

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås att det stiftas en lag om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg. Genom lagen genomförs Europeiska unionens direktiv om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg.

Till lagens tillämpningsområde hör alla fartyg motsvarande den internationella sjöfartsorganisationens bestämmelser, som transporterar fast bulklast och som lossar eller lastar fast bulklast vid terminaler i Finland. I lagen finns bestämmelser om bulkfartygens operativa lämplighet för lastning eller lossning av fast bulklast, om kraven på terminalernas lämplighet, om temporära tillstånd, om an-

svarsfördelningen mellan fartygens befälhavare och terminalrepresentanterna vid lossning och lastning av bulklast och om förfaranden mellan bulkfartygen och terminalerna. I lagen regleras dessutom frågor som gäller reparation av skador som uppkommit vid lastning och lossning, ordnande av kontrollen samt påföljder.

Närmare bestämmelser om vissa frågor som hör till lagens tillämpningsområde utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har blivit antagen och stadfäst.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING.....</b>	<b>3</b>
1. Inledning.....	3
2. Nuläge .....	3
2.1. Lagstiftning och praxis.....	3
2.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och EU-lagstiftningen.....	4
2.3. Bedömning av nuläget .....	4
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen .....	4
3.1. Mål .....	4
3.2. Verkställighetsalternativ .....	5
3.3. De viktigaste förslagen .....	5
4. Propositionens verkningar .....	7
4.1. Verkningar i fråga om den offentliga ekonomin.....	7
4.2. Verkningar för terminalernas verksamhet .....	7
4.3. Verkningar för rederier och fartyg.....	7
4.4. Miljökonsekvenser .....	8
5. Beredningen av propositionen .....	8
5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial.....	8
5.2. Remissutlåtanden.....	8
<b>DETALJMOTIVERING.....</b>	<b>10</b>
1. Lagförslaget.....	10
2. Ikraftträdande.....	23
3. Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning .....	23
<b>LAGFÖRSLAG .....</b>	<b>25</b>
om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg.....	25

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Inledning

Under de senaste decennierna har antalet olyckor där bulkfartyg har varit inblandade och förlusterna av människoliv i samband med dessa ökat. En världsomfattande undersökning av terminalförfarandena visade att stora problem uppstår när bulkfartyg lastas för snabbt, lastningsplanerna nonchaleras, kraftig utrustning som används för att lösgöra fastkilad last används på fel sätt samt när informationen inte löper som den skall. Sedan år 1975 har mer än 280 bulkfartyg sjunkit. Enligt en undersökning utförd av klassificeringssällskapets internationella förbund (IACS) gick 73 bulkfartyg åren 1983–1997 förlorade på världens hav på grund av konstruktionsfel. De flesta haverierna berodde på felaktig lastning eller lossning.

Bulkfartygens och besättningens säkerhet kan förbättras om man minskar de risker som uppstår genom felaktig lasthantering vid lastnings- och lossningsterminalerna för torr last i bulk. Detta kan uppnås genom en förbättring av samarbetet mellan fartygen och terminalerna och genom enhetliga kontaktförfaranden samt genom lämplighetskrav för fartyg och terminaler.

I propositionen föreslås att det stiftas en lag om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg. Genom lagen verkställs Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, nedan *bulklastdirektivet*.

### 2. Nuläge

#### 2.1. Lagstiftning och praxis

I Finland har inte tidigare funnits lagstiftning om förfarandena för säker lastning och lossning av bulkfartyg.

I början av år 1995 upphävdes de gamla städernas hamnprivilegier, och det stiftades en lag om privata allmänna hamnar (1156/1994). Verksamheten i de kommunala hamnarna regleras alltjämt bland annat av lagen om kommunala hamnordningar och trafikavgifter (955/1976). De flesta allmänna hamnarna i Finland är kommunala verk eller affärsverk.

I den nya arbetarskyddslagen (738/2002) ingår bestämmelser om arbetarskyddet i hamnarna. Sådana bestämmelser finns också i statsrådets beslut innefattande ordningsregler för lastning och lossning av fartyg (915/1985). Vid social- och hälsovårdsministeriet bereds en revidering av detta statsrådets beslut. Arbetarskyddslagen anger minimikraven för säkerhet i arbete och annan verksamhet. De frågor som gäller arbetarskyddet regleras i bestämmelser som utfärdats med stöd av arbetarskyddslagen. Genom samarbete mellan sjöfartsmyndigheterna och arbetarskyddsmyndigheterna, övervakningen av den nu föreslagna lagen och övervakningen av arbetarskyddsbestämmelserna säkerställs att trafiken med bulkfartygen är säker och att den personal som deltar i lasthanteringen kan arbeta säkert.

Arbetarskyddet i hamnarna övervakas i dag av arbetarskyddsinspektörerna. Sjöfartsverkets sjöfartsinspektörer kontrollerar i dag inte t.ex. lastningen eller lossningen av bulkfartyg i hamnarna. I enlighet med 5 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) utövar Sjöfartsverket tillsyn över efterlevnaden av stadgandena och bestämmelserna om fartygssäkerheten. I någon mån kan dessa bestämmelser utom fartyg och redare, som nämns i 4 §, också gälla hamnarna. Dock finns det i 4 § inte föreskrivet att lagen skall tillämpas på terminaloperatörer eller terminalrepresentanter.

## 2.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och EU-lagstiftningen

Europeiska gemenskapernas kommission föreslog år 1993 i ett tillkännagivande till rådet att man på klassificeringssällskapens rekommendation inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) skulle ingå en konvention, som förpliktar hamnstaterna till vissa extra kontrollåtgärder. De föreslagna nya åtgärderna hade samband med säker lastning och lossning av bulkfartyg. Rådet förhöll sig positivt till kommissionens tillkännagivande och stödde de nämnda målen. Enligt dess åsikt borde de internationella reglerna på ett effektivt och enhetligt sätt tillämpas på alla fartyg som anlöper gemenskapens hamnar.

IMO erkände betydelsen av kommunikationen mellan fartygen och hamnarna för säkerheten vid hantering av torr bulklast, när organisationen år 1996 godkände ändringarna i kapitel VI i bilagan till SOLAS-konventionen (1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss jämte ändringar). Ändringarna trädde i kraft den 1 juli 1998 och i dem fastställs de centrala kraven på lastning, lossning och stuvande av bulklast. För att komplettera dessa godkände IMO:s generalförsamling i december 1997 resolution A.862(20) om antagande av en kod för säker lastning och lossning av bulkfartyg (Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers), nedan BLU-koden.

BLU-kodens betydelse när det gäller att förbättra säkerheten på bulkfartyg har erkänts internationellt. Enligt kommissionens utredning iaktas de IMO:s rekommendationer om terminalförfaranden som ingår i BLU-koden endast i begränsad utsträckning inom gemenskapen. Därför började kommissionen bereda ett nytt bulklastdirektiv, som beaktar SOLAS-bestämmelserna och BLU-koden.

Vid beredningen av bulklastdirektivet ansåg EG-staterna det synnerligen nödvändigt att bulklastdirektivet införs. Den högeffektiva lastnings- och lossningsutrustning som används i Europas största hamnar kan i vissa fall anstränga bulkfartygens konstruktion. Man ville genom direktivet också öka farty-

gens befälhavares rätt att vid behov ingripa i lastningen.

## 2.3. Bedömning av nuläget

Det finns således inte mycket nationell lagstiftning om lossning och lastning av bulkfartyg. Om uppgiftsfördelningen mellan fartygets befälhavare och terminalrepresentantens chef finns ingen gällande lagstiftning. Förfarandena i hamnarna har närmast byggts på tradition, på hur saken alltid har skötts. Om uppgiftsfördelningen mellan fartygets befälhavare och terminalrepresentanten regleras i lag innebär det på det sätt som anges i 80 § 1 mom. i grundlagen att det ges föreskrifter om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter när det gäller terminalfunktionerna i samband med lastning och lossning av bulkfartyg.

Den nuvarande lagstiftningen om lastning och lossning av bulkfartyg kan inte anses vara tillräcklig, så den föreslagna lagen fyller ett behov.

## 3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

### 3.1. Mål

Det centrala syftet med propositionen är att förbättra säkerheten vid lastning och lossning av fast bulklast.

Även om Sjöfartsverkets uppgifter kommer att öka är avsikten inte att Sjöfartsverket skall gå in för en kraftig kontroll av fartyg som lastar eller lossar bulklast eller av de terminaler som hanterar bulklast. Syftet är att i första hand genomföra de förfaranden som förutsätts i bulklastdirektivet med hjälp av de bedömningsorgan som avses i denna lag.

Lagen preciserar uppgifts- och ansvarsfördelningen mellan fartygens befälhavare och terminalrepresentanterna. Lagen kan föra med sig att stuveriföretagens eller terminalorganisationernas verksamhet blir effektivare, när en oberoende utomstående part utvärderar deras verksamhet. Införandet av kvalitetssäkringssystem som till alla delar motsvarar standarden ISO 9001:2000 klarlägger förfarandena vid de terminaler där bulklast los-

sas eller lastas. Kompetensen hos de bedömningsorgan som i egenskap av utomstående part granskar terminalernas verksamhet säkerställs genom att organen åläggs att tillämpa de kompetenskrav som finns definierade i standarden ISO 10011:1991.

### 3.2. Verkställighetsalternativ

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG, nedan bulklastdirektivet, om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, gavs den 4 december 2001. Bulklastdirektivet trädde i kraft den 5 februari 2002 och de nationella verkställighetsåtgärderna skall vara slutförda före den 1 mars 2004. Enligt bulklastdirektivet skall hamnägarna eller de organisationer till vilka ägaren har överfört ansvaret för lastning eller lossning av ett visst bulkfartyg senast den 5 februari 2005 upprätta ett kvalitetssäkringssystem enligt en standard som till alla delar uppfyller kraven enligt ISO 9000:2000. Kvalitetssäkringssystemet skall enligt direktivet senast den 5 februari 2006 få certifiering.

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen skall genom lag utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Det är motiverat att utvärderingen av de krav som gäller terminalernas lämplighet sköts så att bedömningsorganen ges rätt att certifiera de kvalitetssäkringssystem som avses i bulklastdirektivet.

På ovan nämnda grunder är det nödvändigt att stifta en lag om saken. Mer detaljerade bestämmelser utfärdas genom kommunikationsministeriets förordning.

EU-kommissionen har gett Finland ett motiverat yttrande i vilket det konstateras att Finland inte har meddelat om åtgärder för att göra Europaparlamentets och rådets direktiv

2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg till en del av den nationella lagstiftningen. Kommissionen ber Finland vidta de åtgärder som det motiverade yttrande förutsätter inom två månader från mottagandet av yttrandet (senast 1.6.2004). Efter den tidsfrist som meddelats i det motiverade yttrandet kan kommissionen gå vidare med tillsynsförfarandet genom att föra saken till EG-domstolen.

Lagen måste behandlas i brådskande ordning för att man före 1.6.2004 skall kunna svara EU-kommissionen att regeringen till riksdagen har avlåtit en proposition med förslag till lag om genomförande av direktivet, vilket skall behandlas under riksdagens vårsession så att lagen kan träda i kraft så snabbt som möjligt efter det att den har blivit antagen och stadfäst.

### 3.3. De viktigaste förslagen

Genom lagen säkerställs att de terminaler som anlöps av bulkfartyg inför särskilda säkerhetskrav. Enligt dessa krav skall terminaloperatören vara skyldig att i enlighet med bulklastdirektivet iakttä IMO:s gällande bestämmelser och rekommendationer om samarbete mellan fartyg och hamnar. Terminaloperatören skall utse en terminalrepresentant.

Fartygets befälhavare ansvarar för att fartyget lastas på ett säkert sätt. Befälhavaren skall genom en lastnings- eller lossningsplan tillsammans med terminaloperatören fastställa åtgärder för säker lastning eller lossning av fartyget, och han har rätt att avbryta lastningen eller lossningen om den avtalade planen inte iakttas eller om det uppstår någon annan situation som äventyrar fartygets säkerhet. Dessutom ges Sjöfartsverket rätt att avbryta lastning eller lossning av fast bulklast, om fartygets säkerhet äventyras.

Den föreslagna lagen gäller också de fall då lastningen eller lossningen har åsamkat fartyget skador som kan innebära en risk för dess säkerhet. Sjöfartsverket ges rätt att ingripa i sådana missförhållanden. Ingripandet sker i första hand genom förhandlingar eller anvisningar; i fall av svårare fel kunde Sjöfartsverket förelägga terminalen, termi-

naloperatören, terminalrepresentanten eller fartygets befälhavare ett vite. I sista hand har Sjöfartsverket rätt att förhindra eller avbryta lastningen eller lossningen av fast bulklast. Sjöfartsverket skall tillsammans med flaggstaten eller ett av den godkänt klassificeringssällskap bedöma hur allvarliga skadorna är och besluta om skadan skall repareras genast eller om reparationen kan skjutas upp.

I förslaget definieras Sjöfartsverkets uppgifter när det gäller bedömning av eventuella skador på fartyget vid lastning och lossning, andra kontrollskyldigheter samt lämnande av rapporter till kommissionen.

Vidare finns bestämmelser om terminaloperatörens skyldighet att upprätta ett kvalitetssäkringssystem. Systemen skall bygga på standarden ISO 9001:2000 eller motsvarande standard. Kvalitetssäkringssystemet ISO 9001:2000 är avsett för organisationer som vill utveckla olika mätbara kvalitetsstandarder. Kvalitetssystemet innehåller bl.a. allmänna krav, som tillräcklig dokumentation, upprätthållande av kvalitetssystemet och fortlöpande utvecklande av systemet enligt respons som kommit in. Till dokumentationen hör t.ex. kvalitetshandböcker och anvisningar. Vidare krävs en särskild kvalitetspolitik, planering av verksamheten, en tydlig ansvarsfördelning och att ledningen med vissa intervaller gör en granskning av systemet.

