

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi konttien turvallisuudesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi laki konttien turvallisuudesta. Ehdotettavalla lailla saatetaan Suomen kansallinen lainsäädäntö vastaamaan Genevessä 2 päivänä joulukuuta 1972 turvallisista konteista tehdyn yleissopimuksen määräyksiä. Kontin omistaja olisi velvollinen pitämään kontin turvallisessa kunnossa sitä kansainväliseen liikenteeseen käytettäessä. Konttia olisi pidettävä turvallisena silloin, kun se täyttää yleissopimuksessa asetetut lujuusvaatimukset. Tämän toteamiseksi

on tarkoitus luoda konttien hyväksymis- ja valvontajärjestelmä. Konttien käyttöönoton hyväksyminen kuuluisi merenkulkuhallitukselle tai sen valtuuttamalle laitokselle. Konttien käyttöaikainen turvallisuus pyritään takaamaan viranomaisten valvonnalla ja määräaikaistarkastuksilla.

Laki on tarkoitus saattaa voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun eduskunta on sen hyväksynyt.

YLEISPERUSTELUT

1. Esityksen yhteiskunnallinen merkitys

1.1. Tavoitteet

Viime vuosikymmeninä kansainvälisessä tavaraliikenteessä on ilmennyt voimakas pyrkimys liikenteen nopeuttamiseen ja tavaroiden käsittelyn helpottamiseen. Tämän vuoksi on tavaroiden kuljetussäiliöitä pyritty yhdenmukaistamaan. Kansainvälisessä tavaraliikenteessä on konttien käyttö kasvanut huomattavasti. Suomen meriliikennetilaston mukaan tuotiin ja vietiin maastamme vuonna 1979 puhtaassa konttiliikenteessä 80 000 konttia. Tähän eivät sisälly kontit, jotka kuljetettiin rautatievaunuissa junalautoilla ja kuorma-autoilla autolautoilla. Konttiliikenteen kasvaessa jatkuvasti lisääntyvät myös konttien käyttöön liittyvät onnettomuuden vaarat.

Konttien laaja käyttö on suhteellisen uusi ilmiö. Kontteja alettiin käyttää kappaletavarakuljetuksiin Amerikan Yhdysvalloissa 1950-luvulla. Varsin nopeasti konttien käyttö omakuttiin myös Euroopassa. Nykyään konttien käyttö on yleismaailmallista ja kontteja on arviolta noin 2 miljoonaa. Konttikuljetusten yleistyminen on vaikuttanut myös alusten rakentamiseen sekä lastaus- ja purkauslaitteiden kehittymiseen satamissa. Konttien käytön yleistyminen on toisaalta johtanut satamatyöpaikkojen vähentymiseen.

Useissa valtioissa todettiin 1960-luvun puolenvälin jälkeen tarve antaa kontteja koskevia säännöksiä etenkin lujuus- ja turvallisuusvaatimusten osalta. Jotta olisi vältetty tilanne, jossa eri valtiot soveltavat erilaisia kansallisia määräyksiään kontteihin ja niiden turvallisuuden, päätettiin Yhdistyneiden Kansakuntien

alaisessa Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMCO) aloittaa kontteja koskeva kansainvälisen yleissopimuksen valmistelu. Eräänä syynä valmistelun aloittamiseen oli myös se, että eri valtioiden kontteihin soveltamat erilaiset määräykset olisivat voineet muodostua kaupan esteiksi.

IMCO:n valmisteltua asiaa hyväksyttiin 2 päivänä joulukuuta 1972 pidetyssä diplomaattikonferenssissa kaksi yleissopimusta, nimittäin kansainvälinen yleissopimus turvallisista konteista (International Convention For Safe Containers), turvallisuusyleissopimus, jäljempänä yleissopimus, ja kansainvälinen kontteja koskeva tulliyaleissopimus (Customs Convention on Containers), tulliyaleissopimus.

Turvallisuusyleissopimuksen ensisijaisena tarkoituksena on ihmishengen turvaaminen konttien käsittelyssä ja kuljetuksessa. Yleissopimus tuli kansainvälisesti voimaan 6 päivänä syyskuuta 1977. Kontit on hyväksyttävä sen mukaan ja niissä on oltava yleissopimuksen edellyttämä turvallisuuskilpi 6 päivästä syyskuuta 1982 alkaen.

Suomalaiset kontinvalmistajat voivat hyväksyttää konttinsa myös ulkomailla, mutta turvallisuusyleissopimuksen ratifioinnilla hyväksyminen voidaan järjestää myös Suomessa. Ratifiointi ja siihen liittyvien säännösten antaminen mahdollistavat myös Suomeen tulevien ja Suomesta lähtevien konttien tehokkaan valvonnan.

