

Hallituksen esitys Eduskunnalle konttilaiksi sekä turvallisista konteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi konttilaki. Ehdotetulla lailla saatetaan Suomen kansallinen lainsäädäntö vastaamaan Genevessä 2 päivänä joulukuuta 1972 turvallisista konteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen määräyksiä. Kontin omistaja olisi vastuussa siitä, että kontti pidetään kunnoltaan turvallisena sitä kansainväliseen liikenteeseen käytettäessä. Kontti olisi turvallinen silloin, kun se rakenteensa lujuuden ja varusteidensa osalta täyttää yleissopimuksessa asetetut kestävyysvaatimukset. Kontin turvallisen kunnan toteamiseksi ja sen säilymisen varmistamiseksi on tarkoitus luoda konttien hyväksymis- ja valvontajärjestelmä. Konttien käyttöönottohyväksyminen kuuluisi turvatekniikan keskuksen hyväksymälle tarkastuslaitokselle.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi turvallisista konteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen. Yleissopimus on tullut kansainvälisesti voimaan 6 päivänä syyskuuta 1977. Tarkoituksena on mahdollisimman pian sen jälkeen, kun Suomen kansallinen lainsäädäntö on saatettu yleissopimuksen mukaiseksi ja kun eduskunta on hyväksynyt yleissopimuksen, tallettaa yleissopimuksen hyväksymistä koskevat asiakirjat yleissopimuksen tallettajalle. Yleissopimus tulee voimaan hyväksymiskirjansa yleissopimuksen kansainvälisen voimaantulon jälkeen tallettaneen valtion osalta kahdentoista kuukauden kuluttua tallettamisesta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun se on hyväksytty ja vahvistettu.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ	1
YLEISPERUSTELUT	3
1. Nykytila	3
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	3
2.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi	3
2.2. Keskeiset ehdotukset	4
Konttilakiehdotus	4
Turvallisista konteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen hyväksyminen ..	4
3. Esityksen vaikutukset	5
3.1. Taloudelliset vaikutukset	5
3.2. Organisatoriset ja henkilöstövaikutukset	5
3.3. Ympäristövaikutukset	5
3.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan	5
4. Asian valmistelu	5
4.1. Valmisteluvaiheet	5
4.2. Lausunnot	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	6
1. Lakiehdotuksen perustelut	6
2. Yleissopimuksen sisältö	13
3. Tarkemmat säännökset	17
4. Voimaantulo	18
5. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus yleissopimuksen hyväksymiselle	18
LAKIEHDOTUS	19
Konttilaki	19
LIITTEET	23
Konttiasetus	23
Kansainvälinen yleissopimus turvallisista konteista	26

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

Viime vuosikymmeninä kansainvälisessä tavaraliikenteessä on ilmennyt voimakas pyrkimys liikenteen nopeuttamiseen ja tavaroiden käsittelyn helpottamiseen. Tämän vuoksi on tavaroiden kuljetusvälineitä pyritty yhdenmukaistamaan. Kansainvälisessä tavaraliikenteessä on konttien käyttö kasvanut huomattavasti. Konttiliikenteen kasvaessa jatkuvasti lisääntyvät myös konttien käyttöön liittyvät onnettomuuden vaarat.

Useissa valtioissa todettiin 1960-luvun puolenvälin jälkeen tarve antaa kontteja koskevia säännöksiä etenkin lujus- ja turvallisuusvaatimusten osalta. Jotta olisi vältetty tilanne, jossa eri valtiot soveltavat erilaisia kansallisia määräyksiään kontteihin ja niiden turvallisuuteen, päätettiin Yhdistyneitten Kansakuntien alaisessa Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (International Maritime Organisation, IMO) yhteistyössä Euroopan taloudellisen komission (ECE) kanssa aloittaa kontteja koskevan kansainvälisen yleissopimuksen valmistelu. Yhtenä syynä valmistelun aloittamiseen oli myös se, että eri valtioiden kontteihin soveltamat erilaiset määräykset olisivat voineet muodostua kaupan esteiksi.

IMO:n ja ECE:n valmistelun tuloksena hyväksyttiin Genevessä 2 päivänä joulukuuta 1972 pidetyssä diplomaattikonferenssissa kaksi yleissopimusta: kansainvälinen yleissopimus turvallisista konteista (International Convention for Safe Containers, CSC), jäljempänä yleissopimus, ja kansainvälinen kontteja koskeva tulliyleissopimus (Customs Convention on Containers).