Berättigade att certifiera terminalerna blir sådana bedömningsorgan vilkas kompetens har konstaterats av mätteknikcentralens ackrediteringstjänst FINAS eller motsvarande organisation. Med motsvarande organisation avses en organisation motsvarande finska FINAS som är verksam i en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen eller inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, och som är medlem i ackrediteringssektorns samarbetsorganisation EA (European cooperation for Accreditation). Sådana organisationer är bl.a. RVA i Nederländerna, SWEDAC i Sverige, DANAC i Danmark och UKAS i Storbritannien.

Den föreslagna lagen blir tillämplig på alla bulkfartyg som i enlighet med artikel 3 i bulklastdirektivet uppfyller kraven på bulkfartyg i kapitel IX i bilagan till SOLAS-konventionen. Hit hör bl.a. fartyg byggda med enkelt däck, toppvingtankar och hopper-

tankar i lastrummen eller fartyg med två längsgående skott och dubbel botten i hela lastlådan.

I praktiken är de bulkfartyg som uppfyller ovan nämnda konstruktionskrav minst så stora att de hör till storleksklassen "handy size". De minsta fartygen i denna storleksklass har en längd på cirka 150 meter och en dräktighet på ca 20 000 dödviktton (dwt). Djupgåendet för dessa fartyg i full last är ca nio meter. I enlighet med bulklastdirektivet föreslås lagen bli tillämplad också när hela lastkapaciteten i bulkfartyg av denna storleksklass inte utnyttjas. Man kan beräkna att trafiken med fartyg i "handy size"-klassen i praktiken kräver en farled med minst åtta meters djup in till hamnen. Lagen föreslås bli tillämplad också på de terminaler som bulkfartyg av nämnda storleksklass kan anlöpa när hela deras lastkapacitet inte utnyttjas.

Bulklastdirektivet hänvisar till SOLAS-konventionens definitioner av fartygen i fråga. Bestämmelserna i den föreslagna lagen tillämpas därmed endast på hamnar eller delar av hamnar som hanterar fast bulklast och som kan angöras av fartyg i storleksklassen i fråga. I dagens läge finns en farled på minst åtta meter till följande hamnar i Finland: Fredrikshamn (10,0 m), Kotka (15,3 m), Lovisa (8,5 m), Sköldvik (15,3 m), Helsingfors (11,0 m), Kantvik (9,2 m), Ingå (13,0 m), Koverhar (11,0 m), Hangö (13,0 m), Åbo (10,0 m), Nådendal (13,0 m), Nystad (10,0 m), Raumo (10,0 m), Björneborg (15,3 m), Kaskö (9,0 m), Kristinestad (12,0 m), Vasa (10,0 m), Jakobstad (9,0 m), Karleby (13,0 m), Kalajoki (8,0 m), Brahestad (8,0 m), Uleåborg (10,0 m), Kemi (10,0 m) och Torneå (8,0 m). I praktiken kommer lagen att tillämpas i ett femtontal finska hamnar.

Bestämmelserna i bulklastdirektivet och den här föreslagna lagen tillämpas inte i det fall att terminalens utrustning endast i undantagsfall används för lastning eller lossning. Då kan det vara frågan om t.ex. ett nödläge, som innebär en risk för fartygets eller besättningens säkerhet. Bestämmelserna tillämpas inte heller i de fall då lastningen eller lossningen sköts med fartygets egen utrustning.

#### 4. Propositionens verkningar

##### 4.1. Verkningar i fråga om den offentliga ekonomin

De årliga kostnaderna för utförande av de uppgifter som föreslås bli ålagda Sjöfartsverket bedöms till 60 000 euro per år från och med år 2005. Dessa kostnader är närmast personalkostnader. Senare, när terminalernas kvalitetssäkringssystem fungerar, beräknas Sjöfartsverkets kostnader sjunka. Sjöfartsverkets kostnader för att få i gång den kontroll som avses i lagen under år 2004 beräknas till 34 000 euro.

De föreslagna bestämmelserna gäller i praktiken endast sådana hamnar och terminaler i Finland som hanterar fast bulklast och som angörs av bulkfartyg på mer än 20 000 ton. I dag finns det ett femtontal sådana hamnar. Enligt Sjöfartsverket har ett fartyg på 30 000 ton svårigheter att angöra en hamn med en åtta meters farled. På terminaler som inte har lasthanteringsutrustning för lossning eller lastning av sådan bulklast som avses i denna proposition tillämpas lagen inte.

De flesta allmänna hamnar i Finland är kommunala verk eller affärsverk. Sedan början av 2003 har de kommunala hamnarna i Kotka och Fredrikshamn verkat i aktiebolagsform. Lagen om privata allmänna hamnar innebär att det i framtiden kan ske stora förändringar i hamnarnas ägo- och verksamhetsstrukturer. De punkter i förslaget som gör det obligatoriskt att införa och utveckla ett kvalitetssäkringssystem gäller också de kommunägda hamnarna, oberoende av om de är affärsverk eller fungerar i aktiebolagsform. Kostnaderna för kvalitetssäkringssystemet blir de samma som för de privata hamnarna.

På grund av finansministeriets utlåtande har bestämmelsen om kontrollavgift precisrats sedan arbetsgruppen slutförde sitt arbete. Bestämmelserna om ersättande av kostnaderna har utarbetats enligt praxis i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten samt internationella konventioner. För Sjöfartsverkets rådgivning och allmänna övervakning i samband med tillämpningen och iakttagandet av denna lag uppbärs ingen avgift.

##### 4.2. Verkningar för terminalernas verksamhet

Propositionen har ekonomiska verkningar för terminalernas verksamhet. Kostnader uppstår när kvalitetssäkringssystemet ISO 9001:2000 skall införas samt utvecklas och upprätthållas. Det har beräknats att priset för införande av kvalitetssäkringssystemet blir ca 7 500 euro per terminal. De årliga underhålls- och utvecklingskostnaderna har beräknats till 1 000 euro/terminal. Flera hamnar och terminaler har redan det nämnda kvalitetssäkringssystemet, och då uppstår till denna del inga kostnader.

Terminalerna kan också åsamkas kostnader av de kontroller som Sjöfartsverket utför. Om kvalitetssystemet fungerar vid terminalen och det utvecklas och sköts, uppbärs inga kostnader för den första kontrollen. Om terminalen inte har något kvalitetssystem eller om systemet är bristfälligt gör Sjöfartsinspektionen en ny kontroll, och då tillämpas lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Då motsvarar avgiften det självkostnadsvärde som nämns i lagens 6 §.

De stuveriföretag eller terminalorganisationer som verkar vid terminalerna åsamkas inte bara kostnader av att de i lagförslaget angivna kraven genomförs, utan det ger dem också fördelar. Verksamheten blir effektivare när en oberoende utomstående part bedömer verksamheten och när kvalitetssäkringssystemet har införts. När ett system enligt bulklastdirektivet införs vid terminalerna innebär det sannolikt också mer utbildning för personalen. För att få i gång och upprätthålla verksamheten borde terminalerna grunda motsvarande arbetsgrupper som företagen i dag grundar för att skaffa och upprätthålla miljöcertifikat. Man kan bedöma att för den som leder en sådan arbetsgrupp blir det i det närmaste en uppgift på heltid, vilket ger terminalerna ökade kostnader. Till vissa delar kunde arbetsuppgifterna i terminalerna eventuellt också utvärderas eller fördelas på nytt, vilket skulle minska företagens interna kostnader för införandet av bulklastdirektivet.

##### 4.3. Verkningar för rederier och fartyg

Även rederierna måste beakta de nya skyl-

digheter som åläggs fartygets befälhavare i den föreslagna lagen. Målet är att alla i lagen avsedda fartyg som transporterar bulklast till hamnar i Finland skall behandlas på samma sätt. Avgifterna för Sjöfartsverkets prestationer drabbar på samma sätt alla bulkfartyg, för Sjöfartsverket uppbär en avgift av redaren eller dennes representant i Finland endast för extra kontroller på grund av felaktiga förfaranden. Rederierna behöver inte införa certifierade kvalitetssäkringssystem. Man kan utgå från att lagen förbättrar befälhavarnas möjligheter att ingripa i terminalförfaranden som de anser vara felaktiga.

#### 4.4. Miljökonsekvenser

Ett av de viktigaste målen med bulklastdirektivet och den här föreslagna lagen är att säkerställa att lastningen eller lossningen av fartyget inte medför fara för den marina miljön. Vissa fartyg utgör på grund av sitt dåliga skick eller de förfaranden som iakttas en risk för sjösäkerheten och den marina miljön. Därför finns i den föreslagna lagen och i den kommunikationsministeriets förordning som utfärdas med stöd av lagen noggranna bestämmelser om förfarandena vid lastning och lossning. När lastning och lossning sker på ett säkert sätt minskar antalet olyckor, och därmed påverkas skyddet av den marina miljön.

Säkerheten och skyddet av den marina miljön säkerställs genom förfarandena mellan fartygets befälhavare och terminalrepresentanten. Hit hör bl.a. en klar uppgiftsfördelning mellan befälhavaren och terminalrepresentanten när det gäller lastning och lossning, säkrad kommunikation under pågående lastning och lossning samt vissa obligatoriska meddelanden som skall garantera att både befälhavaren och terminalen får tillräcklig information.

### 5. Beredningen av propositionen

#### 5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

För att verkställa bulklastdirektivet tillsatte kommunikationsministeriet den 4 december 2002 en arbetsgrupp för att bereda lagstift-

ningen om bulkfartyg. Arbetsgruppen hade i uppgift att utarbeta ett förslag till regeringens proposition om nationell verkställighet av bulklastdirektivet. I propositionen skulle enligt uppdraget ingå förslag till lösning av frågan om vilken myndighet som skulle sköta de i bulklastdirektivet angivna uppgifterna, vilken myndighet som skulle berättigas att besluta om temporära tillstånd enligt artikel 6 i bulklastdirektivet samt vilken myndighet som skulle säkerställa att terminalerna uppfyller kraven enligt bilaga II till bulklastdirektivet.

I arbetsgruppen ingick företrädare för kommunikationsministeriet, Sjöfartsverket, inrikesministeriets kommunavdelning, social- och hälsovårdsministeriets arbetarskyddsavdelning, Finlands Hamnförbund, Suomen Lastauttajain Liitto (nuvarande Satamaoperaattorit ry) samt Pohjolan Voima Oyj.

#### 5.2. Remissutlåtanden

Utlåtanden om arbetsgruppens förslag inbegärdes från social- och hälsovårdsministeriets arbetarskyddsavdelning, inrikesministeriets kommunavdelning, justitieministeriet, finansministeriet, handels- och industriministeriet, Sjöfartsverkets sjöfartsavdelning, Sjöfartsverkets regionala inspektionsenheter, mätteknikcentralen, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, DNV Certification Oy Ab, Germanischer Lloyd, Skogsindustrin rf, Lloyd's Register of Shipping, Rahtialuusyhdistys, SFS-Sertifiointi Oy, Finlands Sjömans-Union rf, Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Suomen Lastauttajain Liitto ry, Finlands Hamnförbund, Finlands Rederiförening rf, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Ålands Redarförening rf samt Ölly- ja Kaasualan Keskusliitto.

Utlåtanden har sänts in av social- och hälsovårdsministeriets arbetarskyddsavdelning, inrikesministeriets kommunavdelning, justitieministeriet, finansministeriet, handels- och industriministeriet, Sjöfartsverket, Finska vikens inspektionsenhet, Bottniska vikens inspektionsenhet, Fraktfartygsförening rf, Skogsindustrin rf, Finlands Sjömans-Union rf, Mätteknikens central, Finlands Hamnför-



bund, Hamnoperatörerna (Finlands Stuvareförbund), Finlands Rederiförening rf samt Ålands Redarförening rf.

Förslagen i propositionen har i utlåtandena allmänt ansetts vara ändamålsenliga och värda att stödjas. Flera av dem som gav utlåtanden hade varit företrädare i den av kommunikationsministeriet tillsatta arbetsgruppen eller hörts vid arbetsgruppens sammanträden, så de hade fått de flesta för dem viktiga synpunkterna beaktade redan i beredningsskedet.

Justitieministeriet koncentrerade sig i sitt utlåtande bl.a. på att precisera definitionerna och fullmaktsbestämmelserna i den föreslagna lagen, på att precisera bedömningsorganets uppgifter och ställning ur förvaltningslagens synvinkel samt på att höja abstraktionsnivån i befälhavarnas och terminalrepresentanternas uppgifter i den föreslagna lagen.

Social- och hälsovårdsministeriets arbetarskyddsavdelning fäste uppmärksamhet vid de bestämmelser i förslaget som gällde arbetarskyddets område samt vid vikten av att maskiner och utrustning används rätt och säkert med tanke på sjösäkerheten och arbetarskyddet.

Inrikesministeriets kommunavdelning framhöll att Sjöfartsverkets uppgifter borde definieras mer exakt och att bestämmelserna i utkastet till förordning borde motiveras mer i detalj.

Finansministeriet fäste uppmärksamhet vid bedömningsorganets uppgifter och roll, bedömningsorganets ställning när det gäller att utföra en uppgift inom den offentliga förvaltningen och vid behovet att precisera den föreslagna lagens verkningar när det gäller Sjöfartsverkets arbetsbörda och uppbörderna av avgifter.

Handels- och industriministeriet föreslog ändringar i ackrediteringskravet i definitionen av bedömningsorganet, i övergångsbestämmelserna, i skyldigheten att ömsesidigt erkänna bedömningsorgan samt i Sjöfartsverkets befogenheter.

Sjöfartsverket konstaterade att de föreslagna bestämmelserna i 5 § om fullmakt för statsrådet att utfärda förordning gäller bl.a. fartygens lastrum, den utrustning som används för lastning och lossning, terminalernas lämplighet för lastning och lossning av

fast bulklast, det närmare innehållet i skyldigheten för fartygets befälhavare och terminalen att lämna information, närmare definition av befälhavarens uppgifter före lastning eller lossning samt närmare definition av terminalrepresentantens uppgifter före lastning eller lossning.

