

## Neuvoston 28 päivänä kesäkuuta 2001 vahvistama

## YHTEINEN KANTA (EY) N:o 28/2001

## Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/.../EY antamiseksi irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2001/C 301/03)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,  
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen<sup>(1)</sup>,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>(2)</sup>,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä<sup>(3)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Koska kuolonuhreja vaativia merionnettomuuksia, joissa on osallisena irtolastialuksia, tapahtuu paljon, olisi yhteisen liikennepolitiikan puitteissa toteutettava lisätoimenpiteitä merikuljetusten turvallisuuden parantamiseksi.
- (2) Irtolastialusten onnettomuuksien syitä tutkittaessa on ilmennyt, että jos kiinteää irtolastia ei lastata ja pureta moitteettomasti, tämä saattaa osaltaan johtaa irtolastialusten menetyksiin joko siitä syystä, että aluksen rakenne ylikuormittuu tai sen vuoksi, että rakenneseosat vaurioituvat mekaanisesti lastiruumissa. Irtolastialusten turvallisuutta voidaan parantaa toteuttamalla toimenpiteitä, joilla pyritään pienentämään epäasianmukaisesta lastaamisesta ja purkamisesta aiheutuvien rakenteellisten vaurioiden ja alusten menetysten mahdollisuutta.
- (3) Kansainvälisellä tasolla on Kansainvälinen merenkulkujärjestö, jäljempänä "IMO", antanut päätöslauselmissaan irtolastialusten turvallisuudesta suosituksia, joissa käsitellään yleisesti alusten ja satamien vuorovaikutukseen liittyviä seikkoja sekä erityisesti lastaus- ja purkukäytäntöjä.

(4) IMO hyväksyi päätöslauselmallaan A.862(20) irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkua koskevan säännösten, jäljempänä "BLU-säännöstö", ja kehotti sopimusvaltioita ottamaan säännösten mahdollisimman nopeasti käyttöön ja ilmoittamaan IMolle säännösten rikkomisista. Lisäksi IMO kehotti päätöslauselmassaan niitä sopimusvaltioita, joiden alueella sijaitsee kiinteän irtolastin lastaus- ja purkuterminaaleja, saattamaan voimaan lainsäädäntöä, jonka avulla säännösten täytäntöönpanon edellyttämien keskeisten periaatteiden noudattamista voidaan valvoa.

(5) Koska kuivan irtolastin kuljetus on luonteeltaan maailmanlaajuisista, lastaus- ja purkumenetelmien vaikutuksilla irtolastialusten turvallisuuteen on kansainvälistä merkitystä. Epäasianmukaisista lastaus- ja purkukäytännöistä johtuvia irtolastialusten uppoamisia ennalta ehkäisevät toimenpiteet on tämän vuoksi paras toteuttaa yhteisön tasolla vahvistamalla yhdenmukaiset vaatimukset ja menettelyt IMO:n päätöslauselmassa A.862(20) annettujen suositusten sekä BLU-säännösten täytäntöönpanemiseksi.

(6) Perustamissopimuksen 5 artiklassa esitetyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti direktiivi on sopiva sääntelyväline, koska se tarjoaa puitteet irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkua koskevien vaatimusten ja menettelyjen yhdenmukaiselle ja pakolliselle soveltamiselle jäsenvaltioissa, mutta antaa jäsenvaltioille oikeuden päättää omaan sisäiseen järjestelmäänsä parhaiten sopivista täytäntöönpanokeinoista. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tavoitteiden saavuttamiseksi.

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

<sup>(1)</sup> EYVL C 311 E, 31.10.2000, s. 240.

<sup>(2)</sup> EYVL C 14, 16.1.2001, s. 37.

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin lausunto, annettu 13. helmikuuta 2001 (EYVL C 276, 1.10.2001, s. ...) neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 28. kesäkuuta 2001, ja Euroopan parlamentin päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

- (8) Yhdenmukaisia menettelyjä ja soveltuvuusvaatimuksia olisi irtolastialusten turvallisuuden parantamiseksi ja kilpailun vääristymisen välttämiseksi sovellettava kaikkiin irtolastialuksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat, ja kaikkiin yhteisön terminaaleihin, joissa nämä irtolastialukset tavanomaisissa olosuhteissa käyvät kiinteän irtolastin lastaamista tai purkua varten.
- (9) Irtolastialusten, jotka käyvät terminaaleissa kiinteän irtolastin lastaamista tai purkua varten, olisi sovelluttava tähän tarkoitukseen. Samoin myös terminaalien olisi sovelluttava niissä käyvien irtolastialusten vastaanottamiseen ja lastaamiseen tai lastinpurkuun. Tätä silmällä pitäen BLU-säännöstössä on vahvistettu soveltuvuusvaatimukset.
- (10) Aluksen päällikön ja terminaalin välisen, kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen liittyvän yhteistyön ja yhteydenpidon tehostamiseksi terminaalien olisi nimettävä itselleen edustaja, joka vastaa kyseisistä toimista terminaaleissa, sekä laadittava alusten päälliköiden käyttöön terminaalin ja sataman vaatimukset sisältävä käsikirja. Tästä on määräyksiä BLU-säännöstössä.
- (11) Laadunhallintajärjestelmän kehittämällä, käyttöönotolla ja ylläpitämisellä terminaalit voisivat varmistaa, että terminaalin soveltamat yhteistyö- ja yhteydenpitomenetelyt sekä käytännön lastaus- ja lastinpurkumenetelmät suunnitellaan ja toteutetaan kansainvälisesti tunnustetun ja auditoitavan järjestelmän mukaisesti. Kansainvälisen tunnustuksen saavuttamiseksi laadunhallintajärjestelmän olisi oltava yhteensopiva Kansainvälisen standardisoiimisjärjestön ISO 9000 -sarjan standardien kanssa. Jotta uusilla terminaaleilla olisi riittävästi aikaa hoitaa asianmukainen sertifiointi, on tärkeää huolehtia siitä, että niillä on mahdollisuus saada rajoitetuksi ajaksi tilapäinen toimilupa.
- (12) Päällikön ja terminaalin edustajan välinen vastuunjako olisi määritettävä, jotta voidaan varmistua siitä, että lastaus- ja lastinpurkutoimenpiteet suunnitellaan huolellisesti, niistä sovitaan asianmukaisesti ja ne toteutetaan niin, ettei aluksen ja miehistön turvallisuutta vaaranneta. Tähän tarkoitukseen soveltuvat säännökset annetaan vuoden 1974 kansainvälisessä yleissopimuksessa ihmishengen turvallisuudesta merellä, jäljempänä "vuoden 1974 SOLAS-yleissopimus", IMO:n päätöslauselmassa A.862(20) ja BLU-säännöstössä. Samasta syystä myös lastaamisen ja lastinpurkamisen valmistelua, niistä sopimista ja niiden toteuttamista koskevat menettelyt voivat perustua kyseisten kansainvälisten oikeudellisten asiakirjojen määräyksiin.
- (13) Koska on yhteisön yleisen edun mukaista, että alikuntoiset alukset pyritään käännettämään pois sen satamista, terminaalin edustajan olisi tehtävä ilmoitus irtolastialuksilla havaituista ilmeisistä puutteista, jotka voivat vaarantaa lastaus- tai lastinpurkutoimenpiteiden turvallisuuden.
- (14) On tarpeen, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset estävät tai keskeyttävät lastaamisen tai lastinpurun, jos on selviä merkkejä siitä, että ne vaarantavat aluksen tai miehistön turvallisuuden. Näiden viranomaisten olisi turvallisuusyistä puututtava tilanteeseen myös silloin, kun aluksen päällikkö ja terminaalin edustaja eivät pääse yksimielisyyteen näiden menettelyjen soveltamisesta. Toimivaltaisten viranomaisten turvallisuuteen liittyvän toiminnan olisi oltava terminaalien kaupallisista intresseistä riippumatonta.
- (15) On tarpeen vahvistaa menettelyt, joita noudattaen lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana alukselle aiheutuneista vaurioista ilmoitetaan asiaankuuluville tahoille, kuten luokituslaitoksille, ja että ne korjataan tarvittaessa. Jos tällaiset vauriot saattavat heikentää aluksen turvallisuutta tai merikelpoisuutta, satamavaltion valvontaviranomaisen olisi aluksen lippuvaltion hallintoa kuultuaan tehtävä päätös korjausten tarpeellisuudesta ja kiireellisyydestä. Päätöksen edellyttämän teknisen asiantuntemuksen vuoksi kyseisillä valvontaviranomaisilla olisi oltava oikeus pyytää hyväksytyä laitosta tutkimaan vauriot ja antamaan neuvoja mahdollisista korjaustarpeista.
- (16) Tämän direktiivin noudattamisen valvontaa olisi parannettava jäsenvaltioissa tehokkailla seuranta- ja tarkistusmenettelyillä. Tällaisen seurannan tuloksista tehtävistä selvityksistä saadaan hyödyllistä tietoa tässä direktiivissä asetettujen yhdenmukaisten vaatimusten ja menettelyjen tehokkuudesta.
- (17) IMO on kiinteää irtolastia kuljettavien alusten turvallisuudesta 23 päivänä marraskuuta 1995 antamassaan päätöslauselmassa A.797(19) kehottanut satamavaltion viranomaisia vahvistamaan, että kiinteälle irtolastille tarkoitettujen lastaus- ja lastinpurkuterminaalit noudattavat alusten ja satamien välistä yhteistyötä koskevia IMO:n säännöstöjä ja suosituksia. Tämän direktiivin antamisesta IMOlle tehtävä ilmoitus on asianmukainen vastaus tähän pyyntöön ja selvä osoitus kansainväliselle merenkulkuyhteisölle siitä, että yhteisö on sitoutunut tukemaan kansainvälisiä pyrkimyksiä parantaa irtolastialusten lastaamisen ja lastinpurkamisen turvallisuutta.

