



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 4.12.2002  
KOM(2002) 721 lopullinen

2002/0074 (COD)

Muutettu ehdotus:

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**

**ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista**

(komission EY:n perustamissopimuksen 250 (2) artiklan nojalla esittämä)

## **PERUSTELUT**

Euroopan parlamentti hyväksyi täysistunnossaan 7. marraskuuta 2002 komission ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista ja ehdotti siihen useita tarkistuksia [COM(2002) 158-2, 2002/0074 (COD)].

Euroopan parlamentti on suurelta osin samaa mieltä komission ehdotuksen päälinjoista, mutta teki siihen useita tarkistuksia, joiden perusteella komissio ehdottaa alkuperäiseen tekstiin joitakin muutoksia.

Suurin osa Euroopan parlamentin ehdottamista tarkistuksista selkeyttää ja parantaa komission alkuperäistä ehdotusta. Osa tarkistuksista vahvistaa ehdotuksen joitakin näkökohtia, kun taas yksi tarkistus tuo ehdotukseen lisää joustavuutta. Kaikki tarkistukset on sisällytetty liitteenä olevaan muutettuun ehdotukseen. Tarkistukset koskevat seuraavia seikkoja:

- Johdanto-osaan lisätään suora viittaus siihen, että määräajan, johon mennessä olemassa olevien ro-ro-matkustaja-alusten on oltava erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia (7 artiklan 2 kohta), ei pitäisi vaikuttaa erityisten vakavuusvaatimusten tämänhetkiseen soveltamiseen Tukholman sopimuksen osapuolina olevissa jäsenvaltioissa. Tämä selvennys täydentää ehdotuksen 3 artiklan 2 kohdassa olevaa viittausta neuvoston direktiivin 1999/35/EY<sup>1</sup> 4 artiklan 1 kohdan e alakohtaan.
- Ehdotukseen lisätään selvennys, jonka mukaan suurnopeusmatkustaja-alusten ei pitäisi vaatia noudattavan direktiivin vaatimuksia, mikäli ne noudattavat tämäntyyppisiin aluksiin sovellettavia kansainvälisiä sääntöjä.
- Ro-ro-matkustaja-aluksen ja matkustajan määritelmiä muutetaan niin, että ne vastaavat täysin ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn yleissopimuksen (SOLAS) määritelmää.
- Muutetaan määräaikaa, johon mennessä sellaisten ro-ro-alusten, jotka ovat tämän direktiivin antamispäivänä SOLAS-yleissopimuksen vakavuusvaatimusten (SOLAS 90 -vaatimusten) mukaisia, on oltava tämän direktiivin vaatimusten mukaisia. Tätä entistä joustavamman määräajan mahdollistavaa säännöstä sovelletaan ainoastaan aluksiin, jotka noudattavat erittäin tiukkoja vakavuusvaatimuksia hyvissä ajoin ennen 1. lokakuuta 2010 (SOLAS 90 -vaatimusten noudattamisen määräaika).
- Parannetaan säännöksiä, jotka koskevat ro-ro-alusten tiettyinä vuodenaikana tai lyhytaikaisesti harjoittamaan liikennettä.
- Muutetaan täytäntöönpanon määräaikaa niin, että se on viimeistään 18 kuukautta direktiivin voimaantulosta.

Muutoksia ei tehdä ehdotuksen teknisiin liitteisiin (liitteet I ja II), joita ei myöskään ole tämän muutetun ehdotuksen liitteenä.

---

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

Komissio muuttaa ehdotustaan edellä mainitun perusteella ja EY:n perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan nojalla.

Muutettu ehdotus:

## **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**

### **ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen<sup>2</sup>,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>3</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>4</sup>,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisen liikennepolitiikan puitteissa on toteutettava lisätoimenpiteitä matkustajameriliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.
- (2) Yhteisö haluaa kaikin asianmukaisin keinoin välttää merionnettomuuksia, joissa on osallisina ro-ro-matkustaja-aluksia ja joista aiheutuu ihmishenkien menetyksiä.
- (3) Vahingoittuneen aluksen vakavuusvaatimuksissa määritelty ro-ro-matkustaja-alusten 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-aluksen vakavuudelle aiheuttaa törmäyksessä vaurioitumisen seurauksena suurimman vaaran tilanne, jossa tällaiselle kannalle kertyy huomattava määrä vettä.
- (4) Ro-ro-matkustaja-aluksia käyttävillä henkilöillä ja tällaisille aluksille palkatulla laivaväellä on kaikkialla yhteisössä oikeus vaatia samaa korkeaa turvallisuustasoa riippumatta siitä, millä alueella alukset liikennöivät.
- (5) Kun otetaan huomioon matkustajameriliikenteen sisämarkkinaulottuvuus, on toiminta yhteisön tasolla tehokkain tapa saavuttaa yhdenmukainen alusturvallisuuden vähimmäistaso kaikkialla yhteisössä.

---

<sup>2</sup> EYVL C [...], [...], s. [...].

<sup>3</sup> EYVL C [...], [...], s. [...].

<sup>4</sup> EYVL C [...], [...], s. [...].

- (6) Toiminta yhteisön tasolla on paras tapa varmistaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) piirissä sovittujen periaatteiden yhdenmukainen noudattaminen, jolloin vältetään kilpailun vääristymät yhteisössä ro-ro-matkustaja-aluksilla liikennöivien yritysten välillä.
- (7) Vahingoittuneiden ro-ro-matkustaja-alusten yleiset vakavuusvaatimukset vahvistettiin kansainvälisellä tasolla vuoden 1990 SOLAS-konferenssissa ja ne sisällytettiin SOLAS-yleissopimuksen II-1 luvun B osan 8 sääntöön (SOLAS 90 -vaatimukset). Näitä vaatimuksia sovelletaan koko yhteisön alueella, koska kansainvälisiin matkoihin sovelletaan suoraan SOLAS-yleissopimusta ja kotimaanmatkoihin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta 1998 annettua neuvoston direktiiviä 98/18/EY<sup>5</sup>.
- (8) Vahingoittuneen aluksen vakavuutta koskevissa SOLAS 90 -vaatimuksissa otetaan epäsuorasti huomioon ro-ro-kannelle pääsevän veden vaikutus meriolosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on 1,5 metrin luokkaa.
- (9) 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.
- (10) Kahdeksan Euroopan maata, joiden joukossa on seitsemän yhteisön jäsenvaltiota, päätti 28 päivänä helmikuuta 1996 Tukholmassa ottaa käyttöön tiukemmat vahingoittuneiden 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 4 metrin merkitsevään aallonkorkeuteen saakka.
- (11) Tämän Tukholman sopimuksena tunnetun sopimuksen mukaan erityiset vakavuusvaatimukset ovat suoraan riippuvaisia siitä merialueesta, jolla alus liikennöi, tarkemmin sanottuna liikennöintialueella mitatusta merkitsevistä aallonkorkeudesta. Aluksen liikennöintialueen merkitsevä aallonkorkeus määrää, mihin korkeuteen asti autokannelle kertyy vettä onnettomuudessa vaurioitumisen jälkeen.
- (12) Komissio totesi Tukholman sopimuksen tehneen konferenssin päätteeksi, ettei sopimusta sovelleta yhteisön muissa osissa ja ilmoitti, että se aikoo tutkia vallitsevia paikallisia olosuhteita kaikilla Euroopan vesillä, joilla ro-ro-matkustaja-alukset purjehtivat, sekä tehdä tarvittavat aloitteet.
- (13) Neuvosto lisäsi 17 päivänä maaliskuuta 1998 pidetyn neuvoston 2074. istunnon pöytäkirjaan lausuman, jossa korostettiin tarvetta varmistaa sama turvallisuustaso kaikkien samanlaisissa olosuhteissa liikennöivien matkustajalauttojen osalta sekä kansainvälisillä matkoilla että kotimaanmatkoilla.
- (14) *Express Samina* -aluksen onnettomuuden jälkeen Euroopan parlamentti antoi 5 päivänä lokakuuta 2000 päätöslauselman B5-0783, 0787 ja 0791/2000, jossa se nimenomaisesti totesi odottavansa komission arviota Tukholman sopimuksen tehokkuudesta ja muista matkustaja-alusten vakavuuden ja turvallisuuden kehittämiseen tähtäävistä toiminna.

---

<sup>5</sup> EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1.

- (15) Komission teettämän asiantuntijatutkimuksen mukaan aallonkorkeusolosuhteet ovat Etelä-Euroopan vesillä samankaltaiset kuin pohjoisessa. Vaikka yleiset sääolosuhteet ovat yleensä etelässä suotuisammat, Tukholman sopimuksen yhteydessä määritellyt vakavuusvaatimukset perustuvat pelkästään merkitsevän aallonkorkeuden muuttuun ja siihen tapaan, jolla tämä muuttuun vaikuttaa veden kertymiseen ro-ro-kannelle.
- (16) Ro-ro-matkustaja-alusten vakavuusvaatimuksiin liittyvien yhteisön turvallisuusmääräysten soveltaminen on olennaisen tärkeää näiden alusten turvallisuuden kannalta ja sen on oltava osa meriturvallisuuden yhteistä kehystä.
- (17) 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.
- (18) Alusten turvallisuus kuuluu pääasiassa lippuvaltioiden vastuulle ja tästä syystä kunkin jäsenvaltion olisi varmistettava lippunsa alla purjehtiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettavien turvallisuusmääräysten noudattaminen.
- (19) Direktiivin olisi koskettava jäsenvaltioita myös niiden isäntävaltion ominaisuudessa. Tässä ominaisuudessa suoritettavat tehtävät perustuvat erityisiin satamavaltion velvollisuuksiin, jotka ovat kaikilta osin vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) mukaisia.
- (20) Direktiivissä säädettyjen erityisten vakavuusvaatimusten olisi perustuttava **Tukholman yleissopimuksen liitteissä määrättyyn** menetelmään, jonka avulla lasketaan törmäyksen aiheuttaman vaurioitumisen jälkeinen vedenkorkeus ro-ro-kannella suhteessa kahteen perusmuuttuun: aluksen jäännösvaralaita sekä merkitsevä aallonkorkeus merialueella, jolla alus liikennöi.
- (21) Jäsenvaltioiden olisi määritettävä ja julkaistava ~~lainkäyttövaltaansa kuuluvien merialueiden~~ merkitsevät aallonkorkeudet **merialueilla, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin ja satamista**. Kansainvälisten reittien osalta merkitsevät aallonkorkeudet olisi määritettävä reitin eri päissä sijaitsevien valtioiden yhteisellä sopimuksella **aina, kun se on tarpeellista ja mahdollista**. Merkitsevät aallonkorkeudet voidaan määrittää myös samoilla merialueilla harjoitettavaa kausiluonteista liikennettä varten.
- (22) Kunkin tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia matkoja suorittavan ro-ro-matkustaja-aluksen olisi täytettävä vakavuusvaatimukset, jotka perustuvat sen liikennöintialueella määritettyihin merkitseviin aallonkorkeuksiin. Aluksella olisi oltava lippuvaltiona toimivan jäsenvaltion antama vaatimustenmukaisuuskirja, joka kaikkien muiden jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä.
- (23) SOLAS 90 -vakavuusvaatimukset takaavat tässä direktiivissä säädettyjä erityisiä vakavuusvaatimuksia vastaavan turvallisuustason niiden alusten osalta, jotka liikennöivät merialueilla, joilla merkitsevä aallonkorkeus on 1,5 metriä tai vähemmän.

(24) Koska olemassa oleviin ro-ro-matkustaja-aluksiin saatetaan joutua tekemään rakenteellisia muutoksia, jotta ne olisivat erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia, nämä vaatimukset olisi otettava käyttöön usean vuoden jakson kuluessa, jotta sillä toimialan osalla, johon vaatimusten soveltaminen vaikuttaa, olisi riittävästi aikaa valmistautua niiden noudattamiseen; tästä syystä olisi säädettävä olemassa olevia aluksia koskevasta siirtymäkaudesta. Tämä siirtymäkausi ei saisi vaikuttaa erityisten vakavuusvaatimusten soveltamiseen Tukholman sopimuksen osapuolina olevissa valtioissa.

(24 a) Pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun neuvoston direktiivin 1999/35/EY 4 artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaisesti isäntävaltioiden on valvottava, että ro-ro-alukset ja suurnopeusmatkustaja-alukset ovat alueellisella tasolla hyväksyttyjen ja osaksi kansallista lainsäädäntöä saatettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia, kun ne liikennöivät kyseisen kansallisen lainsäädännön soveltamisalaan kuuluvalla alueella.

(24 b) Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimuksen), sellaisena kuin se on muutettuna, X/1 säännössä määriteltujen suurnopeusmatkustaja-alusten ei pitäisi vaatia noudattavan tämän direktiivin säännöksiä, mikäli ne noudattavat täysin IMO:n kansainvälistä suurnopeusalussäännöstöä (International Code for Safety of High Speed Craft), sellaisena kuin se on muutettuna.

25) Koska tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY<sup>6</sup> 2 artiklassa tarkoitettuja laajakantoisia toimenpiteitä, toimenpiteistä olisi päätettävä kyseisen päätöksen 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen.

(26) Koska jäsenvaltiot eivät voi yksin riittävällä tavalla toteuttaa ehdotetun toiminnan tavoitteita eli suojata ihmishengen turvallisuutta merellä parantamalla ro-ro-alusten selviytymiskykyä vaurioitilanteessa, vaan tavoitteet voidaan toiminnan laajuuden tai vaikutusten takia saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa esitetyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä säädetään ainoastaan siitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

*1 artikla*  
*Tarkoitus*

Direktiivin tarkoituksena on vahvistaa ro-ro-matkustaja-aluksille yhdenmukaiset vakavuutta koskevat erityisvaatimukset, jotka parantavat tämän tyyppisten alusten selviytymiskykyä niiden vaurioituttua törmäyksessä ja turvaavat ~~paremman~~ **korkean** turvallisuustason matkustajille ja laivaväelle.

---

<sup>6</sup> EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

## 2 artikla Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- a) 'ro-ro-matkustaja-aluksella' alusta, joka kuljettaa yli 12 matkustajaa ja jossa on ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, II-2/3 säännön mukaiset ro-ro-lastitilat tai erityistilat; ~~meriliikenteeseen tarkoitettua matkustaja-alusta, joka on varustettu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuormausta ja purkaminen on mahdollista, ja joka kuljettaa yli 12 matkustajaa;~~
- b) 'uudella aluksella' alusta, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä lokakuuta 2004 tai sen 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) 'olemassa olevalla aluksella' alusta, joka ei ole uusi alus;
- d) 'matkustajalla' jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä tai alle vuoden ikäisiä lapsia;
- e) 'kansainvälisillä yleissopimuksilla' vuoden 1974 kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä (vuoden 1974 SOLAS-yleissopimus) ja vuoden 1966 kansainvälistä lastiviivayleissopimusta sekä näiden yleissopimusten pöytäkirjoja ja muutoksia, jotka ovat voimassa ~~tämän direktiivin antamispäivänä~~;
- f) 'säännöllisellä liikennöinnillä' kahden tai useamman saman sataman välistä liikennettä palvelevaa ro-ro-matkustaja-alusten matkojen sarjaa, jota liikennöidään joko:
  - i) julkaistun aikataulun mukaisesti tai
  - ii) niin säännöllisesti tai usein, että matkat muodostavat ilmeisen järjestelmällisen sarjan;
- g) 'Tukholman sopimuksella' sopimusta, joka tehtiin Tukholmassa 27 ja 28 päivänä helmikuuta 1996 vuoden 1995 SOLAS-konferenssin 29 päivänä marraskuuta 1995 antaman päätöslauselman nro 14 "Ro-ro-matkustaja-alusten erityisiä vakavuusvaatimuksia koskevat alueelliset sopimukset" mukaisesti;
- h) 'lippuvallion hallinnolla' sen valtion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla ro-ro-matkustaja-aluksella on oikeus purjehtia;
- i) 'isäntävaltiolla' jäsenvaltiota, jonka satamiin tai satamista ro-ro-matkustaja-alus liikennöi säännöllisesti;

- j) 'kansainvälisellä matkalla' merimatkaa jäsenvaltion satamasta tämän jäsenvaltion ulkopuolella olevaan satamaan tai päinvastoin;
- k) 'erityisillä vakavuusvaatimuksilla' liitteessä I määritettyjä vakavuusvaatimuksia;
- l) 'merkitsevällä aallonkorkeudella' ( $h_s$ ) tietyinä ajanjaksona rekisteröityjen aaltojen korkeimman kolmannesosan keskimääräistä korkeutta;
- m) 'jäännösvaralaidalla' vahingoittuneen ro-ro-kannen ja vauriokohdassa olevan vesiviivan vähimmäisetäisyyttä ottamatta huomioon vahingoittuneelle ro-ro-kannelle kertyneen meriveden lisävaikutusta.

### *3 artikla* *Soveltamisala*

1. Tätä direktiiviä sovelletaan aluksen lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta kansainvälisillä matkoilla.
2. Kunkin jäsenvaltion on isäntävaltion 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 kyseisen jäsenvaltion satamiin tai satamista direktiivin 1999/35/EY 4 artiklan säännösten mukaisesti.

### *4 artikla* *Merkitsevät aallonkorkeudet*

Sovellettaessa liitteessä I olevia 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.

### *5 artikla* *Merialueet*

1. ~~Jäsenvaltioiden~~ **Isäntävaltioiden** on viimeistään kuusi kuukautta ennen 13 artiklassa mainittua päivämäärää laadittava luettelo ~~lainkäyttövaltaansa kuuluvista~~ **joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin tai satamista,** ja niiden merkitsevistä aallonkorkeusarvoista.
2. Merialueet ja näillä alueilla sovellettavat merkitsevät aallonkorkeusarvot määritellään reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden tai jäsenvaltioiden ja yhteisön ulkopuolisten maiden keskinäisellä sopimuksella **aina, kun se on tarpeellista ja mahdollista.** Jos aluksen reitti kulkee useamman kuin yhden merialueen kautta, aluksen on täytettävä erityiset vakavuusvaatimukset, jotka vastaavat suurinta näille alueille määriteltyä merkitsevää aallonkorkeusarvoa.

3. Luettelo on annettava tiedoksi komissiolle ja se on julkaistava julkisessa tietokannassa, joka on saatavilla toimivaltaisen merenkulkuviranomaisen Internet-sivuilla. Tällaisten tietojen sijaintipaikasta sekä luettelon päivittämisestä ja tällaisten päivitysten syistä on myös ilmoitettava komissiolle.

#### *6 artikla*

##### *Erityiset vakavuusvaatimukset*

1. Kaikkien 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten on oltava tämän direktiivin liitteessä I määritettyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta niiden ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) II-1/8 säännön vaatimusten soveltamista, jotka koskevat vesitiivistä osastoimista ja vahingoittuneen aluksen vakavuutta.
2. Niiden ro-ro-matkustaja-alusten osalta, jotka liikennöivät **yksinomaan** merialueilla, joilla merkitsevä aallonkorkeus on 1,5 metriä tai vähemmän, katsotaan ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) II-1/8 säännön vaatimusten noudattamisen vastaavan liitteessä I määritettyjen erityisten vakavuusvaatimusten noudattamista.
3. Jäsenvaltioiden on liitteessä I määritettyjä vaatimuksia soveltaessaan noudatettava tämän direktiivin liitteessä II esitettyjä suuntaviivoja siltä osin kuin se on käytännössä mahdollista ja kyseessä olevan aluksen rakenteen kannalta soveliaista.

#### *7 artikla*

##### *Erityisten vakavuusvaatimusten käyttöönotto*

1. Uusien ro-ro-matkustaja-alusten on oltava liitteessä I määritettyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia.
2. Olemassa olevien ro-ro-matkustaja-alusten, **6 artiklan 2 kohdan soveltamisalaan kuuluvia aluksia lukuun ottamatta**, on oltava liitteessä I määritettyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2010.

**Olemassa olevien ro-ro-matkustaja-alusten, jotka ovat tämän direktiivin antamispäivänä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimuksen) II/8 säännön vaatimusten mukaisia (SOLAS 90 -vaatimukset), on oltava liitteessä I määrättyjen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisia viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2015. Tätä säännöstä sovelletaan rajoittamatta direktiivin 1999/35/EY 4 artiklan 1 kohdan e alakohdan soveltamista.**

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 ja liitteessä I vahvistettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukainen.