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

TIR-tullitarkastusvihkoon merkittyjen tavarain kansainvälistä kuljetusta koskevassa tulliyleissopimuksessa, TIR-yleissopimuksessa, (SopS 41/1978), joka on tullut Suomen osalta voimaan 27 päivänä elokuuta 1978, määrätään, että konttien on täytettävä 13 artiklassa mainitun turvallisista konteista tehdyn

kansainvälisen yleissopimuksen määräykset, jotta TIR-yleissopimusta voitaisiin soveltaa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) perusteella annettujen säädösten ja määräysten samoin kuin vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin (94/55/EY, muut. 96/86/EY; ADR-puitedirektiivi) sekä vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin (96/49/EY, muut. 96/87/EY; RID-puitedirektiivi) mukaan vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksissa Suomessa ja kaikissa EU-maissa edellytetään säiliökonttien ja konttien täyttävän yleissopimuksen tai vastaavat kansainvälisen rautatiejärjestön UIC:n määräykset. Sama vaatimus koskee myös kansainvälisiä vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksia eurooppalaisen sopimuksen vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista (ADR, SopS 23/1979) sekä kansainvälisen rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF, SopS 4—5/1985) liitteen B (CIM) liitteenä olevien vaarallisia aineita koskevien RID-määräysten mukaisesti.

Vaarallisten aineiden kuljettamisesta aluksessa annetun asetuksen (357/1980) 12 §:n 2 momentissa on säädetty, että annettaessa tarkempia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljettamisesta on noudatettava IMO:n vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksiä, jollei ole erityistä syytä poiketa niistä. Näissä määrätään konttien merkitsemisestä ja käsittelystä, milloin konteissa kuljetetaan säännöksissä tarkoitettuja vaarallisia aineita.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Yleissopimuksen ensisijaisena tarkoituksena on ihmishengen turvaaminen konttien käsittelyssä ja kuljetuksessa. Yleissopimuksen tarkoituksena on määrätä kontin rakenteesta siten, että taataan tietty turvallisuustaso kontteja käsitteleville henkilöille, aluksille ja ajoneuvoille sekä niiden henkilöstölle ja

kontin sisällölle kontin tavanomaisessa käsittelyssä, kiinnityksessä, kuljetuksessa ja pinoamisessa.

Lisäksi yleissopimuksen tavoitteena on helpottaa konttien kansainvälistä kuljetusta yhdenmukaisten turvallisuusmääräysten avulla.

Yleissopimus tuli kansainvälisesti voimaan 6 päivänä syyskuuta 1977. Yleissopimukseen sisältyvien, ennen yleissopimuksen voimaantuloa rakennettuja niin sanottuja olemassaolevia kontteja koskevien siirtymäaikojen umpeuduttua 1 päivänä tammikuuta 1985 on vuoden 1985 alusta alkaen ollut voimassa sääntely, jonka mukaan kansainväliseen liikenteeseen käytettävät kontit on hyväksyttävä yleissopimuksen määräysten mukaan ja niissä on oltava yleissopimuksen edellyttämä turvallisuuskilpi.

Yleissopimuksen sopimuspuoliksi ovat liittyneet lähes kaikki merkittävät teollisuusvaltiot. Suomi on tällä hetkellä esimerkiksi Euroopan unionin jäsenvaltioista ainoa, joka ei ole yleissopimuksen sopimuspuoli.

Suomalaiset yritykset ovat voineet käytännössä hyväksyttävä konttinsa ulkomailla, mutta yleissopimuksen hyväksymisellä voidaan hyväksyminen järjestää myös Suomessa. Hyväksyminen ja siihen liittyvien säännösten antaminen mahdollistavat myös Suomeen tulevien ja Suomesta lähtevien konttien tehokkaan valvonnan.

Yleissopimuksen sopimuspuoleksi liittymisellä voitaisiin myös välttää se mahdollisuus, että Suomesta muodostuisi muissa valtioissa käytöstä poistettujen konttien kierrätyskeskus. Tällaisia kontteja kulkeutuu Suomeen tai Suomesta erään arvion mukaan vuosittain yli tuhat kappaletta ja tämä suuntaus vaikuttaa kasvavalta. Tällaisten konttien käyttöön liittyy huomattavia turvallisuusriskejä.

2.2 Keskeiset ehdotukset

Konttilakiehdotus

Koska konttikuljetukset ovat korostetusti kansainvälisiä, on tarkoituksenmukaista saattaa Suomen sisäinen lainsäädäntö yleissopimuksen mukaiseksi. Tätä puoltaa myös konttiliikenteen jatkuva kasvu. Näin varmistetaan, että suomalaisia kontteja voidaan kuljettaa kansainvälisessä liikenteessä ilman vaaraa niiden pysäyttämistä sopimuspuolina olevissa valtioissa.

Lakiehdotuksen periaatteena on, että kon-

tin tulee täyttää sitä kansainväliseen liikenteeseen käytettäessä yleissopimuksen vaatimukset ja että kontin omistaja vastaa siitä, että kontti pidetään kunnoltaan turvallisena. Tarkoituksena on perustaa erityinen konttien hyväksymisjärjestelmä, jossa käyttöön otettavan kontin turvallisuus tutkitaan piirustusten, laskelmien ja kokeiden perusteella. Konttien käyttöönottohyväksymisen ja käyttöön otettujen konttien turvallisuustarkastukset suorittaa asetuksella tarkemmin säädettävällä tavalla turvatekniikan keskuksen hyväksymä tarkastuslaitos.

