

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen edellytyksistä ja yhdenmukaistetuista menettelyistä (*irtolastialusdirektiivi*)

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 22 päivänä toukokuuta 2000 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neu-

voston direktiiviksi irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen edellytyksistä ja yhdenmukaistetuista menettelyistä sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 9 päivänä marraskuuta 2000

Liikenne- ja viestintäministeri *Olli-Pekka Heinonen*

Hallitussihteeri Pekka Kouhia

EU/310500/0391

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

MUISTIO

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI IRTOLASTIALUSTEN TURVALLISEN LASTAAMISEN JA LASTINPURKAMISEN EDELLYTYKSISTÄ JA YHDENMUKAISTETUISTA MENETTELYISTÄ (IRTO-LASTIALUSDIREKTIIVI); kom (2000) 179 LOPULLINEN**1. Yleistä**

Komission direktiiviehdotuksen tarkoituksena on parantaa kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen käytettävien irtolastialusten turvallisuutta. Direktiiviehdotus koskisi sekä yhteisön että kolmansien maiden alusrekistereihin merkittyjä aluksia, silloin kun ne liikennöivät yhteisön satamiin tai satamista.

Lisäksi ehdotuksella pyritään luomaan yhteisön lainsäädäntökehys joulukuussa 1997 annetussa Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmassa A.862(20) hyväksytyn irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkua koskevan toimintasäännösten (BLU-säännöstö) asiaa koskevien säännösten yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi.

Irtolastialuksia kohdanneet onnettomuudet ja niihin liittyvät ihmishenkien menetykset ovat lisääntyneen viime vuosikymmeninä. Vuodesta 1975 alkaen on uponnut yli 280 irtolastialusta.

Kun irtolastialus uppoaa aluksen purkamisesta ja lastaamisesta aiheutuneiden rakenteellisten vaurioiden seurauksena, alus uppoaa yleensä hyvin nopeasti, eikä miehistö usein pääse ulos uppoavasta aluksesta. Tämän vuoksi komissio ehdotti vuonna 1993 neuvostolle antamassaan tiedonannossa muun muassa sitä, että luokituslaitosten tekemästä suosituksesta tehtäisiin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) yleissopimusten ja satamavaltioiden valvontatoimenpiteiden yhteydessä sovellettavia velvoitavia lisätoimenpiteitä. Lisätoimenpiteiden

tarkoituksena olisi varmistaa IMO:n yleissopimusten ja suositusten noudattaminen.

Vuonna 1993 antamassaan päätöslauselmassa neuvosto suhtautui myönteisesti komission tiedonannossa esitettyihin ehdotuksiin, ja tuki siinä esitettyjä tavoitteita. Kansainvälisten sääntöjen tehokas ja yhdenmukainen täytäntöönpano oli neuvoston näemyksen mukaan tarpeen kaikkien yhteisön satamiin liikennöivien alusten osalta.

Komission mukaan kiinteää irtolastia kuljettavien alusten virheelliseen lastaukseen ja lastinpurkuun liittyvät tärkeimmät vaarat ovat yllärasitus, jonka seuraukset eivät välttämättä näy, mutta joka saattaa olla erityisen haitallista varsinkin, jos alus joutuu matkalla kovaan aallokkoon.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö tunnusti alusten ja satamien vuorovaikutuksen merkityksen kuivan irtolastin käsittelyn turvallisuudelle hyväksyessään SOLAS-yleissopimuksen VI luvun muutokset vuonna 1996. Muutokset tulivat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1998, ja niissä määritellään keskeiset vaatimukset irtolastin lastaamiselle, purkamiselle ja ahtaamiselle.

Näihin SOLAS-sääntöihin ei kuitenkaan sisälly yksityiskohtaisia määräyksiä aluksen ja terminaalin yhteydenpidon ja yhteistyön parantamiseksi esimerkiksi säätämällä vastualueista ja menettelyistä sen varmistamiseksi, että kiinteän irtolastin lastaaminen ja purkaminen tapahtuvat turvallisissa olosuhteissa. Ainoastaan asiaankuuluvien SOLAS-sääntöjen alaviitteissä viitataan viitataan irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkua koskevaan vapaaehtoiseen toiminta-

säännöstöön (BLU-säännöstö).

BLU-säännösten merkitys irtolastialusten turvallisuuden parantamisessa on tunnustettu kansainvälisesti. IMO hyväksyi säännösten 20. yleiskokouksessaan ja kehotti samalla sopimusvaltioita panemaan säännösten täytäntöön mahdollisimman pian.

Komission tekemän selvityksen mukaan BLU-säännöstöön sisältyviä IMO:n suosituksia terminaalimenettelyistä noudatetaan Euroopan satamaterminalleissa vain rajoitetusti. Lisäksi ilmeni, että vain 20 prosentissa kyselyyn vastanneista terminalleista sovelletaan laadunhallintajärjestelmää.

Maailmanlaajuisessa terminaalimenettelyjä koskevassa tutkimuksessa saatiin selville, että suurimmat ongelmat liittyivät irtolastialusten liian nopeaan lastaukseen, siihen, että lastaussuunnitelmaa ei noudatettu tai siitä ei ollut sovittu, juuttuneen lastin irrottamisessa käytettyihin raskaisiin välineisiin sekä tiedonvaihdon ja yhteydenpidon ongelmiin.