- (18) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY<sup>(1)</sup> mukaisesti.
- (19) Tiettyjä tämän direktiivin säännöksiä olisi voitava muuttaa mainitun menettelyn mukaisesti siten, että ne vastaavat sellaisia kansainvälisiä ja yhteisön säännöksiä, jotka on annettu, joita on muutettu tai jotka ovat tulleet voimaan tämän direktiivin voimaantulon jälkeen, ja jotta tässä direktiivissä säädetyt menettelyt voitaisiin panna täytäntöön direktiivin soveltamisalaa kuitenkin laajentamatta.
- (20) Toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä 12 päivänä kesäkuuta 1989 annettua neuvoston direktiiviä 89/391/ETY<sup>(2)</sup> ja sen asiaa koskevia erityisdirektiivejä sovelletaan irtolastialusten lastaamiseen ja lastinpurkamiseen liittyvään työhön,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

#### 1 artikla

#### Tarkoitus

Tämän direktiivin tarkoituksena on parantaa niiden irtolastialusten turvallisuutta, jotka käyttävät jäsenvaltioiden terminaaleja kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen, siten, että pienennetään aluksen rakenteelle lastauksen tai lastinpurkamisen aikana aiheutuvan liiallisen kuormituksen tai fyysisten vaurioiden vaaraa vahvistamalla:

1. yhdenmukaistetut soveltuvuusvaatimukset tällaisille aluksille ja terminaaleille, ja
2. yhdenmukaiset menettelyt tällaisten alusten ja terminaalien välistä yhteistyötä ja yhteydenpitoa varten.

#### 2 artikla

#### Soveltamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan

1. kaikkiin irtolastialuksiin, jotka käyttävät terminaalia kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkuun, riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat, ja
2. kaikkiin jäsenvaltioiden terminaaleihin, joissa käy tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia irtolastialuksia.

Tätä direktiiviä ei sovelleta laitteistoihin, joita vain poikkeusoloissa käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen irtolastialuksiin ja purkamiseen irtolastialuksista, eikä sitä sovelleta tapauksiin, joissa lastaaminen tai lastinpurkaminen tapahtuu pelkästään kyseisen irtolastialuksen laitteilla, sanotun kuitenkin rajoittamatta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7 säännön määräysten soveltamista.

#### 3 artikla

#### Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

1. "kansainvälisillä yleissopimuksilla" ...(\*) voimassa olevia neuvoston direktiivin 95/21/EY<sup>(3)</sup> 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä yleissopimuksia;
2. "vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksella" ihmishengen turvallisuudesta merellä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta sekä sen ... päivänä ...kuuta ...(\*) voimassa olevia pöytäkirjoja ja muutoksia;
3. "BLU-säännöstöllä" irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkua koskevaa toimintasäännöstöä sellaisena kuin se on 27 päivänä marraskuuta 1997 annetun IMon päätöslauselman A.862(20) liitteessä ... päivänä ...kuuta ...(\*);
4. "irtolastialuksella" irtolastialusta sellaisena kuin se on määriteltyä vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen IX luvun 1.6 säännössä ja tulkittuna vuoden 1997 SOLAS-konferenssin päätöslauselmassa 6, eli:
  - yksikansista alusta, jonka lastitilat on varustettu kaltevin ylä- ja alasisivusäiliöin ja joka on ensisijaisesti tarkoitettu kuivan irtolastin kuljettamiseen, tai
  - malminkuljetusalusta, jolla tarkoitetaan yksikansista merialusta, jossa on kaksi pitkittäislaipiota ja kaksoispohja koko lastitilassa ja joka on tarkoitettu malmilastin kuljettamiseen ainoastaan keskilastitiloissa, tai
  - yhdistelmäalusta, sellaisena kuin se on määriteltyä vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen II-2 luvun 3.27 säännössä;

(\*) Tämän direktiivin antamispäivä.

(3) Alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta) 19 päivänä kesäkuuta 1995 annettu neuvoston direktiivi 95/21/EY (EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 1999/97/EY (EYVL L 331, 23.12.1999, s. 67).

(1) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

(2) EYVL L 183, 29.6.1989, s. 1.