Därmed föreslås i propositionen att det genom författningar på lägre nivå skall utfärdas bestämmelser om rätt tekniska frågor. Enligt Sjöfartsverkets funktion Sjösäkerhet är kommunikationsministeriets förordning som lagstiftningsnivå tillräcklig och praktiskt fungerande. Vidare påpekade Sjöfartsverket att Sjöfartsverkets i 9 § föreslagna uppgift att utnämna bedömningsorgan inte tillräckligt tydligt framgår av förslaget.

Finska vikens inspektionsenhet konstaterade i sitt utlåtande att omkring 44 % av bulkfartygens besök i finska hamnar sker inom dess ansvarsområde. För att övervakningen inom byråns område skall kunna bli effektiv borde en sjöfartsinspektör anställas för uppgiften. Bottniska vikens inspektionsenhet hade ingenting att anmärka om arbetsgruppens betänkande.

Skogsindustrin rf ansåg i sitt betänkande att arbetsgruppens förslag var sakliga och motsvarade direktivet. I de viktigaste hamnarna som anlitas av skogsindustrin är flera av de säkerhetsgaranterande åtgärder som ingår i förslaget antingen redan praxis eller så är beredskapen att införa dem god, enligt Skogsindustrin rf:s åsikt. Som en brist ser Skogsindustrin rf att vissa för lagförslaget väsentliga definitioner, t.ex. vilka typer av fartyg eller laster som berörs av lagen, anges bara i form av hänvisningar till internationella avtal. Skogsindustrin rf föreslog att denna typ av definitioner som sådana skall tas in i motiveringen till lagförslaget.

Hamnoperatörerna rf föreslog i sitt utlåtande en ändring av 4 § i den föreslagna lagen så att terminaloperatörerna inte skall ges uppgifter som avser kontroll av bulkfartygens operativa lämplighet. Enligt Hamnoperatörerna rf skall det primära kontrollansvaret till denna del ligga på fartygets befälhavare och de myndigheter som övervakar fartygen. Som bilaga till direktivet finns en förteckning som är mer omfattande än den föreslagna lagen och som innehåller kontrollskyldigheter

som det enligt Hamnoperatörerna rf inte är terminaloperatörens sak att sköta.

Finlands Skeppsbefälsförbund konstaterar i sitt utlåtande att till den del som de internationella reglerna på grund av EG-direktivet ändras att motsvara den internationella sjösäkerhetsorganisationen IMO:s bestämmelser, anser förbundet att ändringarna är motiverade. IMO:s bestämmelser om fartygets verksamhet konstateras till denna del vara à jour och trenden i dem riktig. Hamnverksamheten borde till denna del fås att motsvara den reglerade fartygsverksamheten. Samarbetet mellan fartyget och hamnen borde löpa så smidigt som möjligt. Skeppsbefälsförbundet betonar att det i hamnen bör finnas en i lasthantering insatt person som ansvarar för lastningen. Fartygets befälhavare borde enligt förbundet ges möjligheter att sätta sig in i lastningsgrunderna utan onödiga störande element.

Fraktfartygsföreningen rf konstaterade att en förbättrad säkerhet för bulkfartyg uppnås vid lastnings- och lossning genom att reglera verksamheten i den gråa zonen mellan hamnterminalen och fartyg. Eftersom EU-direktivet om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg trädde ikraft i februari 2002 skall Finland sköta implementeringsproceduren på motsvarande sätt och med motsvarande tidtabell som de övriga medlemsländerna.

Finlands Sjömans-Union konstaterar i sitt utlåtande att förslaget torde motsvara direktivets syfte, men att förslaget inte tar ställning till de olägenheter som vintertrafiken medför när det gäller fartygssäkerheten vid ankomst till hamn. Finlands Sjömans-Union föreslår att lagens tillämpningsområde i syfte att garantera fartygets och besättningens, hamnpersonalens samt terminalarbetarnas säkerhet borde definieras på ett övergripande sätt och att de risker som vinterförhållandena medför borde beaktas. Vidare föreslår Finlands Sjömans-Union att talrika bestämmelser gällande fartygets ankomst till terminalen, närmast förtöjningen vid kajen, borde tas in i lagen.

Finlands Rederiförening rf och Ålands Redarförening rf framhåller i sitt gemensamma utlåtande att syftet med den föreslagna lagen är att verkställa Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg. Föreningarna har inga egentliga anmärkningar mot förslaget som helhet, men föreslår vissa ändringar i de föreslagna definitionerna av kombinationsfartyg och begär att fullmakterna när det gäller förordningsförslaget avsnitt om terminalrepresentantens uppgifter skall preciseras.

Finlands Hamnförbund och mätteknikcentralen hade ingenting att anmärka med anledning av arbetsgruppens förslag.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslaget

1 §. *Lagens syfte.* Syftet med lagen är att verkställa Europaparlamentets och Europeiska unionens råds direktiv 2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG, nedan *bulklastdirektivet*. Genom det sistnämnda direktivet ändrades artikel 3.2 i det först nämnda direktivet så att

med 1974 års SOLAS-konvention avses den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss samt protokoll och ändringar i gällande version. Ändringen innebär att skyldigheterna enligt bulklastdirektivet automatiskt förändras när 1974 års SOLAS-konvention ändras. Syftet med bestämmelsen är att direktivets bestämmelser skall stämma överens med bestämmelserna i de internationella avtal som ingåtts inom Internationella sjöfartsorganisationen IMO.

Syftet med lagen är att förbättra bulkfartyg-

gens säkerhet genom att stärka förfarandena vid lastning och lossning och agerandet i fall av problem. Utanför syftet och tillämpningsområdet för den föreslagna lagen blir andra fartygstyper och laster än vissa typer av bulkfartyg som transporterar fast bulklast.

Säkerheten förbättras genom att man minskar riskerna till följd av oskicklig lastning och lossning. Riskerna minskas genom förbättrande av samarbetet mellan fartygen och terminalerna, genom enhetliga kontaktförfaranden samt genom lämplighetskriterier för fartygen och terminalerna.

2 §. *Tillämpningsområde.* Lagens tillämpningsområde omfattar alla de i artikel 3.4 i bulklastdirektivet avsedda bulkfartyg som använder terminaler för lastning eller lossning av fast bulklast i hamnar i Finland. Lagen tillämpas på alla bulkfartyg som uppfyller ovan nämnda kriterier, oberoende av vilken flagg de för. Av artikel 2.1. punkt 1 i bulklastdirektivet samt definitionen i artikel 3.4 följer att lagen inte tillämpas på alla fartyg som transporterar fast bulklast, oberoende av storlek.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om vissa undantag i lagens tillämpningsområde. Det första undantaget gäller anläggningar som endast i undantagsfall används för lastning och lossning av torr last i bulk. Sådana fall kan t.ex. vara något slag av nödsituationer, där terminalens normala lastnings- eller lossningsanläggningar inte kan användas. Det andra undantaget i lagens tillämpningsområde gäller bulkfartygets utrustning. Om lastningen eller lossningen av ett bulkfartyg sker med fartygets egen utrustning, tillämpas lagen inte. På de nämnda undantagsfallen tillämpas dock bestämmelserna i regel VI/7 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention, som gäller säker lastning av bulklast, säkerställande av bulkfartygets stabilitet samt skyddande av fartygets konstruktioner.

Paragrafens 3 mom. gäller arbetarskyddsfrågor. Enligt momentet gäller i fråga om arbetarskydd och arbetarskyddsmyndigheternas övervakning vad som särskilt föreskrivs om saken. Bestämmelser om arbetarskyddsfrågor finns i arbetarskyddslagen (738/2002), och syftet med lagen sägs vara att förbättra arbetsmiljön och arbetsförhållandena för att trygga och upprätthålla arbetstagarnas arbets-

förmåga samt förebygga och förhindra olycksfall i arbetet, yrkessjukdomar och andra sådana olägenheter för arbetstagarnas fysiska och mentala hälsa, som beror på arbetet och arbetsmiljön. Det innebär att de frågor i bulklastdirektivet som gäller arbetarskydd regleras i lagen i fråga och i författningar på lägre nivå som utfärdas med stöd av den.

I paragrafens 4 mom. hänvisas i informationssyfte också till för Finland bindande internationella avtal. Avtal som har betydelse med tanke på lastning och lossning av bulklast är bl.a. 1974 års SOLAS-konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. Dessutom binds Finland av vissa internationella avtal för stuveribranschen samt de avtal inom den Internationella arbetsorganisationen som Finland har ratificerat eller godkänt. Medlemsstaterna i Europeiska gemenskapen har på olika sätt infört de ovan nämnda avtalen jämte senare tillfogade protokoll och ändringar, och gemenskapens lagstiftning är inte till alla delar harmoniserad när det gäller ovan nämnda bestämmelser.

3 §. *Definitioner.* I paragrafen definieras vissa begrepp som förekommer i lagen.

I 1 punkten definieras begreppet internationella konventioner. Med internationella konventioner avses de konventioner som anges i artikel 2.1 i rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten, sådana de är definierade genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG. Det senare direktivet 2002/84/EG gäller ändring av direktiven om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg och har nära samband med den s.k. COSS-förordningen. COSS-förordningen är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS-kommittén) och om ändring av förordningen om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg.

Med internationella konventioner avses de konventioner jämte ändringar som anges i ar-

tikel 2.1 i rådets direktiv 95/21/EG, nedan PSC-direktivet, om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten. I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG avses följande konventioner:

1) 1966 års internationella lastlinjekonvention (LL 66)

2) 1974 års SOLAS-konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 74)

3) 1973 års internationella konvention om förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna (MARPOL 73/78)

4) 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW 78)

5) 1972 års konvention om internationella regler för förhindrande av kollisioner till sjöss (COLREG 72)

6) 1969 års internationella konvention om skeppsmätning, (ITC 69) och

7) 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg (ILO No 147).

Ovan nämnda konventioner jämte ändringar är i kraft med stöd av artikel 2.1 och 2.2 punkt n i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002, om inte annat följer av beslut i kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS-kommittén). COSS-kommittén kan fatta ett sådant beslut i enlighet med artikel 5 om förfarande för kontroll av överensstämmelse i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002.

I 2 punkten definieras SOLAS-konventionen, varmed avses 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och bilagorna till den jämte ändringar. De ändringar som till denna del gjorts i SOLAS-konventionen är i kraft i gällande lydelse enligt artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 på samma grunder som ovan har förklarats i samband med de sju internationella konventionerna.

I 3 punkten definieras BLU-koden, varmed avses koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, sådan den lyder i bilagan till

IMO:s resolution A.862 (20). Eventuella ändringar i BLU-koden är jämte ytterligare ändringar i kraft på samma sätt som förklarats i samband med de två föregående punkterna. Detta bygger på artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 och artikel 3.3 i bulklastdirektivet, där BLU-koden ursprungligen finns definierad. Eftersom BLU-koden bygger på IMO:s cirkulär är alla ändringar i den samt eventuella senare ändringar automatiskt i kraft med stöd av artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002.

Till de delar som nämns i 1–3 punkten har gemenskapen fått uteslutande behörighet på det sätt som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002.

I 4 punkten definieras begreppet bulkfartyg. Med bulkfartyg avses fartyg enligt definitionen i regel IX/1.6 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention och tolkningen i resolution nr 6 från 1997 års SOLAS-konferens, dvs.

a) fartyg byggda med enkelt däck, toppvingtankar och hoppertankar i lastrummen, vilka huvudsakligen är avsedda att frakta torr last i bulk, eller

b) malmfartyg, varmed avses havsgående fartyg med enkelt däck med två längsgående skott och dubbel botten i hela lastlådan, vilka är avsedda att frakta malm endast i de mellersta lastrummen, eller

c) kombinationsfartyg enligt definitionen i regel II-2/ 3.27 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention. Enligt denna regel avses med kombinationsfartyg ett tankfartyg planerat för att transportera olja eller alternativa fasta bulkklaster.

I 5 punkten definieras torr last i bulk och fast bulklast. Artikel 3.5 i bulklastdirektivet hänvisar i fråga om definitionen av torr last i bulk till regel XII/1.4 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention. Detta XII kapitel innehåller ytterligare krav som skall ställas på bulkfartygens säkerhet. Enligt regel 1.4 avses med fast bulklast vilket som helst icke flytande eller gasformigt material, som består av partikelkombinationer, korn eller vilket som helst annat material som i regel har enhetlig beskaffenhet och som lastas direkt i fartygets lastrum utan någon behållare (con-

tainment) mellan fartyget och lasten. Enligt denna regel hör fartyg som transporterar spannmål inte till bulkfartyg för torr last i bulk eller fast bulklast.

I 6 punkten definieras begreppet spannmål, varmed avses spannmål enligt definitionen i regel VI/8.2 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention, dvs. vete, majs (i korn), havre, råg, korn, ris, baljväxter, frön samt av nämnda produkter förädlade produkter, som till sina egenskaper motsvarar korn i naturligt tillstånd.

I 7 punkten definieras begreppet terminal, varmed avses varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa torr last i bulk i eller ur bulkfartyg.

I 8 punkten definieras begreppet terminaloperatör, varmed avses terminalens ägare, som har ansvaret för den lastning eller lossning av ett bulkfartyg som utförs vid terminalen. Med terminaloperatör kunde avses också en annan aktör till vilken ägaren har överfört ansvaret. I regel är det frågan om ett i hamnen verksamt stuveriföretag, som med fartygets befälhavare eller dennes representant kommer överens om de praktiska lastnings- eller lossningsarrangemangen. För lastningen eller lossningen kan i lagens mening även ansvara ett hamnbolag eller hamnverk som bedriver stuveriverksamhet, en industrianläggning eller något annat företag som bedriver stuveriverksamhet.

I 9 punkten definieras begreppet terminalrepresentant, varmed avses en person som utsetts av terminaloperatören, och som har det övergripande ansvaret för och bestämmanderätten över det praktiska genomförandet av lastningen och lossningen av bulkfartyget vid terminalen. Med terminalrepresentant avses också en person som av terminaloperatören utnämns att kontrollera förberedandet eller avslutandet av lastningen eller lossningen vid terminalen.

Enligt 10 punkten avses med befälhavare den person som för befäl på ett bulkfartyg, eller en annan person som hör till däck- eller enhetsbefälet, som av befälhavaren har utsetts att ansvara för lastnings- eller lossningsuppgifter enligt denna lag.

I 11 punkten definieras begreppet flaggstans administration, varmed avses de behöri-

ga myndigheterna i den stat vars flagg bulkfartyget har rätt att föra.

I 12 punkten definieras begreppet hamnstatskontrollmyndighet, varmed avses den direktör vid Sjöfartsverket som ansvarar för sjösäkerheten eller en av honom förordnad tjänsteman.

I 13 punkten definieras begreppet lastinformation, varmed här avses de upplysningar om lasten som finns angivna i förordningen om ikraftträdande av ändringar i bilagan till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 108/1993). Lastinformationen skall enligt förordningen i fråga ges skriftligt och uppgifterna lämnas till fartygets befälhavare innan lastningen inleds. Lastinformationen skall innehålla bl.a. en beskrivning av den last som skall transporteras och av dess kvantitet.

I 14 punkten definieras begreppet lastnings- eller lossningsplan. Vid lastning eller lossning av ett bulkfartyg skall följas en lastnings- eller lossningsplan. Denna plan definieras genom en hänvisning till regel VI/7.3 i bilaga till 1974 års SOLAS-konvention samt till bilaga 2 till BLU-koden. Enligt BLU-koden skall lastnings- eller lossningsplanen innehålla bl.a. uppgifter om lasten, fartyget, antalet personer som arbetar med lastningen eller lossningen samt lossning av sista last vid terminalen.

Enligt 15 punkten avses med checklista för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn den checklista som definieras i kapitel 4 i BLU-koden. I kapitlet fastställs säkerhetskrav vid lastning och lossning. Checklistan och dess form finns fastställda i bilaga 3 till BLU-koden.

Enligt 16 punkten avses med deklaration av bulkdensiteten de upplysningar om lastens bulkdensitet som skall lämnas enligt regel XII/10 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention. Dessa upplysningar avser lastens vikt samt densitet.

Enligt 17 punkten avses med certifierat kvalitetssäkringssystem ett system enligt standarden ISO 9001:2000 eller motsvarande system, som enligt artikel 5.1 punkt 4 i bulklastdirektivet kontrolleras enligt riktlinjerna i standarden ISO 10011:1991 eller en likvärdig standard som minst ställer samma krav. Den nämnda standarden ISO 10011:1991

gäller inte längre som standard, utan har ersatts av standarden ISO 19011:2002. Bulklastdirektivet måste i Finland verkställas som sådant, så i 3 § föreslås bli hänvisat uttryckligen till den standard som finns nämnd i direktivet. Den ändring som i jämförelse med arbetsgruppens betänkande har gjorts vid den fortsatta beredningen av lagförslaget bygger på handels- och industriministeriets utlåtande. Genom att införa en skyldighet att iakttas standarden ISO 9001:2000 säkerställs bl.a. att utbildningen av de personer som deltar i lastning och lossning av fartyg är ordnad på lämpligt sätt.

I 18 punkten definieras begreppet bedömningsorgan, varmed avses företag eller organisationer som certifierar terminaloperatörens kvalitetssäkringssystemen, med de rättsverkningar som avses i denna lag. Efter den övergångsperiod som anges i 26 § förutsätts terminaloperatören ha ett sådant certifikat för att få verka i en terminal som används för lastning eller lossning av torr last i bulk.

Om bedömningsorganet och dess uppgifter finns bestämmelser i 10 § 1 mom. Bestämmelser om ömsesidigt erkännande av bedömningsorgan i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet finns i 10 § 2 mom. Ett sådant bedömningsorgan kunde utföra certifiering av kvalitetssäkringssystem i Finland enligt lagstiftningen i medlemsstaten i fråga. Kontrollen av bedömningsorgan i andra EES-stater sköts av de behöriga myndigheterna i respektive stat enligt det landets lagstiftning.

4 §. *Krav med avseende på bulkfartygens lämplighet ur operativ synvinkel.* Terminaloperatörerna skall säkerställa att bulkfartyget ur operativ synvinkel är lämpligt för lastning eller lossning av fast bulklast. Härvid beaktas bl.a. att bulkfartygets lastrum och lucköppningar är tillräckligt stora och att systemen för styrning av luckorna och framdrivningsmaskinerierna i lastrummet är i fungerande skick. Syftet med detta krav är att främja säkerheten för de anställda både på fartyget och vid terminalen.

I 2 mom. bestäms att Sjöfartsverket är skyldigt att med behövliga mellanrum utföra kontroller av terminaler och bulkfartyg för att säkerställa att terminaloperatörerna iakttar sina skyldigheter enligt 1 mom.

Närmare föreskrifter om de ovan nämnda kraven kan utfärdas genom kommunikationsministeriets förordning. De omständigheter som kan regleras genom förordning är bl.a. tekniska krav på lastluckor, lastningsräknare, framdrivningsmaskinerier och andra tekniska omständigheter som påverkar lastning och lossning av bulklast samt den däcksutrustning som används vid förtöjning och ankring av fartyget.

5 §. *Lämplighetskrav för terminaler.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om terminalernas lämplighet. Här finns bl.a. bestämmelser om att bulkfartyget skall kunna förtöjas säkert vid lastnings- eller lossningsanordningen, om att anordningarna skall uppfylla vissa kriterier och vara i funktionsdugligt skick. Som stöd vid lastning eller lossning skall anlitas den i 3 § nämnda terminalrepresentanten. Närmare föreskrifter om kraven på terminalernas lämplighet skall ingå i 3 § i kommunikationsministeriets förordning. Genom förordningen verkställs bestämmelserna i bilaga II till direktivet.

Vidare krävs att terminalen har utarbetat informationsbroschyrer som innehåller de krav som anges i denna lag samt i bestämmelser och föreskrifter som har utfärdats med stöd av den. Närmare föreskrifter om broschyrernas innehåll utfärdas genom kommunikationsministeriets förordning. I broschyrerna skall bl.a. stå vilken information som innan lastningen eller lossningen inleds skall lämnas till bulkfartygets befälhavare om terminalpersonalen, om vattendjupet i hamnen, om terminalens lastnings- och lossningsanordningar samt om minimi- och maximilängderna på fartyg vilkas last terminalen kan hantera.

I 1 mom. 4 punkten föreskrivs att terminalen skall ha utvecklat och genomfört ett certifierat kvalitetssäkringssystem, som uppfyller kraven enligt standarden ISO 9001:2000 eller motsvarande standard. Dessutom åläggs terminaloperatören i 1 mom. 4 punkten att säkerställa att kvalitetssäkringssystemet upprätthålls genom att det uppdateras för att motsvara förändringar vid terminalen. Sjöfartsverket utser de bedömningsorgan som avses i denna lag på det sätt som anges i 10 §. Sjöfartsverket skall genom regelbundna kontroller säkerställa att terminalerna har

uppfyllt bestämmelserna om kvalitetssystemet. Kvalitetssäkringssystemet kontrolleras enligt riktlinjerna i ISO-standarden 10011:1991 eller en likvärdig standard.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att genom kommunikationsministeriets förordning kan utfärdas närmare föreskrifter om förutsättningarna för säker lastning och lossning av bulkfartyg, om terminalens informationsbroschyrer och innehållet i dem, om kraven på säker lastning och lossning av bulkfartyg i samband med det certifierade kvalitetssäkringssystemet och om certifieringsförfaranden.

6 §. *Temporärt tillstånd.* I denna paragraf finns bestämmelser om s.k. temporära tillstånd. Sjöfartsverket kunde bevilja de terminaler som ännu inte har ett kvalitetssäkringssystem tillstånd att bedriva verksamhet i högst tolv månader. Ett sådant temporärt tillstånd kunde beviljas endast nyligen inrättade terminaler. Därmed avses nya terminaloperatörer som vill komma in i branschen och som har för avsikt att inleda verksamhet som avser lastning eller lossning av fast bulklast i en hamn i Finland med egna eller hyrda lastnings- eller lossningsanordningar. Terminalen skall finnas i en hamn som kan anlöpas av sådana fartyg som avses i 3 § 4 punkten i lagförslaget. Terminaloperatören måste skaffa det temporära tillståndet innan verksamheten inleds. Innan tillståndet beviljas måste dock terminalen, i praktiken terminaloperatören, skriftligen visa att den har en plan för införande av ett certifierat kvalitetssäkringssystem i enlighet med 5 § 1 mom. 4 punkten.

I lagens övergångsbestämmelser finns föreskrivet att 6 § 1 mom. när lagen träder i kraft kan tillämpas också på existerande terminaler, om ansökan om tillämpning av lagrummet sänds in till Sjöfartsverket inom tre månader från lagens ikraftträdande. Övergångsbestämmelsen behövs eftersom lagen inte kan träda i kraft före den 1 mars 2004, då bulklastdirektivet enligt artikel 17.1 skall tillämpas. Bulklastdirektivet förhindrar dock inte en övergångsbestämmelse av den föreslagna typen, eftersom direktivet inte definierar begreppet "nyligen inrättad terminal" som används i artikel 6. Enligt justitieministeriets förslag placeras denna precisering i lagens övergångsbestämmelser och inte t.ex. som 6 §.

7 §. *Befälhavarens uppgifter.* Ansvarsfördelningen mellan fartygets befälhavare och terminalrepresentanten definieras så att befälhavarens uppgifter uppräknas i 7 § och terminalrepresentantens uppgifter i 8 §. Genom dessa paragrafer verkställs bestämmelserna i artikel 7 i bulklastdirektivet.

I 1 mom. 1 punkten sägs att fartygets befälhavare ansvarar för att det bulkfartyg som är under hans befäl lastas och lossas på ett säkert sätt.

I 1 mom. 2 punkten sägs att fartygets befälhavare skall ge fartygets identifieringsuppgifter samt den information som behövs för att bulkfartyget skall kunna lastas och lossas på ett säkert sätt, enligt vad som närmare föreskrivs genom kommunikationsministeriets förordning. Till de uppgifter som avses här hör bl.a. fartygets namn, IMO-nummer, flagg, hemhamn samt lastnings- eller lossningsplan. Vidare skall genom förordning föreskrivas att dessa uppgifter skall lämnas till terminalen i god tid före fartygets beräknade ankomst till terminalen.

Befälhavaren skall också innan lastningen inleds få den lastinformation som förutsätts i regel 2.2 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention, samt vid behov en deklARATION av den fasta bulklastens densitet. Lastinformationen är en förutsättning för att bulkfartyget skall kunna lastas. Om informationen inte finns, får lastningen inte ske. Att deklARATIONEN av lastdensiteten saknas förhindrar inte lastningen. Närmare bestämmelser om saken utfärdas genom kommunikationsministeriets förordning.

Befälhavarens ansvar för att bulkfartyget lastas eller lossas på ett säkert sätt innebär att han är skyldig att säkerställa att en person ur fartygets befäl före lastningen eller lossningen samt under arbetets gång övervakar ovan nämnda åtgärder och att tillräckliga försiktighetsåtgärder iakttas.

Enligt 1 mom. 3 punkten skall terminalrepresentanten till befälhavaren i enlighet med BLU-koden lämna information om hamnen, terminalen, lastningsförfaranden, lossning och andra motsvarande tekniska omständigheter på det sätt som närmare föreskrivs i 4 § i kommunikationsministeriets förordning. Här avses t.ex. information om hamnplatsens namn, lossningsanordningarnas egenskaper,

lastningsordning samt begränsningarna för lastande eller lossning av barlast.

Enligt 2 mom. kan genom kommunikationsministeriets förordning utfärdas närmare föreskrifter om befälhavarens uppgifter innan lasthanteringen inleds och under lastning eller lossning.

8 §. *Terminalrepresentantens uppgifter.* I paragrafens 1 mom. 1 punkt föreskrivs att terminalrepresentanten i enlighet med BLU-koden skall lämna fartygets befälhavare information om hamnen, terminalen, lastningsförfaranden, lossning och motsvarande omständigheter, enligt vad som närmare föreskrivs genom kommunikationsministeriets förordning. Närmare bestämmelser om terminalrepresentantens informationsskyldighet finns i 6 § i kommunikationsministeriets förordning. Genom dessa bestämmelser verkställs bestämmelserna i bilaga V till bulklastdirektivet.

I 1 mom. 2 punkten åläggs terminalrepresentanten att försäkra sig om att fartygets befälhavare så tidigt som möjligt har blivit underrättad om innehållet i lastdeklarationsformuläret.

Enligt 1 mom. 3 punkten skall terminalrepresentanten till fartygets befälhavare och hamnstatskontrollmyndigheten anmäla uppenbara brister ombord på bulkfartyget. Anmälan skall göras om säkerheten vid lastningen eller lossningen kunde äventyras. Vidare ansvarar terminalrepresentanten enligt 4 punkten för att fartygets befälhavare har kontaktinformationen till den för lastningen eller lossningen ansvariga terminalpersonalen eller befraktaren samt att alla försiktighetsåtgärder vid lastning eller lossning iakttas. Dessa krav gäller samordnande av terminalen och bulkfartyget för lastning eller lossning samt för undvikande av olyckor.

Enligt 2 mom. kan genom kommunikationsministeriets förordning utfärdas närmare föreskrifter om terminalrepresentantens uppgifter innan lasthanteringen inleds och under lastning eller lossning samt om den information som terminalen skall lämna till befälhavaren.

9 §. *Förfaranden mellan bulkfartyg och terminal.* I paragrafen regleras förfarandena mellan bulkfartyg och terminaler. Innan lastningen eller lossningen inleds skall befälha-

varen med terminalrepresentanten komma överens om en lastnings- eller lossningsplan enligt vad som närmare föreskrivs genom kommunikationsministeriets förordning. I ministeriets förordning föreskrivs att överenskommelsen skall ske enligt regel VI/7.3 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention, där den säkra lastvolymen definieras så att den inte äventyrar bulkfartygets säkerhet. Lastnings- eller lossningsplanen skall utarbetas i den form som anges i bilaga 2 till BLU-koden. De godkända planerna skall fastställas genom både befälhavarens och terminalrepresentantens underskrifter. Också eventuella ändringar i planen skall godkännas av båda parter, och den ändrade planen på nytt undertecknas av dem båda. Planerna och de godkända reviderade planerna skall förvaras på fartyget och i terminalen i sex månader.