1.2. Keinot

Konttikuljetusten ollessa korostetusti kansainvälisiä on tarkoituksenmukaista saattaa Suomen sisäinen lainsäädäntö yleissopimuksen mukaiseksi. Näin varmistetaan, että suomalaisia kontteja voidaan kuljettaa kansainvälisessä liikenteessä ilman vaaraa niiden pysäyttämistä sopimusvaltioissa. Lakiehdotuksen periaatteena on, että kontin tulee täyttää sitä liikenteeseen käytettäessä yleissopimuksen lujusvaatimukset. Tarkoituksena on perustaa erityinen konttien hyväksymisjärjestelmä, jossa käyttöön otettavan kontin turvallisuus tutkitaan piirustusten, laskelmien ja kokeiden perusteella. Konttien käytönaikaisesta kunnosta on tarkoitus huolehtia kontin omistajan suorittamalla määräaikaikatsastuksilla ja viranomaisten valvonnalla. Kontteihin on kiinnitettävä ja niissä on pidettävä voimassa oleva

turvallisuuskilpi. Viranomaiset valvoisivat konttien kuntoa lähinnä valtakunnan rajoilla. Valvonnalla on tarkoitus varmistaa, ettei Suomeen tuoda eikä Suomesta viedä kontteja, jotka eivät täytä lain ja yleissopimuksen vaatimuksia.

2. Nykyinen tilanne ja asian valmistelu

2.1. Nykyinen tilanne

Suomessa ei ole voimassa lakia, jonka perusteella konttien hyväksymismenettely ja turvallisuusvalvonta olisi yleisesti toteutettu. Sen sijaan lainsäädäntöön sisältyy eräitä konttien käyttöön ja hyväksymiseen liittyviä erillisiä säännöksiä.

Vaarallisten aineiden kuljettamisesta aluksessa annetun asetuksen (357/80) 12 §:n 2 momentissa on säädetty, että annettaessa tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljettamisesta on noudatettava IMCO:n vaarallisten aineiden kuljetussäännöksiä, jollei ole erityistä syytä poiketa niistä. IMCO:n säännöksissä määrätään konttien merkitsemisestä ja käsittelystä, milloin konteissa kuljetetaan säännöksissä tarkoitettuja vaarallisia aineita.

TIR-tullitarkastusviikkoon merkittyjen tavain kansainvälistä kuljetusta koskevassa tulliyaleissopimuksessa (SopS 41/78), joka on tullut Suomen osalta voimaan 27 päivänä elokuuta 1978 määrätään, että konttien on täytettävä jonkin 13 artiklassa mainitun yleissopimuksen määräykset, jotta tätä yleissopimusta voitaisiin soveltaa.

2.2. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Esitys perustuu merenkulkuhallituksessa virkatyönä valmisteltuun luonnokseen. Kauppa- ja teollisuusministeriö on saanut merenkulkuhallituksen valmistelemasta luonnoksesta lausunnot ulkoasiainministeriöltä, liikenneministeriöltä, työsuojeluhallitukselta, rautatiehallitukselta, tullihallitukselta, Suomen Varustamoyhdistykseltä, Ålands Redarföreningiltä, Suomen Merimies-Unionilta, Suomen Laivanpäällystöliitolta, Keskukskaupakamarilta, Teollisuuden Keskusliitolta, Suomen Satamaliitolta, Suomen Lastauttajainliitolta ja Lloyd's Register of Shippingiltä. Lausunnoissa korostettiin lain tarpeellisuutta ja

kiireellistä voimaansaattamista. Saatujen lausuntojen perusteella esitys on valmisteltu kauppa- ja teollisuusministeriössä.

3. Esityksen organisatoriset ja henkilöstövaikutukset

Lakiehdotuksen hyväksyminen ei edellytä uusien virkojen perustamista. Suomessa konttien hyväksymisen suorittaisivat käytännössä merenkulkuhallituksen hyväksymät luokituslaitokset. Konttien kuntoa tarkastettaisiin pääasiassa pistokokein konttien saapuessa maahan tai lähtiessä maasta. Tarkastuksia suorittaisivat tulliviranomaiset, satamakatsantomiehet ja satamatarkastajat sekä poliisi ja valtionrautateiden määräämät viran tai toimen haltijat. Tämä tarkastustoiminta ei edellytä uusien virkojen perustamista.

4. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei ole valtiontaloudellisia vaikutuksia. Konttien valmistajilta perittäisiin maksu konttien hyväksymisestä. Maksu jäisi kuitenkin pienemmäksi kuin kontin hyväksyttämistä toisessa sopimusvaltiossa aiheutuvat kustannukset.