5. "kuivalla irtolastilla" tai "kiinteällä irtolastilla" vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen XII luvun 1.4 säännössä määriteltyä kiinteää irtolastia lukuun ottamatta viljaa;
6. "viljalla" vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 8.2 säännössä määriteltyä viljaa;
7. "terminaalilla" kiinteää, kelluvaa tai liikuteltavaa laitetta, jota käytetään kuivan irtolastin lastaamiseen irtolastialukseen tai tällaisen lastin purkamiseen irtolastialuksesta ja joka on varustettu tällaiseen tarkoitukseen;
8. "terminaalinhoitajalla" terminaalin omistajaa taikka organisaatiota tai henkilöä, jolle omistaja on siirtänyt vastuun tietyn irtolastialuksen lastaamisesta tai lastinpurkamisesta terminaalissa;
9. "terminaalin edustajalla" terminaalinhoitajan nimeämää henkilöä, jonka kokonaisvastuulla ja toimivallassa on valvoa tietyn irtolastialuksen terminaalissa suoritettavaa lastaamista tai lastinpurkua edeltäviä valmisteluja, itse lastaamista tai lastinpurkua sekä niiden päätökseen saattamista;
10. "aluksen päälliköllä" irtolastialuksen päällikköä tai aluksen päällystöön kuuluvaa henkilöä, jonka aluksen päällikkö on nimennyt vastaamaan lastaamisesta ja lastinpurkamisesta;
11. "hyväksytyllä laitoksella" neuvoston direktiivin 94/57/EY<sup>(1)</sup> 4 artiklan mukaisesti hyväksyttyä laitosta;
12. "lippuvallion hallinnolla" sen valtion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla irtolastialuksella on oikeus purjehtia;
13. "satamavallion valvontaviranomaisella" jäsenvaltion toimivaltaista viranomaista, jolla on valtuudet soveltaa direktiivin 95/21/EY valvontaa koskevia säännöksiä;
14. "toimivaltaisella viranomaisella" jäsenvaltion kansallista, alueellista tai paikallista viranomaista, jolla on kansallisessa lainsäädännössä säädetyt valtuudet toimeenpanna tämän direktiivin säännöksiä ja valvoa niiden noudattamista;
15. "lastitiedoilla" vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 2 säännössä edellytetyt lastitietoa;
16. "lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmalla" suunnitelmaa, johon viitataan vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7.3 säännössä ja joka noudattaa BLU-säännösten lisäyksessä 2 olevaa mallia;

17. "aluksen ja sataman yhteisellä turvallisuuden tarkistuslistalla" tarkistuslistaa, johon viitataan BLU-säännösten luvussa 4 ja joka noudattaa BLU-säännösten lisäyksessä 3 olevaa mallia;
18. "kiinteän irtolastin ominaispainoilmoituksella" vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen XII luvun 10 säännön mukaisesti annettavia lastin ominaispainotietoja.

#### 4 artikla

### Irtolastialusten toiminnalliseen soveltavuuteen liittyvät vaatimukset

Jäsenvaltioiden on tarpeellisin järjestelyin varmistettava, että terminaalinhoitajat varmistuvat irtolastialusten toiminnalliseen soveltavuudesta kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen tarkastamalla, että liitteessä I olevia säännöksiä noudatetaan.

#### 5 artikla

### Terminaalien soveltavuuteen liittyvät vaatimukset

Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että terminaalinhoitajat varmistavat, että niiden terminaalien osalta, joista he tämän direktiivin nojalla vastaavat:

1. terminaalit noudattavat liitteen II säännöksiä,
2. on nimetty terminaalin edustaja tai edustajat,
3. on laadittu käsikirjoja, jotka sisältävät terminaalin ja toimivaltaisten viranomaisten asettamat vaatimukset sekä BLU-säännösten lisäyksessä 1 olevassa 1.2 kohdassa luetellut satamaa ja terminaalia koskevat tiedot, sekä että nämä käsikirjat on annettu sellaisten irtolastialusten päälliköiden käyttöön, jotka käyttävät terminaalia kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen, ja
4. on kehitetty ja otettu käyttöön laadunhallintajärjestelmä, jota pidetään yllä. Tämän laadunhallintajärjestelmän on oltava ISO 9001:2000 -standardien tai vastaavan, vähintään ISO 9001:2000:n vaatimukset kaikilta osin täyttävän standardin mukaisesti sertifioitu laadunhallintajärjestelmä, ja sitä on auditoitava ISO 10011:1991 -standardissa

(1) Alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista 22 päivänä marraskuuta 1994 annettu neuvoston direktiivi 94/57/EY (EYVL L 319, 12.12.1994, s. 20), direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 97/58/EY (EYVL L 274, 7.10.1997, s. 8).

tai vastaavassa, ISO 10011:1991:n vaatimukset kaikilta osin täyttävässä standardissa asetettujen suuntaviivojen mukaisesti. Direktiiviä 98/34/EY<sup>(1)</sup> on noudatettava suhteessa vastaaviin standardeihin.

Laadunhallintajärjestelmän perustamiseksi myönnetään tämän direktiivin voimaantulosta luettuna kolmen vuoden siirtymäaika sekä yhden vuoden lisäaika järjestelmän sertifiointin saamiseksi.

#### 6 artikla

### Tilapäinen toimintalupa

Toimivaltainen viranomainen voi 5 artiklan 4 kohdassa säädettyistä vaatimuksista poiketen myöntää äskettäin perustetuille terminaaleille korkeintaan 12 kuukautta voimassa olevan tilapäisen toimintaluvan. Terminaalin on kuitenkin osoitettava, että sillä on suunnitelma laadunhallintajärjestelmän käyttöön ottamiseksi ISO 9001:2000 -standardin tai sitä vastaavan standardin mukaisesti siten, kuin 5 artiklan 4 kohdassa säädetään.

#### 7 artikla

### Alusten päälliköiden ja terminaalien edustajien vastuunjako

Jäsenvaltioiden on tarpeellisin järjestelyin varmistettava, että seuraavia alusten päälliköiden ja terminaalien edustajien vastuunjakoa koskevia periaatteita noudatetaan ja sovelletaan:

1. Aluksen päällikön vastuualue
  - a) Aluksen päällikkö on aina vastuussa komennossaan olevan irtolastialuksen turvallisesta lastaamisesta ja lastinpurkamisesta.
  - b) Aluksen päällikön on annettava terminaalille liitteessä III mainitut tiedot hyvissä ajoin ennen aluksen arvioitua saapumisaikaa terminaaliin.
  - c) Ennen kiinteän irtolastin lastaamista aluksen päällikön on varmistettava siitä, että hän on saanut vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 2.2 säännössä edellytetyt lastitiedot ja tarvittaessa kiinteän irtolastin ominaispainoilmoituksen. Nämä tiedot on esitettävä lastiselvityslomakkeessa BLU-säännösten lisäyksen 5 mukaisesti.

<sup>(1)</sup> Teknisiä standardeja ja määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 22 päivänä kesäkuuta 1998 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/34/EY (EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37), direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/48/EY (EYVL L 217, 5.8.1998, s. 18).

- d) Ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen alkamista ja niiden aikana aluksen päällikkö huolehtii liitteessä IV luettujen tehtävien suorittamisesta.

#### 2. Terminaalin edustajan vastuualue

- a) Saatuaan alukselta ensimmäisen ilmoituksen arvioidusta saapumisajasta terminaalin edustajan on annettava aluksen päällikölle liitteessä V mainitut tiedot.
- b) Terminaalin edustajan on varmistettava siitä, että aluksen päällikkö on mahdollisimman varhaisessa vaiheessa saanut tietoonsa lastiselvityslomakkeen sisältämät tiedot.
- c) Terminaalin edustajan on ilmoitettava viipymättä aluksen päällikölle ja satamavaltion valvontaviranomaisille irtolastialuksella havaitsemistaan ilmeisistä puutteista, jotka voivat vaarantaa kiinteän irtolastin lastaamisen tai purkamisen turvallisuuden.
- d) Ennen lastaamisen tai lastinpurun alkamista ja niiden aikana terminaalin edustaja huolehtii liitteessä VI luettujen tehtävien suorittamisesta.