Närmare föreskrifter om utarbetande, beredning och godkännande av lastnings- eller lossningsplanen, om grunderna för förvarande av planen och om förvaringstiden på fartyget och i terminalen kan utfärdas genom kommunikationsministeriets förordning.

I 2 punkten föreskrivs att innan lastningen eller lossningen inleds skall checklistan för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn gemensamt fyllas i och undertecknas av befälhavaren och terminalrepresentanten enligt vad som närmare föreskrivs i kommunikationsministeriets förordning. I förordningen föreskrivs att checklistan skall bygga på riktlinjerna i bilaga 4 till BLU-koden. De gäller fartygets säkerhet under lastning eller lossning.

I 3 punkten föreskrivs att mellan fartyget och terminalen skall upprättas och upprätthållas fungerande kommunikation.

I 4 punkten föreskrivs att befälhavaren och terminalrepresentanten leder lastningen eller lossningen enligt den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen. Terminalrepresentanten ansvarar för lastningen eller lossningen av den fasta bulklasten vad beträffar den lastrumsordning, kvantitet och lastnings- eller lossningstakt som anges i planen. Terminalrepresentanten får inte avvika från den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen utan att först ha samrått och upprättat en skriftlig överenskommelse med befälhavaren. Kommunikationen mellan fartyget och ter-



minimalen säkerställer att frågor som gäller lastningen eller lossningen kan besvaras och att snabba åtgärder kan vidtas i det fall att befälhavaren eller terminalrepresentanten bestämmer att lastningen eller lossningen skall avbrytas.

I 5 punkten föreskrivs att genom kommunikationsministeriets förordning utfärdas föreskrifter om förfarandena mellan befälhavaren och terminalrepresentanten när lastningen eller lossningen har avslutats samt om de frågor beträffande lossningen som skall ingå i det skriftliga avtalet, t.ex. eventuella skador på fartyget. Genom förordning skall bl.a. föreskrivas att i det skriftliga avtalet mellan befälhavaren och terminalrepresentanten skall bekräftas att lastningen eller lossningen har utförts i enlighet med lastnings- eller lossningsplanen och eventuella ändringar i den. När det gäller lossning skall i det skriftliga avtalet också nämnas eventuella skador som åsamkats fartyget i samband med lossningen samt utförda reparationer och dessutom att lastrummen har tömts och rengjorts i enlighet med befälhavarens krav.

10 §. *Bedömningsorganet och dess uppgifter.* I paragrafen finns bestämmelser om förfarandet vid utnämning av bedömningsorgan, om utnämningens giltighetstid och om ömsesidigt erkännande av bedömningsorganets ställning.

Enligt 1 mom. utnämner Sjöfartsverket på ansökan de bedömningsorgan som har rätt att bevilja certifikat med sådan rättsverkan som avses i denna lag. Rätten att verka som bedömningsorgan gäller tills vidare, för att bedömningsorganet inte skall åsamkas olägenhet av att verksamheten är tidsbegränsad. Sjöfartsverkets behörighet att utnämna bedömningsorganen behövs för att det skall finnas möjlighet att vid behov ingripa mot eventuella fortlöpande försummelser som är allvarigare än lindriga på ett sådant sätt att rätten att verka som bedömningsorgan enligt denna lag kan återtas i enlighet med 12 §.

I 2 mom. finns bestämmelser om ömsesidigt erkännande av bedömningsorgan. Med bedömningsorgan jämställs ömsesidigt företag eller andra organisationer i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, vilka enligt lagstiftningen i respektive medlemsstat har rätt att certifiera kvalitets-

säkringssystem på det sätt som avses i denna lag. Avsikten är inte att genom denna lag ändra gällande gemenskapsrätt och den allmänna regleringen av företagsverksamheten, t.ex. när det gäller lagstiftningen om förbud att bedriva affärsverksamhet. Ett företag eller en annan organisation som ansöker om tillstånd enligt denna lag att verka som bedömningsorgan måste vara registrerat i Finland eller annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet enligt lagstiftningen i staten i fråga.

På grund av den fria rörligheten för tjänster kan det dock i Finland verka också företag eller organisationer som i någon annan medlemsstat i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har fått status som bedömningsorgan. Därför föreslås att i 2 mom. föreskrivs att med bedömningsorgan enligt denna lag jämställs ömsesidigt företag eller andra organisationer i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, som enligt lagstiftningen i respektive medlemsstat har rätt att certifiera kvalitetssäkringssystem på det sätt som avses i denna lag. Sjöfartsverket har inte rätt att frånta ett sådant bedömningsorgan dess status, men kan för kommunikationsministeriet utarbeta en rapport över observerade missförhållanden i det utomlands godkända bedömningsorganets verksamhet. Kommunikationsministeriet kunde ta upp missförhållandena till behandling när den föreskrivande kommitté som nämns i artikel 14 i bulklastdirektivet sammanträder. Kommittén har rätt att frånta ett bedömningsorgan som förfar felaktigt rätten att verka som bedömningsorgan enligt bulklastdirektivet.

I 3 mom. föreskrivs att för att få bedriva verksamhet skall varje terminaloperatör enligt denna lag tre månader efter lagens ikraftträdande ha ett certifierat kvalitetssäkringssystem eller ett temporärt tillstånd enligt 6 § 1 mom. Syftet med den föreslagna bestämmelsen är att för terminaloperatörerna klargöra vikten av att de skaffar sig certifierade kvalitetssäkringssystem. Eftersom det inte är möjligt att skaffa sig ett kvalitetssäkringssystem och certifiera det omedelbart när lagen har trätt i kraft, har terminaloperatören möjlighet att av Sjöfartsverket ansöka om temporärt tillstånd på det sätt som anges i 27 § 3 mom. Temporära tillstånd kan också beviljas nyin-

rättade terminaloperatörer i enlighet med vad som föreskrivs i 6 § 1 mom.

Det föreslagna 3 mom. har också samband med 17, 18 och 19 § i den föreslagna lagen, eftersom Sjöfartsverket på det sätt som där anges har rätt att ingripa i terminaloperatörens verksamhet om Sjöfartsverket anser att terminaloperatören har försummat sina skyldigheter enligt denna lag. Om terminaloperatören inte tre månader efter denna lags ikraftträdande har ett certifierat kvalitetssäkrings-system eller ett av Sjöfartsverket beviljat temporärt tillstånd, är Sjöfartsverket skyldigt att i sista hand förhindra eller avbryta lastningen eller lossningen av fast bulklast i enlighet med den föreslagna 19 §.

11 §. *Utnämningförutsättningar.* Förutsättningarna för utnämning av bedömningsorgan finns fastslagna i 11 §. Enligt lagrummet skall bedömningsorganet genom en utvärdering gjord av mätteknikcentralen eller på motsvarande sätt visa sin kompetens. Det förutsätts inte att bedömningsorganet t.ex. skaffar sig ackreditering för sitt verksamhetsområde, utan det blir mätteknikcentralens uppgift att bedöma sakkunskapen hos det företag eller den organisation som ansöker om bedömningsorgans kompetens, när det gäller kvalitetssäkringssystem enligt standarden ISO 9001:2000 eller motsvarande standard. Därtill kunde mätteknikcentralen bedöma kompetensen när det gäller de konventioner som avses i 3 § 1–3 punkten i denna lag samt BLU-koden. Vid behov kunde Sjöfartsverket ge mätteknikcentralen handräckning. Mätteknikcentralen fakturerar dem som ansöker om utvärdering enligt normalt förfarande. Ett alternativ till mätteknikcentralens utvärdering är att låta ett organ i någon annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen utföra utvärderingen.

12 §. *Återtagande av bedömningsorganets utnämning.* Om bedömningsorganet inte upprätthåller sin kompetens på det sätt som kompetensen har utvärderats i enlighet med 10 § eller om organet annars handlar i strid med denna lag, skall Sjöfartsverket enligt 12 § ge bedömningsorganet en viss tid för att rätta till saken. Sjöfartsverket skall återkalla utnämningen om bedömningsorganet inte har rättat till saken inom utsatt tid.

Utnämningen kunde återtas t.ex. på den

grund att bedömningsorganet inte längre har anställda med sakkunskap om de internationella konventioner, koder och standarder som avses i 3 § 1–3 och 18–19 punkten i denna lag. Bedömningsorganets nonchalans beträffande kraven enligt standarden ISO 9001:2000 eller standarden ISO 10011:1991, vilken gäller kompetenskraven för de anställda som utför auditeringarna, eller standarder med motsvarande krav, kunde vara en motivering att återta den status som beviljats organet. Utnämningen kunde också återtas om bedömningsorganet trots Sjöfartsverkets yrkanden inte ändrar sina förfaranden vid utförandet av uppgifterna enligt denna lag. Innan utnämningen av bedömningsorganet återtas skall Sjöfartsverket ge organet möjlighet att förbättra sin verksamhet.

13 §. *God förvaltning och rättsskydd i bedömningsförfarandet.* I 13 § föreskrivs att bedömningsorganet skall utföra sina uppgifter enligt denna lag med iakttagande av vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994).

Bestämmelserna motsvarar de åsikter som sedan grundlagen trätt i kraft råder om reglering av grunderna för individens rättigheter och skyldigheter genom lag eller med stöd av lag. Motsvarande bestämmelser finns i radiolagen, som trädde i kraft den 1 januari 2002. I 21 § 2 mom. i grundlagen åläggs lagstiftaren att genom lag trygga garantier för god förvaltning. Med garantier för god förvaltning avses dels krav på att myndigheterna skall agera på behörigt sätt och utan dröjsmål, dels krav på att förfarandet skall vara sådant att individens rättsskydd beaktas redan i förväg. Till kravet på behörig handläggning har fogats kravet på opartiskhet i handhavandet av tjänsteåliggandena och på en serviceprincip som följer förvaltningslagen.

De uppgifter som utförs av bedömningsorganet är att betrakta som offentliga förvaltningsuppgifter enligt 124 § i grundlagen. Därför föreskrivs i 13 § 2 mom. att vid utförandet av de bedömningsuppgifter som avses i denna lag verkar de anställda vid bedöm-

ningsorganet under tjänsteansvar.

I paragrafens ordalydelse har beaktats den nya förvaltningslagen, som trätt i kraft efter det att bulklastarbetsgruppen slutfört sitt arbete och de därav föranledda ändringarna i den allmänna lagstiftningen om annan förvaltningsverksamhet.

14 §. *Reparation av skador som uppstått i samband med lastning eller lossning.* Lastningen eller lossningen skall utföras på ett säkert sätt, utan risk för fartygskonstruktionerna eller besättningen. Om skador uppstår skall de rapporteras till fartygets befälhavare. Skadorna skall vid behov repareras. Till ovan nämnda delar är det endast frågan om en skyldighet att rapportera uppkomna skador, frågan om skadeståndsansvaret avgörs separat enligt normala skadeståndsrättsliga principer.

Om skadorna är av sådant art att de försvarar fartygskonstruktionens hållfasthet, minskar skrovets vattentäta integritet eller försämrar tillförlitligheten hos fartygets väsentliga tekniska system skall terminalrepresentanten eller befälhavaren informera flaggstatens administration eller en organisation som den godkänt samt hamnstatskontrollmyndigheten om saken. Med hamnstatskontrollmyndigheten avses den direktör vid Sjöfartsstyrelsen som ansvarar för sjösäkerheten eller en av honom förordnad tjänsteman vid Sjöfartsverket.

Beslut om reparationsåtgärder fattas av hamnstatskontrollmyndigheten. Innan beslutet fattas skall denna höra flaggstatens administration eller den organisation som den har godkänt samt befälhavaren. Kontrollmyndigheten kunde därtill be en godkänd organisation undersöka skadorna och ge råd om behovet av reparationer. Lagrummet är utformat så att kontrollmyndigheten inte är skyldig att framställa en sådan begäran, utan frågan skall prövas från fall till fall.

Paragrafens bestämmelser förhindrar inte tillämpningen av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) samt de bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

15 §. *Kontroll.* I bulklastdirektivet förutsätts att de nationella uppföljnings- och kontrollförfarandena skall vara effektiva. Enligt 1 mom. kontrollera Sjöfartsverket iakttagandet av denna lag och de bestämmelser som

utfärdats med stöd av den. Sjöfartsverket skall regelbundet kontrollera att kraven på terminalernas lämplighet enligt 5 § 1 mom. iakttas, att terminalrepresentanterna fullgör sina skyldigheter enligt 8 § 2 mom. och att terminaloperatörerna och terminalrepresentanterna iakttar de krav som ställs i 9 §. Till dessa delar får Sjöfartsverket bestämma närmare hur kontrollerna utförs, eftersom praxis kommer att utvisa sig hur täta kontroller som behövs. Särskild uppmärksamhet skall Sjöfartsverket ägna de överraskningsinspektioner som görs under pågående lastning och lossning.

I 2 mom. föreskrivs att Sjöfartsverket skall kontrollera att terminalerna iakttar kraven enligt 5 § 1 mom. vid utgången av den i 27 § 2 mom. angivna tiden samt att nyligen inrättade terminaler iakttar dem vid utgången av den i 6 § angivna tiden. Någon sådan bestämmelse föreslogs inte i bulklastarbetsgruppens betänkande, men den behövs för lagens mål att förbättra säkerheten vid lastning och lossning av bulkfartyg skall kunna uppnås.

Enligt 3 mom. skall Sjöfartsverket till Europeiska gemenskapernas kommission lämna en rapport om resultatet av de kontroller som utförts i enlighet med denna lag, enligt vad som närmare föreskrivs genom kommunikationsministeriets förordning. I förordningen bestäms bl.a. när rapporten skall skickas in och vilka omständigheter Sjöfartsverket skall ta upp i rapporten.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. bygger på medlemsstaternas kontrollskyldighet enligt artikel 11.1 i bulklastdirektivet.

