkustaja-alukset, jotka purjehtivat muun valtion kuin jäsenvaltion lipun alla, ovat kaikilta osin tämän direktiivin vaatimusten mukaisia ennen kuin ne voivat liikennöidä säännöllisesti kyseisen jäsenvaltion satamiin tai satamista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2110 mukaisesti²⁰.”
- (3) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

”4 artikla

Merkitsevät aallonkorkeudet

Sovellettaessa liitteessä I olevan A jakson erityisiä vakavuusvaatimuksia on autokannelle kertyvän veden korkeuden määrittämisessä käytettävä merkitsevää aallonkorkeutta (h_s). Merkitsevän aallonkorkeuden arvot ovat arvoja, jotka ylittyvät vuositasolla tarkasteltuna enintään 10 prosentin todennäköisyydellä.”

- (4) Muutetaan 5 artikla seuraavasti:
- a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

²⁰ 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).

”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 merkitsevästä aallonkorkeusarvoista.”

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Luettelo on julkaistava julkisessa tietokannassa, joka on saatavilla toimivaltaisen merenkulkuviranomaisen internetsivustolla. Tällaisten tietojen sijaintipaikasta sekä luettelon päivittämisestä ja tällaisten päivitysten syistä on ilmoitettava komissiolle.”

(5) Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Erityiset vakavuusvaatimukset

1. Uusien ro-ro-matkustaja-alusten, joilla on oikeus kuljettaa yli 1 350 henkilöä, on oltava SOLAS 2020 -yleissopimuksen II-1 luvun B osassa määritettyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2009/45/EY soveltamista.
 2. Laivanvarustajan valinnan mukaan uusiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1 350 henkilöä, sovelletaan joko
 - a) tämän direktiivin liitteessä I olevassa A jaksossa määritettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia tai
 - b) tämän direktiivin liitteessä I olevassa B jaksossa määritettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia.
- Lippuvaltion hallinnon on ilmoitettava komissiolle kunkin tällaisen aluksen osalta kahden kuukauden kuluessa 8 artiklassa tarkoitetun todistuskirjan myöntämisestä, minkä ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitetuista vaihtoehdoista se valitsee, ja sisällytettävä ilmoitukseen liitteessä III tarkoitettut 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. Laivanvarustajan valinnan mukaan olemassa oleviin ro-ro-matkustaja-aluksiin, joilla on oikeus kuljettaa yli 1 350 henkilöä, jotka alkavat liikennöidä säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on vuosi tämän muutosdirektiivin voimaantulon jälkeen]* jälkeen ja jotka eivät ole saaneet tämän direktiivin mukaista todistuskirjaa, sovelletaan joko
 - a) SOLAS 2020 -yleissopimuksen II-1 luvun B osassa määritettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia tai

- b) tämän direktiivin liitteessä I olevassa A jaksossa määritettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia sekä SOLAS 2009 -yleissopimuksen II-1 luvun B osassa vahvistettuja erityisiä vakavuusvaatimuksia.

Sovelletut vaatimukset on merkittävä 8 artiklassa tarkoitettuun aluksen todistuskirjaan.

5. Laivanvarustajan valinnan mukaan olemassa oleviin ro-ro-matkustaja-aluksiin, joilla on oikeus kuljettaa enintään 1 350 henkilöä, jotka alkavat liikennöidä säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on vuosi tämän muutosdirektiivin voimaantulon jälkeen]* jälkeen ja jotka eivät ole saaneet tämän direktiivin mukaista todistuskirjaa, sovelletaan joko

- a) tämän direktiivin liitteessä I olevassa A jaksossa määritettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia,
- b) tämän direktiivin liitteessä I olevassa B jaksossa määritettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia tai
- c) tämän direktiivin liitteessä I olevassa A jaksossa määritettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia sekä SOLAS 2009 -yleissopimuksen II-1 luvun B osassa vahvistettuja erityisiä vakavuusvaatimuksia.

Sovelletut vaatimukset on merkittävä 8 artiklassa tarkoitettuun aluksen todistuskirjaan.

6. Olemassa oleviin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on vuosi tämän muutosdirektiivin voimaantulon jälkeen]* mennessä, sovelletaan liitteessä I määritettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia sellaisina kuin ne olivat ennen *[julkaisutoimisto: lisätään tämän muutosdirektiivin nimi]* voimaantuloa.”

(6) Kumotaan 7 artikla.

(7) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 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 vahvistettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukainen.

Todistuskirjan antaa lippuvaltion hallinto, ja siihen voidaan liittää muita asiaankuuluvia todistuskirjoja. Liitteessä I olevassa A jaksossa määritettyjen 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.”

(8) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti

1. Jos ympärivuotista säännöllistä liikennöintiä harjoittava varustamo 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, edellä olevassa 1 kohdassa tarkoitetun ilmoitusvaatimuksen sijaan sovelletaan direktiivin (EU) 2017/2110 4 artiklan 4 kohtaa ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY²¹ liitteessä XVII olevaa 1.3 kohtaa.

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

4. Jos liitteessä I olevan A jakson erityisten vaatimusten mukaisen ro-ro-matkustaja-aluksen tapauksessa tämän artiklan 1 ja 2 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 olevan A jakson 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.

²¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

5. Kun satamavaltion tai -valtioiden toimivaltaiset viranomaiset ovat hyväksyneet tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetun liikennöinnin, tällaisessa liikennöinnissä käytettävillä ro-ro-matkustaja-aluksilla on oltava 8 artiklan 1 kohdassa säädetty todistuskirja, joka osoittaa niiden olevan tämän direktiivin säännösten mukaisia.”

- (9) Lisätään 13 a artikla seuraavasti:

”13 a artikla

Uudelleentarkastelu

Komissio arvioi tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on kymmenen vuotta tämän muutosdirektiivin voimaantulon jälkeen]*. Edellä olevan 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista ilmoituksista saadut tiedot asetetaan saataville anonymisoituina. ”

- (10) Muutetaan direktiivin 2003/25/EY liitteet I ja II tämän direktiivin liitteen I mukaisesti;
- (11) Lisätään tämän direktiivin liitteessä II oleva teksti direktiivin 2003/25/EY liitteeksi III.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään *[julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on vuosi tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä]*. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

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

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

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

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja