



MERILIIKENNE: LIIKENNETÄ JA TURVALLISUUTTA KOSKEVAT SÄÄNNÖT

Meriliikenteen turvallisuusvaatimuksia on tiukennettu viime vuosina merkittävästi EU:n direktiiveillä ja asetuksilla. Tämä on saatu aikaan lähinnä kolmella lainsäädäntöpaketilla, jotka hyväksyttiin Erika- ja Prestige-öljytankkerien onnettomuuksien jälkeen.

OIKEUSPERUSTA JA TAVOITTEET

Oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) VI osasto, erityisesti 91 artiklan 1 kohdan c alakohta ja 100 artiklan 2 kohta. Meriturvallisuus, joka käsittää matkustajien ja miehistön, meriympäristön sekä rannikkoalueiden suojelun, on yksi meriliikennepolitiikan perustavoitteista. Koska meriliikenne on maailmanlaajuista, Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) kehittää yhdenmukaisia kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia. Tärkeimpiin kansainvälisiin sopimuksiin kuuluvat yleissopimukset aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä (MARPOL), ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS) ja merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyskirjoista ja vahdinpidosta (STCW). Yksi EU:n meriliikennepolitiikan päätavoitteista on muuttaa ripeästi unionin lainsäädäntöä näiden kansainvälisten sopimusten huomioon ottamiseksi, mutta EU:n tasolla toteutetaan myös muita toimenpiteitä.

SAAVUTUKSET

A. Koulutus ja pätevyys

Vuonna 1978 tehty STCW-yleissopimus otettiin osaksi unionin oikeutta merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta 22. marraskuuta 1994 annetulla [direktiivillä 94/58/EY](#). Yleissopimukseen tehtiin vuosina 1995 ja 2010 olennaisia muutoksia, joiden johdosta myös EU:n direktiiviä oli muutettava. Sen viimeisin versio on 21. marraskuuta 2012 annettu [direktiivi 2012/35/EU](#). Siinä vahvistetaan merenkulkijoiden pätevyyskirjoihin liittyviä koulutus- ja pätevyysvaatimuksia ja erityiskoulutusta koskevat säännöt. Direktiivissä käsitellään myös merenkulkijoiden koulutusta koskevia kansallisia vaatimuksia, laivaväen keskinäistä viestintää ja miehistön jäsenten pätevyyskirjojen tarkistamista (satamavaltioiden suorittama valvonta). Direktiivissä tiukennetaan pätevyyskirjojen väärentämisen torjuntatoimenpiteitä ja fyysistä soveltuvuutta koskevia vaatimuksia ja ajantasaisesti turvallisuuksikoulutusta.

Komission ehdotuksella [COM\(2016\)0082](#) kumotaan neuvoston direktiivit [96/50/EY](#) ja [91/672/ETY](#) sekä säädetään uuden direktiivin asteittaisesta voimaantulosta ja siirtymätoimenpiteistä. Tarkoituksena on ulottaa ammattipätevyyttä koskevat vaatimukset koskemaan päälliköiden lisäksi kaikkia miehistön jäseniä EU:n sisävesiliikenteessä. Uudessa direktiivissä kansimiehistön jäsenet ja henkilöt, jotka vastaavat toimenpiteistä hätätilanteissa, veloitetaan hankkimaan pätevyyskirja. Päälliköillä olisi oltava erityislupa vaarallisissa olosuhteissa purjehtimista varten, ja heidän olisi osoitettava asiaan liittyvä lisäpätevyytensä. Ehdotuksesta

äänestettiin liikenne- ja matkailuvaliokunnassa (TRAN) 10. marraskuuta 2016 ja toimielinten välisissä neuvotteluissa saavutettavasta sopimuksesta on tarkoitus äänestää täysistunnossa marraskuussa 2017.

B. Laivavarusteet

Laivavarusteista annettiin 20. joulukuuta 1996 [direktiivi 96/98/EY](#), jolla pyrittiin yhdenmukaistamaan SOLAS-yleissopimuksen soveltamista kauppa-alusten varusteiden osalta. IMO:n asiaa koskevien päätöslauselmien noudattaminen oli tästedes pakollista. [Direktiivillä 2012/32/EU](#) korvattiin [direktiivin 96/98/EY](#) liite A, joka oli mukautettava kansainvälisten yleissopimusten ja sovellettavien testausstandardien viimeisimpiin muutoksiin. [Laivanvarusedirektiivissä 2014/90/EU](#) (annettu 23. heinäkuuta 2014) lujitetaan asiaankuuluvien sääntöjen täytäntöönpanoa ja noudattamisen valvontaa.

C. Alusten ja satamarakenteiden turvalvonta

Alusten ja satamarakenteiden kansainvälinen turvasäännöstö (ISPS-säännöstö) hyväksyttiin IMO:n kokouksessa vuonna 2002 ja samalla tarkistettiin muitakin kansainvälisiä sopimuksia. Säännösten tavoitteena on parantaa alusten ja satamien suojelua. [Asetuksella \(EY\) N:o 725/2004](#) (annettu 31. maaliskuuta 2004) haluttiin varmistaa IMO:n päätösten yhtenäinen tulkinta ja täytäntöönpano. Euroopan unionin merellinen turvallisuusstrategia otettiin käyttöön neuvoston hyväksytyä 24. kesäkuuta 2014 poliittisen ja strategisen asiakirjan, jonka puitteissa pystytään vastaamaan tehokkaasti meriturvallisuuteen liittyviin haasteisiin käyttämällä kaikkia asiaankuuluvia kansainvälisiä, EU:n ja kansallisia välineitä.

D. Matkustaja-alusten turvallisuus ja alusten tarkastaminen

[Direktiivissä 94/57/EY](#) (annettu 22. marraskuuta 1994) määritetään alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia (luokituslaitokset) sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevat yhteiset säännöt ja standardit. Kahden unionin sataman välillä linjaliikennettä harjoittavien alusten turvallisuutta säännellään [direktiivillä 2009/45/EY](#) (annettu 6. toukokuuta 2009). Siinä on yhdistetty ja laadittu uudelleen alun perin [direktiivissä 98/18/EY](#) käyttöönotetut matkustaja-alusten turvallisuutta koskevat säännöt ja vaatimukset. [Direktiivi 98/41/EY](#) (annettu 18. kesäkuuta 1998) matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä mahdollisti matkustajien määrän seurannan ja pelastustoimien tehokkaamman toteuttamisen.

Komissio antoi vuonna 2016 kolme lainsäädäntöehdotusta, joista kaikista äänestettiin TRAN-valiokunnassa 11. huhtikuuta 2017 ja täysistunnossa 4. lokakuuta 2017. Ensimmäisessä ehdotuksessa [COM\(2016\)0369](#), jolla muutetaan [direktiiviä 2009/45/EY](#), selkeytetään ja yksinkertaistetaan matkustaja-alusten turvallisuussääntöjä ja -vaatimuksia, jotta niiden tarkastaminen, seuranta ja valvonta olisi helpompaa. Siinä muun muassa poistetaan epä johdonmukaiset tai virheelliset viittaukset, lisätään tiettyjen alustyyppien uudet määritelmät, selvennetään samanarvoisen aineen määritelmää, poistetaan alle 24 metrin pituiset alukset direktiivin soveltamisalasta ja yksinkertaistetaan merialueiden määritelmiä. Komissio perustaa tietokannan, jonka on määrä lisätä avoimuutta ja helpottaa vapautuksia, samanarvoisuuksia ja lisäturvallisuustoimenpiteitä koskevien ilmoitusten tekemistä. Toisessa ehdotuksessa [COM\(2016\)0370](#) muutetaan [direktiiviä 98/41/EY](#) päivittämällä ja selkeyttämällä voimassa olevia vaatimuksia, jotka koskevat matkustaja-aluksilla olevien matkustajien ja laivaväen laskemista ja rekisteröintiä. Muutoksista mainittakoon satama-alueiden määritelmän päivittäminen ja aluksissa olevien henkilöiden kansallisuuden lisääminen tallennettaviin tietoihin. Yhtiöiden ei myöskään enää tarvitse tallentaa matkustajien ja laivaväen luetteloita omaan järjestelmäänsä, vaan ne tallennetaan kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen. Kolmannessa ehdotuksessa [COM\(2016\)0371](#) yksinkertaistetaan EU:n matkustaja-alusten

