

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi eräiden irtolastialusten turvallisuudesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta.

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi eräiden irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastin purkamista koskeva laki. Lailla pannaan täytäntöön Euroopan unionin direktiivi irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastin purkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä.

Lain soveltamisalaan kuuluisivat kaikki kansainvälisen merenkulkujärjestön määräysten mukaiset, kiinteää irtolastia kuljettavat alukset, jotka purkavat tai lastaavat kiinteitä irtolasteja suomalaisissa terminaaleissa. Laissa ehdotetaan säädettäväksi irtolastialusten toiminnallisesta soveltuvuudesta kiinteän irtolastien lastaamiseen tai purkamiseen, terminaalien soveltuvuuteen liittyvistä vaati-

muksista, tilapäisistä toimintaluvista, alusten päälliköiden ja terminaalien edustajien vastuunjaosta irtolastien purkamisessa tai lastaamisessa ja irtolastialusten ja terminaalien välisistä menettelyistä. Lisäksi laissa säänneltäisiin lastaamisen ja lastin purkamisen aikana aiheutuneiden vaurioiden korjaamisesta, valvonnan järjestämisestä sekä seuraamuksista.

Tarkempia säännöksiä lain soveltamisalaan kuuluvista asioista annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Lain ehdotetaan tulevan voimaan niin pian kuin se on hyväksytty ja vahvistettu.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1. Johdanto	3
2. Nykytila.....	3
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	4
2.3. Nykytilan arviointi.....	4
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	4
3.1. Tavoitteet.....	4
3.2. Toteuttamisvaihtoehdot	5
3.3. Keskeiset ehdotukset	5
4. Esityksen vaikutukset	7
4.1. Julkistaloudelliset vaikutukset	7
4.2. Vaikutukset terminaalien toimintaan	7
4.3. Vaikutukset varustamoille ja aluksille.....	8
4.4. Ympäristövaikutukset	8
5. Asian valmistelu	8
5.1. Valmisteluvaiheet ja –aineisto	8
5.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	8
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	11
1. Lakiehdotuksen perustelut	11
2. Voimaantulo	24
3. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	24
LAKIEHDOTUS.....	26
eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta.....	26

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Irtolastialuksia kohdanneet onnettomuudet ja niihin liittyvät ihmishenkien menetykset ovat lisääntyneet viime vuosikymmeninä. Maailmanlaajuisessa terminaalinennettelyjä koskevassa tutkimuksessa selvisi, että irtolastialusten liian nopeasta lastauksesta, lastaus-suunnitelman laiminlyönneistä, juuttuneen lastin irrottamisessa käytettyjen järeiden välineiden väärästä käytöstä sekä tiedonkulun ongelmista aiheutuu suuria ongelmia. Vuoden 1975 jälkeen on uponnut yli 280 irtolastialusta. Luokituslaitosten kansainvälisen liiton (IACS) teettämän tutkimuksen mukaan vuosina 1983 – 1997 maailman merillä menetettiin 73 irtolastialusta rakenteellisten vikojen takia. Suurin osa näistä onnettomuuksista johtui väärästä lastauksesta tai lastin purkamisesta.

Irtolastialusten ja niiden miehistön turvallisuutta voidaan parantaa vähentämällä riskejä, joita aiheutuu epäasianmukaisesta lastaamisesta ja lastinpurkamisesta kuivan irtolastin lastaus- ja purkutermiinaaleissa. Tähän voidaan päästä vahvistamalla alusten sekä terminaalien välistä yhteistyötä ja yhteydenpitoa varten yhdenmukaiset menettelyt sekä asettamalla aluksille ja terminaaleille soveltuvuusvaatimukset.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi eräiden irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastin purkamista koskeva laki. Lailla ehdotetaan pantavaksi täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/96/EY irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastin purkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä, jäljempänä irtolastidirektiivi.

2. Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Kiinteän irtolastin turvallisesta lastaamisesta ja purkamisesta noudatettavista menet-

telytavoista ei ole aiemmin Suomessa säädetty.

Vuoden 1995 alussa vanhojen kaupunkien erioikeudet satamanpitoon kumottiin ja säädettiin laki yksityisistä yleisistä satamista (1156/1994). Kunnallisiin yleisten satamien toimintaan säätelee edelleen muun ohella laki kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista (955/1976). Valtaosa Suomen yleisistä satamista on kunnallisia laitoksia tai liikelaitoksia.

Uuteen työturvallisuuslakiin (738/2002) sisältyy satamien työturvallisuuteen liittyviä säännöksiä. Niitä on myös valtioneuvoston päätöksessä alusten lastauksessa ja purkamisessa noudatettavista järjestysohjeista (915/1985). Sosiaali- ja terveystieteiden valmistelemalla edellä mainitun valtioneuvoston päätöksen uudistamista. Työturvallisuuslaki määrittelee vähimmäisvaatimukset turvalliseen työskentelylle ja toiminnalle. Työturvallisuuteen liittyvistä asioista säädetään työturvallisuuslain perusteella annetuissa säädöksissä. Merenkulkuviranomaisten ja työsuojeluviranomaisten yhteistyöllä, nyt säädettävän lain valvonnalla ja työsuojelumääräysten valvonnalla varmistetaan sekä irtolastialusten turvallinen liikennöinti että lastaukseen ja purkamiseen osallistuvan henkilöstön turvallisuus.

Työsuojelutarkastajat valvovat nykyisin satamien työturvallisuutta. Merenkululaitoksen merenkuluntarkastajat eivät tällä hetkellä tarkasta esimerkiksi irtolastialusten lastaamista tai purkamista satamissa. Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 5 §:n mukaisesti Merenkululaitos valvoo alusturvallisuudesta annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Vähäisiltä osin nämä säännökset voivat koskea edellä mainitun lain 4 §:ssä tarkoitettujen alusten ja laivanisäntien lisäksi myös satamia. Toisaalta lain 4 §:ssä ei säädetä, että lakia sovellettaisiin terminaalin hoitajiin tai terminaalin edustajiin.

2.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaisten ja EU:n lainsäädäntö

Euroopan yhteisöjen komissio ehdotti vuonna 1993 neuvostolle antamassaan tiedonannossa, että luokituslaitosten tekemästä suosituksesta tehtäisiin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) yleissopimus, joka velvoittaisi satamavaltiot tiettyihin valvonnan lisätoimenpiteisiin. Ehdotetut lisätoimenpiteet liittyivät irtolastialusten turvalliseen lastaukseen ja purkamiseen. Neuvosto suhtautui myönteisesti komission tiedonantoon ja tuki siinä esitettyjä tavoitteita. Sen näkemyksen mukaan kansainvälisten sääntöjen tehokas ja yhdenmukainen täytäntöönpano oli tarpeen ulottaa kaikkiin yhteisön satamiin liikennöiviin aluksiin.

IMO tunnusti alusten ja satamien vuorovaikutuksen merkityksen kuivan irtolastin käsittelyn turvallisuudelle hyväksyessään SOLAS-yleissopimuksen (ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen) liitteen VI luvun muutokset vuonna 1996. Muutokset tulivat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1998 ja niissä määriteltiin keskeiset vaatimukset irtolastin lastaamiselle, purkamiselle ja ahtaamiselle. Näitä täydentämään IMO:n yleiskokous hyväksyi joulukuussa 1997 päätöslauselman A.862(20), jolla annettiin irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkamista koskeva säännöstö (Code of Practice for the safe Loading and Unloading of Bulk Carriers), jäljempänä BLU-säännöstö.

BLU-säännösten merkitys irtolastialusten turvallisuuden parantamisessa on tunnustettu kansainvälisesti. Komission tekemän selvityksen mukaan BLU-säännöstöön sisältyviä IMO:n suosituksia terminaalimenettelyistä noudatetaan yhteisön alueella vain rajoitetusti. Tämän takia komissio alkoi valmistella uutta irtolastidirektiiviä, joka ottaa huomioon SOLAS-määräykset ja BLU-säännösten.

Irtolastidirektiivin valmisteluvaiheessa EY:n jäsenvaltiot pitivät irtolastidirektiivin säätämistä erittäin tarpeellisena. Euroopan suurimmissa satamissa käytettävät suuritehoiset lastaus- ja purkauslaitteet voivat eräissä tapauksissa rasittaa irtolastialusten rakenteita. Myös alusten päälliköiden oikeuksia

tarvittaessa puuttua lastaustoimintaan haluttiin direktiivin säätämällä lisätä.

2.3. Nykytilan arviointi

Irtolastialusten purkamista ja lastaamista sääntelevä kansallinen lainsäädäntö on siis vähäistä. Tehtävänjaosta aluksen päällikön ja terminaalin edustajan päällikön välillä ei ole voimassa olevaa lainsäädäntöä. Toimintatavat satamissa ovat perustuneet lähinnä perinteeseen siitä, miten asioita on ennenkin hoidettu. Jos aluksen päällikön ja terminaalin edustajan välisestä tehtävänjaosta säädettäisiin lailla, tarkoittaisi se perustuslain 80 §:n 1 momentissa edellytetyllä tavalla yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista säätämistä irtolastialuksen lastaamiseen ja purkamiseen liittyvistä terminaalitoiminnoista.

Nykyistä irtolastialusten lastaamista ja purkamista koskevaa lainsäädäntöä ei voida pitää riittävänä, joten ehdotetun lain säätäminen olisi tarpeen.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Tavoitteet

Esityksen keskeisenä tavoitteena on parantaa kiinteän irtolastin lastaamisen ja lastinpurkamisen turvallisuutta.

Vaikka Merenkululaitoksen tehtävät tulisivat lisääntymään, tarkoituksena ei ole, että Merenkululaitos kohdistaisi voimakasta valvontaa irtolastia purkaviin tai lastaaviin aluksiin taikka terminaaleihin, joissa käsitellään irtolastia. Tavoitteena on toteuttaa irtolastidirektiivin edellyttämien menettelyjen varmistaminen ensisijaisesti tässä laissa tarkoitettujen arviointilaitosten toiminnan avulla.

Laki täsmentäisi alusten päälliköiden ja terminaalien edustajien välistä tehtävien- ja vastuunjakoa. Lain säätäminen saattaisi johtaa ahtausliikkeiden tai terminaaliorganisaatioiden toiminnan tehostumiseen kun riippumaton ulkopuolinen taho arvioisi niiden toimintaa. ISO 9001:2000 vaatimukset kaikilta osin vastaavan laadunhallintajärjestelmän käyttöönotto selkeyttäisi menettelytapoja irtolastia purkavissa tai lastaavissa ter-

minaaleissa. Terminaalien toimintaa ulkopuolisena tahona tarkkailevan arviointilaitoksen pätevyys varmistettaisiin niille asetettavalla velvollisuudella soveltaa ISO 10011:1991 –standardissa määrättyjä pätevyysvaatimuksia.

3.2. Toteuttamisvaihtoehdot

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/96/EY, jäljempänä irtolastidirektiivi, irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä annettiin 4 päivänä joulukuuta 2001. Irtolastidirektiivi tuli voimaan 5 päivänä helmikuuta 2002 ja sitä koskevat kansalliset täytäntöönpanotoimet tulee olla saatettu loppuun 1 päivään maaliskuuta 2004 mennessä. Irtolastidirektiivin mukaan satamien omistajien tai organisaatioiden, joille omistaja on siirtänyt vastuun tietyn irtolastialuksen lastaamisesta tai lastinpurkamisesta, tulee perustaa 5. päivään helmikuuta 2005 mennessä vähintään ISO 9000:2000 vaatimukset kaikilta osin täyttävän standardin mukainen laadunhallintajärjestelmä. Laadunhallintajärjestelmän tulee direktiivin mukaan saada auditointi 5 päivään helmikuuta 2006 mennessä.

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan lailla on säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotohtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Terminaalien soveltavuuteen liittyvien vaatimusten arviointi olisi perusteltua toteuttaa antamalla arviointilaitoksille oikeus sertifioida irtolastidirektiivissä tarkoitettuja laadunhallintajärjestelmiä.

Edellä mainituin perustein lain antaminen olisi välttämätöntä. Lain säännöksiä täsmennettäisiin yksityiskohdissaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

EU:n komissio on antanut Suomelle perustellun lausunnon, jossa todetaan, että Suomi ei ole ilmoittanut toimenpiteistä irtolastialus-

ten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelytavoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/96/EY saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Komissio pyytää Suomea ryhtymään perustellun lausunnon edellyttämiin toimenpiteisiin kahden kuukauden kuluessa perustellun lausunnon vastaanottamisesta (viimeistään 1.6.2004). Perustellussa lausunnossa asetetun määräajan kuluttua komissio voi jatkaa valvontamenettelyä viemällä asian EY:n tuomioistuimeen.

Lain käsitteleminen kiireellisenä olisi tarpeen, jotta EU:n komissiolle voitaisiin vastata ennen 1.6.2004, että hallitus on antanut Eduskunnalle direktiivin voimaansaattamiseksi lakiesityksen, joka on tarkoitus käsitellä Eduskunnan kevätistuntokauden aikana siten, että se tulisi voimaan niin pian kuin mahdollista sen jälkeen kun se on hyväksytty ja vahvistettu.

3.3. Keskeiset ehdotukset

Lailla varmistettaisiin se, että terminaaleissa, joihin liikennöi irtolastialuksia, otettaisiin käyttöön erityiset turvallisuusvaatimukset. Turvallisuusvaatimusten mukaan terminaalinhoitajalla olisi velvollisuus noudattaa irtolastidirektiivin mukaisesti kulloinkin voimassa olevia IMO:n säännöksiä ja suosituksia alusten ja satamien yhteistyöstä. Terminaalinhoitajien olisi nimettävä terminaalille edustaja.

Aluksen päällikkö olisi vastuussa aluksen turvallisuudesta lastaamisesta. Aluksen päällikön olisi vahvistettava lastaus- tai lastinpurkusunnitelmalla terminaalin pitäjän kanssa aluksen turvalliseen lastaamiseen ja lastinpurkamiseen liittyvät toimenpiteet ja hänellä olisi oikeus keskeyttää lastaus tai lastinpurkaminen, jos sovittua lastaus- tai lastinpurkusunnitelmaa ei noudateta tai jos syntyy muu aluksen turvallisuutta vaarantava tilanne. Lisäksi Merenkululaitokselle säädettäisiin oikeus keskeyttää kiinteän irtolastin lastaaminen tai purkaminen, jos lastia kuljettavan aluksen turvallisuus vaarantuu.

Ehdotettu laki kattaisi myös tapaukset, joissa lastaaminen tai lastin purkaminen on aiheuttanut alukselle vaurioita, jotka voivat

vaarantaa aluksen turvallisuuden. Merenkulkulaitokselle annettaisiin oikeus puuttua tällaisiin epäkohtiin. Epäkohtiin puuttuminen toteutettaisiin ensi sijassa neuvottelemalla tai ohjein, merkittävämpien virhetilanteiden osalta Merenkulkulaitos voisi asettaa terminaalle, terminaalinhoitajalle, terminaalin edustajalle tai aluksen päällikölle uhkasakon. Viime kädessä Merenkulkulaitos olisi oikeutettu estämään tai keskeyttämään kiinteän irtolastin lastaaminen tai purkaminen. Merenkulkulaitoksen olisi yhdessä lippuvaltion tai sen hyväksymän luokituslaitoksen kanssa arvioitava vaurioiden vakavuus ja päätettävä, tulisiko vaurio korjata välittömästi vai voidaanko korjausta lykätä.

Ehdotuksessa määritellään Merenkulkulaitoksen tehtävät, jotka liittyisivät alusten lastaus- ja lastinpurkuvaiheessa mahdollisesti saamien vaurioiden arviointiin, muuhun valvontavelvollisuuteen sekä selvitysten antamiseen komissiolle.

Lisäksi säädettäisiin terminaalinhoitajan velvollisuudesta perustaa laadunhallintajärjestelmä. Järjestelmien tulisi perustua ISO 9001:2000 tai vastaavaan laadunhallintajärjestelmään. Laadunhallintajärjestelmä ISO 9001:2000 on tarkoitettu organisaatioille, jotka haluavat kehittää erilaisia mitattavia laatustandardeja. Laatujärjestelmä sisältää muun muassa yleisiä vaatimuksia, joihin luetaan riittävä dokumentaatio, laatujärjestelmän ylläpito sekä laatujärjestelmän jatkuva kehittäminen saadun palautteen pohjalta. Dokumentaatioon kuuluvat esimerkiksi laatukäsikirjat ja ohjeet. Lisäksi vaaditaan erityistä laatupolitiikkaa, toiminnan suunnittelua, vastuiden selkeyttä ja väliajoin johdon suorittama järjestelmän katselmus.