16 §. *Rätt att utföra kontroller.* I lagrummet finns bestämmelser om att hamnstatskontrollmyndigheten har rätt att få tillträde till fartyg, områden eller lokaler och andra sådana lokaliteter till vilka tillträde behövs för kontrollen enligt denna lag, samt rätt att där göra inspektioner och vidta andra åtgärder som kontrollen kräver. Kontrollen kan dock inte utsträckas till lokaliteter avsedda för boende.

Det behövs en bestämmelse om rätten att utföra kontroller för att hamnstatskontrollmyndigheten skall ha reella möjligheter att utföra sin kontrolluppgift enligt denna lag. Till denna del har det inte ansetts befogat att

hänvisa till 2 kap. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, för att det inte skall bli nödvändigt att göra ändringar i denna lag, om bestämmelserna i nämnda lag av någon anledning ändras. Eftersom kontrollmyndigheten i praktiken är densamma, har den en möjlighet att överväga om kontrollen utförs med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten eller denna lag.

17 §. *Brister eller missförhållanden som observerats vid lastning eller lossning av fartyg.* I paragrafens 1 mom. föreskrivs att om terminaloperatören, terminalrepresentanten eller fartygets befälhavare inte iakttar denna lag skall Sjöfartsverket efter förhandlingar med den berörda parten ge lämpliga instruktioner för avhjälpande av bristerna eller missförhållandena. Sjöfartsverket kan utsätta en tid inom vilken bristerna eller missförhållandena skall vara avhjälpna.

I 2 mom. föreskrivs att om terminaloperatören, terminalrepresentanten eller fartygets befälhavare tredsкас eller frågan inte tål dröjsmål, kan Sjöfartsverket efter att ha hört berörda parter förpliktiga vederbörande att vidta behövliga åtgärder för att avhjälpa bristen eller missförhållandet. Gäller beslutet ett utländskt fartyg, anses vederbörande ha blivit hörd när befälhavaren har hörts i samband med inspektionen.

I sak motsvarar 1 och 2 mom. i denna paragraf 12 § 1 och 2 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

18 §. *Vite och hot om avbrytande.* I paragrafens 1 mom. föreslås bli bestämt att Sjöfartsverket kan förena ett förordnande enligt 17 § 2 mom. med vite eller hot om avbrytande. Vite och hot om avbrytande kan föreläggas terminalen, terminaloperatören, terminalrepresentanten eller fartygets befälhavare. I fråga om vite och hot om avbrytande gäller vad som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

Har Sjöfartsverket grundad anledning att misstänka att fartygets befälhavare försöker undvika iakttagandet av beslutet genom att ta fartyget ur trafik i Finland, kan Sjöfartsverket enligt 2 mom. förordna att redaren innan fartyget lämnar finsk hamn skall ställa en säkerhet som motsvarar vitet. När den åtgärd som Sjöfartsverket beslutat om blivit vidtagen skall säkerheten återställas till fartygets befälhavare.

I sak motsvarar 1 och 2 mom. i denna paragraf 13 § 1 och 2 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Genom bestämmelsen om vite och hot om avbrytande verkställs artikel 9.2 i bulkladdirektivet.

19 §. *Förhindrande eller avbrott av lastning eller lossning av fast bulkladd.* Den föreslagna 19 § innebär det kraftigaste ingripandet mot missförhållanden som konstaterats vid lastning eller lossning av bulkladd. Enligt paragrafen skall Sjöfartsverket förhindra eller avbryta lastning eller lossning av fast bulkladd om verket har fått vetskap om omständigheter enligt vilka det är uppenbart att lastningen eller lossningen äventyrar fartygets eller besättningens säkerhet, dock utan att detta begränsar befälhavarens rättigheter och skyldigheter enligt regel VI/7.7 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention. Genom paragrafen verkställs artikel 9.1 i bulkladddirektivet.

20 §. *Rätt att få information av andra myndigheter.* Genom paragrafen ges Sjöfartsverket rätt att utan hinder av sekretessplikten enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet av andra myndigheter få sådan information som behövs för övervakningen av iakttagandet av denna lag. Enligt lagrummet kan Sjöfartsverket få behövlig information av t.ex. arbetarskydds-, miljö-, gränsbevaknings- eller tullmyndigheterna.

21 §. *Överlämnande av sekretessbelagd information.* I paragrafen finns bestämmelser om att de myndigheter som utför myndighetsuppgifter vid terminalerna har rätt att utan hinder av sekretessplikten enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet lämna information till varandra. Därmed får Sjöfartsverket överlämna i övrigt sekretessbelagd information som verket har fått i samband med skötseln av sina uppgifter enligt denna lag

1) till åklagaren och polisen, gränsbevakningsväsendet eller tullmyndigheten för förebyggande och utredande av brott,

2) till arbetarskydds- och miljöskyddsmyndigheterna, när den överlämnade handlingen innehåller information som för myndigheten i fråga är relevant för utförandet av dess uppgifter, och

3) till en behörig utländsk myndighet och ett internationellt organ för genomförande av

en skyldighet enligt Europeiska gemenskapens direktiv eller ett för Finland bindande internationellt avtal.

Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra samarbete mellan myndigheterna.

22 §. *Överlämnande av information från bedömningsorganet.* I paragrafen finns bestämmelser om att bedömningsorganen utan hinder av sekretessplikten enligt lagen om ofentlighet i myndigheternas verksamhet är skyldiga att

1) till sådana andra bedömningsorgan som avses i denna lag och till bedömningsorgan som utnämnts av andra medlemsstater i Europeiska ekonomiska gemenskapen och som motsvarar de i 10 § 2 mom. avsedda organen lämna information som behövs för bedömningsorganens gemensamma verksamhet, och

2) till Sjöfartsverket lämna information som behövs för Sjöfartsverkets kontroll.

Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra samarbete mellan bedömningsorganen och att främja Sjöfartsverkets möjligheter att övervaka terminalernas verksamhet i enlighet med denna lag.

23 §. *Handräckningsmyndigheter.* I paragrafen finns bestämmelser om handräckningsmyndigheter och deras skyldigheter. Enligt 1 mom. är hamn-, tull-, gränsbevaknings-, polis-, arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna samt försvarsmakten inom sina respektive områden skyldiga att på begäran ge Sjöfartsverket behövlig handräckning i frågor som avses i denna lag.

I 2 mom. föreskrivs att om någon försöker förhindra eller störa inspektioner eller andra åtgärder enligt denna lag skall polisen ge handräckning för kontrollen av iakttagandet av denna lag. Handräckning kan behövas t.ex. när kontrollmyndigheterna inte släpps in i en terminal för att utföra kontroll.

Paragrafens båda moment motsvarar i sak 9 § 1 och 2 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. I alla situationer förslår inte Sjöfartsverkets resurser för effektiv inspektion av säkerheten i hamnarnas verksamhet, även om bedömningsorganens verksamhet enligt denna lag är det primära sättet att säkerställa säkerheten i verksamheten vid terminalerna. Tull-, gränsbevaknings- och polismyndigheterna bistår vid behov Sjöfarts-

verket med att förhindra eller avbryta lastning eller lossning av fast bulklast. I undantagsfall kan ett fartyg stoppas i enlighet med bestämmelserna i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. På motsvarande sätt är det tullmyndigheternas skyldighet att inte avgångsklarera ett stoppat fartyg. Alla de ovan nämnda myndigheterna har en anmälningskyldighet för uppnående av målen enligt 1 § 2 mom. i denna lag. Arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna kunde utnyttja sakkunskapen inom sina respektive områden för att bistå sjöfartsmyndigheten.

24 §. *Ersättning för kostnader.* Sjöfartsverket har rätt att uppbära en avgift för åtgärder enligt denna lag samt för beviljande av intyg. Avgiften fastställs med iakttagande av lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992), där det i 4 § 1 mom. föreskrivs att följande prestationer skall vara avgiftsbelagda, om det inte finns grundad anledning för avgiftsfrihet:

1) varor som en statlig myndighet har producerat,

2) tjänster som har tillhandahållits på beställning eller annars på uppdrag av någon,

3) beslut som har fattats med anledning av en ansökan,

4) temporär överlåtelse av nyttjanderätter och andra rättigheter, samt

5) övrig verksamhet, när prestationen utförs till följd av en åtgärd av mottagaren.

Enligt 4 § 2 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten skall en prestation i synnerhet vara avgiftsbelagd, om också någon annan än en statlig myndighet utför den eller om prestationen hänför sig till mottagarens ekonomiska verksamhet. Det är således motiverat att Sjöfartsverket skall ha rätt att uppbära de föreslagna avgifterna.

Enligt 6 § 1 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten skall storleken på den avgift som staten uppbär för en offentligrättslig prestation motsvara beloppet av statens totalkostnader för prestationen (självkostnadsvärde).

Avgiften fastställs på samma sätt som avgifterna för andra prestationer inom kontrollen av sjöfarten. Bestämmelser om avgifterna för dessa prestationer finns i kommunikationsministeriets förordning om Sjöfartsverkets avgiftsbelagda prestationer (1308/2003),

som utfärdats med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten. Det är frågan om offentligrättsliga prestationer enligt självkostnadsvärdet, där grunden för timdebiteringen är de kostnader som hänför sig till besiktningar och inspektioner dividerade med antalet fakturerade arbetstimmar.

På motsvarande sätt kan mätteknikcentralen för en utvärdering enligt 11 § uppbära en avgift. I fråga om denna iakttas bestämmelserna i lagen om grunderna för avgifter till staten och handels- och industriministeriets med stöd av den utfärdade förordning.

Det föreslås att för utfärdade intyg uppbärs avgifter för offentligrättsliga prestationer med fasta avgifter.

För den egentliga kontrollen av fartyg och terminaler uppbärs enligt förslaget ingen avgift. Detta gäller både finska och utländska fartyg. Det föreslås dock att i lagen intas en bestämmelse för det händelse att det vid inspektioner enligt denna lag upptäcks sådana brister som berättigar till stoppande av fartyget eller begränsande av dess verksamhet eller till avbrytande av stuveriarbetet vid terminalen. I sådana fall skall redaren eller dennes representant i Finland eller terminaloperatören ersätta alla kostnader för de extra kontrollerna.

Enligt 2 mom. uppbärs för Sjöfartsverkets rådgivning och allmänna övervakning i samband med tillämpningen och iakttagandet av denna lag ingen avgift.

De föreslagna grunderna för avgifterna motsvarar bestämmelserna i 17 § i förordningen om inspektion av utländska fartyg i Finland (325/1997). Samtidigt motsvarar de principerna i den s.k. lagen om säkerhetsåtgärder i hamnarna, om vilken en proposition har avlåtits till riksdagen denna vår.

25 §. *Sökande av ändring i administrativa beslut.* Ändring i ett administrativt beslut som Sjöfartsverket har fattat med stöd av denna lag kan sökas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet skall iakttas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten bestämmer annat. Med anledning av justitieministeriets utlåtande har lagförslaget ändrats så att ändring i Sjöfartsverkets beslut enligt denna lag kan sökas också till andra delar än i fråga om utnämning av bedömningsorgan enligt 10 § 1

mom. Till de Sjöfartsverkets beslut som kan överklagas hör t.ex. återtagande av utnämning av bedömningsorgan (12 §) samt beslut om vite eller avbrott eller om ställande av säkerhet som motsvarar vite (18 §). Bestämmelsen om besvärsförfarandet motsvarar t.ex. ändringsförfarandet enligt 40 § i radiolagen (1015/2001).

26 §. *Rättelseförfarande och sökande av ändring i bedömningsorganets beslut.* Rättelse av bedömningsorganets beslut att inte bevilja ett kvalitetssäkringssystem certifikat får sökas hos bedömningsorganet inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. I ett dylikt beslut får sökas inte genom besvär. Till beslutet skall fogas en anvisning om rättelseyrkande. Den verksamhet som bedömningsorganet bedriver med stöd av denna lag kan anses vara en offentlig administrativ uppgift, och därför måste terminaloperatören också ha rätt att söka rättelse i bedömningsorganets beslut. Man kan utgå från att det i praktiken finns en fungerande förhandlingskontakt mellan bedömningsorganet och terminaloperatören, och att rättelseförfarandena behöver tillgripas endast i sällsynta fall.

Närmare föreskrifter om rättelseförfarandet utfärdas vid behov genom statsrådets förordning. Endast praxis när det gäller tillämpningen av denna lag kommer att utvisa om det behövs föreskrifter om rättelseförfarande. Ett rättelseyrkande skall behandlas utan dröjsmål.

Bedömningsorganets beslut att inte certifiera ett kvalitetssäkringssystem skall iakttas, om inte besvärsmyndigheten bestämmer annat. Denna bestämmelse motsvarar till sin innebörd t.ex. den bestämmelse som ingår i regeringens proposition om s.k. säkerhetsåtgärder i hamnarna.

Ändring i bedömningsorganets beslut i rättelseförfarandet får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Enligt 7 § 2 mom. förvaltningsprocesslagen kan besvär över beslut av en myndighet som är underställd statsrådet anföras hos förvaltningsdomstolen. Enligt den tolkning som blivit vedertagen sedan grundlagen trätt i kraft utgör bedömningsorganets certifikat att en terminaloperatör som avses i 3 § 8 punkten i denna lag verkar enligt bestämmelserna i

denna lag i praktiken en förutsättning för att verksamheten skall få bedrivas. Eftersom det är frågan om en offentlig förvaltningsuppgift, måste terminaloperatören ha besvärsmått.

27 §. *Ikraftträdande och övergångsbestämmelse.* Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2004. Det är viktigt att ikraftträdandet inte sker senare, eftersom verkställigheten av bulklastdirektivet är försenad, vilket har föranlett Europeiska gemenskapernas kommission att ge Finland ett motiverat yttrande. Finlands svar på det motiverade yttrandet måste skickas in till kommissionen före den 1 juni 2004.