Kontteihin on kiinnitettävä ja niissä on pidettävä yleissopimuksen mukainen, voimassa oleva turvallisuuskilpi. Mikäli kontti ei enää täytä yleissopimuksen vaatimuksia, tulee omistajan poistaa siitä turvallisuuskilpi. Yleissopimuksen mukaan konttien käytönäikaisen valvonnan tulee rajoittua ensisijaisesti siihen, että todetaan kontissa olevan turvallisuuskilpi ja että turvallisuustarkastusta koskevaa määräaika ei ole ylitetty. Viranomaiset suorittaisivat valvontaa lähinnä valtakunnan rajoilla. Valvonnalla on tarkoitus varmistaa, ettei Suomeen tuoda eikä Suomesta viedä kontteja, jotka eivät täytä lain ja yleissopimuksen määräyksiä.

Turvallisista konteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen hyväksyminen

Konttilakiehdotus perustuu turvallisista konteista tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen, jonka Suomi on allekirjoittanut 20 päivänä joulukuuta 1973. Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi yleissopimuksen. Tarkoituksena on, että Suomi hyväksyisi yleissopimuksen tallettamalla tätä koskevan hyväksymiskirjansa IMO:n pääsihteerin huostaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun eduskunta on hyväksynyt yleissopimuksen ja kun Suomen kansallinen lainsäädäntö on konttilailla saatettu yleissopimuksen mukaiseksi.

Yleissopimus tulee sen VIII artiklan 2 kohdan mukaan voimaan hyväksymisasiakirjansa yleissopimuksen kansainvälisen voimaantulon jälkeen tallettaneen valtion osalta 12 kuukauden kuluttua tallettamisesta.

Yleissopimusta ja sen liitteitä on sopimuksen kansainvälisen voimaantulon jälkeen muutettu neljä kertaa. IMO:n meriturvalli-

suuskomitean päätöksellä yleissopimuksen liitteisiin vuonna 1981 tehdyt muutokset ovat tulleet voimaan 1 päivänä joulukuuta 1991, vuonna 1983 tehdyt muutokset 1 päivänä tammikuuta 1984 ja vuonna 1991 tehdyt muutokset 1 päivänä tammikuuta 1993. Yleissopimukseen ja sen liitteisiin vuonna 1993 IMO:n yleiskokouksen päätöksellä tehty muutos ei ole vielä tullut voimaan.

Yleissopimuksen VIII artiklan 3 kohdan mukaan valtio, joka tulee yleissopimuksen sopimuspuoleksi sopimuksen muutoksen voimaantulon jälkeen, katsotaan muutetun yleissopimuksen sopimuspuoleksi, ellei valtio toisin ilmoita sopimuspuoleksi liittyessään.

Tarkoituksena on, että Suomi hyväksyisi yleissopimuksen sellaisena kuin se on jo voimaan tulleiden muutosten jälkeen. Esityksen liitteenä olevaan sopimustekstiin on sisällytetty voimaan tulleet muutokset.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Ehdotetulla lailla ei ole mitään mainittavia valtiontaloudellisia vaikutuksia.

Turvatekniikan keskukselle ehdotetaan laissa annettavaksi tarkastuslaitosten hyväksymistehtävä. Tämä ei todennäköisesti aiheuttaisi lisäresurssien tarvetta, koska odotettavissa ei ole, että hyväksymistä koskevia hakemuksia tulisi turvatekniikan keskuksen käsiteltäväksi kovinkaan paljon.

Turvatekniikan keskus perisi tarkastuslaitoksen hyväksymisestä maksun valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädettyjen perusteiden mukaisesti.

Kansainväliseen liikenteeseen käytettävien konttien hyväksyttäminen ja tarkastuttaminen on tähän mennessä tehty ulkomailla. Tästä aiheutuneisiin kustannuksiin ei ehdotetun lain voimaantulo toisi merkittäviä muutoksia. Suomen liittyminen yleissopimuksen sopimuspuoleksi mahdollistaisi kuitenkin sen, että konttien valmistajat voisivat hyväksyttää kontit kotimaassa. Sen lisäksi konttien omistajat, vuokraajat tai muut haltijat voisivat myös tarkastuttaa kontit tai hyväksyttää tarkastusjärjestelmän kotimaassa.

3.2. Organisatoriset ja henkilöstövaikutukset

Ehdotetun lain hyväksyminen ei edellyttäisi

si uusien virkojen perustamista. Suomessa konttien hyväksymisen suorittaisivat turvatekniikan keskuksen hyväksymän tarkastuslaitoksen asianomaiset virkamiehet tai toimihenkilöt.