#### 8 artikla

### Irtolastialusten ja terminaalien väliset menettelyt

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kiinteää irtolastia kuljetavien irtolastialusten lastaamiseen ja lastinpurkuun sovelletaan seuraavia menettelyjä:

1. Ennen kuin kiinteää irtolastia lastataan tai puretaan, aluksen päällikön on sovittava terminaalin edustajan kanssa lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7.3 säännön mukaisesti. Lastaus- tai lastinpurkusuunnitelma on laadittava BLU-säännösten lisäyksessä 2 esitetystä muodosta, siinä on oltava kyseisen irtolastialuksen IMO-numero, minkä lisäksi aluksen päällikön ja terminaalin edustajan on vahvistettava hyväksyvänsä suunnitelman allekirjoittamalla sen.

Kummankin osapuolen on valmisteltava ja hyväksyttävä kaikki suunnitelmaan tehtävät muutokset, jotka jommankumman osapuolen mielestä voivat vaikuttaa aluksen tai miehistön turvallisuuteen, ja jotka esitetään tarkistettuna suunnitelmana.

Sovittu lastaus- tai lastinpurkusuunnitelma ja mahdolliset hyväksytyt tarkistetut suunnitelmat on säilytettävä aluksessa ja terminaalissa kuuden kuukauden ajan, jotta toimivaltaiset viranomaiset voivat ne tarvittaessa tarkastaa.



2. Ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista aluksen päällikön ja terminaalin edustajan on täytettävä ja allekirjoitettava aluksen ja sataman välinen tarkistuslista BLU-säännösten lisäyksessä 4 olevien suuntaviivojen mukaisesti.
3. Aluksen ja terminaalin välille on luotava viestintäyhteys, jota ylläpidetään jatkuvasti ja jonka avulla voidaan vastata lastaamiseen tai lastinpurkuun liittyviin tiedusteluihin ja varmistaa nopeat toimenpiteet siinä tapauksessa, että aluksen päällikkö tai terminaalin edustaja määrää lastaamisen tai lastinpurkamisen keskeytettäväksi.
4. Aluksen päällikön ja terminaalin edustajan on johdettava lastaamista tai lastinpurkamista sovitun suunnitelman mukaisesti. Terminaalin edustaja on vastuussa kiinteän irtolastin lastaamisesta tai purkamisesta suunnitelmassa ilmoitetun lastausjärjestyksen, lastimäärän ja lastaus- tai purkunopeuden osalta. Hän ei saa poiketa sovitusta lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta, ellei ole ennakolta kuullut aluksen päällikköä ja saanut tältä kirjallista hyväksyntää poikkeamiselle.
5. Lastaamisen tai lastinpurkamisen päätyttyä aluksen päällikön ja terminaalin edustajan on kirjallisesti todennettava, että lastaaminen tai lastinpurku on suoritettu lastaamistai lastinpurkusuunnitelman ja siihen mahdollisesti tehtyjen muutosten mukaisesti. Jos on kyse lastinpurkamisesta, tässä kirjallisessa sopimuksessa on lisäksi oltava maininta siitä, että lastitilat on tyhjennetty ja puhdistettu aluksen päällikön vaatimusten mukaisesti, sekä tiedot aluksen mahdollisesti kärsimistä vaurioista ja suoritetuista korjauksista.

#### 9 artikla

### Toimivaltaisten viranomaisten tehtävät

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden toimivaltaiset viranomaiset estävät tai keskeyttävät kiinteän irtolastin lastaamisen tai purkamisen, jos on selviä merkkejä siitä, että lastaaminen tai lastinpurkaminen vaarantaisi aluksen tai miehistön turvallisuuden, sanotun kuitenkin rajoittamatta vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen VI luvun 7.7 säännössä aluksen päällikölle määrättyjä oikeuksia ja velvollisuuksia.
2. Silloin kun toimivaltaiselle viranomaiselle on ilmoitettu, että aluksen päällikkö ja terminaalin edustaja eivät pääse yksimielisyyteen 8 artiklassa säädettyjen menettelyjen soveltamisesta, toimivaltaisen viranomaisen on puututtava tilanteeseen, jos tämä on turvallisuuden ja/tai meriympäristön kannalta tarpeen.

#### 10 artikla

### Lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen

1. Jos aluksen rakenteelle tai laitteistolle aiheutuu lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana vaurioita, terminaalin edustajan on ilmoitettava niistä aluksen päällikölle, ja vauriot on tarpeen vaatiessa korjattava.
2. Jos vauriot saattavat heikentää aluksen rungon rakenne- tai vesitiiviysominaisuuksia tai vaikuttaa haitallisesti aluksen keskeisiin teknisiin järjestelmiin, terminaalin edustajan ja/tai aluksen päällikön on ilmoitettava asiasta lippuvallion hallinnolle tai sen hyväksymälle ja sen puolesta toimivalle laitokselle sekä satamavallion valvontaviranomaisille. Päätöksen siitä, onko korjaustoimenpiteet suoritettava välittömästi vai voidaan niitä lykätä, tekevät satamavallion valvontaviranomaiset ottaen asianmukaisesti huomioon lippuvallion hallinnon tai sen hyväksymän ja sen puolesta toimivan laitoksen mahdollisen lausunnon sekä aluksen päällikön mielipiteen. Jos välittömiä korjaustoimenpiteitä pidetään tarpeellisina, ne on suoritettava aluksen päällikköä ja toimivaltaista viranomaista tyydyttävällä tavalla ennen kuin alus lähtee satamasta.
3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen päätösten tekemiseksi satamavallion valvontaviranomainen voi pyytää hyväksytyä laitosta tutkimaan vauriot ja antamaan neuvoja korjausten tarpeellisuudesta ja kiireellisyydestä.
4. Tämän artiklan soveltamisella ei rajoiteta direktiivin 95/21/EY soveltamista.

#### 11 artikla

### Valvonta ja selvityksen antaminen

1. Jäsenvaltioiden on säännöllisesti valvottava sitä, että terminaalit noudattavat 5 artiklan 1 kohdassa, 7 artiklan 2 kohdassa ja 8 artiklassa asetettuja vaatimuksia. Valvontamenettelyyn on liityttävä muun muassa lastaamisen ja lastinpurkamisen aikana tehtäviä yllätystarkastuksia.

Lisäksi jäsenvaltioiden on valvottava, että terminaalit noudattavat kyseisessä kohdassa asetettuja vaatimuksia 5 artiklan 4 kohdassa säädetyn määräajan päättyessä sekä että äskettäin perustetut terminaalit noudattavat niitä 6 artiklassa säädetyn määräajan päättyessä.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle joka kolmas vuosi selvitys valvonnan tuloksista. Selvityksessä on lisäksi oltava arvio tässä direktiivissä säädettyjen, irtolastialusten ja terminaalien välistä yhteydenpitoa ja yhteistyötä koskevien yhdenmukaistettujen menettelyjen toimivuudesta. Selvitys on toimitettava viimeistään selvityksen kattamaa kolmen kalenterivuoden pituista kautta seuraavan vuoden huhtikuun 30 päivänä.