Terminaalien sertifiointiin suorittamiseen olisivat oikeutettuja sellaiset arviointilaitokset, joiden pätevyyden on mittatekniikan keskuksen akkreditointipalvelu FINAS tai vastaava organisaatio todennut. Vastaavalla organisaatiolla tarkoitettaisiin toisessa Euroopan yhteisön jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueella toimivaa, Suomen FINAS:ia vastaavaa organisaatiota, joka on jäsenenä akkreditointialan yhteistyöjärjestö EA:ssa (European co-operation for Accreditation) Tällaisia ovat muun muassa RVA Alankomaista, SWEDAC Ruotsista, DANAC Tans-

kasta sekä UKAS Iso-Britanniasta.

Lakiehdotuksen soveltamisala kattaisi kaikki irtolastialukset, jotka täyttävät irtolastidirektiivin kolmannen artiklan mukaisesti SOLAS-yleissopimuksen liitteen IX luvun irtolastialuksia koskevat vaatimukset. Tällaisia voivat olla yksikantiset alukset, joiden lastitilat on varustettu kaltevin ylä- ja alasisiväiliöin tai alukset, joissa on kaksi pitkittäislaipiota ja kaksoispohja koko lastitilassa.

Käytännössä mainitut rakennevaatimukset täyttävät irtolastialukset ovat kooltaan vähintään niin sanotun ”handy size” –kokoluokan aluksia. Tämän kokoluokan pienimpien alusten pituus on noin 150 metriä ja kantavuus noin 20 000 tonnia kuollutta painoa (dwt). Kyseisten alusten syväys täydessä lastissa on noin yhdeksän metriä. Irtolastidirektiivin mukaisesti lakia esitetään sovellettavaksi myös silloin kun edellä mainitun kokoluokan irtolastialuksen koko lastikapasiteettia ei käytetä hyväksi. Voidaan arvioida, että ”handy size” –kokoluokan alusten liikennöinti edellyttää käytännössä satamaan johtavalta väylältä vähintään kahdeksan metrin kulkusyvyyttä. Lakia esitetään sovellettavaksi myös niihin terminaaleihin, joihin edellä mainitun kokoluokan irtolastialukset voivat saapua silloin, kun niiden koko lastikapasiteettia ei käytetä hyväksi.

Irtolastidirektiivi viittaa SOLAS-yleissopimuksen kyseessä olevia aluksia koskeviin määritelmiin. Lakiehdotuksen säännöksiä sovellettaisiin siten vain kiinteitä irtolasteja käsitteleviin satamiin tai satamanosiin, joihin kyseisen kokoluokan alukset voivat liikennöidä. Tällä hetkellä vähintään kahdeksan metrin väylä johtaa seuraaviin suomalaisiin satamiin: Hamina (10,0 m), Kotka (15,3 m), Loviisa (8,5 m), Sköldvik (15,3 m), Helsinki (11,0 m), Kantvik (9,2 m), Inkoo (13,0 m), Koverhar (11,0 m), Hanko (13,0 m), Turku (10,0 m), Naantali (13,0 m), Uusikaupunki (10,0 m), Rauma (10,0 m), Pori (15,3 m), Kaskinen (9,0 m), Kristiinankaupunki (12,0 m), Vaasa (10,0 m), Pietarsaari (9,0 m), Kokkola (13,0 m), Kalajoki (8,0 m), Raahe (8,0 m), Oulu (10,0 m), Kemi (10,0 m) ja Tornio (8,0 m). Käytännössä lakia tul-taisiin soveltamaan noin viidessätoista suomalaisessa satamassa.

Irtolastidirektiivin ja tämän lakiehdotuksen

säännöksiä ei sovellettaisi sellaiseen tilanteeseen, jossa terminaalin laitteistoja käytettäisiin vain poikkeuksellisesti lastaamiseen tai lastinpurkamiseen. Tällöin kyseeseen tulisi esimerkiksi aluksen hätätilanne, joka vaarantaa aluksen tai sen miehistön turvallisuuden. Lisäksi irtolastidirektiivin ja tämän lakiehdotuksen säännöksiä ei sovellettaisi niihin tilanteisiin, joissa aluksen lastaaminen tai lastin purkaminen suoritetaan aluksen omilla laitteilla.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Julkistaloudelliset vaikutukset

Vuotuiset kustannukset Merenkululaitokselle esitettyjen tehtävien suorittamiseksi arvioidaan 60 000 euroksi vuodesta 2005 alkaen. Kustannukset olisivat lähinnä henkilökustannuksia. Terminaalien laadunhallintajärjestelmän myöhemmin toimiessa Merenkululaitokselle aiheutuvien kustannusten arvioidaan laskevan. Merenkululaitoksen kustannukset laissa tarkoitetun valvonnan käynnistämiseksi vuoden 2004 aikana arvioidaan 34 000 euroksi.

Lakiehdotuksen säännökset koskisivat käytännössä vain sellaisia kiinteitä irtolasteja käsitteleviä suomalaisia satamia ja terminaaleja, joihin yli 20 000 tonnin irtolastialukset liikennöivät. Näitä satamia on tällä hetkellä viitisentoista kappaletta. Merenkululaitoksen mukaan 30 000 tonnin aluksen olisi vaikeaa liikennöidä satamaan, jonne on kahdeksan metrin väylä. Terminaaleihin, joissa ei ole tässä lakiesityksessä tarkoitetun irtolastin purkamiseen tai lastaamiseen tarkoitettuja lastinkäsittelylaitteita, lakia ei tulisi soveltaa.

Valtaosa Suomen yleisistä satamista on kunnallisia laitoksia tai liikelaitoksia. Vuoden 2003 alusta lukien Kotkan ja Haminan kunnalliset satamat ovat toimineet osakeyhtiömuotoisina. Laki yksityisistä yleisistä satamista mahdollistaa sen, että tulevaisuudessa satamien omistuksellisissa ja toiminnallisissa rakenteissa voi tapahtua huomattaviakin muutoksia. Esityksen kohdat, jotka säätävät pakolliseksi laadunhallintajärjestelmän käyttöönoton sekä kehittämisen, koskevat myös kuntien omistuksessa olevia satamia huoli-

matta siitä, ovatko ne liikelaitoksia vai toimivatko ne osakeyhtiömuodossa. Laadunhallintajärjestelmän kustannukset vastaavat yksityisille satamille koituvia kustannuksia.

Valtiovarainministeriön antaman lausunnon johdosta valvontamaksua koskevaa säännöstä on työryhmytyön jälkeen täsmennetty. Kustannusten korvaamista koskevat säännökset on laadittu alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) sekä kansainvälisissä yleissopimuksissa omaksutun käytännön mukaisesti. Merenkululaitoksen antama tämän lain soveltamista ja noudattamista koskeva neuvonta ja yleisvalvonta olisi maksutonta.

4.2. Vaikutukset terminaalien toimintaan

Esityksellä on taloudellisia vaikutuksia terminaalien toimintaan. Näitä ovat ISO 9001:2000 laadunhallintajärjestelmän käyttöönotto, laadunhallintajärjestelmän kehittäminen ja sen ylläpito. On arvioitu, että laadunhallintajärjestelmän perustamishinta terminaalia kohden on noin 7 500 euroa. Vuosittaisiksi ylläpito- sekä kehittämiskustannuksiksi on laskettu 1 000 euroa/ terminaali. Useilla satamilla ja terminaaleilla edellä mainittu laadunhallintajärjestelmä on jo olemassa, jolloin kustannuksiakaan ei tältä osin kertyisi.

Terminaaleille saattaa aiheutua kustannuksia myös Merenkululaitoksen suorittamista tarkastuksista. Jos laatujärjestelmä on terminaalissa toiminnassa ja järjestelmää kehitetään sekä hoidetaan, kustannuksia ei tästä ensitarkastuksesta perittäisi. Laatujärjestelmän puuttuessa tai sen ollessa epätäydellinen Merenkululaitos suorittaisi uusintatarkastuksen, jolloin sovellettaisiin valtion maksuperustelakia (150/1992). Tällöin maksun suuruus vastaisi edellä mainitun lain 6 §:n mukaista omakustannusarvoa.

Terminaaleissa toimiville ahtausliikkeille tai terminaaliorganisaatioille tulisi lakiesityksen vaatimusten toteuttamisesta aiheutumaan kustannusten lisäksi myös hyötyä. Ahtausliikkeiden tai terminaaliorganisaatioiden toiminta tehostuisi, kun riippumaton ulkopuolinen taho arvioi niiden toimintaa ja kun ne ovat ottaneet laadunhallintajärjestelmän käyttööseen. Lisäksi irtolastidirektiivin mukaisen

järjestelmän luominen terminaaleihin johtanee henkilökunnan koulutuksen lisääntymiseen. Toiminnan käynnistämiseksi ja ylläpitämiseksi terminaalien pitäisi perustaa vastaavanlaisia työryhmiä kuin mitä yritykset nykyisin perustavat ympäristösertifikaattien hankkimiseen ja ylläpitoon. Voidaan arvioida, että tällaisen työryhmän vetäjän tehtävä tulisi olemaan lähes päätoiminen, mistä terminaaleille aiheutuisi lisäkustannuksia. Eräiltä osin terminaaleissa olevia työtehtäviä voitaisiin mahdollisesti arvioida tai jakaa myös uudelleen, mikä vähentäisi irtolastidirektiivin voimaantulosta yrityksille aiheutuvia sisäisiä kustannuksia.

4.3. Vaikutukset varustamoille ja aluksille

Myös varustamoiden on huomioitava laakiehdotuksessa aluksen päälliköille asetettavat uudet velvoitteet. Tavoitteena on, että kaikkia laissa tarkoitettuja irtolastia suomalaisiin satamiin kuljettavia aluksia kohdeltaisiin samalla tavalla. Merenkululaitoksen suoritteista kerättävät maksut kohdentuisivat samalla tavalla irtolastia kuljettaviin aluksiin, sillä Merenkululaitos perisi maksun laivanisännältä tai tämän Suomessa olevalta edustajalta ainoastaan virheellisestä toiminnasta aiheutuneiden lisätarkastusten osalta. Varustamoiden ei tarvitse perustaa sertifioituja laadunhallintajärjestelmiä. Voidaan olettaa, että laki parantaisi alusten päälliköiden mahdollisuuksia puuttua virheelliseksi katsomiinsa terminaalien menettelyihin.

4.4. Ympäristövaikutukset

Irtolastidirektiivin ja tämän lakiesityksen eräs keskeisimpiä tavoitteita on varmistaa, ettei aluksen lastaus taikka purkaminen aiheuta vaaraa meriympäristölle. Tiedyt alukset aiheuttavat huonon kuntonsa tai käytettävien menettelytapojen vuoksi vaaran meriturvallisuudelle ja meriympäristölle. Tämän vuoksi ehdotetussa laissa ja sen nojalla annettavassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa säädettäisiin tarkoin lastauksen ja lastinpurkamisen menettelytavoista. Turvallinen lastaus tai lastinpurkaminen vaikuttaa onnettomuuksien vähenemiseen ja tätä kautta myös

merellisen ympäristön suojeluun.

Turvallisuus ja meriympäristön suojelu varmistetaan aluksen päällikön ja terminaalin edustajan välisillä menettelytavoilla. Näitä ovat muun muassa aluksen purkamiseen ja lastaamiseen liittyvien tehtävien selvä jakaminen aluksen päällikön ja terminaalinhoitajan välillä, varmistetut viestintäyhteydet lastauksen tai lastinpurkamisen aikana sekä tietyt pakolliset ilmoitukset, joilla varmistetaan riittävä informaatio sekä aluksen päällikölle että terminaalille.

5. Asian valmistelu

5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Irtolastidirektiivin panemiseksi täytäntöön liikenne- ja viestintäministeriö asetti 4 joulukuuta 2002 työryhmän valmistelemaan irtolastialuslainsäädäntöä. Työryhmän tehtävänä oli ehdotuksen laatiminen hallituksen esitykseksi irtolastidirektiivin kansalliseksi täytäntöön panemiseksi. Hallituksen esityksen tuli toimeksiannon mukaisesti sisältää ratkaisuehdotukset muun muassa siitä, mikä viranomaisen suorittaisi irtolastidirektiivissä määritellyjä tehtäviä, mikä viranomaisen oikeutettaisiin päättämään irtolastidirektiivin 6 artiklan mukaisista tilapäisistä toimintaluvista sekä mikä viranomaisen varmistaisi irtolastidirektiivin liitteessä II terminaaleille asetettujen vaatimusten täyttämisen.

Työryhmässä oli edustajia liikenne- ja viestintäministeriöstä, Merenkululaitoksesta, sisäasiainministeriön kuntaosastolta, sosiaali- ja terveysministeriön työsuojeluosastolta, Suomen Satamaliitosta, Suomen Lastauttajain Liitosta (nykyinen Satamaoperaattorit ry) sekä Pohjolan Voima Oyj:stä.

5.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Työryhmän valmistelemasta esityksestä on pyydetty lausunnot sosiaali- ja terveysministeriön työsuojeluosastolta, sisäasiainministeriön kuntaosastolta, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, kauppa- ja teollisuusministeriöltä, Merenkululaitoksen merenkuluosastolta, Merenkululaitoksen alueellisilta tarkastustoimistoilta, Mittatekniikan

keskukselta, American Bureau of Shippingiltä, Bureau Veritakselta, DNV Certification Oy:ltä, Germanischer Lloyd`lta, Metsäteollisuus ry:ltä, Lloyds Register of Shippingiltä, Rahtialusyhdistykseltä, SFS-Sertifiointi Oy:ltä, Suomen Merimies-Unioni ry:ltä, Suomen Konepäällystöliitto ry:ltä, Suomen Laivanpäällystöliitto ry:ltä, Suomen Lastauttajain Liitto ry:ltä, Suomen Satamaliittoa, Suomen Varustamoyhdistys ry:ltä, Teollisuuden ja Yönantajain Keskusliittoa, Ålands Redarförening rf:ltä sekä Öljy- ja Kaasualan Keskusliittoa.

Lausunnon antajina ovat olleet sosiaali- ja terveysministeriön työsuojeluosasto, sisäasiainministeriön kuntaosasto, oikeusministeriö, valtiovarainministeriö, kauppaja teollisuusministeriö, Merenkululaitos, Suomenlahden merenkulun tarkastustoimisto, Pohjanlahden merenkulun tarkastustoimisto, Mitatekniikan keskus, Metsäteollisuus Ry, Suomen Merimies-Unioni, Rahtialusyhdistys ry, Suomen Satamaliitto, Satamaoperaattorit (Suomen Lastauttajain Liitto), Suomen Varustamoyhdistys ry sekä Ålands Redarförening rf.

Esitykseen sisältyviä ehdotuksia pidettiin lausunnoissa yleisesti tarkoituksenmukaisina ja kannatettavina. Useat lausunnonantajista olivat olleet edustettuina liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa työryhmässä tai heitä oli kuultu työryhmän kokouksissa, joten he olivat saaneet suurimman osan tärkeinä pitämistään asioista otetuksi huomioon jo asian valmisteluvaiheessa.

Oikeusministeriö keskittyi lausunnossaan muun muassa lakiesityksen määritelmien ja valtuutussäännösten täsmentämiseen, arviointilaitosten tehtävien ja aseman tarkentamiseen hallintolain näkökulmasta sekä alusten päälliköiden ja terminaalien edustajien tehtävien abstraktiotason kohottamiseen lakiesityksessä.

Sosiaali- ja terveysministeriön työsuojeluosasto kiinnitti huomiota lakiesityksessä työsuojelun alaan kuuluviin säännöksiin sekä koneiden tai laitteiden oikean ja turvallisen käytön merkitykseen meriturvallisuuden ja työturvallisuuden kannalta.

Sisäasiainministeriön kuntaosasto esitti Merenkululaitokselle asetettavien tehtävien tarkempaa määrittelyä sekä tarvetta perustel-

la asetusluonnoksen säännökset yksityiskohdaisemmin.

Valtiovarainministeriö kiinnitti huomiota arviointilaitoksen tehtäviin ja rooliin, arviointilaitoksen asemaan julkisen hallintotohtävän suorittajana sekä tarpeeseen täsmentää lakiehdotuksen vaikutuksia siitä Merenkululaitokselle aiheutuvan työ määrän ja maksujen keräämisen kannalta.

Kauppaja teollisuusministeriö esitti muutoksia arviointilaitoksen määritelmään sisältyneen akkreditointivaatimuksen osalta, lakiehdotuksen siirtymäsäännöksiin, arviointilaitoksen vastavuoroiseen tunnustamisvelvollisuuteen sekä Merenkululaitoksen toimintavaltuuksiin.

Merenkululaitos totesi, että lakiesityksen 5 §:n ehdotetut säännökset valtioneuvoston asetuksenantovaltuuksista koskisivat muun muassa alusten lastiruumia, lastaukseen ja lastinpurkamiseen sovellettavia laitteistoja, terminaalien soveltuvuutta kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen, aluksen päällikön sekä terminaalien tiedonantovelvollisuuden tarkempaa sisältöä, aluksen päällikön tehtävien tarkempaa määrittelyä ennen lastaamisen tai lastinpurun aloittamista sekä terminaalien edustajien tehtävien tarkempaa määrittelyä ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista.