Konttien kuntoa tarkastettaisiin pääasiallisesti pistokokein konttien saapuessa maahan tai lähtiessä maasta. Tarkastuksia suorittaisivat merenkulkulaitos, tulli-, rajavartiolaitos-, poliisi- ja työsuojeluviranomaiset sekä Ratahallintokeskus. Tämä tarkastustoiminta ei edellytä uusien virkojen perustamista.

3.3. Ympäristövaikutukset

Ehdotetun lain tarkoituksena on varmistaa kuljetuksissa käytettävien konttien hyvä kunto, mikä vähentää konttien käytöstä mahdollisesti aiheutuvaa vaaraa ympäristölle.

Ehdotetun lain perusteella voidaan kontin omistajalle tai sille, jolle omistaja on siirtänyt huolehtimisvelvollisuutensa, asettaa kontin siirtämisvelvoite silloin, kun ilmeistä vaaraa turvallisuudelle aiheuttava kontti on poistettu käytöstä ja se aiheuttaa vaaraa turvallisuudelle tai haittaa ympäristölle. Erityistä merkitystä säännöksellä on ympäristönsuojelun kannalta silloin, kun käytöstä poistettu tai omistajan hylkäämä kontti sisältää vaarallisia aineita. Ehdotettu laki vaikuttaa tältä osin myönteisesti ympäristönsuojeluun ja maisemanhoitoon.

3.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan

Ehdotetun lain tarkoituksena on taata korkea turvallisuustaso, kun kontteja käsitellään, varastoidaan ja kuljetetaan. Ehdotettu laki parantaa siten kontteja työssään käsittelevien henkilöryhmien työturvallisuutta.

4. Asian valmistelu

4.1. Valmisteluvaiheet

Esitys perustuu liikenneministeriössä virkatyönä valmisteltuun luonnokseen.

Eduskunnassa oli vuoden 1982 valtiopäivillä käsiteltävänä asiaa koskeva esitys (HE 38/1982 vp.) joka kuitenkin raukesi sen johdosta, ettei asiaa ehditty käsitellä loppuun. Esityksessä oli myös lakitekniisiä puutteita. Esityksen antaminen eduskunnalle on tullut uudestaan ajankohtaiseksi nyt, kun konttiliikenteen määrä on viime vuosina voi-

makkaasti kasvanut Suomessa. Yleissopimuksen ulkopuolelle jääminen saattaisi lisäksi merkitä, että Suomesta muodostuisi huonokuntoisten konttien vastaanottajamaa.

4.2. Lausunnot

Liikenneministeriö on pyytänyt esitysluonnoksesta lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, kauppaja teollisuusministeriöltä, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriöltä, ympäristöministeriöltä, merenkulkulaitokselta, Ratahallintokeskukselta, tullilaitokselta, turvateknikan keskukselta, Valtionrautateiltä, Suomen

Varustamoyhdistykseltä, Ålands Redarföreningiltä, Ulkomaanliikenteen Pientonnistoyhdistykseltä, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitolta, Suomen Laivanpäälystöliitolta, Suomen Konepäälystöliitolta, Suomen Merimies-Unionilta, Suomen Kuorma-autoliitolta, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitolta, Suomen Lastauttajain Liitolta, Suomen Satamaliitolta ja Keskuskauppamariilta.

Lausunnoissa on yleisesti pidetty esitystä tärkeänä ja kannatettavana sekä tarpeellisenä muun muassa työturvallisuuden lisäämiseksi. Lausunnoissa esitetyt kannanotot on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 § Soveltamisala. Pykälässä säädetään lain soveltamisalasta. Lakia sovellettaisiin kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin. Lain soveltamisala olisi yhteneväinen yleissopimuksen soveltamisalan kanssa.

Kontti määritellään lakiehdotuksen 2 §:ssä. Kontilla tarkoitetaan tietynlaisia kuljetusvälineitä. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäävät erityisesti ilmakuljetukseen suunnitellut kontit. Lakiehdotus koskee siten kaikenlaisia muita kontteja, esimerkiksi sellaisia, jotka on erityisesti valmistettu vaarallisten aineiden kuljettamiseen. Lakiehdotuksessa ei erotella kontteja sen perusteella, kuljetetaanko ne tyhjinä vai kuormattuina.

Ehdotettua lakia sovellettaisiin kontteihin, joita käytetään kansainväliseen liikenteeseen. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan lakiehdotuksen 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan kuljetuksia Suomeen ja Suomesta ulkomaille taikka kuljetuksia Suomen alueen kautta.

