Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Päiväys/Datum
07.04.2022
Dnro/Dnr
TRAFICOM/146242/03.03.01/2022
Viite/Referens
U 25/2022 vp

Asiantuntijalausunto: Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta parannettujen vakavuusvaatimusten sisällyttämiseksi ja direktiivin yhdenmukaistamiseksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön määrittämien vakavuusvaatimusten kanssa (U 25/2022 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintävirastolta asiantuntijaa kuultavaksi valiokunnan kokoukseen 8.4.2022 ja kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikossa kuvastusta valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle.

Yleistä

Liikenne- ja viestintävirasto on osallistunut valtioneuvoston kirjelmän laatimiseen ja tukee sen sisältämää ehdotusta Suomen kannaksi.

Komissio on antanut ehdotuksen 14 päivänä huhtikuuta 2003 ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annetun direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta. Esityksen tavoitteena on vähentää ro-ro-matkustaja-alusten vauriovakavuusvaatimusten monimutkaisuutta sekä päällekkäisistä, eri standardeihin perustuvista vauriovakavuusvaatimuksista johtuvaa teknistä ja hallinnollista taakkaa. Lisäksi ehdotuksen tarkoituksena on varmistaa se, että ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset ovat mahdollisimman hyvin linjassa IMO:ssa hyväksyttyjen, vuoden 2020 alusta voimaan tulleiden kansainvälisten vaatimusten kanssa.

Tämän lisäksi direktiivistä on tarkoitus päivittää vanhentuneita viittauksia kansainväliseen ja EU-sääntelyyn sekä vähentää määritelmien ja vaatimusten monitulkintaisuutta mahdollisuuksien mukaan.

Ehdotuksen tausta

Direktiivi 2003/25/EY on annettu parantamaan ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuutta sellaisissa vauriotapauksissa, joissa autokannelle kertyy vettä. Ro-ro-matkustaja-alusten autokannet ovat pinta-alaltaan laajoja ja ulottuvat tyypillisesti yli aluksen koko leveyden ja pituuden, minkä vuoksi niille kertyvä suhteellisenkin pieni vesimäärä heikentää voimakkaasti aluksen vakavuutta vapaan nestepinnan takia. Direktiivin vaatimukset perustuvat ro-ro-matkustaja-alus Estonian 28.9.1994 uppoamisen jälkeen tehtyyn Tukholman sopimukseen, jolla Itämeren rantavaltiot sopivat vuonna 1996 alueellisista lisävaatimuksista ro-ro-matkustaja-alusten vauriovakavuuteen.

Kansainvälisessä liikenteessä olevien alusten vauriovakavuudesta säädetään vuoden 1974 kansainvälisessä yleissopimuksessa ihmishengen turvallisuudesta merellä, jäljempänä SOLAS-yleissopimus, ja sen vuonna 1988 tehdyssä pöytäkirjassa (SOLAS90). SOLAS-yleissopimusta on myöhemmin täydennetty IMO:n päätöslauselmilla ja vauriovakavuutta koskevaa sääntelyä on muutettu vuosina 2009 ja 2020. Direktiivin 2003/25/EY erityisvaatimuksia sovelletaan SOLAS-yleissopimuksen vaatimusten lisäksi ro-ro-matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltion satamaan tai satamasta kansainvälisellä matkalla riippumatta aluksen lippuvaltiosta. Direktiivin 2009/45/EY mukaisesti ro-ro-alusten erityisiä vakavuusvaatimuksia sovelletaan myös joihinkin kotimaanliikenteessä oleviin ro-ro-matkustaja-aluksiin. Tällä hetkellä Suomessa ei liikennöi kotimaanliikenteessä sellaisia ro-ro-matkustaja-aluksia, joihin direktiivin 2003/25/EY vaatimuksia sovellettaisiin.

Tukholman sopimuksen ja nykymuotoisen direktiivin 2003/25/EY vaatimukset perustuvat SOLAS90 sääntelyyn, jossa vauriovakavuutta tarkasteltiin deterministisesti. Vauriovakavuuden tarkastelu on SOLAS-yleissopimuksessa muuttunut probabilistiseksi vuonna 2009 voimaan tulleilla muutoksilla, eivätkä direktiivin 2003/25/EY vakavuusvaatimukset ole enää yhteismitallisia 1.1.2009 ja sen jälkeen rakennettujen alusten muuhun vauriovakavuuden tarkasteluun.

SOLAS-yleissopimuksen viimeisin versio tuli voimaan 1.1.2020 (SOLAS2020) ja koskee aluksia, jotka on rakennettu tuona päivänä tai myöhemmin.

Ehdotuksen sisältö

Nykyisessä muodossaan direktiivi 2003/25/EY edellyttää kaikilta soveltamisalaan kuuluvilta ro-ro-matkustaja-aluksilta aluksen rakentamisajankohdan mukaisten SOLAS-yleissopimuksen vauriovakavuusvaatimusten täyttämisen lisäksi SOLAS90 mukaisten osastoimis- ja vauriovakavuusvaatimusten täyttymistä tietyin direktiivin mukaisin lisävaatimuksin.

Ehdotuksen mukaan uusia ro-ro-matkustaja-aluksia olisivat ne alukset, jotka on rakennettu vähintään kaksi vuotta direktiivin muutoksen tultua voimaan. Tätä vanhemmat alukset olisivat olemassa olevia ro-ro-matkustaja-aluksia.