turvallisuutta koskevaa sääntelyä muuttamalla [direktiiviä 2009/16/EY](#) ja kumoamalla [direktiivi 1999/35/EY](#). Ehdotuksessa ajantasaisesti ja selkeytetään voimassa olevia ro-ro-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten katsastusvaatimuksia. Siinä muun muassa yhtenäistetään säännökset, jotka koskevat tarkastuskertomuksia, liikkeellelähtökieltoa, muutoksenhakua, kustannuksia, tarkastustietokantaa ja seuraamuksia. Lisäksi esitetään järjestelmää, jossa kukin alus tarkastettaisiin ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista, mikä voidaan yhdistää vuosittain suoritettavaan lippuvaltiokatsastukseen. Neuvosto hyväksyi 23. lokakuuta 2017 parlamentin äänestyksessä hyväksymän kannan kaikkiin kolmeen lainsäädäntöehdotukseen.

E. Erika- ja Prestige-öljytankkerien onnettomuuksien jälkeinen kehitys

Erika- ja Prestige-öljytankkerien onnettomuuksien (1999 ja 2002) jälkeen EU:n meriliikenteen turvallisuusvaatimuksia on tiukennettu merkittävästi.

1. Erika I -paketti

[Direktiivillä 2001/105/EY](#) (annettu 19. joulukuuta 2001) tiukennettiin ja yksinkertaistettiin [direktiivillä 94/57/EY](#) annettuja säännöksiä alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutetuista laitoksista (ks. edellä). Siinä muun muassa perustettiin vastuujärjestelmä, jota sovelletaan, jos luokituslaitosten voidaan osoittaa syyllistyneen huolimattomuuteen. [Direktiivillä 2001/106/EY](#) (annettu 19. joulukuuta 2001) tehtiin satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta pakollista mahdollisesti vaarallisten alusten osalta ja otettiin käyttöön ns. musta lista aluksista, joilta on mahdollista evätä pääsy EU:n satamiin.

[Asetuksessa \(EY\) N:o 417/2002](#) (annettu 18. helmikuuta 2002) asetettiin aikataulu yksirunkoisten öljysäiliöalusten käytöstä poistamiselle ja säädettiin niiden korvaamisesta turvallisemmilla kaksoisrunkoisilla aluksilla. Prestige-öljytankkerin onnettomuuden jälkeen aikataulua nopeutettiin merkittävästi 22. heinäkuuta 2003 annetulla [asetuksella \(EY\) N:o 1726/2003](#). [Asetus \(EY\) N:o 417/2002](#) kumottiin pian yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta 13. kesäkuuta 2012 annetulla [asetuksella \(EU\) N:o 530/2012](#), jossa sanouduttiin irti tietyistä IMO:n sääntöihin perustuvista poikkeuksista. Asetuksessa säädettiin, että raskasöljyä kuljettavista aluksista vain kaksoisrunkoiset öljytankkerit saavat purjehtia jäsenvaltion lipun alla eivätkä yksirunkoiset öljytankkerit saa saapua jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin tai avomeriterminaaleihin tai lähteä niistä taikka ankkuroitua jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulualueelle purjehtivatpa ne minkä lipun alla hyvänsä.