#### 12 artikla

#### Arviointi

Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin mukaisen järjestelmän toimintaa koskevan arviointikertomuksen, joka perustuu 11 artiklan 2 kohdassa säädettyihin jäsenvaltioiden selvityksiin. Kertomuksessa on myös arvioitava, onko jäsenvaltioiden edelleen annettava mainitussa kohdassa tarkoitettuja selvityksiä.

#### 13 artikla

#### Ilmoitus IMOLle

Jäsenvaltioiden puolesta toimiva neuvoston puheenjohtaja ja komissio tekevät tämän direktiivin antamisesta IMOLle yhteisen ilmoituksen, jossa viitataan IMOn päätöslauselman A.797(19) liitteessä olevaan 1.7 kohtaan.

#### 14 artikla

#### Sääntelykomitea

1. Komissiota avustaa neuvoston direktiivin 93/75/ETY<sup>(1)</sup> 12 artiklan 1 kohdan nojalla perustettu komitea, jäljempänä ”komitea”.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon kyseisen päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

<sup>(1)</sup> Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa niistä 13 päivänä syyskuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi 93/75/ETY (EYVL L 247, 5.10.1993, s. 19), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 98/74/EY (EYVL L 276, 13.10.1998, s. 7).

#### 15 artikla

#### Muutosmenettely

1. Edellä 3 artiklan 1–6 kohdassa ja 15–18 kohdassa olevia määritelmiä, viittauksia kansainvälisiin yleissopimuksiin ja säännöstöihin sekä IMOn päätöslauselmiin ja kiertokirjeisiin, viittauksia ISO-standardeihin ja yhteisön sääntelyvälineisiin sekä liitteitä voidaan muuttaa 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen niiden mukauttamiseksi kansainvälisiin ja yhteisön sääntelyvälineisiin, jotka on hyväksytty, joita on muutettu tai jotka on saatettu voimaan tämän direktiivin antamisen jälkeen, edellyttäen, että tämän direktiivin soveltamisalaa ei laajenneta.

2. Edellä 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä sovelletaan, kun muutetaan 8 artiklaa ja liitteitä tässä direktiivissä säädettyjen menettelyjen täytäntöönpanemiseksi sekä silloin, kun muutetaan tai kumotaan 11 artiklan 2 kohdassa ja 12 artiklassa tarkoitettuja selvityksen- ja kertomuksenantovelvoitteita edellyttäen, ettei tällaisilla säännöksillä laajenneta tämän direktiivin soveltamisalaa.

#### 16 artikla

#### Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten määräysten rikkomista koskevasta seuraamusjärjestelmästä ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

#### 17 artikla

#### Täytäntöönpano ja soveltaminen

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen ... päivää ...kuuta ...(\*). Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Niiden on sovellettava näitä säännöksiä ... päivästä ...kuuta ...(\*\*) lähtien.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

(\*) 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

(\*\*) Tämän direktiivin voimaantuloa seuraavan 25. kuukauden ensimmäinen päivä.

2. Jäsenvaltioiden on annettava tämän direktiivin soveltamisalaa kuuluvissa kysymyksissä antamansa kansalliset säännökset kirjallisesti tiedoksi komissiolle.

*18 artikla*

### **Voimaantulo**

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

*19 artikla*

### **Osoitus**

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*



## LIITE I

**VAATIMUKSET, JOTKA LIITTYVÄT IRTOLASTIALUSTEN TOIMINNALLISEEN SOVELTUVUUTEEN  
KIINTEÄN IRTOLASTIN LASTAAMISEEN JA PURKAMISEEN**

(4 artiklassa tarkoitettut)

Jäsenvaltioiden terminaaleja kiinteän irtolastin lastaamiseen tai purkamiseen käyttävät irtolastialukset on tarkastettava sen varmistamiseksi, että ne ovat seuraavien vaatimusten mukaisia:

1. Alusten lastiruumien ja niiden luukkujen on oltava riittävän suuria ja suunniteltu sellaisiksi, että kiinteää irtolastia voidaan lastata, ahtaa, trimmata ja purkaa tyydyttävällä tavalla.
2. Alusten lastiruumien luukuissa on oltava tunnistenumero, jota käytetään lastaus- ja lastinpurkusunnitelmissa. Näiden numeroiden on oltava sellaisessa paikassa ja sen kokoisia ja värisiä, että terminaalin lastaus- ja lastinpurkulaitteiston käyttäjä näkee ja tunnistaa ne helposti.
3. Alusten lastiruumien luukkujen, luukkujen käyttöjärjestelmien ja turvalaitteiden on oltava hyvässä toimintakunnossa, ja niitä on käytettävä vain niille varattuun tarkoitukseen.
4. Jos kallistumisesta ilmoittavat merkkivalot on asennettu, ne on testattava ja niiden toimintakuntoisuus todettava ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista.
5. Jos aluksella on oltava hyväksytty lastauslaskin, tämän laitteen on oltava sertifioitu, ja sillä on pystyttävä tekemään rasiuslaskelmia lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana.
6. Kuljetuskoneiston ja apukoneiston on oltava hyvässä toimintakunnossa.
7. Aluksen kiinnittämisessä ja ankkuroimisessa käytettävän kansilaitteiston on oltava toimintavalmiudessa ja hyvässä järjestyksessä ja kunnossa.

## LIITE II

**VAATIMUKSET, JOTKA LIITTYVÄT TERMINAALIEN SOVELTUVUUTEEN KIINTEÄN IRTOLASTIN  
LASTAAMISEEN JA PURKAMISEEN**

(5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut)

1. Terminaalit saavat hyväksyä lastaamaan tai purkamaan kiinteää irtolastia vain sellaisia irtolastialuksia, jotka voivat kiinnittyä turvallisesti lastaus- tai purkulaitteen viereen, kun otetaan huomioon veden syvyys satamapaikalla, aluksen suurin sallittu koko, kiinnitysjärjestelyt, aluksen laitasuojaus, turvallinen pääsy satamaan sekä mahdolliset esteet lastaamiselle ja lastinpurkamiselle.
2. Terminaalin lastaus- ja purkulaitteiston on oltava asianmukaisesti sertifioitu, se on pidettävä toimintakunnossa asiaankuuluvien säännösten ja standardien mukaisesti ja sitä saa käyttää vain pätevä ja tarvittaessa sertifioitu henkilökunta.
3. Terminaalin henkilökuntaa on koulutettava kaikissa irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkua koskevilla asioilla heidän vastuualueidensa mukaisesti. Koulutuksen tarkoituksena on perehdyttää kiinteän irtolastin lastaamiseen ja purkamiseen liittyviin yleisiin vaaroihin ja niihin kielteisiin vaikutuksiin, joita epäasianmukaisella lastaamisella ja lastinpurkamisella voi olla aluksen turvallisuuteen.
4. Lastaamiseen ja lastinpurkuun osallistuvan terminaalin henkilökunnan on saatava käyttöönsä henkilönsuojaimet, joita heidän on myös käytettävä, ja heidän on levättävä tarpeeksi väsymyksestä aiheutuvien onnettomuuksien välttämiseksi.