Konttikuljetukset Suomen rajojen sisäpuolella eivät tulisi lain soveltamispiiriin. Lakiehdotus on tältä osin yhteneväinen yleissopimuksen kanssa, jota myös sovelletaan ainoastaan kansainvälisiin kuljetuksiin. Jos Suomen sisäisessä liikenteessä käytetään konttia, joka ei ole turvallinen, viranomaiset voivat puuttua asiaan muun muassa työturvallisuuslain (299/1958) säännösten perus-

teella.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien konttien on kuitenkin oltava myös Suomen sisäisessä tie- ja rautatieliikenteessä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain perusteella yleissopimuksen tai vastaavien UIC:n määräysten mukaisia.

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

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

Sana "kontti" tulee alunperin englanninkielisestä sanasta "container". Kontti on valmistettu erityisesti nopeaa siirtoa varten kuljetuksessa eri kuljetusvälineiden avulla ilman tavarankäyttöä uudelleen kuormausta. Englannin kielessä käytetään tällaisista konteista ilmaisua "freight container". Kontit valmistetaan tavallisesti teräksestä, alumiinista tai vanerista. Konttia käsitellään niin, että sitä nostetaan kulmakiinnikkeistä ja se voidaan niistä kiinnittää kuljetusalustaan. Alunperin kontit syntyivät helpottamaan nimenomaan kappale-tavaraliikennettä. Sitten on kehitetty useita eri konttityyppejä kuljetettavan

tavaran mukaan. Erityistarkoituksiin valmistetuista konteista voidaan mainita esimerkiksi kylmäkontit sekä kontit nesteiden ja kaasujen kuljetuksiin.

Kontin määritelmä 1 momentin 3 kohdassa vastaa asiallisesti yleissopimuksen määritelmää.

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

IMO:ssa hyväksytty vaarallisten aineiden kuljetusta aluksessa koskeva IMDG-säännös määrittelee kontin pysyväksi kuljetusvälineeksi, joka on tarpeeksi kestävä jatkuvaan käyttöön, erityisesti suunniteltu helpottamaan tavaran kuljetusta käytettäessä yhtä tai useampaa kuljetusmuotoa ilman välillä tapahtuvaa uudelleen lastausta sekä suunniteltu kiinnitettäväksi ja helposti käsiteltäväksi ja jossa on tähän tarkoitukseen sopivat laitteet.

3 § *Kontin hyväksyminen.* Jotta konttia voitaisiin käyttää kansainvälisessä liikenteessä, vaaditaan, että se on hyväksytty. Kontin hyväksyminen käyttöönottettavaksi (käyttöönottohyväksyminen) edellyttää, että kontti rakenteensa lujouden ja varusteidensa osalta täyttää yleissopimuksen mukaisten kokeiden vaatimukset. Käyttöönottohyväksymistä voidaan hakea joko konttityypille tai yksittäiselle kontille. Alemmanasteisilla säädöksillä on tarkoitus antaa tarkemmat säännökset ja määräykset hyväksymismenettelystä ja hyväksymisen edellytyksistä.

Suoritettu käyttöönottohyväksyminen ei vaikuta omistajan vastuuseen siitä, että kontti on kunnoltaan turvallinen.

Yleissopimuksen mukaan kontin voi hyväksyä ja tarkastaa myös toinen sopimuspuoli. Sopimuspuolen myöntämä hyväksyminen tulee toisen sopimuspuolen tunnustaa. Tämä vastavuoroisen hyväksynnän periaate on eräs yleissopimuksen peruseriaatteista. Pykälän 2 momentissa säädetäänkin tästä syystä, että yleissopimuksen toisen sopimuspuolen antama yleissopimuksen mukainen turvallisuuskilpi on samanarvoinen Suomen viranomaisen antaman kilven kanssa. Säännöksellä pyritään estämään konttien päällekkäiset hyväksymiset. Säännös edistää kansainvälisten kuljetusten sujuvuutta.

4 § *Turvallisuuskilpi.* Hyväksytyssä kon-

tissa on oltava yleissopimuksen mukainen, voimassa oleva turvallisuuskilpi. Turvallisuuskilpeen on sekä käyttöönottohyväksymisen että turvallisuustarkastusten yhteydessä tehtävä tarpeelliset merkinnät siitä, milloin kontti on viimeistään tarkastettava seuraavan kerran. Turvallisuuskilven voimassaololla tarkoitetaan, että siihen merkittyä kontin uudelleen tarkastuksen aikaa ei ole ylitetty. Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa konttien valvonta.

Turvallisuuskilven kiinnittäminen on välttämätön, mutta ei riittävä edellytys kontin käyttämiselle. Turvallisuuskilven kiinnittäminen ei vaikuta omistajan huolehtimisvelvollisuuteen. Omistaja vastaa kontin turvallisesta kunnosta turvallisuuskilven kiinnittämisestä riippumatta. Jos kontti todetaan vaaraa aiheuttavaksi, viranomaiset voivat ryhtyä toimenpiteisiin, oli kontissa voimassa oleva kilpi tai ei. Asetuksella on tarkoitus antaa tarkemmat säännökset kilven koosta, kilven kiinnittämisestä konttiin ja siihen tehtävistä merkinnöistä.