2. Erika II -paketti

[Direktiivillä 2002/59/EY](#) (annettu 27. kesäkuuta 2002) perustettiin alusliikennettä koskeva yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmä (SafeSeaNet). Liikenteenharjoittajan, joka haluaa aluksensa käyvän jonkin jäsenvaltion satamassa, on toimitettava satamaviranomaiselle etukäteen erilaisia tietoja, etenkin jos alus kuljettaa vaarallisia tai saastuttavia aineita. Direktiivissä tehtiin alusten automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) ja matkatietojen tallentimen (VDR- järjestelmän eli ns. mustan laatikon) asentamisesta aluksiin pakollista. Direktiivi antoi myös jäsenvaltioiden viranomaisille oikeuden kieltää aluksia lähtemästä satamasta huonoissa sääolosuhteissa. [Asetuksella \(EY\) N:o 1406/2002](#) (annettu 27. kesäkuuta 2002) perustettiin Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA). EMSAn kuuluu tarjota jäsenvaltioille ja komissiolle tieteellistä ja teknistä tukea ja avustaa niitä meriturvallisuussääntöjen täytäntöönpanon valvonnassa. Sen vastuulle on sittemmin lisätty paljon muitakin tehtäviä, muun muassa saastumisen valvonta (jäsenvaltion pyynnöstä annettu operatiivinen apu) ja satelliittiperusteinen alusten seuranta. EMSA-asetusta muutettiin [asetuksella \(EU\) N:o 100/2013](#) (annettu 15. tammikuuta 2013). Siinä selkeytettiin viraston

keskeisiä tehtäviä ja lisätehtäviä ja täsmennettiin, että EMSAn on helpotettava jäsenvaltioiden ja komission välistä yhteistyötä

- kehittämällä ja pitämällä yllä alusten kaukotunnistusta ja seuranta (LRIT) koskevaa EU:n tietokeskusta ja unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää (SafeSeaNet);
- ilmoittamalla toimivaltaisille kansallisille viranomaisille ja unionin elimille alusten sijainti- ja maahavaintotietoja ja
- antamalla operatiivista tukea vakaviin merionnettomuuksiin liittyvien tutkimusten suorittamisessa.

3. Kolmas meriliikenteen turvallisuuspaketti ja satamavaltioiden suorittama valvonta

Parlamentti ja neuvosto pääsivät tiiviiden neuvottelujen jälkeen joulukuussa 2008 sopimukseen kolmannelta lainsäädäntöpaketistä, joka sisältää kaksi asetusta ja kuusi direktiiviä:

- satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva uudelleenlaadittu [direktiivi 2009/16/EY](#) (annettu 23. huhtikuuta 2009), joka mahdollistaa tiheimmät ja tehokkaammat tarkastukset soveltaen uusia riskiperusteisia seurantajärjestelyjä; direktiivissä säädetään Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan menettelyjen ja välineiden sekä sen nojalla tehdyn työn sisällyttämisestä unionin oikeuden soveltamisalaan
- lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annettu [direktiivi 2009/21/EY](#) (annettu 23. huhtikuuta 2009), jolla valvotaan tehokkaammin, että jäsenvaltion lipun alla purjehtivat alukset noudattavat sääntöjä
- alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annetun direktiivin 2002/59/EY muuttamisesta annettu [direktiivi 2009/17/EY](#) (annettu 23. huhtikuuta 2009), jolla pyritään parantamaan merihätään joutuneiden alusten suojausjärjestelmää ja kehittämään SafeSeaNet-järjestelmää
- alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetut [asetus \(EY\) N:o 391/2009](#) ja [direktiivi 2009/15/EY](#) (annettu 23. huhtikuuta 2009), joissa esitettiin riippumatonta laadunseurantajärjestelmää, joka korjaisi maailman aluskannan tarkastus- ja hyväksyntämenettelyjen merkittävät puutteet
- meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteita koskeva [direktiivi 2009/18/EY](#) (annettu 23. huhtikuuta 2009), jossa vahvistetaan sellaisten merellä sattuneiden onnettomuuksien tai vaaratilanteiden tutkinnan yhteiset periaatteet, joissa on osallisena jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtivia aluksia ja jotka tapahtuvat jäsenvaltioiden aluemerellä tai sisäisillä aluevesillä; direktiivissä perustettiin myös tutkinnan tulosten jakamiseen tarkoitettu järjestelmä, jota kutsutaan ESMAn, komission ja jäsenvaltioiden pysyväksi yhteistyöjärjestelmäksi
- merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annettu [asetus \(EY\) N:o 392/2009](#) (tämä 23. huhtikuuta 2009 annettu asetus perustuu matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehtyyn Ateenan yleissopimukseen, jota on muutettu vuoden 2002 pöytäkirjalla)
- alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten annettu [direktiivi 2009/20/EY](#) (annettu 23. huhtikuuta 2009), jossa täsmennetään edellytyksiä, joiden mukaan satamavaltiot voivat tarkastaa vakuutustodistukset (näitä rajoitetaan merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta vuonna 1976 tehdystä yleissopimuksessa, jota on muutettu vuoden 1996 pöytäkirjalla).