5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

5.1. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista

Lakiehdotus perustuu turvallisista konteista tehtyyn edellä mainittuun kansainväliseen yleissopimukseen. Yleissopimus on tarkoitus ratifioida mahdollisimman pian sen jälkeen kun Suomen sisäinen lainsäädäntö on saatettu yleissopimuksen mukaiseksi.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Pykälässä säädetään lain soveltamisalasta. Lakia sovellettaisiin kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin.

Kontti määritellään lakiehdotuksen 2 §:ssä. Kontilla tarkoitetaan tietynlaista kuljetussäiliötä. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäävät erityisesti ilmakuljetukseen suunnitellut kontit. Lakiehdotus koskee siten kaikenlaisia muita kontteja, esimerkiksi sellaisia, joka ovat erityisesti valmistettu vaarallisten aineiden kuljettamiseen. Lakiehdotuksessa ei myöskään erotella kontteja sen perusteella, kuljetetaanko ne tyhjinä vai lastattuina.

Ehdotettavaa lakia sovellettaisiin kontteihin, joita käytetään kansainväliseen liikenteeseen. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan 28 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan Suomeen tulevien ja Suomesta lähtevien kuljetusten lisäksi myös kauttakuljetuksia. Konttikuljetukset Suomen rajojen sisäpuolella eivät tulisi lain soveltamispiiriin. Lakiehdotus on tältä osin yhte-

neväinen yleissopimuksen kanssa, jota myös sovelletaan ainoastaan kansainvälisiin kuljetuksiin. Kontteja käytetäänkin yleensä vain kansainvälisiin kuljetuksiin. Lisäksi tehokkaan valvonnan aikaansaaminen muualla kuin valtakunnan rajoilla muodostuisi kalliiksi. Toisaalta on huomattava, että uudet kontit tullaan todennäköisesti valmistamaan ehdotetun lain ja sen nojalla annettavien tarkempien säännösten ja määräysten mukaisiksi, jotta niitä voidaan käyttää myös kansainvälisessä liikenteessä. Jos Suomen sisäisessä liikenteessä käytetään konttia, joka ei ole turvallinen, viranomaiset voivat puuttua asiaan muun muassa työturvallisuuslain (299/58) nojalla.

Koska kontteihin liittyvät turvallisuusriskit käytännössä ilmenevät kontteja satamassa purettaessa tai lastattaessa, lain soveltamisala on ulotettu myös kauttakulkuliikenteeseen (ns. transitokuljetuksiin). Kauttakuljetuksella tarkoitetaan kuljetusta, jossa sekä tavarantoimen lähtöpaikka että määräpaikka ovat muussa valtiossa kuin Suomessa.

2 §. Pykälässä määritellään eräitä laissa käytettäviä käsitteitä. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa on kansainvälisen liikenteen ja 2 kohdassa yleissopimuksen määritelmä.

Sana "kontti" tulee alunperin englantilaisesta sanasta container, joka tarkoittaa lähinnä säiliötä. Säiliöstä, jolla on tietty tilavuus ja joka on valmistettu erityisesti nopeaa siirtoa varten kuljetuksessa eri kuljetusvälineiden avulla ilman tavarauudelleenlastausta, on englannin kielessä käytetty ilmaisua freight container. Konttit valmistetaan tavallisesti teräksestä, alumiinista tai plywoodista. Konttia käsitellään niin, että sitä nostetaan yläkulmista ja että se voidaan alakulmista kiinnittää kuljetusalustaan. Alunperin kontit syntyivät helpottaamaan nimenomaan kappaletavaraliikennettä. Sitten on kehitetty useita eri konttityyppejä kuljetettavan tavarauudelleenlastausta varten. Erityistarkoituksiin valmistetuista konteista voidaan mainita esimerkiksi kylmäkontit ja kontit nesteiden ja kaasujen kuljetuksiin.

Kontin määritelmä 1 momentin 3 kohdassa vastaa asiallisesti yleissopimuksen määritelmää.

Yleissopimuksen mukaan kontilla ei käsitetä ajoneuvoja eikä pakkauksia, mutta kyllä kuorma-auton alustalla kuljetettavia kontteja. Konttina pidetään myös yleissopimuksen mukaan lastitasoa, mikäli sen pinta-ala on vähintään 14 m² ja sillä on kulmakiinnikkeet. Myös lakiehdotuksen 2 §:n mukainen määritelmä on tulkittava näin.