Todistuskirjan, johon voidaan liittää muita asiaan liittyviä todistuksia, antaa lippuvaltion hallinto, ja siinä ilmoitetaan merkitsevä aallonkorkeus, johon saakka alus voi täyttää erityiset vakavuusvaatimukset, sekä alue, jota varten todistuskirja on alun perin annettu.

Todistuskirja on voimassa niin kauan kuin alus liikennöi ~~samalla alueella, tai muulla alueella, jolle on määritetty~~ jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo.

2. Kunkin jäsenvaltion on isäntävaltion ominaisuudessa toimiessaan tunnustettava todistuskirja, jonka toinen jäsenvaltio on myöntänyt tämän direktiivin mukaisesti.
3. Kunkin jäsenvaltion on isäntävaltion ominaisuudessa toimiessaan hyväksyttävä yhteisön ulkopuolisen maan antama todistuskirja, joka osoittaa aluksen olevan vahvistettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukainen.

9 artikla  
Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti

1. Jos ympärivuotista säännöllistä reittiliikennettä harjoittava yritys haluaa ottaa kyseistä liikennettä varten käyttöön ylimääräisiä ro-ro-matkustaja-aluksia lyhyemmäksi liikennöintikaudeksi ajaksi, sen on ilmoitettava asiasta isäntävaltion tai -valtioiden toimivaltaisille viranomaisille vähintään ~~kolme~~ yhtä kuukautta ennen kuin mainitut lisäalukset otetaan käyttöön kyseisessä liikenteessä. Jos kuitenkin ro-ro-matkustaja-alus on ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi korvattava pikaisesti toisella aluksella liikennöinnin jatkuvuuden turvaamiseksi, sovelletaan direktiivin 1999/35 säännöksiä.

- 1 a. Jos meriliikennettä harjoittava yritys haluaa harjoittaa säännöllistä reittiliikennettä tietyssä aikana vuodesta enintään kuuden kuukauden ajan, sen on ilmoitettava asiasta isäntävaltion tai -valtioiden toimivaltaisille viranomaisille vähintään kolme kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista.

Jos tällainen kausiluonteinen liikennöinti tapahtuu olosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on alhaisempi kuin samalle merialueelle ympärivuotista liikennöintiä varten vahvistettu arvo, toimivaltaiset viranomaiset voivat tämän direktiivin liitteessä I olevia erityisiä vakavuusvaatimuksia soveltaessaan käyttää veden korkeuden määrittämiseen merkitsevän aallonkorkeuden ~~kausikohtaista~~ kausikohtaista arvoa, jota sovelletaan kyseisenä lyhyempänä ajanjaksona. Sovellettava ~~merkitsevän~~ Merkitsevän aallonkorkeuden ~~kausikohtainen~~ kausikohtainen arvo, jota sovelletaan kyseisenä ajanjaksona, määritetään reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden tai, aina kun se on tarpeellista ja mahdollista, jäsenvaltioiden ja yhteisön ulkopuolisten maiden keskinäisellä sopimuksella.

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

*10 artikla*  
*Mukautukset*

Liitteitä voidaan muuttaa 11 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen sen kehityksen huomioon ottamiseksi, joka on tapahtunut kansainvälisellä tasolla ja erityisesti Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO), ~~tai~~ direktiivin tehokkuuden parantamiseksi saatujen kokemusten ja tekniikan kehityksen perusteella.

*11 artikla*  
*Komitea*

1. Komissiota avustaa direktiivin 93/75/EY<sup>7</sup> 12 artiklan 1 kohdan nojalla perustettu komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja joka puheenjohtajana on komission edustaja.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä kyseisen päätöksen 7 artiklan 3 kohdan ja 8 artiklan mukaisesti.
3. Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika on kahdeksan viikkoa.

*12 artikla*  
*Seuraamukset*

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Säädettyjen seuraamusten tulee olla tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

*13 artikla*  
*Täytäntöönpano*

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ~~viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2004~~ **18 kuukautta sen voimaantulosta**. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

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

---

<sup>7</sup> EYVL L 247, 5.10.1993, s. 19.

*14 artikla*  
*Voimaantulo*

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

*15 artikla*  
*Osoittaminen*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä [...]

*Euroopan parlamentin puolesta*  
*Puheenjohtaja*

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*