Komission ehdotuksen mukaan uusille ro-ro-matkustaja-aluksille, joiden henkilömäärä on vähintään 1 350, ei asetettaisi lisävaatimuksia SOLAS2020-vaatimusten lisäksi. Uusien ro-ro-matkustaja-alusten, joiden henkilömäärä on enintään 1 350 tulisi ehdotuksen mukaan täyttää SOLAS2020 mukaiset vaatimukset tiukemmalla osastoimisindeksin vaatimuksella kuin mitä kansainvälinen sääntely edellyttää. Ehdotukseen sisältyy myös kymmenen vuoden siirtymäaika, jonka puitteissa voitaisiin soveltaa myös vastaavia lisävaatimuksia kuin nykymuotoisen direktiivin 2003/25/EY mukaan sovelletaan.

Direktiivin muutos ei vaikuttaisi tällä hetkellä direktiivin tarkoittamassa liikenteessä olevien ro-ro-matkustaja-alusten vaatimuksiin. Niille olemassa oleville ro-ro-matkustaja-aluksille, joita ei ole aiemmin hyväksytty liikenteeseen direktiivin 2003/25/EY mukaan ja joiden henkilömäärä on enintään 1 350, direktiivin muutos ei aiheuttaisi muutoksia sovellettaviin vaatimuksiin siinä tapauksessa, että alus otettaisiin käyttöön direktiivin soveltamisalaan kuuluvaan liikenteeseen.

Neuvoston merenkulkutyöryhmän kokouksessa 23.2.2022 kävi ilmi, että komissio ehdottaa ilmeisesti olemassa oleville ro-ro-matkustaja-aluksille, joita ei ole aiemmin

hyväksytty liikenteeseen direktiivin 2003/25/EY mukaan ja joiden henkilömäärä on yli 1 350, aiempaan sääntelyyn verrattuna tiukempia vaatimuksia. Nämä tiukemmat vaatimukset koskisivat käytännössä aluksia, jotka on rakennettu ennen 1.1.2009 ja näihin aluksiin olisi sovellettava kokonaisuudessaan tiukempia vaatimuksia, kuin mitä niiden rakentamisajankohtana on sovellettu. Tämä tekisi mainittujen alusten ottamisesta liikenteeseen EU:n alueelle käytännössä mahdotonta.

Ehdotuksen vaikutukset

Liikenne- ja viestintävirasto arvioi, että uusien yli 1 350 hengen alusten osalta komission ehdotus saavuttaa tavoitteensa sääntelyn yksinkertaistamisesta ja sen saattamisesta sopusointuun kansainvälisen sääntelyn kanssa. Uusien enintään 1 350 hengen ro-ro-matkustaja-alusten tapauksessa komission tavoite ei toteudu vaan näille aluksille asetettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston näkökulmasta tarpeettomia lisävaatimuksia. Tiukemman osastointi-indeksin soveltaminen saattaa johtaa siihen, että nykyisen liiketoiminnan edellyttämien laivakonseptien toteuttaminen tulee mahdottomaksi ja nykymuotoisten direktiivivaatimusten soveltaminen ei ratkaise ongelmaa kahden eri tarkastelutavan vuotovakavuusvaatimusten soveltamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että SOLAS2020 vaatimukset sellaisenaan takaavat riittävän turvallisuustason 1.1.2020 ja sen jälkeen rakennetuille ro-ro-matkustaja-aluksille niiden henkilömäärästä riippumatta.

Suomalaisia ro-ro-matkustaja-aluksia, joiden henkilömäärä on enintään 1 350, ajaa tällä hetkellä Suomen ja Saksan välisessä liikenteessä sekä Vuosaaren ja Virolaisen Muugan sataman välillä. Komission ehdotuksen mukaiset lisävaatimukset vaikeuttaisivat uusien tällaisten alusten suunnittelua ja aiheuttaisivat tarpeetonta hallinnollista taakkaa.

Niiden uusien ro-ro-matkustaja-alusten osalta, joiden henkilömäärä on yli 1 350, osalta komission ehdotus parantaisi nykyistä tilannetta kun aluksille ei asetettaisi lisävaatimuksia kansainvälisen sääntelyn lisäksi, mikä helpottaisi uusien alusten suunnittelua ja vähentäisi hallinnollista taakkaa.

Mikäli komission tarkoituksena on ehdottaa aiempaa tiukempaa sääntelyä olemassa oleville ro-ro-matkustaja-aluksille, jotka on rakennettu ennen 1.1.2009 joita ei ole aiemmin hyväksytty liikenteeseen direktiivin 2003/25/EY mukaan ja joiden henkilömäärä on yli 1 350, aiheuttaisi ehdotus huomattavia ongelmia tällaisten alusten osalta. Näiden alusten ottaminen säännölliseen liikenteeseen EU:n ulkopuolelta jäsenvaltion satamasta tai satamaan kansainvälisellä matkalla ei olisi enää käytännössä mahdollista samalla tavalla kuin nykymuotoisen direktiivin mukaan. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että näiden alusten kohtelun muuttamiselle ei ole merenkulun turvallisuuteen liittyviä perusteita.

Pöntinen Jari
Johtaja

Kuuliala Lauri
Johtava asiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 7.4.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.