## LIITE III

## TIEDOT, JOTKA ALUKSEN PÄÄLLIKKÖ ANTAA TERMINAALILLE

(7 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettut)

1. Aluksen arvioitu saapumisaika sataman edustalle mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Ilmoitusta ajanmukaistetaan tarvittaessa.
2. Saapumisaikaa koskevassa ensimmäisessä ilmoituksessa annetaan:
  - a) nimi, kutsumerkki, IMO-numero, lippu, kotisatama;
  - b) lastaus- tai lastinpurkusuunnitelma, jossa ilmoitetaan lastin määrä, lastin jakautuminen ruumittain, lastaus- tai lastinpurkujärjestys sekä jokaisella lastauskerralla lastattava määrä tai purettava määrä lastinpurkamisen jokaisessa vaiheessa;
  - c) aluksen syväys sen saapuessa ja ehdotettu lähtösyväys;
  - d) painolastin ottoon tai painolastin poistoon käytettävä aika;
  - e) aluksen kokonaispituus, aluksen suurin leveys sekä lastiruuman, johon lasti lastataan tai josta lasti puretaan, pituus mitattuna keulanpuoleisen lastiluukun etumaisesta kehyksestä peränpuoleisen lastiluukun taaimmaiseen kehykseen;
  - f) etäisyys vesiviivasta ensimmäiseen lastiluukkuun, johon lastia lastataan tai josta sitä puretaan, ja etäisyys aluksen kyljestä lastiluukkuun;
  - g) aluksen laskuportaiden sijainti;
  - h) aluksen suurin korkeus vedenpinnasta;
  - i) yksityiskohtaiset tiedot mahdollisista lastinkäsittelylaitteista ja niiden suoritustehosta;
  - j) kiinnitysköysien määrä ja tyyppi;
  - k) erityistarpeita, kuten lastin trimmausta ja vesipitoisuuden jatkuvaa mittausta koskevat tiedot;
  - l) yksityiskohtaiset tiedot tarvittavista korjauksista, jotka voivat viivyttää aluksen satamaan tuloa, lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista tai aluksen lähtöä lastaamisen tai lastinpurkamisen jälkeen; ja
  - m) muut alusta koskevat tiedot, joita terminaali pyytää.

## LIITE IV

**ALUKSEN PÄÄLLIKÖN TEHTÄVÄT ENNEN LASTAAMISEN TAI LASTINPURKAMISEN ALOITTAMISTA  
JA NIIDEN AIKANA**

(7 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettu)

Ennen lastaamista tai lastinpurkua ja sen aikana aluksen päällikön on varmistettava, että

1. lastin lastaamista tai purkamista sekä painolastiveden poistamista tai ottoa valvoo aluksen päällystöön kuuluva henkilö;
2. lastin ja painolastiveden sijoitusta seurataan koko lastaus- tai lastinpurkuprosessin aikana sen varmistamiseksi, etteivät aluksen rakenteet rasitu liikaa;
3. alus pidetään suorassa, ja jos sitä on kallistettava toiminnallisista syistä, kallistuma pidetään mahdollisimman pienenä;
4. alus on lujasti kiinnitetty paikalliset sääolosuhteet ja sääennusteet asianmukaisesti huomioon ottaen;
5. aluksella on tarpeeksi päällystöä ja miehistöä kiinnitysköysien säätämiseksi tai muuhun normaali- tai hätätilanteeseen ja että miehistön riittävät lepoajat väsymyksen välttämiseksi otetaan huomioon;
6. terminaalin edustajalle tiedotetaan sellaisista lastin trimmausta koskevista vaatimuksista, joiden on oltava BC-säännösten (IMO Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes) mukaiset;
7. terminaalin edustajalle tiedotetaan aluksen painolastin vähentämistä tai painolastin ottoa sekä lastin lastaus- tai purkunopeutta koskevista yhdenmukaisuusvaatimuksista sekä mahdollisesta poikkeamisesta painolastin vähentämistä ja painolastin ottoa koskevasta suunnitelmasta tai muista asioista, jotka voivat vaikuttaa lastin lastaamiseen tai purkamiseen;
8. painolastivettä vähennetään lastaussuunnitelmassa sovitulla nopeudella niin, että vettä ei tulvi satamalaiturille tai viereiseen alukseen. Jos painolastivettä ei ole käytännöllistä poistaa kokonaan ennen lastaamisen trimmausvaihetta, aluksen päällikön on sovittava terminaalin edustajan kanssa lastaamisen keskeyttämisestä ja näiden keskeytysten kestosta;
9. terminaalin edustajan kanssa on sovittu sateen tai muun säänmuutoksen sattuessa toteutettavista toimenpiteistä, jos lasti voi muuttua vaaralliseksi kyseisen säänmuutoksen yhteydessä;
10. aluksen ollessa satamassa tulityötä saa tehdä aluksessa tai sen läheisyydessä ainoastaan terminaalin edustajan luvalla ja toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti;
11. lastaamista tai lastinpurkua ja aluksen tilaa lastaamisen tai lastinpurkamisen viimeisissä vaiheissa valvotaan tarkasti;
12. terminaalin edustajalle ilmoitetaan välittömästi, jos lastaamisesta tai lastinpurkamisesta on aiheutunut vahinkoa tai vaarallisia tilanteita tai jos näin todennäköisesti käy;
13. terminaalin edustajalle ilmoitetaan, milloin lastin lopullinen trimmaus on aloitettava, jotta kuljetinjärjestelmä voidaan pysäyttää;
14. aluksen kunkin lastiruuman paapuurin puoleisen osan lastinpurku tapahtuu yhdenmukaisesti tyyrpuurin puoleisen osan lastinpurkamisen kanssa, jotta vältetään aluksen rakenteen vääntyminen;
15. kun painolastia otetaan yhteen tai useampaan lastiruumaan, otetaan huomioon, että lastiruumista voi purkautua tulenarkaa höyryä ja että varotoimiin ryhdytään ennen kuin tulityön tekeminen sallitaan näiden lastiruumien vierellä tai yläpuolella.

## LIITE V

**TIEDOT, JOTKA TERMINAALI ANTAA ALUKSEN PÄÄLLIKÖLLE**

(7 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettut)

1. Satamapaikan nimi, jossa lastaaminen tai lastinpurku tapahtuu, ja arvio satamaan kiinnittymiseen ja lastaamisen tai lastinpurkamisen loppuun saattamiseen kuluva ajasta <sup>(1)</sup>;
2. Lastaus- tai lastinpurkulaitteiston ominaisuudet, mukaan luettuna terminaalin nimellinen lastaus- tai purkunopeus ja käytettävien lastaus- ja purkulinjojen määrä sekä kunkin lastauserän lastaamiseen kuluva aika tai lastinpurkamisessa kuhunkin vaiheeseen kuluva aika;
3. Satamapaikan tai laiturin ominaisuudet, joista päällikön on tiedettävä, kuten kiinteiden ja liikkuvien esteiden, aluksen laitasuojien, pollarien ja kiinnitysjärjestelmien sijainti;
4. Veden vähimmäissyvyys satamapaikalla ja tulo- ja lähtöväylillä <sup>(1)</sup>;
5. Veden tiheys satamapaikalla;
6. Suurin etäisyys vesirajan ja lastiruuman lastiluukkujen tai kehysten välillä sen mukaan, kumpi näistä on lastaamisessa tai lastinpurkamisessa olennainen, sekä aluksen enimmäiskorkeus;
7. Kulkutiet ja muut sisäänpääsyä koskevat järjestelyt;
8. Kumpi aluksen kylki on satamapaikkaa vasten;
9. Suurin sallittu nopeus laituria lähestyttäessä sekä hinaajien saatavuus, niiden tyyppi ja paaluvetovoima;
10. Lastin eri erien lastausjärjestys sekä muut rajoitukset, jos lastia ei ole mahdollista lastata aluksen kannalta sopivassa järjestyksessä tai sopivaan lastiruumaan;
11. Sellaiset lastattavan lastin ominaisuudet, joista voi olla vaaraa sen joutuessa kosketuksiin muun lastin tai lastin jäämien kanssa aluksessa;
12. Etukäteistietoja ehdotetusta lastaamisesta tai lastinpurkamisesta tai muutoksista lastaus- tai lastinpurkuunnetelmiin;
13. Onko terminaalin lastaus- tai lastinpurkulaitteisto kiinteä vai onko sen liikkumista rajoitettu;
14. Tarvittavat kiinnitysköydet;
15. Ilmoitus epätavallisista kiinnitysjärjestelyistä;
16. Painolastin oton tai poiston mahdolliset rajoitukset;
17. Suurin toimivaltaisen viranomaisen sallima syväys, ja
18. Muut terminaaliin liittyvät tiedot, joita aluksen päällikkö pyytää.