5 § *Kontin omistajan huolehtimisvelvollisuus.* Yleissopimuksen mukaan kontin omistaja on aina velvollinen huolehtimaan kontin turvallisuudesta. Yleissopimuksessa myös määritellään, millaisten tarkastusten suorittamisesta tai suorituttamisesta omistajan on huolehdittava. Tarkastusvelvollisuuden täsmällinen sisältö määräytyy asianomaisen sopimuspuolen eli omistajan kotipaikan tai päätoimipaikan sijaintivaltion lainsäädännön mukaan.

Omistajan yleisestä velvollisuudesta huolehtia kontin turvallisuudesta säädettäisiin 5 §:n 1 momentissa. Tämä velvollisuus pysyy muuttumattomana omistajan kotipaikan tai päätoimipaikan sijainnista riippumatta. Momentin mukainen huolehtimisvelvollisuus ulottuu myös ulkomailla käytettäviin kontteihin.

Pykälässä säädettäisiin sellaisen omistajan, jonka kotipaikka tai päätoimipaikka on Suomessa, velvollisuudesta tarkastaa tai tarkastuttaa kontti. Kontin omistajan on luotava sellainen seurantajärjestelmä, että hän voi olla vakuuttunut siitä, että hänen konttinsa pysyvät turvallisessa kunnossa. Omistajan tulee hyväksyttää tarkastusohjelma tarkastuslaitoksella. Tarkemmat säännökset omistajan velvollisuudesta tarkastaa tai tarkastuttaa kontti annettaisiin asetuksella.

On huomattava, että itse yleissopimuksessa ei ole yksityiskohtaisesti määrätty, mitä vaa-

timuksia kontin on täytettävä, jotta se olisi turvallinen. Kansainvälisessä yhteyksissä on todettu, ettei tällaisten vaatimusten yksityiskohtainen määrittely ole käytännössä mahdollista. Kontin omistaja on vastuussa kontin turvallisuudesta kunnosta siellä, missä konttia käytetään. Kansainvälisesti on todettu, että keinot, joilla omistaja pitää kontin turvallisessa kunnossa, jäävät omistajan omaan harkintaan.

Konttien vuokraaminen esimerkiksi leasing-sopimuksella on käytännössä yleistä. Koska kontti tällöin on vuokraajan hallussa ja valvottavissa, on tarkoituksenmukaista, että myös vastuu kontin turvallisuudesta siirtyy vuokraajalle.

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

6 § Valvontaviranomaiset. Pykälän 1 momentin mukaan asianomaiselle ministeriölle kuuluu tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista koskevan valvonnan ylin johto ja ohjaus.

Pykälässä tarkoitettu ministeriö on liikenneministeriö. Turvallisista konteista tehty kansainvälinen yleissopimus on Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n piirissä tehty sopimus. Lisäksi vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskeva ADR-puitedirektiivi ja vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskeva RID-puitedirektiivi sisältävät velvoitteen, jonka perusteella yleissopimus on jo tullut sitovaksi maaliikennepuolella niissä tapauksissa, joissa kontit sisältävät vaarallisia aineita. Valtioneuvoston ohjesäännön mukaan merenkulkua sekä vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat asiat kuuluvat liikenneministeriön toimialaan.

Pykälän 2 momenttiin on otettu säännös niistä viranomaisista, jotka liikenneministeriötä avustavina valvontaviranomaisina suorittaisivat valvontaa kukin toimialallaan. Konttien käyttöä valvottaisiin käytännössä valtakunnan rajoilla. Koska tulli joutuu muiden tehtäviensä vuoksi joka tapauksessa käsittelemään myös kontteja, soveltuu myös tässä laissa tarkoitettu valvontatehtävä tullihallinnolle. Tämän lisäksi valvontaa suorittaisivat merenkululaitos, rajavartio-, poliisi- ja työsuojeluviranomaiset sekä Ratahallintokeskus.

Vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekulje-

tuksiin liittyviä kontteja voidaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain perusteella valvoa myös kansallisessa liikenteessä. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun asetuksen (632/1996) perusteella kansallisia ja kansainvälisiä vaarallisten aineiden tiekuljetuksia valvovat poliisiviranomaiset sekä tulli- ja rajavartiolaitos. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia valvoo ensisijaisesti Ratahallintokeskus samoin kuin Suomesta lähteviä ja Suomeen tulevia vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia myös tulli- ja rajavartiolaitos kumpikin toimialallaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annetun asetuksen (674/1997) mukaisesti.