Vastaavanlainen määrittely kontista on myös TIR-tullitarkastusviikkoon merkittyjen tavarain kansainvälistä kuljetusta koskevassa tulliyleissopimuksessa. Erotuksena kuitenkin on kontin koon rajoituskohta.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta aluksessa IMCO:ssa hyväksytty IMDG-koodi määrittelee kontin pysyväksi kuljetusvälineeksi, joka on tarpeeksi kestävä jatkuvaan käyttöön, erityisesti suunniteltu helpottamaan tavarauudelleenlastausta ilman välillä tapahtuvaa uudelleenlastausta sekä suunniteltu kiinnitettäväksi ja helposti käsiteltäväksi, ja jossa on tähän tarkoitukseen sopivat laitteet.

Konttien kokoa on standardisoitu aiemmin muun muassa Kansainvälinen standardisointijärjestö ISO (International Organization for Standardization). Standardisoinnista on ollut hyötyä esimerkiksi satamalaitteita ja laivoja suunniteltaessa sekä kansainvälisiä sopimuksia

tehtäessä. Käytössä on muitakin standardeja. Yleissopimuksen soveltaminen on riippumaton käytetystä standardista.

3 §. Pykälässä on yleissäännös siitä, että kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettujen konttien on kestävä turvallisesti tavanomaisessa käytössä esiintyvät rasitukset. Säännökset hyväksymismenettelystä ja konttien käytön aikaisesta valvonnasta ovat jäljempänä laissa sekä sen nojalla annettavassa asetuksessa.

4 §. Yleissopimuksen mukainen konttien hyväksyminen jakautuu yhtäältä uusien ja toisaalta olemassa olevien konttien hyväksymiseen. Uudella kontilla tarkoitetaan konttia, jonka valmistus alkoi yleissopimuksen voimaantulopäivänä eli 6 päivänä syyskuuta 1977 tai sen jälkeen. Olemassa olevalla kontilla tarkoitetaan muita kontteja. Yleissopimuksessa on määrätty erilainen menettelytapa uuden ja olemassa olevan kontin hyväksymiselle.

Kontit voidaan hyväksyä joko tyyppi hyväksynnällä tai yksittäisellä tarkastuksella. Alemanasteisilla säädöksillä on tarkoitus antaa tarkemmat säännökset ja määräykset hyväksymismenettelystä ja hyväksymisen edellytyksistä.

Suomessa on hyväksyväksi viranomaiseksi ehdotettu merenkulkuhallitusta, jolle kuuluu merenkulun turvallisuudesta huolehtiminen. Merenkulkuhallitus voisi siirtää hyväksymistehtävän edelleen luokituslaitokselle tai muulle vastaavalle laitokselle, esimerkiksi valtion teknilliselle tutkimuskeskukselle. Tarkoituksena on, että käytännössä merenkulkuhallituksen valtuutamat luokituslaitokset hyväksyisivät kontit.

Yleissopimuksen mukaan voidaan kontit hyväksyä ja katsastaa myös muussa sopimusvaltiossa. Näin ollen suomalaiset valmistajat voisivat hyväksyttää kontit muualla. Esimerkiksi ainoa suomalainen konttien valmistaja on tähän asti hyväksyttänyt valmistetut kontit Englannissa.

Pykälän 2 momentin mukaan on kontissa oltava yleissopimuksen mukainen voimassa oleva turvallisuuskilpi, kun sitä käytetään kansainväliseen liikenteeseen. Turvallisuuskilven kiinnittäminen on välttämätön, mutta ei riittävä edellytys kontin käyttämiseksi. Jos kontti todetaan vaaraksi aiheuttavaksi, viranomaiset voivat ryhtyä toimenpiteisiin olipa kontissa voimassa oleva kilpi tai ei. Asetuksella on tarkoitus antaa tarkemmat säännökset kilven koosta, kilven kiinnittämisestä konttiin ja siihen tehtävistä merkinnöistä.

5 §. Koska kontteja voidaan hyväksyä myös muualla kuin valmistajamaassa, lakiehdotuksen mukaan on yleissopimuksen toisen osapuolen antama turvallisuuskilpi samanarvoinen Suomen viranomaisen antaman kilven kanssa. Säännöksellä pyritään myös estämään konttien päällekkäiset hyväksymiset. Säännös edistää kansainvälisten kuljetusten sujuvuutta.

6 §. Pykälässä säädetään velvollisuudesta pitää kontti turvallisena sen jälkeen kun se on hyväksytty ja otettu käyttöön. Yleissopimuksen mukaan kontin omistaja on velvollinen huolehtimaan kontista ja määräjain sen katsastamisesta viranomaisten määräämän tai hyväksymän menettelyn mukaan.

Kontin omistajan, jolla on kotipaikka tai pääliiketoimipaikka Suomessa, on täytettävä katsastamisvelvollisuutensa Suomen lain mukaan, vaikka konttia käytettäisiinkin liikenteessä kahden vieraan valtion välillä. Tästä on säännös 2 momentissa. Yleissopimusta laadittaessa todettiin IMCO:ssa, että käsitteet kotipaikka ja pääliiketoimipaikka on käsitettävä laajasti. Säännöksellä on merkitystä esimerkiksi silloin, kun omistaja on laiminlyönyt määräaikaikatsastuksen ja kontti pysäytetään ulkomailla.