Esityksessä ehdotetaan siten annettavaksi säännöksiä lakia alemmantasoisella säädöksellä varsin teknisistä kysymyksistä. Merenkululaitoksen Meriturvallisuus-toiminnon näkemyksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetus olisi lainsäädännön tasoltaan riittävä ja käytännössä toimiva. Lisäksi Merenkululaitos huomautti, että lakiehdotuksen 9 §:n mukaiset merenkululaitoksen tehtävät arviointilaitoksen nimeämisessä eivät riittävän selkeästi ilmene ehdotuksesta.

Suomenlahden merenkulun tarkastustoimisto totesi lausunnossaan, että sen vastuualueelle suuntautuu noin 44 % irtolastialusten käynneistä Suomen satamiin. Tehokkaan valvonnan suorittaminen Suomenlahden merenkulun tarkastustoimiston alueella edellyttäisi yhden merenkuluntarkastajan palkkaamista tehtävää varten. Pohjanlahden merenkulun tarkastustoimistolla ei ollut työryhmämietinnöstä huomautettavaa.

Metsäteollisuus Ry piti lausunnossaan työ-

ryhmän ehdotuksia asianmukaisena sekä direktiivin säännöksiä vastaavana. Keskeisissä metsäteollisuuden käyttämissä suomalaisissa satamissa useat ehdotuksen sisältämistä turvallisuutta varmentavista toimista ovat joko jo käytäntönä tai valmius niiden käytäntöön saattamiseen on Metsäteollisuus Ry:n näkemyksen mukaan hyvä. Puutteena Metsäteollisuus Ry pitää sitä, että eräät lakiehdotuksen kannalta olennaiset määritykset, kuten esimerkiksi minkä tyyppisiä aluksia tai lasteja laki koskisi, esitetään vain viittauksina kansainvälisiin sopimuksiin. Metsäteollisuus Ry esitti tämän kaltaisten määritelmien liittämistä sellaisenaan ehdotuksen perusteluihin.

Rahtialusyhdistys ry:n mukaan alusten lastaamisen ja purkamisen turvallisuus lisääntyy kun aloitetaan satamaterminaalin ja aluksen välisen yhteistoiminnan sääntely. Sen jälkeen kun Euroopan unionin direktiivi irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä tuli voimaan helmikuussa 2002, on Suomen hoidettava täytäntöönpanotoimet vastaavalla tavalla ja vastaavassa aikataulussa kuin muidenkin jäsenvaltioiden.

Satamaoperaattorit ry esitti lausunnossaan lakiehdotuksen 4 § muutettavaksi siten, että irtolastialusten toiminnalliseen soveltuvuuteen liittyviä tarkastustehtäviä ei osoitettaisi terminaalinhoitajille. Satamaoperaattorit ry:n mukaan ensisijainen valvontavastuu tulisi tältä osin olla aluksen päälliköllä ja aluksia valvovilla viranomaisilla. Myöskään direktiivin liitteeseen liittyvä, lakiehdotusta laajempi luetelo sisältää tarkastusvelvollisuuksia, joiden hoitaminen ei Satamaoperaattorien mukaan kuulu terminaalinhoitajalle.

Suomen Laivanpäälystöliitto toteaa lausunnossaan, että siltä osin kuin kansallinen säännöstö muutetaan EY:n direktiivin pohjalta vastaamaan kansainvälisen meriturvallisuusorganisaatio IMO:n säännöksiä, liitto pitää muutoksia perusteltuna. IMO:n säännökset koskien aluksen toimintaa tässä tapauk-

sessä ovat mielestämme ajantasalla, ja oikeansuuntaisia. Satamatoiminta pitäisi tältä osin saada vastaamaan säänneltyä alustointia. Yhteistyö aluksen ja sataman välillä tulisi olla mahdollisimman saumatonta. Laivanpäälystöliitto painottaa, että satamassa tulisi olla lastauksesta vastuussa lastinkäsittelystä perehtynyt henkilö. Aluksen päälliköille tulisi liiton mukaan luoda sellaiset olosuhteet, että hän pystyy perehtymään lastauksen perusteisiin ilman turhia häiriöntekijöitä.

Suomen Merimies-Unioni toteaa lausunnossaan, että ehdotus vastannee direktiivin tarkoitusta, mutta ehdotuksessa ei oteta kantaa talviliikenteen alusturvallisuudelle aiheuttamaan haittaan satamaan tullessa. Suomen Merimies-Unioni esittää, että alusten ja miehistöjen, satamahenkilöstön sekä terminaalityöntekijöidenkin turvallisuuden varmistamiseksi lain soveltamisala tulisi määritellä kaiken kattavaksi ja talviolosuhteiden tuomat riskit ottaa huomioon. Lisäksi Suomen Merimies-Unioni esittää lukuisia alusten terminaaliin tuloon liittyvien, lähinnä alusten laituriin kiinnittämistä koskevien säännöstarpeiden sisällyttämistä lakiin.

Suomen Varustamoyhdistys ry ja Ålands Redarförening rf esittävät yhteisessä lausunnossaan, että lakiehdotuksen tarkoituksena on panna täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/96/EY irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastin purkamisen yhdenmukaistetuista menettelyistä. Yhdistyksillä ei ole varsinaisesti huomautettavaa esitykseen kokonaisuutena, mutta ne esittävät tiettyjä korjauksia lakiehdotuksen yhdistelmäaluksen määritelmien osalta sekä pyytävät asetusehdotuksen terminaalin edustajan tehtäviä koskevan kohdan toimivaltuuksien täsmentämistä.

Suomen Satamaliitolla ja mittatekniikan keskuksella ei ollut huomautettavaa työryhmän ehdotuksen johdosta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Lain tarkoitus.* Lain tarkoituksena on panna täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/96/EY irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastin purkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY, jäljempänä *irtolastidirektiivi*. Viimeksi mainitulla direktiivillä muutettiin ensin mainitun direktiivin 3 artiklan 2 kohtaa siten, että vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksella tarkoitetaan ihmishengen turvallisuudesta merellä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta sekä sen kulloinkin voimassa olevia pöytäkirjoja ja muutoksia. Muutoksen seurauksena irtolastidirektiivin velvoitteet muuttuvat automaattisesti sen mukaan kuin vuoden 1974 SOLAS-yleissopimusta muutetaan. Säännöksen tarkoituksena on se, että direktiivin säännökset olisivat yhdenmukaisia Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa sovittujen kansainvälisten sopimusten määräysten kanssa.

Lain tarkoituksena olisi parantaa irtolastialusten turvallisuutta vahvistamalla lastauksen ja lastin purkamisen menettelytavat ja toiminta ongelmatilanteissa. Lakiehdotus sulkee tarkoituksensa ja soveltamisalansa piiristä pois muut alustyyppit sekä lastit kuin kiinteää irtolastia kuljettavat tietyn tyyppiset irtolastialukset.

Turvallisuutta parannettaisiin vähentämällä taitamattomasta lastaamisesta ja lastinpurkamisesta aiheutuvia riskejä. Riskejä vähennettäisiin vahvistamalla alusten sekä terminaalien välistä yhteistyötä ja yhteydenpitoa varten yhdenmukaiset menettelyt sekä asettamalla aluksille ja terminaaleille soveltuvuusvaatimukset.

2 §. *Soveltamisala.* Lain soveltamisalaan kuulusivat kaikki irtolastidirektiivin 3 artiklan 4 kohdassa tarkoitettut irtolastialukset, jotka käyttävät suomalaisissa satamissa sijaitsevia kiinteän irtolastin lastaamiseen tai lastinpurkamiseen tarkoitettuja terminaaleja. Lakia sovellettaisiin kaikkiin edellä mainitut

vaatimukset täyttäviin irtolastialuksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat. Irtolastidirektiivin 2 artiklan 1 kohdan 1 alakohdasta sekä 3 artiklan 4 kohdan määritelmästä johtuu, että lakia ei sovellettaisi kaikenkokoisiin kiinteää irtolastia kuljettaviin aluksiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin eräistä poikkeuksista lain soveltamisalaan. Ensimmäinen poikkeus lain soveltamisalasta koskee laitteistoja, joita vain poikkeuksellisesti käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen. Tällainen tapaus voisi olla esimerkiksi jokin hätätilanne, jossa terminaalin normaaleja lastaus- tai lastinpurkulaitteistoja ei voitaisi käyttää. Toinen poikkeus lain soveltamisalasta koskee irtolastialuksen laitteita. Jos irtolastialuksen lastaus tai purkaus tapahtuu kyseisen aluksen omilla laitteilla, lakia ei sovellettaisi tällaisiin tapauksiin. Kyseisiin poikkeustapauksiin sovelletaan kuitenkin vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 7 säännön määräyksiä. Säännökset koskevat irtolastin turvallista lastaamista, irtolastialuksen vakuuuden varmistamista sekä aluksen rakenteiden suojaamista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin työturvallisuuteen liittyvistä asioista. Momentin mukaisesti työsuojelusta ja työsuojeluviranomaisten suorittamasta valvonnasta olisi voimassa, mitä siitä erikseen säädetään. Työturvallisuuteen liittyvistä asioista säädetään työturvallisuuslaissa (738/2002), jonka mukaan kyseisen lain tarkoituksena on parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työntekijöiden työkyvyn turvaamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä ennalta ehkäistä ja torjua työtapaturmia, ammattitautteja, ja muita työstä ja työympäristöstä johtuvia työntekijöiden fyysisen ja henkisen terveyden haittoja. Täten irtolastidirektiivin työturvallisuuteen liittyvistä asioista säädettäisiin kyseisessä laissa ja sen nojalla annettavissa alemman tason säädöksissä.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin informaatiivisuuden vuoksi myös Suomea sitoviin kansainvälisiin sopimuksiin. Irtolastin las-

taamisen ja purkamisen kannalta merkittäviä sopimuksia ovat muun muassa ihmishengen turvallisuudesta merellä tehty vuoden 1974 kansainvälinen SOLAS-yleissopimus. Lisäksi Suomea sitovat eräät ahtausalaa koskevat kansainväliset sopimukset sekä ne Kansainvälisen työjärjestön sopimukset, jotka Suomi on ratifioinut tai hyväksynyt. Euroopan yhteisön jäsenvaltiot ovat saattaneet eri tavoin voimaan edellä mainittuja sopimuksia niihin myöhemmin lisättyine pöytäkirjoineen ja muutoksineen eikä yhteisön lainsäädäntö ole täysin yhdenmukaistettu edellä mainittujen määräysten osalta.

3 §. *Määritelmät.* Pykälässä määriteltäisiin eräät lakiehdotuksessa käytettävät käsitteet.

Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin, mitä tarkoitetaan kansainvälisillä yleissopimuksilla. Kansainvälisillä yleissopimuksilla tarkoitettaisiin alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä yleissopimuksia, sellaisina kuin ne on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/106/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY. Jäljempänä mainittu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/84/EY on annettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien direktiivien muuttamiseksi ja se liittyy läheisesti niin sanottuun COSS-asetukseen. COSS-asetus on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2099/2002 meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta sekä meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien asetusten muuttamisesta.

Kansainvälisillä yleissopimuksilla tarkoitettaisiin neuvoston direktiivin 95/21/EY, jäljempänä PSC-direktiivi, alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin PSC-

direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä yleissopimuksia niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen. Näitä yleissopimuksia olisivat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/106/EY mukaisesti:

1) vuoden 1966 kansainvälinen lastiviiva-sopimus (LL 66);

2) vuoden 1974 kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS 74);

3) vuoden 1973 kansainvälinen yleissopimus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä sekä siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (MARPOL 73/78);

4) vuoden 1978 kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus (STCW 78);

5) vuoden 1972 yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen estämiseksi merellä (COLREG 72);

6) vuoden 1969 kansainvälinen aluksenmitausyleissopimus (ITC 69) sekä

7) vuoden 1976 yleissopimus kauppa-aluksissa noudatettavasta vähimmäistasosta (ILO N:o 147).

Edellä mainitut yleissopimukset olisivat voimassa niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002 2 artiklan 1 kohdan ja 2 artiklan 2 kohdan n) alakohdan perusteella, jos meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) tekemästä päätöksestä ei muuta johdu. COSS-komitea tekee edellä mainitun päätöksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklassa säädetyn vaatimuksenmukaisuuden tarkastusmenettelyn mukaisesti.

Pykälän 2 kohdassa määriteltäisiin, mitä tarkoitetaan SOLAS-yleissopimuksella. SOLAS-yleissopimuksella tarkoitettaisiin ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja sen liitteitä niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen. SOLAS-yleissopimukseen tältä osin tehdyt muutokset ovat voimassa sellaisina kuin ne kulloinkin ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002 12 artiklan nojalla samoin perustein kuin edellä on selvitetty seitsemän kansainvälisen yleissopimuksen osalta.

Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin BLU-säännöstö. BLU-säännöstöllä tarkoitettaisiin irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkamista koskevaa säännöstöä sellaisena kuin se on IMO:n päätöslauselman A.862 (20) liitteessä. Mahdolliset muutokset BLU-säännöstöön olisivat voimassa myöhemmin niihin tehtyine muutoksineen vastaavasti kuin kahdessa edellisessä kohdassa on selostettu. Tämä perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002 2 artiklan 1 kohtaan ja irtolastidirektiivin 3 artiklan 3 kohtaan, jossa BLU-säännöstö on alun perin määritelty. Koska BLU-säännöstö perustuu IMO:n kiertokirjeeseen, ovat siihen tehdyt muutokset ja mahdollisesti myöhemmin tehtävät muutokset voimassa automaattisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002 2 artiklan 1 kohdan nojalla.

Edellä 1—3 kohdissa mainituilta osin yhteisön toimivalta on muuttunut yksinomaiseksi siten kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2099/2002 säädetään.

Pykälän 4 kohdassa olisi irtolastialuksen määritelmä. Irtolastialuksella tarkoitettaisiin irtolastialusta sellaisena kuin se on määriteltynä vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen IX luvun 1.6 säännössä ja tulkittuna vuoden 1997 SOLAS-konferenssin päätöslauselmassa 6, eli:

a) yksikansista alusta, jonka lastitilat on varustettu kaltevin ylä- ja alasivusäiliöin ja joka on ensisijaisesti tarkoitettu kuivan irtolastin kuljettamiseen; tai

b) malminkuljetusalusta, jolla tarkoitetaan yksikansista merialusta, jossa on kaksi pitkitäislaipiota ja kaksoispohja koko lastitilassa ja joka on tarkoitettu malmilastin kuljettamiseen ainoastaan keskilastitiloissa; tai

c) yhdistelmäalusta sellaisena kuin se on määriteltynä vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 luvun 3.27 säännössä. Säännön mukaan yhdistelmäaluksella tarkoitetaan tankkeria, joka on suunniteltu kuljettamaan öljyä tai vaihtoehtoisia kiinteitä irtolasteja.

Pykälän 5 kohdassa olisi kuivan ja kiinteän irtolastin määritelmä. Irtolastidirektiivin 3 artiklan 5 kohta viittaa kuivan irtolastin määritelmän osalta vuoden 1974 SOLAS-

yleissopimuksen liitteen XII luvun 1.4 sääntöön. Kyseinen XII luku sisältää irtolastialusten turvallisuudelle asetettavat lisävaatimukset. Säännön 1.4 mukaan kiinteä irtolasti tarkoittaa mitä tahansa muuta kuin nestemäistä tai kaasumaista materiaalia, joka koostuu partikkelien yhdistelmästä, rakeista tai mistä tahansa muusta, rakenteeltaan pääsääntöisesti yhtenäisestä materiaalista, jota lastataan suoraan aluksen lastitiloihin ilman mitään aluksen ja lastin välillä olevaa säiliötä (containment). Kyseinen sääntö sulkee kuivan tai kiinteän irtolastin piiristä pois viljaa kuljettavat alukset.

Pykälän 6 kohdassa määriteltäisiin viljan käsite. Viljalla tarkoitettaisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen XII luvun 1.4. säännössä tarkoitettuja tuotteita, joita ovat vehnä, maissi (jyvinä), kaura, ruis, ohra, riisi, palkokasvit, siemenet sekä edellä mainituista tuotteista jalostetut tuotteet, jotka ominaisuuksiltaan vastaavat luonnollisessa olomuodossaan olevia jyviä.

Pykälän 7 kohdassa määriteltäisiin terminaalin käsite. Terminaali määriteltäisiin kiinteäksi, kelluvaksi tai liikuteltavaksi laitteeksi, jota käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen irtolastialukseen tai tällaisen lastin purkamiseen irtolastialuksesta ja joka on varustettu tällaiseen tarkoitukseen.