I paragrafens 2 mom. föreslås bli föreskrivet att ett certifierat kvalitetssäkringssystem enligt 3 § 17 punkten i denna lag skall upprättas senast den 5 februari 2005 och certifieras senast den 5 februari 2006. Avsikten är att ge terminalerna tid att upprätta och ansöka om certifiering för ett kvalitetssäkringssystem, eftersom det i praktiken inte är möjligt att utföra dessa åtgärder omedelbart när lagen har trätt i kraft. Den föreslagna tidsgränsen följer av direktivets ikraftträdelsebestämmelser.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs att bestämmelserna i 6 § 1 mom. i denna lag kan tillämpas på terminaler som existerar när denna lag träder i kraft, om ansökan om tillämpning av lagrummet tillsammans med den i lagrummet förutsatta planen sänds in till Sjöfartsverket inom tre månader från lagens ikraftträdande. Avsikten är att de terminaler som redan verkar i hamnarna skall kunna fortsätta med sin verksamhet även när lagen träder i kraft, eftersom ett kvalitetssäkringssystem enligt artikel 5.2 i bulklastdirektivet redan borde ha upprättats.

## 2. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har blivit antagen och stadfäst.

## 3. Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

I propositionen föreslås att det stiftas en lag om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg. Vissa bestämmelser i den föreslagna

lagen har betydelse med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna enligt grundlagen. I 16 § föreskrivs om hamnstatskontrollmyndighetens rätt att få tillträde till fartyg, områden eller lokaler och andra sådana lokaliteter till vilka tillträde behövs för kontrollen enligt denna lag, samt rätt att där göra inspektioner och vidta andra åtgärder som kontrollen kräver. Kontrollen kan dock inte utsträckas till lokaliteter avsedda för boende.

I lagförslaget finns bestämmelser som har samband med sådant utövande av offentlig makt som avses i 124 § i grundlagen. I förslaget ingår också bestämmelser som berör 80 § i grundlagen, vilken handlar om utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast till myndigheter. Grundlagsutskottet har behandlat frågan om anförtroende av förvaltningsuppgifter åt andra än myndigheter t.ex. i sina utlåtanden GrUU 23/2000 rd (lotterilagen), GrUU 28/2001 rd (lagen om privata säkerhetstjänster), GrUU 52/2001 rd (lagen om tillsyn över finans- och försäkringskonglomerat), GrUU 53/2001 rd (lagen om affärsbanker och andra kreditinstitut), GrUU 2/2002 rd (lagen om elektroniska signaturer) samt GrUU 67/2002 rd (lagen om Finansinspektionen).

I den föreslagna 10 § finns bestämmelser om bedömningsorganet och dess uppgifter. Med avvikelse från arbetsgruppsbetänkandet föreslås här att bestämmelser om bedömningsorganet tas in i ett särskilt lagrum, vilket justitieministeriet, finansministeriet samt handels- och industriministeriet har föreslagit i sina utlåtanden. Enligt paragrafens 1 mom. utnämner Sjöfartsverket på ansökan ett bedömningsorgan med rätt att certifiera kvalitetssäkringssystem. Endast en terminalutvärdering som utförts av ett bedömningsorgan utnämnt av Sjöfartsverket har de rättsverkningar som avses i denna lag. Certifieringen

av kvalitetssäkringssystemen kan inte anses utgöra så betydande utövning av offentlig makt, att en överföring till ett bedömningsorgan inte kan godkännas.

I 13 § föreslås bli föreskrivet att i utförandet av uppgifterna enligt denna lag skall bedömningsorganet iaktta vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och arkivlagen (831/1994). I paragrafens 2 mom. sägs att vid utförandet av de bedömningsuppgifter som avses i denna lag verkar de anställda vid bedömningsorganet under tjänsteansvar. I enlighet med 124 § i grundlagen föreslås att om anförtroende av bedömningsorganuppgifter åt någon annan än en myndighet skall bestämmas i lag.

Enligt 18 § i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Grundlagsutskottet har i sin tidigare utlåtandepraxis behandlat frågor som gäller näringsfrihet bl.a. i sina utlåtanden GrUU 47/1996 rd (telemarknadslagen), GrUU 19/1998 rd (lagen om television- och radioverksamhet) och GrUU 4/2000 rd (naturgasmarknadslagen).

Utskottet har i sin utlåtandepraxis konstaterat att näringsfriheten inte får begränsas utan synnerligen giltig orsak. Som sådana orsaker kan betraktas t.ex. skydd av personers hälsa och säkerhet eller andra viktiga och starka samhällsliga intressen. Begränsningarna skall framkomma på lagnivå, eftersom det är frågan om begränsande av en grundrättighet.

Syftet med den föreslagna lagen är att skydda de anställda på bulkfartyg och vid terminaler i fråga om hälsa och säkerhet samt att förhindra förorening av miljön. Att terminaloperatörernas kvalitetssäkringssystem överförs på organ utanför förvaltningen kan anses ändamålsenligt med tanke på förvaltningens

effektivitet och kvalitet. Det finns undersökningar som visar att genom att delvis överföra utvärderingen till den indirekta statsförvaltningen har man sparat kostnader, effektiviserat verksamheten och till vissa delar förbättrat tillgången på service.

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen skall genom lag utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Enligt 80 § 2 mom. kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande skall vara exakt avgränsat. Vidare följer av grundlagen att de frågor som omfattas av bemyndigandet skall vara exakt definierade i lag (GrUU 34/2000 rd).

På flera ställen i den föreslagna lagen föreskrivs att genom kommunikationsministeriets förordning kan utfärdas närmare föreskrifter om de frågor som avses i lagrummet. Fullmaktbestämmelserna är huvudsakligen placerade i respektive paragrafer, så fullmaktens sakinhåll framgår på detta sätt. Den huvudsakliga bestämmelsen har tagits in i den föreslagna lagen, vilket tillgodoser kravet i 80 § 1 mom. i grundlagen om att bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter skall utfärdas genom lag.

De föreslagna fullmaktbestämmelserna har begränsats att gälla endast detaljer av teknisk natur, medan grunderna för individens rättsliga ställning finns fastställda i lagen. Därför står de föreslagna normgivningsbemyndigandena inte i strid med 80 § i grundlagen.

Av ovan nämnda orsaker kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:



Lagförslag

## Lag

### om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

##### *Lagens syfte*

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, nedan *bulklastdirektivet*, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,.

Syftet med denna lag är att öka säkerheten hos bulkfartyg som anlöper hamnterminaler i Finland för att lasta eller lossa fasta bulkklaster, genom att minska riskerna för överbelastning och fysiska skador på fartygets konstruktion i samband med lastning eller lossning. Detta skall åstadkommas genom fastställande av

- 1) harmoniserade lämplighetskrav för sådana fartyg och terminaler, och
- 2) harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan sådana fartyg och terminaler.

#### 2 §

##### *Tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på

- 1) alla bulkfartyg, oberoende av vilken flagg de för, som anlöper en terminal för att lasta eller lossa fasta bulkklaster, och
- 2) alla terminaler i Finland som anlöps av bulkfartyg som faller inom tillämpningsområdet för denna lag.

Denna lag tillämpas inte på anläggningar som endast i undantagsfall används för lastning och lossning av torr last i bulk i eller ur bulkfartyg och inte heller i de fall där lastning och lossning endast sker med det berörda bulkfartygets egen utrustning, tillämpningen av bestämmelserna i regel VI/7 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981).

I fråga om arbetarskydd och arbetarskyddsmyndigheternas övervakning gäller vad som särskilt föreskrivs om saken. Utöver vad som föreskrivs i denna lag iakttas för Finland bindande internationella avtal och internationella förpliktelser.

#### 3 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) *internationella konventioner* de konventioner som anges i artikel 2.1 i rådets direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll av fartyg, sådana de lyder ändrade genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,

2) *1974 års SOLAS-konvention* den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss jämte ändringar,

3) *BLU-koden* koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg jämte ändringar i enlighet med bilaga A.862(20) till IMO:s resolution,

4) *bulkfartyg* fartyg enligt definitionen i regel IX/1.6 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention och tolkningen i resolution nr 6 från 1997 års SOLAS-konferens det vill säga

a) fartyg byggda med enkelt däck, toppvingtankar och hoppertankar i lastrummen, vilka huvudsakligen är avsedda att frakta torr last i bulk, eller

b) malmfartyg, varmed avses havsgående fartyg med enkelt däck med två längsgående skott och dubbel botten i hela lastlådan, vilka är avsedda att frakta malm endast i de mellersta lastrummen, eller

c) kombinationsfartyg enligt definitionen i regel II-2/ 3.27 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention,

5) *torr last i bulk eller fast bulklast* fast bulklast enligt definitionen i regel XII/1.4 i 1974 års SOLAS-konvention, med undantag av spannmål,

6) *spannmål* enligt definitionen i regel VI/8.2 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention,

7) *terminal* varje fast, flytande eller rörlig anläggning som är utrustad och används för att lasta eller lossa torr last i bulk i eller ur bulkfartyg,

8) *terminaloperatör* ägaren av en terminal eller en organisation eller person till vilken ägaren har överlämnat ansvaret för den lastning eller lossning av ett enskilt bulkfartyg som utförs vid terminalen,

9) *terminalrepresentant* en person som har utsetts av terminaloperatören, och som har det övergripande ansvaret för och rätten att kontrollera förberedelsen, utförandet och avslutandet av lastning eller lossning vid terminalen av ett enskilt bulkfartyg,

10) *befälhavare* den person som för befäl på ett bulkfartyg, eller ett annat fartygsbefäl som befälhavaren har utsett att ansvara för lastning eller lossning,

11) *flaggstatens administration* de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg bulkfartyget har rätt att föra,

12) *hamnstatskontrollmyndighet* den direktör vid Sjöfartsverket som ansvarar för sjösäkerheten eller en av honom förordnad tjänsteman vid Sjöfartsverket,

13) *lastinformation* de upplysningar om lasten i fråga om vilka bestämmelser finns i den bilaga till 1974 års SOLAS-konvention

som avses i förordningen om ikraftträdande av ändringar i bilagan till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss 1483 /1993),

14) *lastnings- eller lossningsplan* den plan som avses i regel VI/7.3 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention och som har den form som anges i bihang 2 till BLU-koden,

15) *checklista för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn* den checklista som avses i kapitel 4 i BLU-koden och som har den form som anges i bihang 3 till BLU-koden,

16) *deklaration av bulkdensiteten* de upplysningar om lastens bulkdensitet som skall lämnas enligt regel XII/10 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention,

17) *certifierat kvalitetssäkringssystem* terminaloperatörens kvalitetssäkringssystem, som certifierats enligt standarden ISO 9001:2000 eller motsvarande standard, och

18) *bedömningsorgan* företag eller organisationer som certifierar kvalitetssäkringssystemen.

#### 4 §

##### *Krav med avseende på bulkfartygens lämplighet ur operativ synvinkel*

Terminaloperatören säkerställer att de bulkfartyg som angör terminalen ur operativ synvinkel är lämpliga för lastning och lossning av fast bulklast. Terminaloperatören kontrollerar också att bulkfartygets lastrum och lucköppningar är tillräckligt stora och att systemen för styrning av luckorna och framdrivningsmaskinerierna i lastrummet är i fungerande skick.

Sjöfartsverket utför med behövliga mellanrum kontroller av terminaler och bulkfartyg för att säkerställa att terminaloperatörerna iakttar sina skyldigheter enligt 1 mom.

Genom kommunikationsministeriets förordning kan utfärdas närmare föreskrifter om minimikraven med avseende på bulkfartygens lämplighet ur operativ synvinkel, om deras lastrum, lastluckor, krav på styrningssystem och framdrivningsmaskinerier, lastningsräknare, framdrivningsmaskinerier och andra tekniska omständigheter som påverkar lastning och lossning av bulklast samt om

den däcksutrustning som används vid förtöjning och ankring av fartyget.

## 5 §

*Lämplighetskrav för terminaler*

Terminaloperatörerna säkerställer beträffande de terminaler för vilka de har ansvar enligt denna lag, att

1) lastning eller lossning av ett bulkfartyg vid terminalen godtas endast när fartyget på ett säkert sätt kan angöra lastnings- eller lossningsanordningen och när terminalens lastnings- och lossningsutrustning uppfyller kraven på sådan utrustning, enligt vad som närmare föreskrivs genom förordning av kommunikationsministeriet,

2) terminalen har utsett en eller flera terminalrepresentanter,

3) terminalen har utarbetat informationsbroschyrer som innehåller de krav som anges i denna lag samt i bestämmelser och föreskrifter som har utfärdats med stöd av den, och

4) terminalen har utvecklat och genomfört samt upprätthåller ett certifierat kvalitetssäkringssystem, som uppfyller kraven enligt standarden ISO 9001:2000 eller motsvarande standard och som kontrolleras enligt riktlinjerna i ISO-standard 10011:1991 eller motsvarande standard.

Genom kommunikationsministeriets förordning kan utfärdas närmare föreskrifter om försättningsarna för säker lastning och lossning av bulkfartyg, om terminalens informationsbroschyrer och innehållet i dem, om kraven på säker lastning och lossning av bulkfartyg i samband med det certifierade kvalitetssäkringssystemet och om certifieringsförfaranden.

## 6 §

*Temporärt tillstånd*

Sjöfartsverket kan med avvikelse från kraven i 5 § 1 mom. 4 punkten bevilja nyligen inrättade terminaler temporärt tillstånd med högst tolv månaders giltighet att bedriva verksamhet. Terminalen måste dock i sin skriftliga ansökan visa för Sjöfartsverket att

den har en plan för införande av ett certifierat kvalitetssäkringssystem i enlighet med 5 § 1 mom. 4 punkten.

## 7 §

*Befälhavarens uppgifter*

Fartygets befälhavare

1) ansvarar för att bulkfartyget lastas och lossas på ett säkert sätt,

2) ger terminaloperatören och terminalrepresentanten fartygets identifieringsuppgifter samt den information som behövs för att bulkfartyget skall kunna lastas och lossas på ett säkert sätt, enligt vad som närmare föreskrivs genom förordning av kommunikationsministeriet,

3) säkerställer att han har fått den information som krävs enligt 1974 års SOLAS-konvention, framställd på det sätt som anges i BLU-koden, enligt vad som närmare föreskrivs genom förordning, av kommunikationsministeriet, och

4) ser innan lasthanteringen börjar samt under lastning eller lossning till att lastningen eller lossningen och försiktighetsåtgärderna i samband med dem övervakas av en person ur fartygets befäl.