Tarkeimmat säännökset omistajan velvollisuudesta katsastaa kontti annetaan asetuksella. On huomattava, että yleissopimuksessa ei ole määrätty, mitä vaatimuksia kontin on täytettävä, jotta se olisi turvallinen. Kansainvälisissä kokouksissa on todettu, ettei tällaisten vaatimusten määrittely ole käytännössä mahdollista. Koska lakiehdotuksen mukaan konttia ei saa käyttää liikenteeseen, jollei se ole turvallinen, voidaan tämä katsoa riittäväksi ohjeeksi omistajalle. Valvovat viranomaiset joutuvat yksittäistapauksittain päättämään, onko kontti turvallinen vai ei.

Konttien vuokraaminen esimerkiksi leasing-sopimuksella on käytännössä yleistä. Koska kontti tällöin on vuokraajan hallussa ja valvottavissa, on tarkoituksenmukaista, että myös vastuu kontin turvallisuudesta siirtyy vuokraajalle. Epäselvyyksien välttämiseksi vastuun siirtoa koskeva sopimus on tehtävä kirjallisesti.

Omistaja voi siirtää velvollisuutensa kirjallisella sopimuksella paitsi vuokraajalle myös takuun antaneelle haltijalle, esimerkiksi huolintaliikelle kauttakululiikenteessä. Tämä lienee käytännössä huomattavasti harvinaisempaa kuin kontin vuokraaminen.

7 §. Pykälän 1 momentin mukaan käytettäessä konttia kansainväliseen liikenteeseen on

siinä oltava voimassa oleva turvallisuuskilpi. Lainkohta koskee myös ulkomailla hyväksyttyä konttia olipa sen omistaja suomalainen tai ei.

Pykälän 2 momentin mukaan voidaan kuitenkin poikkeuksellisesti sallia myös sellaisen kontin kuljettaminen, josta puuttuu turvallisuuskilpi. Harkinta on tällaisessa tapauksessa valvovalla viranomaisella. Poikkeuslupa käyttää turvallisuuskilvetöntä tai katsastamatonta konttia koskee vain meneillään olevan matkan loppuun suorittamista. Edellytyksenä luvan myöntämiselle on, että kontti silmämääräisessä tarkastuksessa todetaan turvalliseksi. Säännös saattaa tulla sovellettavaksi esimerkiksi tapauksissa, joissa katsastusaika menee umpeen pitkän matkan aikana. Ilmaisulla "kesken olevan kuljetuksen suorittamisen loppuun" tarkoitetaan kontin kuljettamista määräpaikkaansa ja purkamista siellä. Ennen kuin kontti on hyväksytty tai katsastettu sitä ei saa uudelleen käyttää kansainväliseen liikenteeseen. Suomessa voidaan poikkeuslupa antaa myös ulkomaisille konteille. Suomen viranomaisen antama poikkeuslupa ei sido muiden sopimusvaltioiden viranomaisia niiden harkitessa oman lainsäädäntönsä nojalla poikkeusmahdollisuutta.

8 §. Lainkohdassa säädetään toimenpiteistä, joita edellytetään tavattaessa kontti, joka aiheuttaa ilmeisen vaaran turvallisuudelle.

Ehdotettavan lain mukaan kontin omistaja tai henkilö, jolle omistajan velvollisuus on siirtynyt, huolehtii siitä, että kontti hyväksytään ja katsastetaan määräjain. Viranomaiset taas valvovat, että omistaja täyttää velvollisuutensa. Maahan tulevien ja maasta lähtevien konttien määrä on kuitenkin niin suuri, etteivät viranomaiset voi käytännössä tarkastaa jokaista konttia ja varmistua sen turvallisuudesta. Viranomaisten on voitava luottaa siihen, että kontti, jossa on voimassa oleva hyväksymiskilpi, on myös turvallinen. Pelkkä hyväksyminen ei kuitenkaan takaa, että kontti pysyy turvallisena. Sen vuoksi viranomaisten pistotarkastuksissa pyritään toteamaan myös, että kontin määräaikaikatsastus on suoritettu.