Pykälän 8 kohdassa määriteltäisiin, mitä tarkoitetaan terminaalinhoitajalla. Terminaalinhoitaja olisi 8 kohdan mukaisesti terminaalin omistaja, jolla on vastuu irtolastialuksen lastaamisesta tai lastin purkamisesta. Terminaalinhoitajalla voitaisiin tarkoittaa myös muuta toimijaa, jolle omistaja on siirtänyt vastuun. Pääsääntöisesti kyse on satamassa toimivasta ahtausliikkeestä, joka sopii lastin purkamiseen tai lastaamiseen liittyvistä käytännön toimista aluksen päällikön tai tämän edustajan kanssa. Lastin purkamisesta tai lastaamisesta voi vastata lain tarkoittamassa merkityksessä myös ahtaustoimintaa harjoittava satamayhtiö tai -laitos, teollisuuslaitos tai muu ahtaustoimintaa harjoittava yritys.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin, mitä tarkoitetaan terminaalin edustajalla. Terminaalin edustajalla tarkoitettaisiin terminaalinhoitajan nimeämää henkilöä, jonka kokonaisvastuulla ja toimivallalla tietyn irtolas-

tialuksen lastaaminen ja purkaminen terminaalissa käytännössä tapahtuu. Terminaalien edustajalla tarkoitettaisiin myös henkilöä, joka terminaalinhoitajan nimeämänä valvoisi myös lastaamista tai lastin purkamista edeltäviä valmisteluja sekä lastaamisen tai lastin purkamisen päätökseen saattamista.

Pykälän 10 kohdan mukaan aluksen päälliköllä tarkoitettaisiin irtolastialuksen päällikköä tai kansi- tai yhtenäispäällystään kuuluvaa henkilöä, jonka aluksen päällikkö olisi nimennyt vastaamaan tämän lain perustella määritetyistä, lastaamiseen ja lastin purkamiseen liittyvistä tehtävistä.

Pykälän 11 kohdassa määriteltäisiin lippuvaltion hallinto. Lippuvaltion hallinnolla tarkoitettaisiin sen valtion toimivaltaista viranomaista, jonka lipun alla irtolastialuksella on oikeus purjehtia.

Pykälän 12 kohdassa määriteltäisiin satamavaltion valvontaviranomaisen käsite. Satamavaltion valvontaviranomaisella tarkoitettaisiin Merenkululaitoksessa meriturvallisuudesta vastaavaa johtajaa tai hänen määrittämänsä virkamiestä.

Pykälän 13 kohdassa esitetään määriteltäväksi lastitiedon käsite. Lastitieto määriteltäisiin lakiesityksessä siten, että sen sisällön tulisi noudattaa asetusta ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn vuoden 1974 kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten voimaansaattamisesta (SopS 108/1993). Lastitieto tulisi antaa kyseisen asetuksen mukaisesti kirjallisesti ja tiedot tulisi toimittaa aluksen päällikölle ennen lastauksen alkua. Lastitiedon tulisi sisältää muun muassa kuvaus kuljetettavaksi aiotusta lastista sekä sen määräst.

Pykälän 14 kohdassa esitetään määriteltäväksi lastaus- tai lastinpurkusuunnitelman käsite. Irtolastialuksen lastauksessa tai lastin purkamisessa tulisi noudattaa lastaus- tai purkaussuunnitelmaa. Tämä määritellään viittaamalla vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 7.3 säännösten sekä BLU-säännösten 2. lisäykseen. BLU-säännösten mukaan lastaus- tai purkusuunnitelman tulisi sisältää muun muassa tiedot lastista, aluksesta, lastaajien tai purkajien henkilömäärästä sekä viimeisen lastin purkamisesta terminaalista.

Pykälän 15 kohdan mukaan aluksen ja ter-

minaalien yhteisellä turvallisuuden tarkistuslistalla tarkoitettaisiin listaa, joka määritellään BLU-säännösten 4. luvussa. Kyseinen luku määrittelee turvallisuusvaatimukset lastaukselle tai lastinpurulle. Tarkistuslista ja sen muoto on määritelty BLU-säännösten liitteessä 3.

Pykälän 16 kohdan mukaan kiinteän irtolastin ominaispainoilmoituksella tarkoitettaisiin tietoja, jotka luetellaan vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen XII luvun 10 säännössä. Nämä tiedot viittaavat lastin painoon sekä sen tiheyteen.

Pykälän 17 kohdan mukaan sertifioidulla laadunhallintajärjestelmällä tarkoitettaisiin ISO 9001:2000 laadunhallintajärjestelmää tai vastaavaa järjestelmää, jota auditoitaisiin irtolastidirektiivin 5 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaisesti ISO 10011:1991 standardin tai sen vaatimukset kaikilta osin täyttävässä standardissa asetettujen suuntaviivojen mukaisesti. Edellä mainittu ISO 10011:1991 standardi ei ole enää standardina voimassa, koska se on korvattu ISO 19011:2002 standardilla. Irtolastidirektiivi on pantava täytäntöön Suomessa sellaisenaan, joten 3 §:ssä ehdotetaan viitattavaksi nimenomaan siihen standardiin, joka on mainittu direktiivissäkin. Säädösehdotuksen jatkovalmistelun yhteydessä tehty muutos työryhmämietintöön verrattuna perustuu kauppa- ja teollisuusministeriön lausuntoon. ISO 9001:2000 standardin noudattamisvelvollisuudesta säätämällä varmistettaisiin muun muassa se, että alusten purkamiseen ja lastaamiseen osallistuvien henkilöiden koulutus olisi järjestetty asianmukaisella tavalla.

Pykälän 18 kohdassa säädettäisiin siitä, mitä tarkoitetaan arviointilaitoksella. Arviointilaitoksella tarkoitettaisiin yritystä tai muuta yhteisöä, jonka suorittamalla terminaalinhoitajan laadunhallintajärjestelmän sertifioinnilla olisi tämän lain mukaiset oikeusvaikutukset. Tämän lain 26 §:ssä säädettävän siirtymäajan jälkeen edellytettäisiin tällaisen sertifikaatin olemassa oloa, jotta terminaalinhoitajalla olisi oikeus toimia terminaalissa, jota käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen tai lastin purkamiseen.

Arviointilaitoksesta ja sen tehtävistä säädettäisiin lain 10 §:n 1 momentissa. Muussa Euroopan talousalueen valtiossa hyväksytyin

arviointilaitoksen vastavuoroisesta tunnustamisesta säädettäisiin 10 §:n 2 momentissa. Tällainen arviointilaitos voisi suorittaa tässä laissa tarkoitettuja laadunhallintajärjestelmien sertifiointeja Suomessa siten kuin kyseisen Euroopan talousalueen valtion lainsäädännössä säädetään. Toisessa ETA-valtiossa toimivan arviointilaitoksen valvonnasta vastaisivat kyseisen Euroopan talousalueen valtion toimivaltaiset viranomaiset sen maan lainsäädännön mukaisesti.

4 §. *Irtolastialusten toiminnalliseen soveltuvuuteen liittyvät vaatimukset.* Terminaalinhoitajien on varmistettava se, että irtolastialus soveltuu toiminnallisesti kiinteän irtolastin lastaukseen tai lastinpurkamiseen. Toiminnallista soveltuvuutta tarkastettaessa kiinnitettäisiin huomiota muun muassa aluksen lastiruuman ja luukkujen riittävään suuruuteen sekä käyttöjärjestelmien ja kuljetuskoneistojen toimintakuntoisuuteen. Vaatimuksen tarkoituksena on edistää sekä terminaalien että aluksella olevien työntekijöiden turvallisuutta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Merenkululaitoksen velvollisuudeksi suorittaa tarpeellisin väliajoin terminaaleissa ja irtolastialuksissa tarkastuksia sen varmistamiseksi, että terminaalinhoitajat noudattavat 1 momentin mukaisia velvoitteitaan.

Tarkemmin edellä mainituista vaatimuksista voitaisiin säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Näitä asetuksella tarkemmin säädettäviä seikkoja olisivat muun muassa alusten lastiruumista, lastauslaskimista, kuljetuskoneistoista ja muista irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen vaikuttavista teknisistä seikoista sekä aluksen kiinnittämisestä ja ankkuroimisesta käytettävistä kansilaitteista.

5 §. *Terminaalien soveltuvuuteen liittyvät vaatimukset.* Säännöksessä säädettäisiin terminaalien soveltuvuuteen liittyvistä vaatimuksista. Näitä olisivat muun muassa säännökset irtolastialuksen turvallisuudesta kiinnittämisestä lastaus- tai purkulaitteen viereen, laitteiden vaatimuksenmukaisuudesta sekä asianmukaisesta toimintakunnosta. Lastauksen tai lastinpurkamisen tukena tulisi käyttää apuna 3 §:ssä mainittua terminaalin edustajaa. Terminaalien soveltuvuuteen liittyvistä vaatimuksista säädettäisiin tarkemmin lii-

kenne- ja viestintäministeriön asetuksen 3 §:ssä. Asetuksella pantaisiin täytäntöön direktiivin liitteen II säännökset.

Lisäksi vaadittaisiin, että terminaalissa on laadittu käsikirjoja, jotka sisältävät tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaiset vaatimukset. Käsikirjojen sisällölle asetettavista vaatimuksista säädettäisiin tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Näitä vaatimuksia olisivat muun muassa irtolastialuksen päällikölle ennen lastauksen tai lastinpurkamisen aloittamista annettavat tiedot terminaalihenkilökunnasta, veden syvyydestä satamassa, terminaalin lastaus- ja lastinpurkulaitteistoista sekä sellaisten alusten minimi- ja maksimipituuksista, joiden lastia terminaali pystyy enimmillään käsittelemään.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa säädettäisiin, että terminaalille on kehitetty ja siellä on otettu käyttöön sertifioitu laadunhallintajärjestelmä, joka täyttää ISO 9001:2000 standardin tai vastaavan standardin vaatimukset. Lisäksi 1 momentin 4 kohdassa velvoitettaisiin terminaalinhoitaja varmistamaan, että edellä mainittua laadunhallintajärjestelmää ylläpidetään päivittämällä järjestelmää siten, että se vastaa terminaalin toiminnassa tapahtuvia muutoksia. Merenkululaitos nimeäisi tässä laissa tarkoitettut arviointilaitokset siten kuin jäljempänä 10 §:ssä säädetään. Merenkululaitos varmistaisi säännöllisin tarkastuksin, että terminaalit ovat täyttäneet laadunhallintajärjestelmää koskevat määräykset. Laadunhallintajärjestelmää auditoitaisiin ISO 10011:1991 –standardissa tai vastaavassa standardissa asetettujen suuntaviivojen mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin tarkemmin säätää irtolastialuksen turvallista lastausta ja lastin purkamista koskevista edellytyksistä, terminaalissa laadittavista käsikirjoista ja niiden sisällöstä, sertifiointia laadunhallintajärjestelmää koskevista irtolastialuksen turvalliseen lastaamiseen tai lastin purkamiseen liittyvistä vaatimuksista ja auditointimenettelyistä.

6 §. *Tilapäinen toimintalupa.* Pykälässä säädettäisiin niin sanotusta tilapäisestä toimintaluvasta. Merenkululaitos voisi myöntää enintään 12 kuukauden pituisen toiminta-

luvan niille terminaaleille, joilla laadunhallintajärjestelmää ei vielä ole käytössä. Tilapäinen toimintalupa voitaisiin myöntää vain äskettäin perustetuille terminaaleille. Äskettäin perusteluilla terminaaleilla tarkoitettaisiin uusia alalle pyrkiviä terminaalinhoitajia, joiden tarkoituksena on aloittaa kiinteän irtolastin lastaus- tai purkaustoiminta suomalaisessa satamassa omilla tai vuokraamallaan lastinpurku- tai lastauslaitteilla. Terminaalin tulisi olla satamassa, jonne lakiehdotuksen 3 §:n 4 kohdassa tarkoitetuilla aluksilla olisi mahdollisuus tulla. Tilapäinen toimintalupa olisi hankittava ennen toiminnan aloittamista. Ennen tilapäisen toimintaluvan myöntämistä terminaalin, käytännössä terminaalinhoitajan, olisi kirjallisesti osoitettava, että sillä on suunnitelma laadunhallintajärjestelmän käyttöönotosta siten kuin siitä säädetään 5 §:n 1 momentin 4 kohdassa.

Lain siirtymäsäännöksissä säädettäisiin siitä, että lain 6 §:n 1 momenttia voitaisiin soveltaa lain voimaan tullessa myös olemassa oleviin terminaaleihin, jos lainkohdan soveltamista koskeva hakemus toimitetaan Merenkululaitokselle kolmen kuukauden kuluessa tämän lain voimaantulosta. Siirtymäsäännös olisi tarpeen, koska laki ei voi tulla voimaan ennen 1 päivää maaliskuuta 2004, jolloin irtolastidirektiivin säännöksiä tulisi direktiivin 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti soveltaa. Irtolastidirektiivi ei kuitenkaan estä esitetyn kaltaista siirtymäsäännöstä, koska direktiivissä ei ole määritelty 6 artiklan käsitettä ”äskettäin perustettu terminaali”. Oikeusministeriön esityksestä edellä mainittu täsmennys sijoitettaisiin lain siirtymäsäännöksiin eikä esimerkiksi lain 6 §:ään.

7 §. *Aluksen päällikön tehtävät.* Aluksen päällikön ja terminaalin edustajan välinen vastuunjako määriteltäisiin siten, että 7 §:ssä säädettäisiin aluksen päällikölle kuuluvat tehtävät ja 8 §:ssä terminaalin edustajalle kuuluvat tehtävät. Pykälillä pantaisiin täytäntöön irtolastidirektiivin 7 artiklan säännöksiä.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että irtolastialuksen päällikkö vastaa komennossaan olevan aluksen turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa säädettäisiin, että aluksen päällikön tehtävänä on antaa aluksen tunnustiedot sekä aluksen turval-

lisen lastaamisen ja lastinpurkamisen kannalta tarpeelliset tiedot siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella tarkemmin säädetään. Tällaisia tietoja olisivat muun muassa tiedot aluksen nimestä, IMO-numerosta, lipusta, kotisatamasta ja lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta. Lisäksi asetuksella säädettäisiin, että tiedot edellä mainituista asioista olisi annettava terminaaleille hyvissä ajoin ennen aluksen arvioitua saapumisaikaa terminaaliin.

Aluksen päällikön olisi myös saatava ennen lastaamista vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen 2.2 säännössä edellytetyt lastitiedot sekä tarvittaessa kiinteän irtolastin ominaispainoilmoitus. Lastitiedon saaminen olisi irtolastialuksen lastaamisen edellytys. Jos se puuttuisi, lastaamista ei saisi suorittaa. Ominaispainoilmoituksen puuttuminen ei estäisi lastausta. Tarkemmin asiasta säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Aluksen päällikön tehtävä vastata irtolastialuksen turvallisesta lastaamisesta tai lastinpurkamisesta merkitsisi hänen velvollisuuttaan varmistaa, että ennen lastausta tai lastinpurkamista sekä niiden aikana aluksen päällystössä kuuluva henkilö valvoisi edellä mainittuja toimenpiteitä ja riittäviä varomääräyksiä noudatettaisiin.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan terminaalin edustajan olisi annettava aluksen päällikölle BLU-koodin mukaisesti satamaan, terminaaliin, lastausmenetelmiin, lastinpurkamiseen ja muihin vastaaviin teknisiin seikkoihin liittyvät tiedot siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen 4 §:ssä tarkemmin säädettäisiin. Tällaisia tietoja olisivat esimerkiksi tiedot satamapaikan nimestä, lastinpurkauslaitteiston ominaisuuksista, lastin lastausjärjestyksestä sekä painolastin oton tai poiston rajoituksista.

Pykälän 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä aluksen päällikön tehtävistä ennen lastaamisen tai lastin purkamisen aloittamista ja niiden aikana.

8 §. *Terminaalin edustajan tehtävät.* Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että terminaalin edustajan tehtävänä on antaa BLU-koodin mukaisesti satamaan, terminaaliin, lastausmenetelmiin, lastinpurkamiseen

ja muihin vastaaviin seikkoihin liittyvät tiedot siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella tarkemmin säädetään. Näistä terminaalien edustajan tiedonantotehtävistä säädettäisiin tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen 6 §:ssä. Säännöksillä pantaisiin täytäntöön direktiivin liitteen V säännökset.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa säädettäisiin terminaalien edustajan tehtäväksi varmistaa, että aluksen päällikkö on mahdollisimman varhaisessa vaiheessa saanut tietoonsa lastiselvityslomakkeen sisältämät tiedot.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan terminaalien edustajan olisi ilmoitettava aluksen päällikölle ja satamavaltion valvontaviranomaiselle irtolastialuksen ilmeisistä puutteista. Ilmoitus olisi tarpeen silloin, jos lastaus tai lastinpurkaminen vaarantuisi. Lisäksi terminaalien edustaja vastaisi pykälän 4 kohdan mukaan siitä, että aluksen päälliköllä on lastauksesta tai lastinpurusta vastaavan terminaalien henkilökunnan tai rahdinantajan yhteystiedot sekä kaikkia lastaukseen tai lastinpurkamiseen liittyviä varotoimenpiteitä noudatetaan. Nämä vaatimukset koskevat terminaalien sekä irtolastialuksen yhteensovittamista lastaukseen tai lastinpurkamiseen sekä vahinkojen välttämistä.