---

<sup>(1)</sup> Tietoja arvioituista satamaan tulo- ja lähtöajoista ja veden vähimmäissyvyydestä satamapaikalla päivitetään ja ne toimitetaan aluksen päällikölle, kun perättäiset ETA-tiedot on saatu. Terminaali tai toimivaltainen viranomais toimittaa tarvittaessa tiedot veden vähimmäissyvyydestä tulo- ja lähtöväylillä.



## LIITE VI

**TERMINAALIN EDUSTAJAN TEHTÄVÄT ENNEN LASTAAMISEN TAI LASTINPURKAMISEN ALOITTAMISTA JA NIIDEN AIKANA**

(7 artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitettut)

Ennen lastaamisen tai lastinpurkamisen aloittamista ja niiden aikana terminaalin edustajan on

1. toimitettava aluksen päällikölle lastaamisesta tai lastinpurkamisesta vastuussa olevan terminaalin henkilökunnan tai rahdinantajan edustajan yhteystiedot ja yhteydenottoa koskevat menettelyt, jotta aluksen päällikkö voi olla heihin yhteydessä;
2. toteutettava kaikki varotoimet, joilla vältetään alukselle lastaus- tai lastinpurkulaitteistosta aiheutuvat vahingot, ja ilmoitettava aluksen päällikölle mahdollisesti syntyneestä vahingosta;
3. varmistettava, että alus pidetään suorassa, ja jos sitä on kallistettava toiminnallisista syistä, kallistuma pidetään mahdollisimman pienenä;
4. varmistettava, että aluksen kunkin lastiruuman paapuurin puoleisen osan lastinpurku tapahtuu yhdenmukaisesti tyyrpuurin puoleisen osan lastinpurkamisen kanssa, jotta vältetään aluksen vääntyminen;
5. ilmoitettava aluksen päällikölle, jos lasti on erittäin painavaa tai yksittäiset kuormat suuria, että raskaus saattaa kohdistua pienelle alalle aluksen rakenteessa ennen kuin lasti peittää säiliön kannen kokonaan, ja erityisesti, jos lastia voi pudottaa korkealta esteettä, tähän on kiinnitettävä erityistä huomiota kunkin lastiruuman lastaamisen alkuvaiheessa;
6. varmistettava, että aluksen päällikön ja terminaalin edustajan välillä vallitsee yksimielisyys lastaamisen tai lastinpurkamisen kaikista vaiheista ja kaikista näkökohdista, aluksen päällikölle ilmoitetaan sovitun lastausnopeuden muutoksista ja että aluksen päällikölle ilmoitetaan kunkin lastauserän loppuun saattamisesta;
7. kirjattava lastattavan tai purettavan lastin paino ja sen sijoitus lastiruumassa ja varmistettava, että lastiruuman painorasitus ei poikkea sovitusta lastaus- tai lastinpurkusuunnitelmasta;
8. varmistettava, että lastaamisen tai purkamisen aikana lasti trimmataan aluksen päällikön vaatimusten mukaisesti;
9. varmistettava, että lähtösyväyksen ja -viippauksen saavuttamiseen tarvittava lastin määrä on sellainen, että kuljetinjärjestelmä saadaan ajettua tyhjäksi lastaamisen päätyttyä. Tätä tarkoitusta varten terminaalin edustajan on ilmoitettava aluksen päällikölle terminaalin kuljetinjärjestelmän nimellisvetoisuus ja vaatimukset kuljetinjärjestelmän tyhjentämisestä lastaamisen päätyttyä;
10. lastinpurkamisen yhteydessä ilmoitettava aluksen päällikölle, kun käytettävien lastinpurkulinjojen määrää aiotaan lisätä tai vähentää, ja ilmoitettava aluksen päällikölle, milloin lastinpurku arvioidaan saatavan päätökseen kustakin lastiruumasta;
11. varmistettava, että aluksen ollessa satamassa tulityötä ei tehdä aluksessa tai sen läheisyydessä muuten kuin aluksen päällikön luvalla ja toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti.

## NEUVOSTON PERUSTELUT

### I JOHDANTO

Yhteispäättösmenettelyä (EY:n perustamissopimuksen 251 artikla) noudattaen neuvosto vahvisti Euroopan parlamentin 13. helmikuuta 2001 pidetyn ensimmäisen käsittelyn<sup>(1)</sup> jälkeen 28. kesäkuuta 2001 yhteisen kantansa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä.

Direktiiviehdotuksen tarkoituksena on parantaa irtolastialusten turvallisuutta. Tätä tarkoitusta varten siinä pyritään panemaan täytäntöön yhdenmukaisella tavalla IMO:n päätöslauselmien periaatteet ja säännökset (erityisesti irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkua koskeva IMO:n toimintasäännöstö eli BLU-säännöstö), joiden tarkoituksena on vähentää irtolastialuksen rakenteelle lastaamisen tai lastinpurkamisen aikana aiheutuvan liiallisen kulumisen riskiä. Tämä pitää sisällään vaatimukset, jotka koskevat terminaalien organisointia, lastaamis- ja lastinpurkamismenettelyjä, viranomaisten suorittamaa seuranta- ja lastaamisen ja lastinpurkamisen aikana aiheutuneiden vaurioiden korjaamista.

Yhteistä kantaa vahvistaessaan neuvosto otti huomioon Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn, talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>(2)</sup> sekä komission muutetun ehdotuksen<sup>(3)</sup>.

### II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Neuvosto yhtyi komission ehdotuksen yleiseen periaatteeseen, jonka mukaan tarkoituksena on parantaa irtolastialusten turvallisuutta ensisijaisesti panemalla täytäntöön yhteisössä Kansainvälisen merenkulkujärjestön oikeudellinen asiakirja, ns. BLU-säännöstö, jossa annetaan kansainvälisesti tunnustetut suuntaviivat tätä tarkoitusta varten. Näin ollen neuvosto tyytyi tekemään joitain teknisiä muutoksia ja selvennyksiä, joilla pyrittiin toissijaisuusperiaatteen noudattamiseen, direktiivin käytännön soveltamisen helpottamiseen sekä oikeudelliseen selkeyteen.

