

**Statsrådets skrivelse till Riksdagen med anledning
av ett förslag till Europaparlamentets och rådets direk-
tiv om fastställande av krav och harmoniserande förfar-
anden för säker lastning och lossning av bulkfartyg
(*bulkfartygdirektivet*)**

I enlighet med 96 § 2 mom. grundlagen
översänds till riksdagen Europeiska gemen-
skapernas kommissions förslag av den 22
maj 2000 till ett direktiv av Europaparlamen-

tet och rådet om fastställande av krav och
harmoniserande förfaranden för säker last-
ning och lossning av bulkfartyg samt en
promemoria om förslaget.

Helsingfors den 9 november 2000

Kommunikationsminister *Olli-Pekka Heinonen*

Regeringssekreterare Pekka Kouhia

EU/310500/0391

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET**PROMEMORIA****ETT FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV OM FASTSTÄLLANDE AV KRAV OCH HARMONISERANDE FÖRFARANDEN FÖR SÄKER LASTNING OCH LOSSNING AV BULKFARTYG (BULKFARTYGDIREKTIVET); KOM(2000) 179 SLUTLIG****1. Allmänt**

Avsikten med kommissionens förslag är att förbättra säkerheten hos bulkfartyg som anlöper hamnterminaler för att lasta ombord eller lasta av fasta bulklaster. Förslaget gäller fartyg som finns införda både i fartygsregister inom gemenskapen och i tredje länders fartygsregister, när de anlöper eller lämnar hamnar inom gemenskapen.

Förslaget syftar vidare till att fastställa ett gemensamt regelverk för en harmoniserad tillämpning av koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (BLU-koden), som antogs av Internationella sjöfartsorganisationen genom resolution A.862(20) i december 1997.

De olyckor som har drabbat bulkfartyg och antalet människoliv som gått förlorade har ökat under de senaste årtiondena. Sedan 1975 har mer än 280 bulkfartyg förlist.

När ett bulkfartyg förliser på grund av skador i fartygets struktur vilka har orsakats av lastning och lossning, sjunker fartyget så snabbt att besättningen ofta inte kan lämna det sjunkande fartyget. Därför föreslog kommissionen i ett meddelande till rådet 1993 bl.a. att klassificeringssällskapens rekommendationer på åtgärd av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) skall bli bindande kompletterande åtgärder som skall vidtas i anslutning till konventioner och hamnstaternas tillsynsåtgärder. Syftet med de kompletterande åtgärderna skulle vara att säkerställa att IMO:s konventioner och rekommendationer efterlevs.

I sin resolution från 1993 förhöll sig rådet positivt till förslagen i kommissionens meddelande och gav sitt stöd till de mål som ställdes upp. En effektiv och enhetlig till-

lämpning av internationella regler var enligt rådets åsikt nödvändig för alla fartyg som anlöper gemenskapens hamnar.

Enligt kommissionen utgörs de största riskerna som är förknippade med en oriktig lastning eller lossning av fartyg som fraktar fasta bulklaster av överbelastning, vars resultat ofta är osynliga men ändå kan bli mycket skadliga, särskilt som överbelastningen ökar när fartyget under sin färd hamnar i svår sjögång.

IMO erkände den betydelse som gränssnittet mellan fartyg och hamn har för en säker hantering av torra bulklaster då organisationen antog 1996 års ändringar av kapitel VI i SOLAS-konventionen. Ändringarna trädde i kraft den 1 juli 1998 och de ställer fast huvudkraven för lastning, lossning och stuvning av bulklaster.

I dessa SOLAS-regler ingår emellertid inte deltaljerade bestämmelser som syftar till att förbättra kommunikationen och samarbetet mellan fartyg och hamnterminal, t.ex. genom att fastställa ansvar och förfaranden för att säkerställa att fasta bulklaster lastas och lossas under förhållanden som är säkerhetsmässigt godtagbara. I relevanta SOLAS-regler hänvisas bara i ett antal fotnoter till den icke obligatoriska koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (BLU-koden).

BLU-kodens betydelse när det gäller att öka säkerheten på bulkfartyg har erkänts internationellt. IMO antog koden vid sin 20:e församling och uppmanade samtidigt konventionsstaterna att genomföra den snarast möjligt.

Enligt en undersökning som utförts av kommissionen tillämpas de IMO-rekommendationer som ingår i BLU-koden endast begränsat i de europeiska hamnter-

terminalerna. Dessutom visade det sig att bara 20 procent av de svarande terminalerna hade ett kvalitetssäkringssystem.

En global undersökning av terminalförfaranden visade att de viktigaste problemen rörde en alltför snabb lastning, att lastningsplanen inte följdes eller att det inte fanns någon överenskommen lastningsplan, att tunga verktyg användes för att få loss last som fastnat samt kommunikations- och kontaktproblem.