Genom förordning av kommunikationsministeriet kan utfärdas närmare föreskrifter om befälhavarens uppgifter innan lasthanteringen inleds och under lastning eller lossning.

## 8 §

*Terminalrepresentantens uppgifter*

Terminalrepresentanten

1) lämnar i enlighet med BLU-koden fartygets befälhavare information om hamnen, terminalen, lastningsförfaranden, lossning och motsvarande omständigheter, enligt vad som närmare föreskrivs genom förordning av kommunikationsministeriet,

2) försäkras sig om att fartygets befälhavare så tidigt som möjligt har blivit underrättad om innehållet i lastdeklarationsformuläret,

3) anmäler utan dröjsmål till fartygets befälhavare och hamnstatskontrollmyndigheten uppenbara brister som han har observerat ombord på bulkfartyget och som kan äventy-

ra säkerheten vid lastning eller lossning av fasta bulklaster, och

4) ser innan lasthanteringen börjar samt under lastning eller lossning till att fartygets befälhavare har kontaktinformationen till den för lastningen eller lossningen ansvariga terminalpersonalen eller befraktaren samt att alla försiktighetsåtgärder vid lastning eller lossning iakttas.

Genom förordning av kommunikationsministeriets kan utfärdas närmare föreskrifter om terminalrepresentantens uppgifter innan lasthanteringen inleds och under lastning eller lossning samt om den information som terminalen skall lämna till befälhavaren.

### 9 §

#### *Förfaranden mellan bulkfartyg och terminal*

På lastning eller lossning av bulkfartyg med fast bulklast tillämpas följande förfaranden:

1) Innan en fast bulklast lastas eller lossas skall befälhavaren med terminalrepresentanten komma överens om en lastnings- eller lossningsplan enligt 1974 års SOLAS-konvention, på det sätt som närmare föreskrivs genom förordning av kommunikationsministeriet. Närmare föreskrifter om utarbetande, beredning och godkännande av lastnings- eller lossningsplanen, om grunderna för förvarande av planen och om förvaringstiden på fartyget och i terminalen kan utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

2) Innan lastningen eller lossningen inleds skall checklistan för säkerheten i gränssnittet mellan fartyg och hamn gemensamt fyllas i och undertecknas av befälhavaren och terminalrepresentanten enligt BLU-koden på det sätt som närmare föreskrivs genom förordning av kommunikationsministeriet.

3) Mellan fartyget och terminalen upprättas och upprätthålls fungerande kommunikation.

4) Befälhavaren och terminalrepresentanten leder lastningen eller lossningen enligt den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen. Terminalrepresentanten ansvarar för lastningen eller lossningen av den fasta bulklasten vad beträffar den lastrumsordning, lastkvantitet och lastnings- eller lossningstakt

som anges i planen. Terminalrepresentanten får inte avvika från den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen utan att först ha samrått och upprättat en skriftlig överenskommelse med befälhavaren.

5) Föreskrifter om förfarandena mellan befälhavaren och terminalrepresentanten när lastningen eller lossningen har avslutats samt om vilka frågor som när det gäller lossning skall ingå i det skriftliga avtalet, såsom eventuella skador på fartyget, utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

### 10 §

#### *Bedömningsorganet och dess uppgifter*

Sjöfartsverket utnämner på ansökan ett bedömningsorgan med rätt att certifiera kvalitetssäkringssystem. Utnämningen gäller tills vidare.

Med bedömningsorganet jämföras ömsesidigt företag eller andra organisationer i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, som enligt lagstiftningen i respektive medlemsstat har rätt att certifiera kvalitetssäkringssystem på det sätt som avses i denna lag.

För att få bedriva verksamhet skall varje terminaloperatör enligt denna lag tre månader efter lagens ikraftträdande ha ett certifierat kvalitetssäkringssystem eller ett temporärt tillstånd enligt 6 § 1 mom.

### 11 §

#### *Utnämningens förutsättningar*

Bedömningsorganet skall genom en utvärdering gjord av mätteknikcentralen eller på motsvarande sätt visa sin kompetens.

### 12 §

#### *Återtagande av bedömningsorganets utnämning*

Om bedömningsorganet inte upprätthåller sin kompetens på det sätt som kompetensen har utvärderats i enlighet med 10 § eller om organet annars handlar i strid med denna lag,

skall Sjöfartsverket ge bedömningsorganet en viss tid för att rätta till saken. Sjöfartsverket skall återkalla utnämningen om bedömningsorganet inte har rättat till saken inom utsatt tid.

## 13 §

*God förvaltning och rättsskydd i bedömningsförfarandet*

Bedömningsorganet skall utföra sina uppgifter enligt denna lag med iakttagande av vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994).

Vid utförandet av de bedömningsuppgifter som avses i denna lag verkar de anställda vid bedömningsorganet under tjänsteansvar.

## 14 §

*Reparation av skador som uppstått i samband med lastning eller lossning*

Terminalrepresentanten rapporterar till fartygets befälhavare om fartygets konstruktion eller utrustning har skadats i samband med lastningen eller lossningen. Skadorna skall vid behov repareras.

Om skadan anses kunna försvaga fartygskonstruktionens hållfasthet, minska skrovets vattentäta integritet eller försämra tillförlitligheten hos fartygets väsentliga tekniska system skall terminalrepresentanten eller befälhavaren informera flaggstatens administration eller ett klassificeringssällskap som denna erkänner och företräds av samt hamnstatskontrollmyndigheten om saken. Ett beslut om huruvida reparationer krävs omedelbart eller om de kan utföras senare fattas av hamnstatskontrollmyndigheten med beaktande av det eventuella utlåtandet från flaggstatens administration eller från den organisation som den erkänner och företräds av samt befälhavarens uppfattning. Om en omedelbar reparation anses nödvändig, skall reparatio-

nen utföras samt befälhavaren och hamnstatskontrollmyndigheten godkänna den innan fartyget lämnar hamnen.

För att fatta ett beslut enligt 2 mom. får hamnstatskontrollmyndigheten anlita en erkänd organisation för att inspektera skadan och ge råd om nödvändigheten att utföra reparationer och om hur brådskande reparationen är.

Utan hinder av vad som föreskrivs i denna paragraf tillämpas lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) samt de bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

## 15 §

*Övervakning*

Iakttagandet av denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den övervakas av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket övervakar regelbundet att kraven enligt 5 § 1 mom., 8 § 2 mom. och 9 § iakttas. Övervakning sker också genom överraskningsinspektioner under lastning och lossning.

Sjöfartsverket övervakar också att terminalerna iakttar kraven enligt 5 § 1 mom. vid utgången av den i 27 § 2 mom. angivna tiden samt att de nya terminaler som inrättats iakttar dem vid utgången av den i 6 § angivna tiden.

Sjöfartsverket lämnar till Europeiska gemenskapernas kommission en rapport om resultatet av övervakning som utförts i enlighet med denna lag, enligt vad som närmare föreskrivs genom övervakning förordning av kommunikationsministeriet.

## 16 §

*Rätt att utföra kontroller*

Hamnstatskontrollmyndigheten har rätt att få tillträde till fartyg, områden eller lokaler och andra sådana lokaliteter till vilka tillträde behövs för kontrollen enligt denna lag, samt rätt att där göra inspektioner och vidta andra åtgärder som kontrollen kräver. Kontrollen kan dock inte utsträckas till lokaliteter avsedda för boende.

## 17 §

*Brister eller missförhållanden som observerats vid lastning eller lossning av fartyg*

Om terminaloperatören, terminalrepresentanten eller fartygets befälhavare inte iakttar denna lag skall Sjöfartsverket efter förhandlingar med den berörda parten ge lämpliga instruktioner för avhjälpande av bristerna eller missförhållandena. Sjöfartsverket kan utsetta en tid inom vilken bristerna eller missförhållandena skall vara avhjälpna. Om terminaloperatören, terminalrepresentanten eller fartygets befälhavare tredskas eller frågan inte tål dröjsmål, kan Sjöfartsverket efter att ha hört berörda parter förpliktiga vederbörande att vidta behövliga åtgärder för att avhjälpa bristen eller missförhållandet. Gäller beslutet ett utländskt fartyg, anses den som saken gäller ha blivit hörd när befälhavaren har hörts i samband med inspektionen.

## 18 §

*Vite och hot om avbrytande*

Sjöfartsverket kan förena ett förordnande enligt 17 § 2 mom. med vite eller hot om avbrytande. Vite och hot om avbrytande kan föreläggas terminalen, terminaloperatören, terminalrepresentanten eller fartygets befälhavare. I fråga om vite och hot om avbrytande gäller vad som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

Har Sjöfartsverket grundad anledning att misstänka att fartygets befälhavare försöker undvika iakttagandet av beslutet genom att ta fartyget ur trafik i Finland, kan Sjöfartsverket förordna att redaren innan fartyget lämnar finsk hamn skall ställa en säkerhet som motsvarar vitet. När den åtgärd som Sjöfartsverket beslutat om blivit vidtagen skall säkerheten återställas till fartygets befälhavare.

## 19 §

*Förhindrande eller avbrott av lastning eller lossning av fast bulklast*

Sjöfartsverket skall förhindra eller avbryta lastning eller lossning av fast bulklast om

verket har fått vetskap om omständigheter enligt vilka det är uppenbart att lastningen eller lossningen äventyrar fartygets eller besättningens säkerhet. Bestämmelserna i denna paragraf begränsar dock inte dock utan att detta begränsar dock inte befälhavarens rättigheter och skyldigheter enligt regel VI/7.7 i bilagan till 1974 års SOLAS-konvention.

## 20 §

*Rätt att få information av andra myndigheter*

Sjöfartsverket har utan hinder av sekretessplikten enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet rätt att av andra myndigheter få sådan information som behövs för övervakningen av iakttagandet av denna lag.

## 21 §

*Överlämnande av sekretessbelagd information*

Utän hinder av sekretessen enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet får Sjöfartsverket överlämna sekretessbelagd information som verket har fått i samband med skötseln av sina uppgifter enligt denna lag

1) till åklagaren och polisen, gränsbevakningsväsendet eller tullmyndigheten för förebyggande och utredande av brott,

2) till arbetarskydds- och miljöskyddsmyndigheterna, när den överlämnade handlingen innehåller information som för myndigheten i fråga är relevant för utförandet av dess uppgifter och

3) till en behörig utländsk myndighet och ett internationellt organ för genomförande av en skyldighet enligt Europeiska gemenskapens direktiv eller ett för Finland bindande internationellt avtal.

## 22 §

*Utlämnande av information från bedömningsorganet*

Bedömningsorganen är utan hinder av sekretessen enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet skyldiga att

1) till sådana andra bedömningsorgan som avses i denna lag och till bedömningsorgan som utnämnts av andra medlemsstater i Europeiska ekonomiska gemenskapen och som motsvarar de i 10 § avsedda organen lämna information som behövs för bedömningsorganens gemensamma verksamhet och

2) till Sjöfartsverket lämna information som behövs för Sjöfartsverkets kontroll enligt denna lag.

## 23 §

*Handräckningsmyndigheter*

I frågor som avses i denna lag är hamn-, tull-, gränsbevaknings-, polis-, arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna samt försvarsmakten inom sina respektive områden skyldiga att på begäran ge Sjöfartsverket behövlig handräckning.

Om någon försöker förhindra eller störa inspektioner eller andra åtgärder enligt denna lag skall polisen ge handräckning för övervakningen av iakttagandet av denna lag.

## 24 §

*Ersättning för kostnader*

Bestämmelser om när åtgärder samt beviljande av intyg enligt denna lag skall vara avgiftsbelagda och om grunderna för avgifterna finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Om det vid inspektioner enligt denna lag konstateras sådana brister som enligt denna lag eller internationella konventioner berättigar till stoppande av fartyget eller begränsande av dess verksamhet eller till avbrytande av stuveriarbetet vid terminalen, skall redaren eller dennes representant i Finland eller terminaloperatören ersätta alla kostnader för ytterligare inspektioner.

För Sjöfartsverkets rådgivning och allmän övervakning i samband med tillämpningen och iakttagandet av denna lag uppbärs en avgift.

## 25 §

*Sökande av ändring i förvaltningsbeslut*

Förvaltningsbeslut som Sjöfartsverket har fattat med stöd av denna lag för överklagas i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet skall iakttas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten bestämmer annat.

Bedömningsorganets beslut att inte bevilja certifikat enligt 3 § 17 punkten i denna lag för terminaloperatörens kvalitetssäkringssystem får överklagas i enlighet med förvaltningsprocesslagen.

## 26 §

*Rättelseförfarande och överklagande av bedömningsorganets beslut*

Rättelse av bedömningsorganets beslut att inte bevilja ett kvalitetssäkringssystem certifikat får sökas hos bedömningsorganet inom 30 dagar från delfåendet av beslutet. Till beslutet skall fogas en anvisning om rättelseyrkande. Om rättelseförfarandet föreskrivs vid behov närmare genom statsrådets förordning. Detaljerna i rättelseförfarandet fastställs i samband med godkännandet av bedömningsorganet. Ett rättelseyrkande skall behandlas utan dröjsmål.

Bedömningsorganets beslut att inte certifiera ett kvalitetssäkringssystem skall iakttas, om inte den myndighet som behandlar ett rättelseyrkande eller besvärsmyndigheten bestämmer annat.

Bedömningsorganets beslut i rättelseförfarandet får överklagas hos förvaltningsdomstolen i enlighet med förvaltningsprocesslagen.

## 27 §

*Ikraftträdande och övergångsbestämmelse*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Ett certifierat kvalitetssäkringssystem enligt 3 § 17 punkten i denna lag skall upprättas senast den 5 februari 2005 och certifieras senast den 5 februari 2006.

Bestämmelserna i 6 § 1 mom. i denna lag kan tillämpas på terminaler som existerar när denna lag träder i kraft, om ansökan om tillämpning av lagrummet tillsammans med en \_\_\_\_\_ i lagrummet förutsatt plan sänds in till Sjöfartsverket inom tre månader från lagens ikraftträdande.

Helsingfors den 7 maj 2004

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*