Pykälän 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä terminaalien edustajan tehtävistä ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista ja niiden aikana sekä tiedoista, jotka terminaalien tulee antaa aluksen päällikölle.

9 §. *Irtolastialuksen ja terminaalien väliset menettelyt.* Pykälässä säädettäisiin irtolastialuksen ja terminaalien välisistä menettelytavoista. Ennen lastauksen tai lastin purkamisen aloittamista aluksen päällikön olisi sovittava terminaalien edustajan kanssa lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään. Ministeriön asetuksessa säädettäisiin, että sopimisen tulisi tapahtua vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 7.3 säännön mukaisesti. Kyseisessä SOLAS-yleissopimuksen säännössä määritellään lastin turvallinen lastausmäärä siten, ettei se vaaranna irtolastialuksen turvallisuutta. Lastaus- tai lastinpurkusuunnitelma olisi tehtävä

BLU-säännösten lisäyksen 2 mukaisessa muodossa. Hyväksytyt suunnitelmat tulisi vahvistaa sekä aluksen päällikön että terminaalien edustajan allekirjoituksin. Myös mahdolliset muutokset suunnitelmaan tulisi hyväksyttävä kummallakin osapuolella. Muutettu suunnitelma tulisi uudestaan kummankin osapuolen allekirjoittaa. Suunnitelmat ja niistä tehty hyväksytyt tarkistetut suunnitelmat tulisi säilyttää aluksessa ja terminaalissa kuuden kuukauden ajan.

Lastaus- tai lastinpurkusuunnitelman valmistelusta ja hyväksymismenettelystä, säilyttämisen perusteista sekä säilyttämisaikasta aluksessa ja terminaalissa voitaisiin tarkemmin säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Pykälän 2 kohdassa säädettäisiin, että ennen lastaamisen tai lastin purkamisen aloittamista aluksen päällikön ja terminaalien edustajan olisi täytettävä ja allekirjoitettava aluksen ja terminaalien välinen tarkistuslista siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella tarkemmin säädetään. Asetuksella säädettäisiin, että tarkistuslistan tulisi perustua BLU-säännösten lisäyksen 4 mukaisiin tietoihin. Ne koskevat aluksen turvallisuutta lastauksen tai lastinpurkamisen aikana.

Pykälän 3 kohdassa säädettäisiin että aluksen ja terminaalien välille olisi luotava jatkuvasti ylläpidettävä viestintäyhteys.

Pykälän 4 kohdassa säädettäisiin siitä, että aluksen päällikkö ja terminaalien edustaja johtavat lastaamista tai lastinpurkamista sovitun lastaus- tai lastinpurkusuunnitelman mukaisesti. Terminaalien edustaja on vastuussa kiinteän irtolastin lastaamisesta tai purkamisesta suunnitelmassa ilmoitetun lastausjärjestyksen, lastimäärän ja lastaus- tai purkamisnopeuden osalta. Terminaalien edustaja ei saa poiketa sovitusta lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta, ellei ole ennakolta kuullut aluksen päällikköä ja saanut tältä kirjallista hyväksyntää poikkeukselle. Viestintäyhteyden avulla voitaisiin vastata lastaamiseen tai lastinpurkamiseen liittyviin tiedusteluihin ja varmistaa nopeat toimenpiteet siinä tapauksessa, että aluksen päällikkö tai terminaalien edustaja määrää lastaamisen tai lastinpurkamisen keskeytettäväksi.

Pykälän 5 kohdassa säädettäisiin, että lastaamisen tai lastinpurkamisen päätyttyä so-

vellettävistä aluksen päällikön ja terminaalin edustajan välisistä menettelytavoista sekä lastinpurkamisen osalta tehtyyn kirjalliseen sopimukseen sisällytettävistä asioista kuten aluksen mahdollisesti kärsimistä vahingoista, säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Asetuksella säädettäisiin muun muassa siitä, että aluksen päällikön ja terminaalin edustajan välisessä kirjallisessa sopimuksessa vahvistettaisiin, että lastaaminen tai lastinpurkamisen on suoritettu lastaamis- tai lastinpurkusuunnitelman ja siihen mahdollisesti tehtyjen muutosten mukaisesti. Lastinpurkamisen ollessa kyseessä, kirjallisessa sopimuksessa olisi lisäksi oltava maininta aluksen lastinpurkamisen yhteydessä mahdollisesti kärsimistä vaurioista ja suoritetuista korjauksista sekä siitä, että lastitilat on tyhjennetty ja puhdistettu aluksen päällikön vaatimusten mukaisesti.

10 §. *Arviointilaitos*. Pykälässä säädettäisiin arviointilaitoksen nimeämismenettelystä, nimeämisen voimassaoloajasta sekä arviointilaitoksen aseman vastavuoroisesta tunnustamisesta.

Ensimmäisen momentin mukaan Merenkululaitos nimeäisi hakemuksesta arviointilaitoksen, jolla olisi oikeus myöntää tässä laissa tarkoitetut oikeusvaikutukset omaavia sertifikaatteja. Oikeus toimia arviointilaitoksena olisi voimassa toistaiseksi, jotta toiminnan määrääkaisuudesta ei aiheutuisi arviointilaitokselle haittaa. Merenkululaitokselle annettava toimivalta arviointilaitoksen nimeämisen olisi tarpeen, jotta mahdollisesti ilmeneviin jatkuviin ja lievää vakavampiin laiminlyönteihin olisi mahdollista tarvittaessa puuttua siten, että oikeus toimia tässä laissa tarkoitettuna arviointilaitoksena voitaisiin tarvittaessa peruuttaa siten kuin 12 §:ssä säädettäisiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin arviointilaitoksen vastavuoroisesta tunnustamisesta. Arviointilaitokseksi rinnastettaisiin vastavuoroisesti toisessa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröity yritys tai muu yhteisö, joka on kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti oikeutettu sertifioimaan laadunhallintajärjestelmiä tässä laissa tarkoitettulla tavalla. Tämän lain säätämällä ei olisi tarkoitus muuttaa voimassa olevaa yhteisöoikeutta ja sen yleistä yritys-

toimintaa koskevaa sääntelyä esimerkiksi liiketoimintakieltoa koskevan lainsäädännön osalta. Yritykseltä tai muulta yhteisöltä, joka hakisi tässä laissa tarkoitettua lupaa toimia arviointilaitoksena, edellytettäisiin että se olisi rekisteröity Suomessa tai muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kyseisen valtion lainsäädännön mukaan.

Palveluiden vapaan liikkuvuuden perusteella Suomessa voisivat kuitenkin toimia myös toisessa Euroopan yhteisön jäsenvaltiossa arviointilaitoksen aseman saaneet yritykset tai muut yhteisöt. Tämän vuoksi pykälän 2 momentissa esitetään säädettäväksi, että tässä laissa tarkoitetuksi arviointilaitokseksi rinnastetaan vastavuoroisesti toisessa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröity yritys tai muu yhteisö, joka on kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti oikeutettu sertifioimaan laadunhallintajärjestelmiä tässä laissa tarkoitettulla tavalla. Merenkululaitoksella ei olisi oikeutta tällaisen arviointilaitoksen aseman poistamiseen, mutta se voisi laatia selvityksen liikenne- ja viestintäministeriölle havaitsemistaan ulkomailla hyväksytyyn arviointilaitoksen toiminnan epäkohdista. Liikenne- ja viestintäministeriö voisi esittää havaittujen epäkohtien käsittelemistä irtolastidirektiivin 14 artiklassa tarkoitettuna sääntelykomitean kokouksessa. Kyseisellä sääntelykomitealla olisi oikeus poistaa virheellisesti menettelevältä arviointilaitokselta sen oikeus toimia irtolastidirektiivin mukaisena arviointilaitoksena.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että sertifioidun laadunhallintajärjestelmän tai 6 §:n 1 momentissa tarkoitettuna tilapäisen toimiluvan olemassa olo olisi tässä laissa tarkoitettuna terminaalinhoitajan toiminnan harjoittamisen edellytyksenä kolmen kuukauden kuluttua tämän lain voimaantulosta. Ehdotettuna säännöksen tarkoituksena on selvittää sertifioidun laadunhallintajärjestelmän hankkimisen merkitystä terminaalinhoitajalle. Koska laadunhallintajärjestelmän hankkiminen ja sen sertifioiminen ei ole mahdollista välittömästi lain voimaantulon jälkeen, terminaalinhoitajalla olisi mahdollisuus hakea Merenkululaitokselta tilapäistä toimilupaa lakiehdotuksen 27 §:n 3 momentissa säädetyllä tavalla. Tilapäinen toimilupa voisi olla myös uudella terminaalitoiminnan harjoitta-

jalla siten kuin lakiehdotuksen 6 §:n 1 momentissa säädetään.

Ehdotettu 3 momentti liittyy myös lakiehdotuksen 17, 18 ja 19 §:n, koska Merenkululaitoksella olisi niissä säädetyllä tavalla oikeus puuttua terminaalinhoitajan toimintaan, jos Merenkululaitos katsoo terminaalinhoitajan laiminlyöneen tässä laissa sille asetettuja velvollisuuksia. Jos terminaalinhoitajalla ei olisi kolmen kuukauden kuluttua tämän lain voimaantulosta sertifioitua laadunhallintajärjestelmää tai Merenkululaitoksen myöntämää tilapäistä toimintalupaa, Merenkululaitos olisi velvollinen viime kädessä estämään tai keskeyttämään kiinteän irtolastin lastaamisen tai purkamisen 19 §:ssä esitetyllä tavalla.

11 §. *Nimeämisen edellytykset.* Nimeämisen edellytyksistä säädettäisiin lain 11 §:ssä. Lainkohdan mukaan arviointilaitoksen olisi osoitettava mittatekniikan keskuksen arvioinnilla tai vastaavalla tavalla pätevyytensä. Tällöin arviointilaitokselta ei edellyttäisi esimerkiksi akkreditoinnin hankkimista toiminta-alueelleen, vaan mittatekniikan keskuksen tehtävänä olisi arvioida arviointilaitoksen pätevyyttä hakevan yrityksen tai muun yhteisön asiantuntemusta ISO 9001:2000 standardin tai vastaavan standardin mukaisten laadunhallintajärjestelmien alalla. Lisäksi mittatekniikan keskus voisi arvioida pätevyyttä tämän lain 3 §:n 1—3 kohdissa tarkoitettujen yleissopimusten sekä BLU-säännösten alalla. Tarvittaessa Merenkululaitos voisi antaa mittatekniikan keskukselle virka-apua. Mittatekniikan keskus laskuttaisi arviointia hakevia tahoja normaalin menettelynsä mukaisesti. Mittatekniikan keskuksen suorittaman arvioinnin vaihtoehtona olisi muussa Euroopan yhteisön jäsenvaltiossa toimivan toimielimen suorittama arviointi.

12 §. *Arviointilaitoksen nimeämisen peruuttaminen.* Jos arviointilaitos ei pitäisi yllä pätevyyttään siten kuin sen pätevyys on arvioitu 10 §:n mukaisesti tai jos se toimii muuten tämän lain säännösten vastaisesti, Merenkululaitoksen olisi 12 §:n mukaisesti asetettava arviointilaitokselle määräaika asian korjaamiseksi. Merenkululaitoksen olisi peruuttettava antamansa nimeäminen, jos arviointilaitos ei ole korjannut asiaa annetussa määrä-

ajassa.

Perusteena nimeämisen peruuttamiselle voisi olla esimerkiksi se, että arviointilaitoksessa ei työskentelisi enää henkilöitä, joilla olisi asiantuntemusta tämän lain 3 §:n 1-3 ja 18—19 kohdissa tarkoitettujen kansainvälisten yleissopimusten, säännösten ja standardien alalla. Arviointilaitoksen välinpitämättömyys ISO 9001:2000 standardin tai auditointia suorittavan henkilökuntansa pätevyysvaatimuksia koskevan ISO 10011:1991 standardin taikka vaatimuksiltaan näitä vastaavien standardien vaatimuksista, voisi olla peruste peruuttaa arviointilaitokselle myönnetty asema. Nimeäminen voitaisiin myös peruuttaa, jos arviointilaitos ei Merenkululaitoksen vaatimuksista huolimatta korjaisi menettelytapojaan tämän lain mukaisten tehtäviensä suorittamisessa. Ennen arviointilaitoksen nimeämisen peruuttamista Merenkululaitoksen olisi annettava arviointilaitokselle mahdollisuus toimintansa korjaamiseen.

13 §. *Hyvä hallinto ja oikeusturva arviointimenettelyssä.* Lain 13 §:ssä säädettäisiin, että tämän lain mukaisia tehtäviä suorittaessaan arviointilaitoksen olisi noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), sähköisestä asioinnista hallinnossa annetussa laissa (13/2003), viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja arkistolaisissa (831/1994) säädetään.

Pykälän säännökset vastaavat perustuslain voimaan tulemisen jälkeen vallitsevia näkemyksiä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteiden säätämisestä lailla tai lain nojalla. Vastaavanlaisia säännöksiä sisältyy 1.1.2002 voimaan tulleeseen radiolakiin. Perustuslain 21 §:n 2 momentti sisältää lainsäätäjään kohdistuvan toimeksiannon hyvän hallinnon takeiden turvaamisesta lailla. Hyvän hallinnon takeilla tarkoitetaan paitsi vaatimuksia asianmukaisesta ja viivytyksettömästä viranomaistoiminnasta myös yksilön ennakollista oikeusturvaa ilmentäviä menettelyllisiä vaatimuksia. Asianmukaisen käsittelyn vaatimukseen on liitetty virkatoiminnan puolueettomuus ja hallintolain mukainen palveluperiaate.

Arviointilaitoksen suorittamia tehtäviä on pidettävä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna julkisina hallintotehtävinä. Tämän vuoksi

13 §:n 2 momentissa säädettäisiin, että tässä laissa tarkoitettuja arviointitehtäviä suorittessaan arviointilaitoksen palveluksessa olevat henkilöt toimivat virkavastuulla.

Pykälän sanamuodossa on huomioitu irtolastityöryhmän työn jälkeen voimaan tullut hallintolaki ja siitä johtuvat muutokset muuhun hallintotoimintaa koskevaan yleislainsäädäntöön.

14 §. *Lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen.* Lastaus tai lastinpurkaminen tulee suorittaa turvallisesti siten, että aluksen rakenteellista tai miehistön turvallisuutta ei vaarannettaisi. Vaurioiden ilmetessä niistä tulisi ilmoittaa aluksen päällikölle. Vauriot olisi tarpeen vaatiessa korjattava. Edellä mainituilta osin kysymys olisi vain velvollisuudesta ilmoittaa ilmenneistä vaurioista — vahingonkorvausvastuu ratkaistaisiin erikseen normaalien vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaisesti.

Jos vauriot olisivat sellaisia, että ne heikentävät aluksen rungon rakenne- tai vesitiiviysominaisuuksia tai ne vaikuttavat haitallisesti aluksen keskeisiin järjestelmiin, terminaalien edustajan tai aluksen päällikön olisi ilmoitettava vaurioista lippuvallion hallinnolle tai sen hyväksymälle laitokselle sekä satamavallion valvontaviranomaiselle. Satamavallion valvontaviranomaisella tarkoitettaisiin Merenkululaitoksessa meriturvallisuudesta vastaavaa johtajaa tai hänen määräämänsä Merenkululaitoksen virkamiestä.

Korjaustoimista päättäminen kuuluisi satamavallion valvontaviranomaiselle. Ennen päätöksen tekemistä tämän tulisi kuulla lippuvallion hallinnon edustajaa tai sen hyväksymää laitosta sekä aluksen päällikköä. Valvontaviranomainen voisi lisäksi pyytää hyväksytyä laitosta tutkimaan vauriot ja antamaan neuvoja korjausten tarpeellisuudesta. Säännös on kirjoitettu siten, että valvontaviranomaisella ei olisi velvollisuutta tehdä kyseistä pyyntöä. Pyyntöä olisi harkittava tapauskohtaisesti.

Pykälän säännökset eivät rajoita alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) sekä sen nojalla annettujen säännösten soveltamista.