2. Direktiiviehdotuksen pääasiallisen sisältö

Direktiivillä varmistettaisiin se, että terminalleissa, joihin liikennöi irtolastialuksia, otettaisiin käyttöön satamasäännöt, joissa säädettäisiin, että:

1) terminaalien pitäjien on noudatettava asiankuuluvia IMO:n säännöksiä ja suosituksia alusten ja satamien yhteistyöstä;

2) terminaalien pitäjien on nimettävä terminaalien edustaja;

3) aluksen päällikkö on aina vastuussa aluksen turvallisesta lastaamisesta ja lastinpurkamisesta, jonka yksityiskohdat on vahvistettava terminaalipitäjän kanssa sovittavassa lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmassa;

4) jos sovittua lastaus- tai purkaisuunitelmaa ei noudateta, tai syntyy muu aluksen turvallisuuden vaarantava tilanne, päälliköllä on oikeus keskeyttää lastaus tai lastinpurku; ja

5) toimivaltaisilla viranomaisilla olisi oikeus keskeyttää kiinteän irtolastin lastaaminen tai purkaminen, jos lastia kuljettavan aluksen turvallisuus vaarantuu.

Terminaalien edustajan nimeäminen on yksi ehdotuksen terminalleja koskevista soveltuvuusvaatimuksista. SOLAS-säännössä VI/7

ei vaadita terminaalien edustajan nimeämistä, vaikka siinä viitataan terminaalien edustajaan ja säädetään hänen velvollisuuksistaan lastaus- ja lastinpurkusuunnitelmasta sovittaessa ja sitä noudatettaessa.

Ehdotettu direktiivi kattaa myös tapaukset, joissa lastaaminen tai lastinpurku on aiheuttanut alukselle vaurioita, jotka voivat vaarantaa aluksen turvallisuuden. Nämä asiat käsitellään komission mukaan parhaiten siten, että satamavaltion valvontaviranomaiset puuttuvat asiaan. Niiden on yhdessä lippuvaltion tai sen hyväksymän laitoksen kanssa arvioitava vaurioiden vakavuus ja päätettävä, onko vaurio korjattava välittömästi vai voidaanko korjausta lykätä.

IMO:n päätöslauselmaan A.862(20) perustuvien olennaisten vaatimusten lisäksi ehdotuksessa määritellään muita tärkeitä lisätoimenpiteitä näiden vaatimusten tehokkaan täytäntöönpanon ja seurannan varmistamiseksi.

Ensimmäiseksi komissio mainitsee tärkeänä lisätoimenpiteenä terminaalien laadunhallintajärjestelmien käyttöönoton. Tämän avulla varmistettaisiin, että terminaalien hallinto ja toiminta, erityisesti alusten kanssa toteutettavat yhteydenpito- ja yhteistyömenettelyt, suunnitellaan, toteutetaan ja tarkistetaan säännöllisesti erityisten laatu- ja turvallisuusperusteiden mukaisesti ja että riittävän korkea laatutaso säilyy. Tämä koskee myös terminaalien lastaus- ja lastinpurkaustoimenpiteitä.

Lisäksi ehdotuksella pyritään osoittamaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle, että EU on sitoutunut tukemaan kansainvälisiä pyrkimyksiä alusten ja satamien vuorovaikutuksen parantamiseksi irtolastin lastaamisen ja purkamisen aikana.

Lisäksi ehdotuksessa säädetään sovellettavien menettelyjen valvonnasta ja niistä raportoinnista.

Direktiivin soveltamisala kattaa kaikki irtolastialukset, jotka ovat SOLAS-yleissopimuksen irtolastialuksia koskevan määritelmän mukaisia riippumatta siitä, minkä maan lipun alla ne purjehtivat. Vastaavasti soveltamisala kattaa kaikki ne yhteisön terminaalit, joita irtolastialukset käyttävät muun irtolastin kuin viljan lastaamiseen ja purkamiseen.

3. Asetusehdotuksen vaikutus Suomen lainsäädäntöön

Ehdotetulla direktiivillä asetetaan velvollisuuksia aluksen päällikölle ja satamissa toimiville eri osapuolille. Eräiltä osin direktiivin täytäntöönpano vaatii mahdollisesti lain-tasoista sääntelyä.

Aluksen päällikön velvollisuuksista säädetään muun muassa merilaissa (15.7.1994/674). Sataman omistajia velvoittavat useat eri säädökset. Keskeisin niistä on kunnanvaltuuston hyväksymä satamajärjestys. Kunnallisia satamia koskee myös vuonna 1996 voimaan tullut uusi kuntalaki (17.3.1995/365).

4. Taloudelliset vaikutukset

Direktiiviehdotuksen taloudelliset vaikutukset jäävät suhteellisen vähäisiksi. Pienehköille irtolastialuksista vastaan ottaville satamille saattaa aiheutua jonkin verran kustan-

nuksia komission ehdottaman laadunhallintajärjestelmien käyttöönotosta. Lisäksi kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä olisi tar- koin harkittava, miten direktiiviehdotuksessa mainittujen tehtävien jakaminen eri viran- omaisten välillä olisi järkevintä hoitaa.

5. Hallituksen kanta

Hallitus pitää tärkeänä direktiiviehdotuksen tavoitetta edistää irtolastialusten turvallista lastaamista ja purkamista lisääviä toimia. Tämän vuoksi hallitus tukee direktiiviehdotuksen hyväksymistä. Kuitenkin pitäisi sel- ventää direktiiviehdotuksessa mainittujen tehtävien ja velvollisuuksien jakautumista oikein eri toimijoiden välillä. Lisäksi laadun- hallintajärjestelmien käyttöönottoa koskevia määräyksiä tulisi joustavoittaa, ja mahdolli- sesti säätää siirtymäajasta velvollisuudelle kyseisten järjestelmien käyttöönotolle niissä satamissa, joissa direktiiviehdotuksessa esi- tettyjä järjestelmiä ei vielä ole.