EUROOPAN PARLAMENTIN ROOLI

Parlamentti on tukenut voimakkaasti meriturvallisuuden alalla tehtyjä aloitteita ja edistänyt alan kehitystä omalla työllään. Esiitettyään parannuksia merenkulun turvallisuutta koskevaan kahteen Erika-lainsäädäntöpakettiin se antoi niille tukensa, ja lainsäädäntömenettelyt saatiin pikaisesti päätökseen. Parlamentti myös kehotti perustamaan eurooppalaisen rannikkovartioston ja järjestämään luotsauksen ympäristön kannalta herkillä ja vaikeasti navigoitavilla merialueilla. Se vaati, että jäsenvaltioihin luodaan selkeä päätöksenteko- ja komentorakenne onnettomuustilanteiden varalta muun muassa suojapaikan tai hätäsataman pakollista osoittamista varten.

Alusliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmää (SafeSeaNet) koskevan [direktiivin tarkistamisen](#) yhteydessä parlamentti varmisti, että jäsenvaltiot velvoitetaan nimeämään viranomainen, joka on toimivaltainen päättämään, kuinka estää alusten haaksirikkoja ja minkä sataman olisi vastaanotettava apua tarvitseva alus.

Parlamentti oli jo aiemmin useaan otteeseen vaatinut suojapaikkojen oikeudellista järjestelmää, joka on välttämätön edellytys merenkulun turvallisuuden parantamiselle. Parlamentti on siis ollut aloitteellinen meriturvallisuutta merkittävästi parantaneissa menettelyissä, kuten kolmen meriturvallisuuspaketin hyväksymisessä (etenkin meriturvallisuuden parantamista käsittelevän väliaikaisen valiokuntansa välityksellä vuonna 2004).

EMSAa koskevassa [päättölauselmassaan](#) parlamentti kehotti laajentamaan viraston toimintaa. Se suositti erityisesti, että viraston liikenteenvalvontajärjestelmillä edistettäisiin esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen perustamista, jotta tavaroita ja matkustajia voitaisiin kuljettaa jäsenvaltioiden välillä meritse yhtä vähin muodollisuuksin kuin tieliikenteessä. Parlamentti ja neuvosto antoivat 23. heinäkuuta 2014 [asetuksen \(EU\) N:o 911/2014](#) EMSAn toiminnan monivuotisesta rahoituksesta alusten sekä öljyn- ja kaasunporauslaitteistojen aiheuttaman meren pilaantumisen torjunnan alalla. Siinä virastolle osoitettiin 1. tammikuuta 2014 ja 31. joulukuuta 2020 väliseksi ajaksi 160,5 miljoonan euron määrärahat.

[Christina Ratcliff](#)
11/2017