15 §. *Valvonta.* Irtolastidirektiivissä edellytetään, että kansallisten seuranta- ja valvon-

tamenetelmien tulee olla tehokkaita. Pykälän mukaisesti tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista valvoo Merenkululaitos. Merenkululaitoksen tulisi tarkistaa säännöllisin väliajoin, että terminaalinhoitaja varmistaa, että terminaalien soveltuvuuteen liittyviä 5 §:n 1 momentin vaatimuksia noudatetaan, terminaalien edustajat noudattavat niille 8 §:n 2 momentissa asetettuja velvollisuuksia ja että terminaalinhoitajat ja terminaalien edustajat noudattavat lain 9 §:ssä niille asetettuja vaatimuksia. Edellä mainituilta osin tarkistusten tarkempi suorittaminen jätettäisiin Merenkululaitoksen harkittavaksi, koska käytännön tarve tullee osoittamaan, millaisin väliajoin valvonnan toteuttaminen olisi tarpeen. Erityistä huomiota Merenkululaitoksen tulisi kiinnittää yllätystarkastuksiin, joita tehtäisiin lastaamisen ja lastinpurkamisen aikana

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Merenkululaitoksen tehtävästä valvoa, että terminaalit noudattavat lain 5 §:n 1 momentissa asetettuja vaatimuksia 27 §:ssä säädetyn määräajan päätyttyä ja että äskettäin perustetut terminaalit noudattavat niitä 6 §:ssä säädetyn määräajan päättyessä. Tällaista säännöstä irtolastityöryhmä ei ehdottanut mietinnössään. Säännös olisi kuitenkin välttämätön, jotta lain tavoitteet irtolastialusten lastaamisen ja lastinpurkamisen turvallisuuden parantamiseksi olisi mahdollista saavuttaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Merenkululaitoksen velvollisuudeksi toimittaa komissiolle selvitys irtolastidirektiivin valvonnan tuloksista. Tarkemmin tästä Merenkululaitoksen velvollisuudesta voitaisiin säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Asetuksella säädettäisiin muun muassa selvityksen toimittamisajankohdasta sekä seikoista, joista Merenkululaitoksen tulisi selvityksessään käsitellä.

Pykälän 1 ja 2 momentin säännökset perustuvat irtolastidirektiivin 11 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltioille asetettuun velvollisuuteen järjestää direktiivin säännösten valvonta.

16 §. *Tarkastusoikeus.* Lainkohdassa säädettäisiin satamavallion valvontaviranomaisen oikeudesta päästä alukseen, alueelle tai huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on tässä laissa tarkoitettujen valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuk-

sia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Asumiseen tarkoitettuihin tiloihin valvontaa ei kuitenkaan voida ulottaa.

Tarkastusoikeudesta säätäminen olisi välttämätöntä, jotta satamavaltion valvontaviranomaisella olisi tosiasialliset mahdollisuudet toteuttaa tässä laissa sille asetettua valvontatehtäväänsä. Tältä osin ei ole katsottu aiheelliseksi viitata alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 luvun säännöksiin, jotta tämän lain osalta ei tulisi uutta sääntelytarvetta, jos kyseisen lain säännöksiä syystä tai toisesta muutettaisiin. Koska valvontaviranomainen olisi käytännössä sama, olisi valvontaviranomaisella mahdollisuus harkita, suorittaako se valvontaa alusturvallisuuden valvontalain vai tämän lain nojalla.

17 §. *Aluksen lastaamisessa tai purkamisessa havaittu puute tai epäkohta.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos terminaalinhoitaja, terminaalin edustaja tai aluksen päällikkö ei noudata tämän lain säännöksiä, Merenkululaitoksen olisi neuvoteltuaan sen tahon kanssa, joka ei noudata tämän lain säännöksiä, annettava asianmukaiset ohjeet puutteellisuuksien korjaamiseksi tai epäkohtien poistamiseksi. Merenkululaitos voisi asettaa puutteellisuuksien korjaamisille tai epäkohtien poistamisille määräajan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos terminaalinhoitaja, terminaalin edustaja tai aluksen päällikkö niskoittelee tai asia ei siedä viivytystä, Merenkululaitos voisi asianomaisia kuultuaan velvoittaa kyseessä olevan tahon suorittamaan tarpeelliset toimenpiteet puutteen tai epäkohdan korjaamiseksi. Jos päätös koskee ulkomaista alusta, pidetään asianomaisen kuulemisena päällikön kuulemista tarkastuksen yhteydessä.

Pykälän 1 ja 2 momentit vastaavat asiiasällöltään alusturvallisuuden valvontalain 12 §:n 1 ja 2 momenttia.

18 §. *Uhkasakko ja keskeytysuhka.* Pykälän 1 momentissa esitetään säädettäväksi, että Merenkululaitos voi tehostaa 17 §:n 2 momentissa säädettyä määräystä uhkasakolla tai keskeyttämisuhalla. Uhkasakko ja keskeyttämisuhka voitaisiin asettaa terminaalille, terminaalinhoitajalle, terminaalin edustajalle tai aluksen päälliköille. Uhkasakosta ja keskeyttämisuhasta olisi voimassa, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Jos Merenkululaitoksella olisi perusteltua aihetta epäillä, että aluksen päällikkö yrittää välttää päätöksen noudattamista siirtämällä aluksen pois Suomen liikenteestä, Merenkululaitos voisi 2 momentissa säädetyllä tavalla määrätä, että laivanisännän on annettava uhkasakkoa vastaava vakuus ennen aluksen lähtöä Suomen satamasta. Merenkululaitoksen määräämän toimenpiteen tultua suoritetuksi olisi vakuus palautettava aluksen päälliköille.

Pykälän 1 ja 2 momentit vastaavat asiiasällöltään alusturvallisuuden valvontalain 13 §:n 1 ja 2 momenttia. Uhkasakkoa ja keskeytysuhkaa koskevalla säännöksellä pantaisiin täytäntöön irtolastidirektiivin 9 artiklan 2 kohta.

19 §. *Kiinteän irtolastin lastaamisen tai purkamisen estäminen tai keskeyttäminen.* Voimakkainta puuttumista irtolastin lastaamisessa tai purkamisessa havaittuihin epäkohtiin merkitsisi 19 §. Pykälän mukaan Merenkululaitoksen olisi estettävä tai keskeytettävä kiinteän irtolastin lastaaminen tai purkaminen, jos sen tietoon on tullut seikkoja, joiden nojalla on ilmeistä, että lastaaminen tai lastinpurkaminen vaarantaa aluksen tai miehistön turvallisuuden, sanotun kuitenkaan rajoittamatta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 7.7 säännössä aluksen päälliköille määrättyjä oikeuksia ja velvollisuuksia. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön irtolastidirektiivin 9 artiklan 1 kohta.

20 §. *Tiedonsaanti toiselta viranomaiselta.* Pykälällä säädettäisiin Merenkululaitoksen oikeudesta saada viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetyin salassapitovelvollisuuden estämättä tämän lain säännösten noudattamisen valvontaa varten tarpeellisia tietoja muilta viranomaisilta. Lainkohdan mukaan Merenkululaitos voisi saada tarpeellisia tietoja esimerkiksi työsuojelu-, ympäristö-, rajavalvonta- tai tulliviranomaiselta.

21 §. *Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin terminaaleissa viranomaistehtäviä suorittavien viranomaisten oikeudesta luovuttaa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain säännöksistä huolimatta toisilleen tietoja. Tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä hoidettaessa saatuja,

muutoin salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvia tietoja Merenkululaitos voisi luovuttaa:

1) syyttäjälle ja poliisille, rajavartiolaitokselle tai tulliviranomaiselle rikoksen ehkäisemiseksi ja selvittämiseksi;

2) työsuojelu- ja ympäristönsuojeluviranomaiselle, silloin kun luovutettava asiakirja sisältää tälle viranomaiselle keskeisiä tietoja sille kuuluvien tehtävien suorittamiseksi;

3) toimivaltaiselle ulkomaan viranomaiselle ja kansainväliselle toimielimelle Euroopan yhteisön direktiiviin tai Suomea sitovaan kansainväliseen sopimukseen perustuvan velvoitteen toteuttamiseksi.

Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa viranomaisten välinen yhteistoiminta.

22 §. *Arviointilaitoksen tietojen luovuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin arviointilaitosten velvollisuudesta antaa viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä:

1) arviointilaitosten yhteistoiminnan kannalta tarpeellisia tietoja toisille tässä laissa tarkoitetuille arviointilaitoksille ja toisen Euroopan talousalueen jäsenvaltion nimeämille 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuille arviointilaitoksille, ja

2) valvonnan kannalta tarpeellisia tietoja Merenkululaitokselle.

Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa arviointilaitosten välinen yhteistoiminta ja edistää Merenkululaitoksen mahdollisuuksia valvoa terminaalien toimintaa siten kuin tässä laissa säädettäisiin.

23 §. *Virka-apuviranomaiset.* Pykälässä säädettäisiin virka-apuviranomaisista ja heille asetettavista velvollisuuksista. Pykälän 1 momentin mukaan tässä laissa tarkoitetuissa asioissa satama-, tulli-, rajavartio-, poliisi-, työsuojelu- ja terveysturvaviranomaiset sekä puolustusvoimat olisivat kukin toimialallaan velvollisia antamaan pyydettyä tarpeellista virka-apua Merenkululaitokselle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että jos tässä laissa tarkoitettua tarkastusta tai muuta toimenpidettä yritetään estää tai häiritä, poliisin on annettava virka-apua tarkastuksen tämän lain noudattamisen valvontaa varten. Virka-apua voitaisiin tarvita muun muassa silloin kun valvontaviranomaista ei päästetä terminaaliin tarkastuskäynnille.

Pykälän molemmat momentit vastaavat asiasisällöltään alusturvallisuuden valvontalain 9 §:n 1 ja 2 momentteja. Kaikissa tilanteissa merenkuluviranomaisten resurssit eivät riitä satamien toiminnan turvallisuuden tehokkaaseen tarkastamiseen, vaikka arviointilaitosten suorittama tämän lain mukainen toiminta olisikin ensisijainen keino terminaalien toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi. Tulli-, rajavartio- ja poliisiviranomaiset avustaisivat tarvittaessa Merenkululaitosta kiinteän irtolastin lastaamisen tai purkamisen estämisessä tai keskeyttämisessä. Poikkeuksellisissa tapauksissa aluksen pysäyttäminen olisi mahdollista alusturvallisuuden valvontalain säännösten mukaisesti. Vastaavasti tulliviranomaisten velvollisuutena olisi pidättyä lähtöselvittämästä pysäytettyä alusta. Kaikilla edellä mainituilla viranomaisilla olisi ilmoitusvelvollisuus tämän lain 1 §:n 2 momentissa säädettyjen tavoitteiden toteuttamiseksi. Työsuojelu- ja terveysturvaviranomaiset voisivat käyttää oman alansa asiantuntemusta avustaakseen merenkuluviranomaista.

24 §. *Kustannusten korvaaminen.* Merenkululaitoksella olisi oikeus periä tämän lain mukaisten toimenpiteiden tekemisestä sekä todistuskirjojen myöntämisestä maksu, jonka määräämisessä noudatetaan, mitä valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädetään. Valtion maksuperustelain 4 §:n 1 momentin mukaan seuraavat suoritukset tulee olla maksullisia, jollei suorituksen maksuttomuuteen ole perusteltua syytä:

1) tavarat, jotka valtion viranomaisen on tuottanut;

2) palvelut, jotka on tuotettu tilauksesta tai muusta toimeksiannosta;

3) päätökset, jotka on tehty hakemuksesta;

4) käyttöoikeuksien sekä muiden oikeuksien väliaikainen luovuttaminen; sekä

5) muu toiminta, milloin suorituksen tuottaminen on seurausta vastaanottajan toimenpiteestä.

Valtion maksuperustelain 4 §:n 2 momentin mukaan suorituksen tulee olla maksullinen etenkin silloin, kun myös muu kuin valtion viranomaisen tuottaa sitä tai siihen verrattavaa suoritetta maksullisena tai kun suorituksen tuottaminen liittyy vastaanottajan taloudelliseen toimintaan. Näin ollen on perusteltua, että Merenkululaitoksella on oikeus periä

ehdotetut maksut.

Valtion maksuperustelain 6 §:n 1 momentin mukaan julkisoikeudellisesta suoritteesta valtiolle perittävän maksun suuruuden tulee vastata suoritteen tuottamisesta valtiolle aiheutuvien kokonaiskustannusten määrää (omakustannusarvo).

Maksu määrättäisiin samalla tavalla kuin muistakin merenkulun tarkastustoiminnan suoritteista. Niiden maksuista säädetään valtion maksuperustelain nojalla annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Merenkululaitoksen maksullisista suoritteista (1308/2003). Kyseessä olisi omakustannusarvon mukainen julkisoikeudellinen suorite, jonka tuntiveloituksen perustana ovat katsastus- ja tarkastustyöhön kohdenneet kustannukset jaettuna laskutetuilla työtunneilla.

Vastaavasti mittatekniikan keskus voisi peria ehdotetun 11 §:n mukaisesti suorittamastaan arvioinnista maksun, jonka osalta noudatetaan, mitä valtion maksuperustelaissa ja sen nojalla annettavalla kauppa- ja teollisuusministeriön asetuksella säädetään.

Annettavista todistuskirjoista perittävät maksut olisivat kiinteämaksuisia julkisoikeudellisia suoritteita.

Varsinaisesta alusten ja terminaalien valvonnasta ei esitetä perittäväksi maksua. Tämä koskisi sekä suomalaisia että ulkomaalaisia aluksia. Lakiin ehdotetaan kuitenkin otettavaksi säännös sen varalta, että laissa tarkoitetuissa tarkastuksissa havaitaan sellaisia puutteita, jotka oikeuttaisivat aluksen pysäyttämiseen tai sen toiminnan rajoittamiseen taikka ahtaustöiden keskeyttämiseen terminaaleissa. Tällaisissa tapauksissa laivanisännän tai tämän Suomessa olevan edustajan taikka terminaalinhoitajan olisi korvattava kaikki lisätarkastuksiin liittyvät kustannukset.

Merenkululaitoksen antama tämän lain soveltamista ja noudattamista koskeva neuvonta ja yleisvalvonta olisi pykälän 2 momentin mukaisesti maksutonta.

Ehdotetut maksujen määräytymisen perusteet vastaavat ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annetun asetuksen (325/1997) 17 §:n säännöksiä. Samalla ne vastaavat eduskunnalle tänä keväänä annettussa niin sanotussa satamien turvatoimilais-

sa omaksuttuja periaatteita.

25 §. *Muutoksenhaku hallintopäätöksistä.* Merenkululaitoksen tämän lain perusteella tekemään hallintopäätökseen voitaisiin hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä olisi muutoksenhausta huolimatta noudatettava, jollei valitusviranomainen toisin määrää. Oikeusministeriön lausunnon johdosta lakiehdotusta on muutettu siten, että Merenkululaitoksen tämän lain mukaisesti tekemiin päätöksiin voitaisiin hakea muutosta myös muilta osin kuin arviointilaitoksen nimeämistä koskevan 10 §:n 1 momentin osalta. Näitä muutoksenhakukelpoisia Merenkululaitoksen päätöksiä olisivat esimerkiksi arviointilaitoksen nimeämisen peruuttamista koskeva päätös (12 §) sekä uhkasakkoa tai keskeyttämisspäätöstä taikka uhkasakkoa vastaavan vakuuden asettamista koskeva päätös (18 §). Muutoksenhakumenettelyä koskeva säännös vastaa esimerkiksi radiolain 40 §:ssä säädettyä (1015/2001) muutoksenhakumenettelyä.

26 §. *Oikaisumenettely ja muutoksenhaku arviointilaitoksen päätöksistä.* Arviointilaitoksen päätökseen olla myöntämättä laadunhallintajärjestelmälle sertifikaattia olisi mahdollista hakea oikaisua arviointilaitokselta 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tällaiseen päätökseen ei saisi hakea muutosta valittamalla. Päätökseen olisi liitettävä oikaisuvaatimusosoitus. Arviointilaitoksen tämän lain nojalla suorittama toiminta voidaan katsoa julkiseksi hallintotehtäväksi. Kyseessä on julkinen hallintotehtävä, jonka osalta terminaalinhoitajalla olisi oltava myös oikeus hakea oikaisua arviointilaitoksen päätökseen. Voidaan olettaa, että käytännössä arviointilaitoksen ja terminaalinhoitajan välillä olisi toimiva neuvotteluyhteys, jolloin oikaisumenettelyihin jouduttaisiin turvautumaan harvoin.

Oikaisumenettelystä säädetäisiin tarvittaessa tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Vasta käytäntö tämän lain soveltamisen osalta tulisi osoittamaan, olisiko oikaisumenettelystä säättäminen tarpeen. Oikaisuvaatimus olisi käsiteltävä viipymättä.