7 §. Turvatekniikan keskuksen ja tarkastuslaitosten tehtävät ja oikeudet. Ehdotuksen mukaan turvatekniikan keskus hyväksyisi tarkastuslaitoksen, joka suorittaisi konttien käyttöönottohyväksymisen ja valvoisi niille suoritettavia kokeita. Tarkastuslaitoksen tehtävistä säädettäisiin tarkemmin asetuksella. Ehdotetun lain mukaan myös yksityisoikeudelliset yhteisöt voisivat Suomessa toimia yleissopimuksessa tarkoitettuina tarkastuslaitoksina. Tarkastuslaitos voisi olla esimerkiksi luokituslaitos tai muu yhteisö, joka täyttää laissa säädetyt hyväksymisen edellytykset.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin turvatekniikan keskuksen ja tarkastuslaitoksen tiedonsaantioikeudesta. Ehdotetun säännöksen mukaan turvatekniikan keskuksella ja tarkastuslaitoksella olisi oikeus saada tehtäviään varten tarpeellisia tietoja kontin valmistajalta, omistajalta, vuokraajalta tai muulta haltijalta taikka näiden edustajilta.

Tiedonsaantioikeus koskisi myös turvatekniikan keskuksen ja tarkastuslaitoksen tehtävien hoitamista varten tarpeellisia salassapiddettäviä esimerkiksi liike- ja ammattitoimintaa koskevia tietoja. Tällaisten tietojen saaminen olisi turvatekniikan keskuksen tehtävien hoitamisen kannalta olennaista, jotta turvatekniikan keskus pystyisi tekemään päätöksen tarkastuslaitoksen hyväksymisestä ja hyväksymisen peruuttamisesta. Näiden päätösten tekeminen perustuisi pitkälti tietoihin, jotka muutoin ovat salassapiddettäviä. Myös kun tarkastuslaitos tekee päätöksiä kontin käyttöönottohyväksymisestä, hyväksymisen peruuttamisesta tai tarkastusohjelman hyväksymisestä, sen tulisi tarvittaessa saada käyttöönsä myös tällaisia salassapiddettäviä tietoja.

Edellä mainituista syistä on tärkeää, että turvatekniikan keskuksella ja tarkastuslaitoksella olisi myös oikeus saada tietoja valvontaviranomaiselta salassapitovelvollisuuden estämättä. Tätä koskeva säännös sisältyisi pykälän 4 momenttiin.

8 §. *Tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytykset.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin niistä edellytyksistä, jotka hakijan olisi täytettävä, jotta se voitaisiin hyväksyä tarkastuslaitokseksi. Hakijan tulisi olla luotettava, asiantunteva ja riippumaton. Lisäksi hakijan olisi kyettävä takaamaan toiminnan riittävän korkea laatu ja asiakkaiden yhdenvertainen kohtelu. Hakijan olisi myös kyettävä huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta.

Hakijan luotettavuutta arvioitaessa otettaisiin huomioon muun muassa, onko hakijan toiminnasta vastaava henkilö, tarkastuksia suorittavaan henkilöstöön kuuluva, yhtiömuodossa toimivan hakijan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsen tai varajäsen, toimitusjohtaja, vastuunalainen yhtiömies tai muu näihin rinnastettavassa asemassa oleva henkilö syyllistynyt rikokseen, jonka voitaisiin katsoa osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan tarkastustoimintaa. Hakijaa ei myöskään pidettäisi luotettavana, jos hakija olisi aikaisemmalla toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton tarkastusten suorittajaksi.

Konttien käyttöönottohyväksymisen ja tarkastusten tarkoituksena on edistää muun muassa työturvallisuutta. Tämän ja lain muiden tavoitteiden toteutumisen kannalta olisi tärkeää, että käyttöönottohyväksymisiä ja tarkastuksia suorittavilla on riittävä alan asiantuntemus ja käytännön kokemus vastaavista tehtävistä. Tarkastuslaitoksen pätevyyden arviointi tehtäisiin käyttäen tähän tehtävään erikoistuneita akkreditointielimiä. Suomessa tällainen olisi mittatekniikan keskus.

Hakijan riippuvuuden arviointia täsmennettäisiin ehdotetussa pykälässä siten, ettei hakija saisi harjoittaa konttien suunnittelua, valmistusta tai korjausta. Hakija ei myöskään saisi omistaa kontteja eikä harjoittaa konttiliikennettä.

Pykälän 2 momentin mukaan hyväksymistä ei annettaisi, mikäli hakemukseen liittyvät järjestelyt olisi tehty hyväksymisen edellytyksistä annettujen säännösten kiertämiseksi.

Turvatekniikan keskuksella olisi ehdotetun 3 momentin mukaan oikeus liittää hyväksy-

mistä koskevaan päätökseensä tarpeelliseksi katsomiaan lisäehtoja.

9 §. *Tarkastuslaitoksen hyväksymisen peruuttaminen.* Ehdotettu pykälä sisältäisi säännökset siitä, millä edellytyksellä turvatekniikan keskus voi peruuttaa tarkastuslaitokselle antamansa hyväksynnän. Tarkastuslaitoksen oikeusturvan kannalta on tärkeää, että peruuttamisen ehtoista säädettäisiin yhtenäisesti laissa.