2. Den föreslagna rättsaktens huvudsakliga innehåll

Syftet med direktivet är att säkerställa att det vid terminaler för lastning och lossning av bulklaster införs hamnförordningar som innebär att

1) terminaloperatörerna måste iaktta relevanta regler och rekommendationer från IMO som rör samarbete mellan fartyg och hamn,

2) terminaloperatörerna måste utse en terminalrepresentant,

3) befälhavaren alltid ansvarar för att fartyget lastas och lastas av på ett säkert sätt, och att detaljerna kring detta skall bekräftas med terminaloperatören i form av en överenskommen lastnings- eller lossningsplan,

4) befälhavaren, om den överenskomna lastnings- eller lossningsplanen inte följs eller vid varje annan situation som hotar fartygets säkerhet, har rätt att stoppa lastningen eller lossningen,

5) hamnmyndigheterna har rätt att stoppa lastningen eller lossningen av fasta bulklaster om säkerheten hos ett fartyg som fraktar laster hotas.

Att utse en terminalrepresentant är ett av förslagets grundläggande lämplighetskrav för terminaler. I SOLAS-regel VI/7 krävs inte att en terminalrepresentant utses, även om man hänvisar till terminalrepresentanten och fastställer dennes skyldigheter i fråga om överenskommelsen och iakttagandet av lastnings- och lossningsplanen.

Förslaget täcker också fall där lastningen eller lossningen har orsakat sådana skador på fartyget som kan riskera fartygets säkerhet. Dessa frågor hanteras enligt kommissionen bäst genom att inspektionsmyndigheterna i

hamnstaterna ingriper. Dessa bör, i samråd med flaggstaten eller en organisation som denna erkänner, bedöma skadans betydelse och besluta huruvida fartyget måste repareras omedelbart eller om detta kan göras senare.

Förutom de väsentliga krav som grundar sig på IMO:s resolution A.862(20), specificeras i förslaget ett antal lika viktiga kompletterande åtgärder som syftar till att säkerställa ett effektivt genomförande och en effektiv övervakning av dessa krav.

Som första viktiga åtgärd nämner kommissionen införandet av kvalitetssäkringssystem för terminaler. Dessa system kommer att säkerställa att terminalens förvaltning och drift, och då särskilt förfaranden för kommunikation och samarbete med fartygen, planeras, utförs och regelbundet ses över mot bakgrund av specificerade kvalitetskriterier samt att en tillräckligt god kvalitet ständigt upprätthålls. Detta gäller också de lastnings- och lossningsförfaranden som terminalerna tillämpar.

Vidare syftar förslaget till att visa det internationella sjöfartssamfundet att EU åtar sig att stödja de insatser som görs på internationell nivå för att förbättra gränssnittet mellan fartyg och hamn vid lastning och lossning av bulklaster.

Dessutom föreskrivs i förslaget särskilda förfaranden för övervakning och rapportering av de fastställda förfarandena.

Direktivets tillämpningsområde är alla bulkfartyg, oberoende av vilken flagg de för, som omfattas av definitionen av bulkfartyg i SOLAS-konventionen samt de terminaler i gemenskapen som anlöps av bulkfartyg för lastning eller lossning av fasta bulklaster, med undantag för spannmål.

3. Den föreslagna rättsaktens verkningar på lagstiftningen i Finland

Direktivet inför skyldigheter för fartygens befälhavare och de olika aktörerna i hamnarna. Till vissa delar kräver genomförandet av direktivet eventuell reglering på lagnivå.

Bestämmelser om befälhavarnas skyldigheter finns bl.a. i sjölagen (15.7.1994/674). I flera olika författningar ingår skyldigheter som gäller ågarna till hamnarna. Den vikti-

gaste är den hamnordning som godkänns av kommunfullmäktige. De kommunala hamnarna omfattas också av den nya kommunlagen, som trädde i kraft 1996 (17.3.1995/365).

4. Ekonomiska verkningar

Förslagets ekonomiska verkningar kommer att vara jämförelsevis obetydliga. Mindre hamnar som tar emot bulkfartyg kan i någon mån orsakas kostnader på grund av det införande av kvalitetssäkringssystem som föreslås av kommissionen. Dessutom bör man i samband med det nationella genomförandet noggrant överväga hur man lämpligast kan sköta fördelningen av de nämnda uppgifterna mellan de olika myndigheterna.

5. Regeringens ståndpunkt

Regeringen anser att förslagets mål att befordra åtgärder som ökar säkerheten vid lastning och lossning av bulkfartyg är viktigt. Därför understöder regeringen ett godkännande av förslaget. Fördelningen av de i förslaget nämnda uppgifterna och skyldigheterna mellan de olika aktörerna bör dock klargöras. Dessutom bör bestämmelserna om införandet av kvalitetssäkringssystem göras smidigare, och eventuellt omfatta en bestämmelse om en övergångsperiod för införandet av systemen i sådana hamnar som ännu inte tillämpar kvalitetssäkringssystem.