Arviointilaitoksen päätöstä laadunhallintajärjestelmän sertifioimatta jättämisestä tulisi noudattaa, ellei valitusviranomainen toisin määrää. Ehdotettu säännös vastaa merkityk-

seltään esimerkiksi niin sanotun satamien turvatoimia koskevaan hallituksen esitykseen sisältyvää säännöstä.

Arviointilaitoksen oikaisumenettelyssä antamaan päätökseen saisi hakea valittamalla muutosta hallinto-oikeudelta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallintolainkäyttölain 7 §:n 2 momentin nojalla valtioneuvoston alaisen viranomaisen päätöksestä saa valittaa hallinto-oikeuteen. Perustuslain voimaantulon jälkeen vakiintuneen tulkinnan mukaan arviointilaitoksen antama sertifikaatti siitä, että tämän lain 3 §:n 8 kohdassa tarkoitettu terminaalinhoitaja toimii tämän lain säännösten mukaisesti, merkitsee käytännössä toiminnan harjoittamisen edellytystä. Koska kyseessä on julkinen hallinto-tehtävä, terminaalinhoitajalla olisi oltava muutoksenhakuoikeus.

27 §. *Voimaantulo ja siirtymäsäännös.* Laki ehdotetaan tulevan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2004. Olisi tärkeää, että voimaantulo ei kyseisestä päivämäärästä viivästyisi, koska irtolastidirektiivin täytäntöönpano on myöhässä, mistä Suomi on saanut Euroopan yhteisöjen komissiolta perustellun lausunnon. Suomen vastaus perusteltuun lausuntoon on toimitettava komissiolle 1.6.2004 mennessä.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että tämän lain 3 §:n 17 kohdassa tarkoitettu laadunhallintajärjestelmä olisi perustettava 5 päivään helmikuuta 2005 mennessä ja sertifioitava 5 päivään helmikuuta 2006 mennessä. Tarkoituksena on, että terminaaleilla olisi aikaa laadunhallintajärjestelmän perustamiseen ja sertifioinnin hankkimiseen sille, koska näiden toimenpiteiden suorittaminen välittömästi lain voimaantulon jälkeen ei käytännössä ole mahdollista. Ehdotetun määräpäivän ajankohta johtuu direktiivin voimaantulosäännöksistä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tämän lain 6 §:n 1 momenttia voidaan soveltaa tämän lain voimaan tullessa olemassa oleviin terminaaleihin, jos lainkohdan soveltamista koskeva hakemus toimitetaan mainitussa lainkohdassa edellytetyine suunnitelmien Merenkululaitokselle kolmen kuukauden kuluessa tämän lain voimaantulosta. Tarkoituksena on mahdollistaa satamissa jo toimivien terminaalien toiminnan jatkuminen tämän lain voimaantulosta huolimatta, koska

irtolastidirektiivin 5 artiklan 2 kohdan mukaan laadunhallintajärjestelmä olisi jo pitänyt perustaa.

2. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan niinpian kuin se on hyväksytty ja vahvistettu.

3. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki eräiden irtolastialusten turvallisuudesta ja lastin purkamisesta. Eräät hallituksen esitykseen sisältyvistä säännöksistä ovat merkityksellisiä perustuslain perusoikeuksien näkökulmasta. Esityksen 16 §:ssä säädettäisiin satamavaltion valvontaviranomaisen oikeudesta päästä alukseen, alueelle tai huoneistoon tai muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on valvonnan kannalta tarpeen. Asumiseen tarkoitettuihin tiloihin valvontaa ei kuitenkaan voitaisi esityksen mukaan ulottaa.

Esityksessä on säännöksiä, jotka liittyvät perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuun julkisen vallan käyttöön. Ehdotukseen sisältyy myös säännöksiä, jotka liittyvät asetuksen antamista ja lainsäädäntövallan siirtämistä sääntelevään perustuslain 80 §:ään.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa vain viranomaiselle. Perustuslakivaliokunta on käsitellyt hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle esimerkiksi lausunnoissa PeVL 23/2000 vp (arpajaislaki), PeVL 28/2001 vp (laki yksityisistä turvallisuuspalveluista), PeVL 52/2001 vp (laki rahoitus- ja vakuutusryhmittymien valvonnasta), PeVL 53/2001 vp (laki liikepankeista ja muista luottolaitoksista), PeVL 2/2002 vp (laki sähköisistä allekirjoituksista) sekä PeVL 67/2002 vp (laki Rahoitustarkastuksesta).

Ehdotuksen 10 §:ssä on säädetty arviointilaitoksesta ja sen tehtävistä. Työryhmämietintöön verrattuna arviointilaitoksesta esi-

tetään säädettäväksi nimenomaisella säännöksellä kuten oikeusministeriö, valtiovarainministeriö sekä kauppa- ja teollisuusministeriö ovat lausunnoissaan esittäneet. Pykälän 1 momentin mukaan Merenkululaitos nimeäisi hakemuksesta arviointilaitoksen, jolla olisi oikeus sertifioida laadunhallintajärjestelmiä. Vain Merenkululaitoksen nimeämän arviointilaitoksen suorittamalla terminaalien arvioinnilla olisi tässä laissa tarkoitettujen oikeusvaikutukset. Laadunhallintajärjestelmien sertifiointia ei voida pitää niin merkittävänä julkisen vallan käyttönä, että sen siirtämistä arviointilaitoksille ei voitaisi hyväksyä.

Ehdotuksen 13 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi, että tämän lain mukaisia tehtäviä suorittaessaan arviointilaitoksen on noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), sähköisestä asioinnista hallinnossa annetussa laissa (13/2003), viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja arkistolaisissa (831/1994) säädetään. Pykälän 2 momentin mukaan tässä laissa tarkoitettuja arviointitehtäviä suorittaessaan arviointilaitoksen palveluksessa olevat henkilöt toimivat virkavastuulla. Perustuslain 124 §:n mukaisesti ehdotetaan, että arviointilaitostehtävien antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla.

Perustuslain 18 §:n mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslakivaliokunta on aiemmassa lausuntokäytännössään käsitellyt elinkeinovapautteen liittyviä kysymyksiä muun muassa lausunnoissa PeVL 47/1996 vp (telemarkkinlaki), PeVL 19/1998 vp (laki televisio- ja radiotoiminnasta) ja PeVL 4/2000 vp (maa-kaasumarkkinlaki).

Valiokunta on lausuntokäytännössään todennut, että elinkeinovapautta ei saa rajoittaa ilman erittäin pätevää syytä. Tällaisena syytä voidaan pitää esimerkiksi henkilöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemista tai muita tärkeitä ja vahvoja yhteiskunnallisia intressejä. Rajoitusten tulee ilmetä lain tasolta, koska kyseessä on perusoikeuden rajoittaminen.

Ehdotetun lain säätämisen tarkoituksena on suojella irtolastialuksissa ja terminaaleissa

työskentelevien henkilöiden terveyttä ja turvallisuutta sekä estää ympäristön pilaantumista. Terminaalinhoitajan laadunhallintajärjestelmien siirtämistä hallinnon ulkopuolisille elimille voidaan pitää tarkoituksenmukaisena hallinnon tehokkuuden ja laadun kannalta. Arviointitoiminnan osittaisella siirtämisellä välillisen valtioonhallinnon hoidettavaksi on tehtyjen selvitysten perusteella saavutettu kustannussäästöjä, tehostettu toimintaa ja eräiltä osin parannettu palveluiden saavuutta.

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan lailla on säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa (PeVL 34/2000 vp).

Lakiehdotuksen useissa kohdissa esitetään säädettäväksi, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan säätää tarkemmin lainkohdassa tarkoitetuista asioista. Valtuussäännökset on pääosin sijoitettu lakiehdotuksen säännösten sisälle, joten valtuussäännöksen asiayhteys selviää tällä tavoin. Pääasiallinen säännös on pyritty sijoittamaan hallituksen esitykseen, jolloin perustuslain 80 §:n 1 momentin mukainen vaatimus yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista säätämisestä laissa toteutuu.

Ehdotetut valtuutussäännökset on rajoitettu koskemaan ainoastaan teknisluontoisia yksityiskohtia yksilön oikeusaseman perusteiden määräytyessä lain säännösten perusteella. Tämän vuoksi ehdotuksen norminantovaltuudet eivät ole ristiriidassa perustuslain 80 §:n kanssa.

Edellä kerrotuilla perusteilla lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus

Tällä lailla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/96/EY irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastin purkamisen yhdenmukais-tetuista edellytyksistä ja menettelyistä, jäl-jempänä *irtolastidirektiivi* sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neu-voston direktiivillä 2002/84/EY.

Lain tarkoituksena on parantaa niiden irtolastialusten turvallisuutta, jotka käyttävät suomalaisia terminaaleja kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen, siten että pie-nennetään aluksen rakenteelle lastauksen tai lastinpurkamisen aikana aiheutuvan liiallisen kuormituksen tai fyysisten vaurioiden vaaraa vahvistamalla:

1) yhdenmukaistetut soveltuvuusvaatimuk-set tällaisille aluksille ja terminaaleille; ja

2) yhdenmukaiset menettelyt tällaisten alusten ja terminaalien välistä yhteistyötä ja yhteydenpitoa varten.

2 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan:

1) kaikkiin irtolastialuksiin, jotka käyttävät terminaalia kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen, riippumatta siitä, minkä li-pun alla ne purjehtivat; ja

2) kaikkiin suomalaisiin terminaaleihin, joissa käy tämän lain soveltamisalaan kuulu-via irtolastialuksia.

Tätä lakia ei sovelleta laitteistoihin, joita vain poikkeuksellisesti käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen irtolastialuksiin ja purka-miseen irtolastialuksista, eikä sitä sovelleta tapauksiin, joissa lastaaminen tai lastinpur-kaminen tapahtuu pelkästään kyseisen irtolastialuksen laitteilla. Mitä tässä momentissa säädetään, ei kuitenkaan rajoita ihmishengen turvaamisesta merellä tehdyn yleissopimuk-sen, 1974 (sopS 11/1981) liitteen VI luvun 7 säännön määräysten soveltamista.

Työsuojelusta ja työsuojeluviranomaisten suorittamasta valvonnasta on voimassa, mitä siitä erikseen säädetään. Sen lisäksi, mitä täs-sä laissa säädetään, noudatetaan Suomea si-tovia kansainvälisiä sopimuksia ja kansainvä-lisiä velvoitteita.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *kansainvälisillä yleissopimuksilla* sata-mavaltioiden suorittamasta alusten valvon-nasta annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä yleissopimuksia, sellaisena kuin direktiivi on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvos-ton direktiivillä 2001/106/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY;

2) vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksella ihmishengen turvallisuudesta merellä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

3) *BLU-säännöstöllä* IMO:n päätöslauselman A. 862(20) liitteen mukaista irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkamista koskevaa toimintasäännöstöä siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

4) *irtolastialuksella* irtolastialusta sellaisena kuin se on määriteltynä vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen IX luvun 1.6 säännössä ja tulkittuna vuoden 1997 SOLAS-konferenssin päätöslauselmassa 6, eli:

a) yksikansista alusta, jonka lastitilat on varustettu kaltevin ylä- ja alasisiväiliöin ja joka on ensisijaisesti tarkoitettu kuivan irtolastin kuljettamiseen; tai

b) malminkuljetusalusta, jolla tarkoitetaan yksikansista merialusta, jossa on kaksi pitkitäislaipiota ja kaksoispohja koko lastitilassa ja joka on tarkoitettu malmilastin kuljettamiseen ainoastaan keskilastitiloissa; tai

c) yhdistelmäalusta sellaisena kuin se on määriteltynä vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 luvun 3.27 säännössä;

5) *kuivalla irtolastilla tai kiinteällä irtolastilla* vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen XII luvun 1.4 säännössä määriteltyä kiinteää irtolastia lukuun ottamatta viljaa;

6) *viljalla* vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 8.2 säännössä määriteltyä viljaa;

7) *terminaalilla* kiinteää, kelluvaa tai liikuttavaa laitteistoa, jota käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen irtolastialukseen tai tällaisen lastin purkamiseen irtolastialuksesta ja joka on varustettu tällaiseen tarkoitukseen;

8) *terminaalinhoitajalla* terminaalin omistajaa taikka organisaatiota tai henkilöä, jolle omistaja on siirtänyt vastuun tietyn irtolastialuksen lastaamisesta tai lastinpurkamisesta terminaalissa;

9) *terminaalin edustajalla* terminaalinhoitajan nimeämää henkilöä, jonka kokonaisvastuulla ja toimivallalla on valvoa tietyn irtolastialuksen terminaalissa suoritettavaa lastaamista tai lastinpurkamista edeltäviä valmisteluja, lastaamista tai lastinpurkamista sekä niiden päätökseen saattamista;

10) *aluksen päälliköllä* irtolastialuksen päällikköä tai aluksen päällystöön kuuluvaa henkilöä, jonka aluksen päällikkö on nimennyt vastaamaan lastaamisesta ja lastinpurkamisesta;

11) *lippuvaltion hallinnolla* sen valtion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla irtolastialuksella on oikeus purjehtia;

12) *satamavaltion valvontaviranomaisella* Merenkululaitoksessa meriturvallisuudesta vastaavaa johtajaa tai hänen määräämäänsä Merenkululaitoksen virkamiestä;

13) *lastitiedoilla* tietoja, joista määrätään ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn vuoden 1974 kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten voimaansaattamisesta annetussa asetuksessa (1483/1993) tarkoitettuna vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteessä;

14) *lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmalla* suunnitelmaa, johon viitataan vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 7.3 säännössä ja joka noudattaa BLU-säännösten lisäyksessä 2 olevaa mallia;

15) *aluksen ja sataman yhteisellä turvallisuuden tarkistuslistalla* tarkistuslistaa, johon viitataan BLU-säännösten luvussa 4 ja joka noudattaa BLU-säännösten lisäyksessä 3 olevaa mallia;

16) *kiinteän irtolastin ominaispainoilmoituksella* vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen XII luvun 10 säännön mukaisesti annettavia lastin ominaispainotietoja;

17) *sertifioidulla laadunhallintajärjestelmällä* ISO 9001:2000 standardin tai vastaavan standardin mukaisesti sertifioitua terminaalinhoitajan laadunhallintajärjestelmää; sekä

18) *arviointilaitoksella* yritystä tai muuta yhteisöä, joka sertifioi laadunhallintajärjestelmiä.

4 §

Irtolastialusten toiminnalliseen soveltuvuuteen liittyvät vaatimukset

Terminaalinhoitaja varmistaa terminaaliin saapuvan irtolastialuksen toiminnallisen soveltuvuuden kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen. Terminaalinhoitaja tarkastaa

lisäksi sen, että irtolastialuksen lastiruuma ja luukut ovat riittävän suuria ja irtolastialuksen lastiruumien käyttöjärjestelmät ja kuljetuskoneistot ovat toimintakunnossa.

Merenkulkulaitos suorittaa terminaaleissa ja irtolastialuksissa tarkastuksia tarpeellisin väliajoin varmistaakseen sen, että terminaalinhoitajat noudattavat 1 momentin mukaisia velvoitteitaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä irtolastialusten toiminnallisen soveltuvuuden vähimmäisvaatimuksista, niiden lastiruumista, lastiluukuista, käyttöjärjestelmiä ja kuljetuskoneistoja koskevista vaatimuksista, lastauslaskimista, kuljetuskoneistoista ja muista irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen vaikuttavista teknisistä seikoista sekä aluksen kiinnittämisestä ja ankkuroimisesta käytettävistä kansilaitteistoista

5 §

Terminaalien soveltuvuuteen liittyvät vaatimukset

Terminaalinhoitajat varmistavat niiden terminaalien osalta, joista he tämän lain nojalla vastaavat, että:

1) irtolastialuksen lastaus tai purkaminen terminaalissa hyväksytään vain milloin irtolastialus voi kiinnittyä turvallisesti lastaus- tai lastinpurkulaitteen viereen ja terminaalin lastaus- ja lastinpurkulaitteisto ovat vaatimuksemukaisia siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella tarkemmin säädetään;

2) terminaaliin on nimetty terminaalin edustaja tai edustajat;

3) terminaalissa on laadittu käsikirjoja, jotka sisältävät tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset; ja

4) terminaalille on kehitetty, otettu käyttöön ja siellä pidetään yllä sertifioitua laadunhallintajärjestelmää, joka täyttää standardin ISO 9001:2000 tai vastaavan standardin vaatimukset ja jota auditoidaan ISO 10011:1991 –standardissa tai vastaavassa standardissa asetettujen suuntaviivojen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksel-

la voidaan antaa tarkempia säännöksiä irtolastialuksen turvallista lastausta ja purkamista koskevista edellytyksistä, terminaalissa laadittavista käsikirjoista ja niiden sisällöstä, sertifioitua laadunhallintajärjestelmää koskevista irtolastialuksen turvalliseen lastaamiseen ja lastin purkamiseen liittyvistä vaatimuksista ja auditointimenettelyistä.