Yhteisen kannan keskeinen sisältö on seuraava:

- a) irtolastialuksia vastaanottaville terminaaleille asetetaan tekniset soveltuvuusvaatimukset, joihin kuuluu muun muassa sertifioitua laadunhallintajärjestelmää koskeva vaatimus;
- b) terminaalinhoitajien on nimettävä terminaalin edustajat, joilla on kokonaisvastuu irtolastialusten lastauksen ja lastinpurkamisen turvallisuudesta terminaalissa;
- c) lastauksesta tai lastinpurkamisesta on laadittava suunnitelma, ja aluksen päällikön ja terminaalin edustajan vastuunjako on määritettävä selkeästi;
- d) aluksen ja terminaalin välinen riittävä viestintäyhteys on taattava asianmukaisin menettelyin;
- e) jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla on valtuudet puuttua asiaan, jos aluksen tai sen miehistön turvallisuus vaarantuu lastauksen tai lastinpurkamisen takia;
- f) vahvistetaan menettelyt lastauksen tai lastinpurkamisen aikana alukselle aiheutuneiden vaurioiden korjaamiseksi.

<sup>(1)</sup> EYVL C 276, 1.10.2001, s. ....

<sup>(2)</sup> EYVL C 14, 16.1.2001, s. 37. Myös alueiden komiteaa kuultiin, mutta se päätti olla antamatta lausuntoa.

<sup>(3)</sup> EYVL C 180 E, 26.6.2001, s. 273.

Edellä kuvatussa hengessä neuvosto teki komission ehdotukseen seuraavat mukautukset:

- Neuvosto selvensi direktiivin soveltamisalaa poistamalla siitä terminaalit, joissa irtolastialuksia käy vain poikkeuksellisesti, sekä tapaukset, joissa lastaus tai lastinpurku hoidetaan yksinomaan kyseessä olevan irtolastialuksen omilla välineillä. Korostettiin kuitenkin sitä, että ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) asiaa koskevia määräyksiä on joka tapauksessa noudatettava (2 artikla).
- Terminaaleille annettiin mahdollisuus hankkia laadunhallintajärjestelmänsä sertifiointi myös viitteenä olevaa ISO-standardia vastaavaa standardia noudattaen. Lisäksi katsottiin, että sertifiointiprosessiin kuluvan ajan vuoksi ja siksi, että todistusten myöntämiseen valtuutettujen järjestöjen määrä on rajoitettu, on kohtuullista, että terminaaleille myönnetään siirtymäaika sertifiointin saamista varten ja että uusille terminaaleille annetaan mahdollisuus käynnistää toiminta ennen kuin sertifiointiprosessi on saatettu päätökseen (5 ja 6 artikla).

Komission ehdotukseen tehtiin myös muita pienehköjä muutoksia:

- Direktiivin nimeä muutettiin siten, että sana ”yhdenmukaistetut” viittaa sekä edellytyksiin että menettelyihin.
- 10 artiklaan lisättiin 4 kohta, jotta tehtäisiin selväksi, etteivät tämän artiklan alusten korjaamista koskevat säännökset vaikuta satamavaltiona valvontaa suorittavien viranomaisten elimiin tai toimivaltaan niiden toteuttaessa aluksissa havaittuja puutteita koskevia toimenpiteitä direktiivin 95/21/EY nojalla.
- Kohtuuttoman hallinnollisen taakan välttämiseksi neuvosto pidensi jäsenvaltioilta edellytetyjen direktiivin noudattamisen valvontaa koskevien selvitysten antamiselle asetettua väliaikaa aiemmasta kahdesta vuodesta (11 artiklan 2 kohta).
- Komiteamenettelyä koskevan osuuden sanamuoto yhdenmukaistettiin vakiintuneen käytännön mukaiseksi (12 ja 13 artikla)<sup>(1)</sup>.
- Komission ehdotuksen liitteessä II oleva 3 kohta, joka koski punnituslaitteiden kalibrointia, poistettiin, koska katsottiin, että tämä seikka kuuluu jo voimassa olevan lainsäädännön soveltamisalaaan.
- Liitteeseen VI lisättiin BLU-säännöstöstä kohdat 3, 4 ja 8, koska katsottiin niiden olevan olennaisia turvallisuusnäkökohtia, jotka terminaalien edustajan olisi syytä ottaa huomioon.

### III EUROOPAN PARLAMENTIN TARKISTUKSET

Edellä esitettyjen peruseriaatteiden mukaisesti neuvosto noudatti kokonaan tai osittain 12 Euroopan parlamentin esittämistä 15 tarkistuksesta. Näiden tarkistusten sanamuotoon liittyvien muokkausten lisäksi tässä yhteydessä voidaan todeta seuraavaa:

- Toimivaltaisten viranomaisten mahdolliset kaupalliset intressit terminaaleissa: neuvosto katsoi, ettei direktiivin soveltamisalaa ole syytä laajentaa eikä puuttua jäsenvaltioissa vallitseviin erilaisiin terminaalien ja viranomaisten välisiin suhteita koskeviin hallinnollisiin käytäntöihin, joten se lisäsi viittauksen viranomaisten turvallisuuteen liittyvään toimintaan, jonka pitäisi olla kaupallisista intresseistä riippumatonta (johdanto-osan 14 kappale).
- Terminaalien edustajan määritelmän osalta neuvosto laajensi Euroopan parlamentin tarkistusta siten, että varmistettiin vastuun riittävä määrittely sekä se, että terminaalien edustajia voidaan nimetä riittävästi (3 artiklan 9 kohta).

<sup>(1)</sup> EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23. Ks. myös esimerkiksi aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa 27 päivänä marraskuuta 2000 annetun direktiivin 2000/59/EY 14 artikla (EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81).

Neuvosto poikkesi Euroopan parlamentin lausunnosta kolmessa tarkistuksessa:

- Toissijaisuusperiaatetta sekä yhteisön merilainsäädännön vakiintunutta käytäntöä noudattaen neuvosto pitäytyi komission ehdotuksen mukaisessa "toimivaltaisten viranomaisten" määritelmässä, jolloin jäsenvaltiot voivat sisäisen hallintorakenteensa mukaisesti nimetä sen viranomaisen, joka vastaa direktiivin soveltamisesta (3 artiklan 14 kohta); samasta syystä neuvosto ei voinut hyväksyä ehdotettua viittausta tiettyyn viranomaiseen eli satamavaltiona valvontaa suorittavaan viranomaiseen johdanto-osan 14 kappaleessa.
- Tarpeettoman hallinnollisen rasitteen välttämiseksi neuvosto katsoi, ettei ole perusteltua vaatia, että kaikista alukselle aiheutuneista vaurioista on ilmoitettava luokituslaitokselle, vaan ilmoitusvelvollisuus on rajattava vakavampiin vaurioihin siten, kuin niistä säädetään 10 artiklan 2 kohdassa (10 artiklan 1 kohta).
- Komission lausuntoa noudattaen neuvosto ei voinut hyväksyä sitä, että aluksella tehtävän tulityön valvonta suljetaan pois terminaalin edustajan tehtävistä, koska tämä saattaisi heikentää hänen asemaansa lastauksen ja lastinpurun turvallisuuden varmistamisessa. Katsottiin, että direktiivin sanamuodolla ei heikennetä aluksen päällikön toimivaltaa, joka käsittää kaikki aluksella tapahtuvat toiminnot, vaan ennemminkin lisätään turvallisuutta esimerkiksi siten, että terminaalin edustajan on pysäytettävä lastaus- tai lastinpurkutoimet, jos tällaista tulityötä tehdään aluksella parhaillaan (liite VI, 11 kohta).