Sen varalta, ettei kontti hyväksymismenettelystä ja katsastusvelvollisuudesta huolimatta ole turvallinen, esimerkiksi sen takia, että se on käytön aikana vahingoittunut, viranomaisilla tulee olla mahdollisuus kieltää kontin käyttö. Kielto voitaisiin antaa vain, jos kontti "aiheuttaa ilmeisen vaaran turvallisuudelle". Vastavanlaista ilmaisua käytetään myös yleissopimuksessa. Useat muutkin sopimusvaltiot ovat otta-

neet yleissopimuksen sanamuodon sellaisenaan sisäiseen lainsäädäntöönsä. Yhtenäisiä ohjeita siitä, milloin ilmeinen vaara turvallisuudelle on olemassa, ei voitane antaa alemman asteisiltaan säännöksillä konttien käyttötarkoituksen ja kuljetettavan tavaran erilaisuuden vuoksi. Asia on ratkaistava tapaus tapaukselta. Valvonnan pistokoeluonteisuuden vuoksi ei ole mahdollistakaan puuttua vähäisiin puutteisiin, vaan käytetyllä ilmaisulla on haluttu saada liikenteestä pois kontit, jotka aiheuttavat todellisen vaaran turvallisuudelle.

Pykälän 2 momentissa säädetään omistajalle tai henkilölle, jolle omistaja on siirtänyt huolehtimisvelvollisuutensa, tai näiden edustajalle annettavasta teettämismääräyksestä. Jos kontti 1 momentin nojalla pysäytetään, omistajalle saattaa olla taloudellisesti edullisempaa jättää kontti sinne, missä se pysäytettiin. Tämä ei olisi maisemanhoidon ja esimerkiksi satamien toiminnan kannalta tarkoituksenmukaista. Lisäksi saattaa kontin hylkääminen aiheuttaa vaaraa ympäristölle, jos kontti sisältää vaarallisia aineita. Kontin poissiirtäminen saattaisi käytännössä jäädä viranomaisten tehtäväksi ilman, että he voisivat periä tästä aiheutuvia kustannuksia kontin omistajalta.

Sen varalta, että omistaja tai häneen verrattavissa oleva henkilö ei huolehdi kontin turvalliseksi saattamisesta, viranomaisille on varattava mahdollisuus teettää tarvittavat toimenpiteet hänen kustannuksellaan.

Voimassa olevassa lainsäädännössä on teettämisoikeuden sisältävä säännös. Poliisilain (84/66) 27 §:ssä on säädetty, että jos joku poliisin kehotuksesta huolimatta laiminlyö tehtävän, jonka hän lain, asetuksen tai asianmukaisesti annetun määräyksen nojalla on velvollinen suorittamaan ja laiminlyönnistä saattaa aiheutua haittaa yleiselle liikenteelle taikka vaaraa yleiselle järjestykselle, turvallisuudelle tai terveydelle, voi poliisipäällikkö asianomaisen kustannuksella teettää sen, mikä on laiminlyöty. Teettämiskustannukset voidaan ennakolta suorittaa valtion varoista. Ne saadaan periä ilman tuomiota tai päätöstä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottoin on säädetty.

Teettämismääräyksen säilyttäminen poliisilla on tarkoituksenmukaista viranomaisten valtuuksien selkeyden vuoksi. Muut valvovat viranomaiset voivat ottaa yhteyttä poliisiin, joka pystyy tämän jälkeen teettämään tarvittavat

toimenpiteet toimimisvelvollisen kustannuksella.

Edustajalla tarkoitetaan lähinnä ulkomaalaisen Suomessa olevaa edustajaa.

9 §. Merenkulkuhallitus valvoisi lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Merenkulkuhallitus on merenkulun turvallisuudesta huolehtiva erityisviranomaisen. Merenkulkuhallituksen määräämistä yhteisvalvontaviranomaiseksi puoltaa sekin, että valtaosa konteista kuljetetaan meritse. Valvontaa varten merenkulkuhallituksella olisi oikeus saada tarpeelliset tiedot ja muu aineisto sekä suorittaa tutkimuksia.

10 §. Konttien käyttöä valvottaisiin käytännössä valtakunnan rajoilla. Koska tulli joutuu muiden tehtäviensä vuoksi joka tapauksessa käsittelemään myös kontteja, soveltuu myös tässä laissa tarkoitettu valvontatehtävä tullihallinnolle. Tämän lisäksi valvontaa suorittaisivat merenkulkuhallituksen määräämät satamakatsontamiehet ja satamatarkastajat sekä rautateillä valtionrautateiden määräämät viran tai toimen haltijat ja maantiellä poliisi. Työsuojeluviranomaisilla on myös mahdollisuudet konttien turvallisuuden valvontaan muun muassa työsuojelutarkastusten yhteydessä. Työsuojeluviranomaisille on työsuojelulaissa annettu laajat toimivaltuudet tarkastuksissa esiin tulleiden puutteiden korjaamiseen. Tämän vuoksi laissa olisi työsuojeluviranomaisten osalta viittaus työsuojelulakiin.