6 §

Tilapäinen toimintalupa

Merenkulkulaitos voi 5 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädettyistä vaatimuksista poiketen myöntää äskettäin perustetuille terminaaleille korkeintaan 12 kuukautta voimassa olevan tilapäisen toimintaluvan. Terminaalin on kuitenkin kirjallisessa hakemuksessaan osoitettava Merenkulkulaitokselle, että sillä on suunnitelma sertifioitua laadunhallintajärjestelmän käyttöön ottamiseksi siten kuin 5 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään.

7 §

Aluksen päällikön tehtävät

Aluksen päällikkö:

1) vastaa irtolastialuksen turvallisesta lastaamisesta ja lastinpurkamisesta;

2) antaa terminaalinhoitajalle tai terminaalin edustajalle aluksen tunnustiedot sekä irtolastialuksen turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen kannalta tarpeelliset tiedot siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella tarkemmin säädetään;

3) varmistaa, että hän on saanut vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksessa edellytetyt tiedot, jotka on esitetty BLU-koodissa osoitulla tavalla siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella tarkemmin säädetään, ja

4) huolehtii ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen alkamista ja niiden aikana, että lastausta tai lastinpurkamista ja niihin liittyviä varotoimenpiteitä valvoo aluksen päällystön kuuluva henkilö.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä aluksen päällikön tehtävistä ennen lastaamisen tai

lastin purkamisen aloittamista ja niiden aikana.

8 §

Terminaalien edustajan tehtävät

Terminaalien edustaja:

1) antaa aluksen päällikölle BLU-koodin mukaisesti satamaan, terminaaliin, lastausmenetelmiin, lastinpurkamiseen ja muihin vastaaviin seikkoihin liittyviä tietoja siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella tarkemmin säädetään;

2) varmistaa, että aluksen päällikkö on mahdollisimman varhaisessa vaiheessa saanut tietoonsa lastiselvityslomakkeen sisältämät tiedot;

3) ilmoittaa viipymättä aluksen päällikölle ja satamavaltion valvontaviranomaisille irtolastialuksella havaitsemistaan ilmeisistä puutteista, jotka voivat vaarantaa kiinteän irtolastin lastaamisen tai purkamisen turvallisuuden; ja

4) huolehtii ennen lastaamisen tai lastinpurun alkamista ja niiden aikana, että aluksen päälliköllä on lastauksesta tai lastinpurkamisesta vastaavan terminaalien henkilökunnan tai rahdinantajan yhteystiedot sekä kaikkia lastaukseen tai lastinpurkamiseen liittyviä varoimenpiteitä noudatetaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä terminaalien edustajan tehtävistä ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista ja niiden aikana sekä tiedoista, joita terminaalien tulee antaa aluksen päällikölle.

9 §

Irtolastialuksen ja terminaalien väliset menettelyt

Kiinteää irtolastia kuljettavien irtolastialusten lastaamiseen ja lastinpurkamiseen sovelletaan seuraavia menettelyjä:

1) Ennen kiinteän irtolastin lastaamista tai purkamista aluksen päällikkö sopii terminaalien edustajan kanssa lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen mukaisesti siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella

tarkemmin säädetään. Lastaus- tai lastinpurkusuunnitelman laatimisesta, valmistelusta ja hyväksymismenettelystä, suunnitelman säilyttämisen perusteista sekä säilyttämisaikasta aluksessa ja terminaalissa voidaan tarkemmin säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

2) Ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista aluksen päällikkö ja terminaalien edustaja täyttävät ja allekirjoittavat aluksen ja sataman välisen tarkistuslista BLU-säännösten mukaisesti siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella tarkemmin säädetään.

3) Aluksen ja terminaalien välille luodaan jatkuvasti ylläpidettävä viestintäyhteys;

4) Aluksen päällikön ja terminaalien edustajan johtavat lastaamista tai lastinpurkamista sovitun lastaus- tai lastinpurkusuunnitelman mukaisesti. Terminaalien edustaja on vastuussa kiinteän irtolastin lastaamisesta tai purkamisesta suunnitelmassa ilmoitetun lastausjärjestyksen, lastimäärän ja lastaus- tai purkamisnopeuden osalta. Terminaalien edustaja ei saa poiketa sovitusta lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta, ellei ole ennakolta kuullut aluksen päällikköä ja saanut tältä kirjallista hyväksyntää poikkeamiselle.

5) Lastaamisen tai lastinpurkamisen päätyttyä sovellettavista aluksen päällikön ja terminaalien edustajan välisistä menettelytavoista sekä lastinpurkamisen osalta tehtyyn kirjalliseen sopimukseen sisällytettävistä asioista, kuten aluksen mahdollisesti kärsimistä vahingoista, säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

10 §

Arviointilaitos ja sen tehtävät

Merenkululaitos nimeää hakemuksesta arviointilaitoksen, jolla on oikeus sertifioida laadunhallintajärjestelmiä. Nimeäminen on voimassa toistaiseksi.

Arviointilaitokseksi rinnastetaan vastavuo- roisesti toisessa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröity yritys tai muu yhteisö, joka on kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti oikeutettu sertifioimaan laadunhallintajärjestelmiä tässä laissa

tarkoitettulla tavalla.

Tässä laissa tarkoitettun terminaalinhoitajan toiminnan harjoittamiseksi terminaalinhoitajalla on oltava sertifioitu laadunhallintajärjestelmä tai 6 §:n 1 momentissa tarkoitettu tilapäinen toimintalupa kolmen kuukauden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

11 §

Nimeämisen edellytykset

Arviointilaitoksen on osoitettava mittatekniikan keskuksen arvioinnilla tai vastaavalla tavalla pätevyytensä.

12 §

Arviointilaitoksen nimeämisen peruuttaminen

Jos arviointilaitos ei pidä yllä pätevyyttään siten kuin sen pätevyys on arvioitu 10 §:n mukaisesti tai jos se toimii muuten tämän lain säännösten vastaisesti, Merenkulkulaitoksen on asetettava arviointilaitokselle määräaika asian korjaamiseksi. Merenkulkulaitoksen on peruutettava nimeäminen, jos arviointilaitos ei ole korjannut asiaa annetussa määräajassa.

13 §

Hyvä hallinto ja oikeusturva arviointimenetelyssä

Tämän lain mukaisia tehtäviä suorittaessaan arviointilaitos noudattaa, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), sähköisestä asioinnista hallinnossa annetussa laissa (13/2003), viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja arkistolaisissa (831/1994) säädetään.

Tässä laissa tarkoitettuja arviointitehtäviä suorittaessaan arviointilaitoksen palveluksessa olevat henkilöt toimivat virkavastuulla.

14 §

Lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen

Terminaalin edustaja ilmoittaa aluksen

päällikölle lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana aluksen rakenteelle tai laitteistoille syntyneistä vaurioista. Vauriot on tarpeen vaatiessa korjattava.

Jos vauriot saattavat heikentää aluksen rungon rakenne- tai vesitiiviysominaisuuksia tai vaikuttaa haitallisesti aluksen keskeisiin teknisiin järjestelmiin, terminaalin edustajan tai aluksen päällikön on ilmoitettava asiasta lippuvaltion hallinnolle tai sen hyväksymälle ja sen puolesta toimivalle luokituslaitokselle sekä satamavaltion valvontaviranomaiselle. Päätöksen siitä, onko korjaustoimenpiteet suoritettava välittömästi vai voidaanko niitä lykätä, tekee satamavaltion valvontaviranomainen ottaen asianmukaisesti huomioon lippuvaltion hallinnon tai sen hyväksymän ja sen puolesta toimivan laitoksen mahdollisen lausunnon sekä aluksen päällikön mielipiteen. Jos välittömiä korjaustoimenpiteitä pidetään tarpeellisina, korjaukset on suoritettava ja aluksen päällikön sekä satamavaltion valvontaviranomaisen hyväksyttävä ne ennen aluksen lähtemistä satamasta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettun päätöksen tekemiseksi satamavaltion valvontaviranomainen voi pyytää hyväksytyä laitosta tutkimaan vauriot ja antamaan neuvoja korjausten tarpeellisuudesta ja kiireellisyydestä.

Sen estämättä, mitä edellä tässä pykälässä säädetään, sovelletaan alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia (370/1995) sekä sen nojalla annettuja säännöksiä.

15 §

Valvonta

Tätä lakia ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista valvoo Merenkulkulaitos. Merenkulkulaitos valvoo säännöllisesti sitä, että 5 §:n 1 momentissa, 8 §:n 2 momentissa ja 9 §:ssä asetettuja vaatimuksia noudatetaan. Valvontaa suoritetaan myös lastaamisen ja lastinpurkamisen aikana tehtävillä yllätystarkastuksilla.

Lisäksi Merenkulkulaitos valvoo, että terminaalit noudattavat 5 §:n 1 momentissa asetettuja vaatimuksia 27 §:n 2 momentissa säädetyn määräajan päättyessä sekä että äskettäin perustetut terminaalit noudattavat niitä 6 §:ssä säädetyn määräajan päättyessä.

Merenkululaitos toimittaa Euroopan yhteisöjen komissiolle selvityksen tämän lain säännösten mukaisesti suorittamastaan valvonnasta siten kuin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella tarkemmin säädetään.

16 §

Tarkastusoikeus

Satamavaltion valvontaviranomaisella on oikeus päästä alukseen, alueelle tai huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on tässä laissa tarkoitettuna valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Asumiseen tarkoitettuihin tiloihin valvontaa ei kuitenkaan voida ulottaa.

17 §

Aluksen lastaamisessa tai purkamisessa havaittu puute tai epäkohta

Jos terminaalinhoitaja, terminaalin edustaja tai aluksen päällikkö ei noudata tämän lain säännöksiä, Merenkululaitoksen on neuvoteltuaan asianomaisen tahon kanssa annettava asianmukaiset ohjeet puutteellisuuksien korjaamiseksi tai epäkohtien poistamiseksi. Merenkululaitos voi asettaa puutteellisuuksien korjaamisille tai epäkohtien poistamisille määräajan.

Jos terminaalinhoitaja, terminaalin edustaja tai aluksen päällikkö niskoittelee tai asia ei siedä viivytystä, Merenkululaitos voi asianomaisia kuultuaan velvoittaa kyseessä olevan tahon suorittamaan tarpeelliset toimenpiteet puutteen tai epäkohdan korjaamiseksi. Jos päätös koskee ulkomaista alusta, pidetään asianomaisen kuulemisena päällikön kuulemista tarkastuksen yhteydessä.

18 §

Uhkasakko ja keskeyttämisuhka

Merenkululaitos voi tehostaa 17 §:n 2 momentissa säädettyä määräystä uhkasakolla tai keskeyttämisuhalla. Uhkasakko

ja keskeyttämisuhka voidaan asettaa terminaalille, terminaalinhoitajalle, terminaalin edustajalle tai aluksen päällikölle. Uhkasakosta ja keskeyttämisuhasta on voimassa, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Jos Merenkululaitoksella on perusteltua aihetta epäillä, että aluksen päällikkö yrittää välttää päätöksen noudattamista siirtämällä aluksen pois Suomen liikenteestä, Merenkululaitos voi määrätä, että laivansäntän on annettava uhkasakkoa vastaava vakuus ennen aluksen lähtöä Suomen satamasta. Merenkululaitoksen määräämän toimenpiteen tulua suoritetuksi on vakuus palautettava aluksen päällikölle.

19 §

Kiinteän irtolastin lastaamisen tai purkamisen estäminen tai keskeyttäminen

Merenkululaitoksen on estettävä tai keskeytettävä kiinteän irtolastin lastaaminen tai purkaminen, jos sen tietoon on tullut seikkoja, joiden nojalla on ilmeistä, että lastaaminen tai lastinpurkaminen vaarantaa aluksen tai miehistön turvallisuuden. Mitä tässä pykälässä säädetään, ei kuitenkaan rajoita vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 7.7 säännössä aluksen päällikölle määrättyjä oikeuksia ja velvollisuuksia.

20 §

Tiedonsaanti toiselta viranomaiselta

Merenkululaitoksella on oikeus saada viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä tämän lain säännösten noudattamisen valvontaa varten tarpeellisia tietoja muilta viranomaisilta.

21 §

Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen

Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä Merenkululaitos saa luo-

vuttaa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä hoidettaessa saatuja salassapitovelvollisuuden piiriin kuuluvia tietoja:

1) syyttäjälle ja poliisille, rajavartiolaitokselle tai tulliviranomaiselle rikoksen ehkäisemiseksi ja selvittämiseksi;

2) työsuojelu- ja ympäristönsuojeluviranomaiselle, silloin kun luovutettava asiakirja sisältää tälle viranomaiselle keskeisiä tietoja sille kuuluvien tehtävien suorittamiseksi; sekä

3) toimivaltaiselle ulkomaan viranomaiselle ja kansainväliselle toimielimelle Euroopan yhteisön direktiiviin tai Suomea sitovaan kansainväliseen sopimukseen perustuvan velvoitteen toteuttamiselle.

22 §

Arviointilaitoksen tietojen luovuttaminen

Arviointilaitokset ovat viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä velvollisia antamaan:

1) arviointilaitosten yhteistoiminnan kannalta tarpeellisia tietoja toisille tässä laissa tarkoitetuille arviointilaitoksille ja toisen Euroopan talousalueen jäsenvaltion nimeämille 10 §:ssä tarkoitettuja laitoksia vastaaville arviointilaitoksille; sekä

2) Merenkululaitoksen suorittaman tässä laissa tarkoitetun valvonnan kannalta tarpeellisia tietoja Merenkululaitokselle.

23 §

Virka-apuviranomaiset

Tässä laissa tarkoitetuissa asioissa ovat samana-, tulli-, rajavartio-, poliisi-, työsuojelu- ja terveysturvaviranomaiset sekä puolustusvoimat kukin toimialallaan velvollisia antamaan pyydettyä tarpeellista virka-apua Merenkululaitokselle.

Jos tässä laissa tarkoitettua tarkastusta tai muuta toimenpidettä yritetään estää tai häiritä, poliisin on annettava virka-apua tarkastuksen tämän lain noudattamisen valvontaa varten.

24 §

Kustannusten korvaaminen

Tämän lain mukaisten toimenpiteiden sekä todistuskirjojen myöntämisen maksullisuudesta ja maksuperusteista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992). Jos tämän lain mukaisissa tarkastuksissa havaitaan sellaisia puutteita, jotka tämän lain tai kansainvälisten yleissopimusten mukaan oikeuttavat aluksen pysäyttämiseen tai sen toiminnan rajoittamiseen taikka ahtaustöiden keskeyttämiseen terminaalissa, laivanisännän tai tämän Suomessa olevan edustajan taikka terminaalinhoitajan on korvattava kaikki lisätarkastuksiin liittyvät kustannukset.

Merenkululaitoksen antama tämän lain soveltamista ja noudattamista koskeva neuvonta ja yleisvalvonta on maksutonta.

25 §

Muutoksenhaku hallintopäätöksistä

Merenkululaitoksen tämän lain perusteella tekemästä hallintopäätöksestä saa valittaa sen mukaan kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

26 §

Oikaisumenettely ja muutoksenhaku arviointilaitoksen päätöksistä

Arviointilaitoksen päätökseen olla myöntämättä terminaalinhoitajan laadunhallintajärjestelmälle sertifikaattia saa hakea oikaisua arviointilaitokselta 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Päätökseen on liitettävä oikaisuvaatimusosoitus. Oikaisumenettelystä säädetään tarvittaessa tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Oikaisumenettelyjen yksityiskohdat vahvistetaan arviointilaitoksen hyväksymisen yhteydessä. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä viipymättä.

Arviointilaitoksen oikaisumenettelyssä antamasta päätöksestä saa valittaa hallinto-

oikeuteen sen mukaan kuin hallintolainkäytölaissa (586/1996) säädetään.

Arviointilaitoksen päätöstä laadunhallintajärjestelmän sertifiointia jättämisestä noudatetaan, jollei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

27 §

Voimaantulo ja siirtymäsäännös

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain 3 §:n 17 kohdassa tarkoitettu sertifioitu laadunhallintajärjestelmä on perustettava viimeistään 5 päivänä helmikuuta 2005 ja sertifioidava viimeistään 5 päivänä helmikuuta 2006.

Tämän lain 6 §:n 1 momenttia voidaan soveltaa tämän lain voimaan tullessa olemassa oleviin terminaaleihin, jos lainkohdan soveltamista koskeva hakemus toimitetaan mainitussa lainkohdassa edellytetyine suunnitelmien Merenkululaitokselle kolmen kuukauden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Helsingissä 7 päivänä toukokuuta 2004

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*