Viranomaisten tehtävänä on varmistautua siitä, että kontti on hyväksytty, että se on katsastettu määräaikana ja ettei kontti aiheuta ilmeistä vaaraa turvallisuudelle. Kontin hyväksyminen ja suoritettujen määräaikaiskatsastukset ilmenevät yleensä kontin turvallisuuskilvestä. Jos kontista puuttuu voimassa oleva turvallisuuskilpi, viranomaiset voivat antaa 7 §:n nojalla poikkeusluvan suorittaa kuljetus loppuun. Nämä valvontatoimet voidaan suorittaa ilman laajempia tutkimuksia.

Jos kontti ei ole turvallinen, on tärkeää, että tarpeellisiin toimenpiteisiin ryhdytään välittömästi. Tämän vuoksi valvontaviranomaisille tulee säätää tarvittavat toimintavaltuudet. Valtuuksiin kuuluu myös päättäminen 7 §:ssä tarkoitettujen kuljetusten loppuun suorittamisesta.

Lain 7 ja 8 §:ssä tarkoitettujen kieltojen ja määräysten antaminen perustuu viranomaisten harkintaan yksittäistapauksessa. Niiden tehok-

kuus kärsisi, jos niistä voisi valittaa. Tämän vuoksi laissa olisi niitä koskeva valituskielto. Kiellon tai määräyksen antanut viranomainen voi tietysti tehdä itseoikaisun tarvittaessa.

11 §. Kontin käytön kieltäminen aiheuttaa kontin omistajalle huomattavaa haittaa, muun muassa kuljetusten myöhästymisestä mahdollisesti aiheutuvia sopimussakkoja ja uudelleen lastauksen kustannuksia. Nämä kustannukset muodostuvat monasti suuremmiksi kuin mahdolliset tuomioistuimen määräämät sakot. Tämän vuoksi väliaikaista käyttökieltoa voidaan pitää tehokkaana seuraamuksena.

Lain säännösten noudattamisen tehostamiseksi tarvitaan kuitenkin myös rangaistussäännös. Vain tahallinen teko olisi rangaistava. Käytännössä säännöstä tultaneen soveltamaan ennen kaikkea silloin, kun kontin omistaja jättää tietoisesti noudattamatta viranomaisten antamia nimenomaisia määräyksiä.

Lisäksi voivat tulla sovellettaviksi työsuoje-
lulain ja vaarallisten aineiden kuljettamisessa aluksessa annetun asetuksen rangaistussäännökset samoin kuin rikoslain 21 luvun säännökset vaaran tai vamman aiheuttamisesta sekä kuolemantuottamuksesta.

12 §. Hyväksymisestä ja katsastamisesta aiheutuvien kustannusten perimisestä on tarkoitus säätää asetuksella.

13 §. Tarkoitus on, että ehdotettavaan lakiin otetaan yleiset säännökset. Tarkemmat säännökset ja määräykset hakemusmenettelystä, hyväksymisestä, käytössä olevien konttien uusintakatsastuksesta, turvallisuuskielvestä sekä merenkulkuhallituksen ja sen mahdollisesti valtuuttamien laitosten tehtävistä annettaisiin asetuksella ja merenkulkuhallituksen päätöksellä.

14 §. Koska yleissopimus tulee vielä ennen sen voimaantuloa ratifioida, ehdotetaan säädettäväksi, että lain voimaantulosta säädetään asetuksella.

2. Tarkemmat säännökset

Asetusluonnos tullaan toimittamaan eduskunnalle lakiehdotuksen eduskuntakäsittelyn aikana.

3. Voimaantulo

Ehdotettu laki on tarkoitus saattaa voimaan heti sen jälkeen kun eduskunta on sen hyväksynyt ja yleissopimus ratifioitu. Yleissopimus tuli kansainvälisesti voimaan 6 päivänä syyskuuta 1977.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

konttien turvallisuudesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin, ei kuitenkaan erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuihin kontteihin.

2 §

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *kansainvälisellä liikenteellä* kuljetuksia ulkomailta Suomeen tai Suomesta ulkomaille taikka kauttakuljetuksia Suomen kautta;

2) *yleissopimuksella* Genevessä 2 päivänä joulukuuta 1972 turvallisista konteista tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja sen liitteitä; sekä

3) *kontilla* kuljetusvälinettä, joka on:

a) toistuvaan käyttöön tarkoitettu ja siihen riittävän kestävä;

b) erityisesti suunniteltu helpottamaan tavaroiden kuljetusta yhdellä tai useammalla kuljetusmuodolla ilman välillä tapahtuvaa tavaroiden jälleenlastausta;

c) suunniteltu helposti kiinnitettäväksi ja käsiteltäväksi ja jossa on kulmakiinnikkeet näitä tarkoituksia varten; sekä

d) pohjan neljän ulkosivun rajoittamalta alaltaan vähintään joko 14 m² tai, jos se on varustettu yläkulmakiinnikkeillä, 7 m².

Kontilla ei tarkoiteta ajoneuvoja.

3 §

Kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettu kontti on rakennettava ja varustettava niin turvallisesti, että se kestää tavanomaisessa käytössä esiintyvät rasitukset.

4 §

Merenkukkuhallitus hyväksyy kontit sekä valvoo niille suoritettavia kokeita siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

Merenkukkuhallitus voi valtuuttaa luokituslaitoksen tai muun vastaavan laitoksen hoitamaan 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä.

5 §

Kontissa on oltava yleissopimuksen mukainen voimassa oleva turvallisuuskilpi.

Yleissopimuksen toisen osapuolen antama yleissopimuksen mukainen turvallisuuskilpi, joka on voimassa toisen osapuolen alueella, on voimassa myös Suomessa.

6 §

Kontin omistajan on pidettävä kontti kunnoltaan turvallisena sekä katsastettava se siten kuin asetuksella säädetään.

Omistajalla on 1 momentissa säädetty velvollisuus silloinkin, kun konttia käytetään liikenteeseen Suomen ulkopuolella eri maissa olevien paikkojen välillä, jos omistajalla on kotipaikka tai pääliiketoimipaikka Suomessa.

Omistaja voi siirtää kunnossapito- ja katsastamisvelvollisuuden kirjallisella sopimuksella kontin vuokraajalle tai takuun antaneelle haltijalle.

7 §

Konttia saadaan käyttää kansainväliseen liikenteeseen vain, jos kontti on hyväksytty ja varustettu voimassa olevalla turvallisuuskilvellä sekä säädetty katsastukset on suoritettu.

Milloin käytössä tavataan kontti, josta puuttuu turvallisuuskilpi tai jota ei ole säädettynä aikana katsastettu, valvontaviranomainen voi antaa luvan kesken olevan kuljetuksen suorittamiseen loppuun, jos kontin todetaan muutoin olevan turvallinen.

8 §

Milloin käytössä tavataan kontti, joka on sellaisessa kunnossa, että se aiheuttaa ilmeisen vaaran turvallisuudelle, kontin käyttö on välittömästi kiellettävä. Kontti voidaan ottaa uudelleen käyttöön vasta, kun se on saatettu turvallisiksi.

Kontin omistaja, vuokraaja tai haltija taikka näiden edustaja voidaan velvoittaa siirtämään epäkuntoinen tai ympäristölle haittaa aiheuttava kontti taikka, jos kontti aiheuttaa vaaraa turvallisuudelle huolehtimaan sen saattamisesta turvallisiksi.

9 §

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoo merenkukkuhallitus.

Merenkukkuhallituksella on oikeus saada valvontaa varten tarpeelliset tiedot, asiakirjat ja näytteet sekä suorittaa tutkimuksia. Valmistajalla, omistajalla, vuokraajalla tai haltijalla ei ole oikeutta saada korvausta sille tutkimuksesta aiheutuvista kustannuksista.

10 §

Edellä 7 ja 8 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia suorittavat tulliviranomaiset, merenkukkuhallituksen määräämät satamakatsastusmiehet ja satamatarkastajat sekä rautateillä valtionrautateiden määräämät viran tai toimen haltijat ja maanteillä poliisi. Tarkastuksia suorittavat viranomaiset voivat antaa tarpeellisia kieltoja ja määräyksiä epäkuntoisen tai puutteellisen kontin käytön estämiseksi taikka havaitun vian tai puutteen korjaamiseksi.

Edellä 1 momentissa tarkoitettusta kiellosta tai määräyksestä ei voi valittaa.

Työsuojeluviranomaisten tarkastuksista on säädetty erikseen.

11 §

Joka käyttää konttia liikenteeseen 7 §:n 1 momentin säännöksen tai 8 §:n 1 momentissa tarkoitettua kiellon vastaisesti taikka jättää noudattamatta kontin tarkastuksessa annettuja kieltoja tai määräyksiä, on tuomittava epäkuntoisen tai vaaraa aiheuttavan kontin käyttämisestä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

12 §

Kontin hyväksymisestä ja katsastamisesta peritään maksu sen mukaan kuin asetuksella säädetään.

13 §

Tarkemmat säännökset tämän lain soveltamisesta annetaan asetuksella.

14 §

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Helsingissä 26 päivänä maaliskuuta 1982

Tasavallan Presidentti

MAUNO KOIVISTO

Kauppa- ja teollisuusministeri *Esko Ollila*