Hyväksyminen voitaisiin peruuttaa, jos tarkastuslaitos olisi kokonaan lopettanut toiminnan, jota hyväksymispäätös koskee. Tällaiseksi tilanteeksi ei kuitenkaan katsottaisi toiminnan tilapäistä keskeyttämistä esimerkiksi tavanomaisen vuosiloman tai vastaavan ajaksi tai onnettomuuden vuoksi taikka muun vastaavan syyn aiheuttamaa katkosta toiminnassa.

Turvatekniikan keskus voisi peruuttaa antamansa hyväksymisen myös, jos tarkastuslaitos ei enää täyttäisi hyväksymiselle 8 §:ssä säädettyjä yleisiä edellytyksiä tai turvatekniikan keskuksen hyväksymispäätöksessä asetettuja muita ehtoja. Turvatekniikan keskuksen tulisi kuitenkin ennen hyväksymisen peruuttamista huomauttaa asiasta tarkastuslaitokselle ja asettaa sille määräaika, jossa puutteet olisi korjattava. Jos tarkastuslaitos ei asetetussa määräajassa olisi korjannut puutteita, voitaisiin hyväksyminen peruuttaa.

Hyväksyminen voitaisiin peruuttaa myös, jos tarkastuslaitos olisi asetettu konkurssiin tai määräävässä asemassa oleva tarkastuslaitoksen edustaja olisi määrätty liiketoimintakielttoon. Peruuttaminen olisi mahdollista myös, jos tarkastuslaitos olisi hyväksynyt kontin tai konttityypin, joka ei ilmeisen selvästi olisi ollut yleissopimuksen vaatimusten mukainen. Lisäksi turvatekniikan keskus voisi peruuttaa hyväksymisen, jos tarkastuslaitoksessa olisi rikottu ehdotetun lain tai asetuksen säännöksiä.

Jos tarkastuslaitoksen kirjanpito, varainhallinta tai hallinto eivät täyttäisi laitoksen toiminnalta vaadittavia edellytyksiä, voitaisiin hyväksymispäätös myös peruuttaa.

10 §. *Kontin hyväksymisen peruuttaminen.* Pykälä sisältäisi säännökset niistä edellytyksistä, joilla tarkastuslaitos voi peruuttaa kontille antamansa hyväksynnän. Tarkastuslaitos voi peruuttaa kontille antamansa hyväksynnän, jos on käynyt ilmi, ettei kontti tosiasiaa vastaakaan yleissopimuksen vaatimuksia. Hyväksyntä voidaan myös peruuttaa, jos kontin tuotannossa tai laadunvalvon-

nassa ei noudateta niille asetettuja vaatimuksia. Asetuksella säädetään vaatimuksista, jotka valmistajan on täytettävä.

11 §. *Tarkastuslaitoksessa noudatettava menettely.* Ehdotuksen 7 §:n mukaan konttityypin, yksittäisen kontin tai tarkastusohjelman hyväksyisi turvatekniikan keskuksen hyväksymä tarkastuslaitos. Tarkastuslaitos voisi myös peruuttaa kontille antamansa hyväksynnän. Tarkastuslaitos olisi todennäköisesti yleensä yhtiöoikeudelliselta luonteeltaan yksityisoikeudellinen yhteisö. Ehdotuksen mukaisen konttien käyttöönottohyväksymisen oikeusvaikutuksia arvioitaessa on huomattava, että konttityyppejä tai yksittäisiä kontteja ei saisi käyttää kansainväliseen liikenteeseen ennen kuin käyttöönottohyväksyminen on asianmukaisesti suoritettu.

Käyttöönottohyväksyminen ja hyväksymisen peruuttaminen vaikuttavat siten suoraan kontin valmistajan tai muun hyväksymisen hakijan oikeusasemaan. Samoin myös tarkastuslaitoksen omistajan laatiman tarkastusohjelman hyväksymistä koskevalla päätöksellä olisi tällainen vaikutus. Näin ollen kontin käyttöönottohyväksymistä, hyväksymisen peruuttamista ja tarkastusohjelman hyväksymistä koskeva tarkastuslaitoksen päätös rinnastuu oikeusvaikutuksiltaan hallintopäätökseen.

Turvatekniikan keskuksen antamalla tarkastuslaitoksen hyväksymistä koskevalla päätöksellä tarkastuslaitokselle siirtyisi hallinnollista toimivaltaa, josta muun muassa seuraa, että tarkastuslaitoksen tarkastustehtäviä hoitava henkilökunta olisi rikosoikeudellisen virkavastuun piirissä, koska rikosoikeudellinen virkavastuu on kytketty tosiasiassa julkisen vallan käyttöön. Rikoslain (39/1889) 2 luvun 12 §:n mukaan virkamiehellä tarkoitetaan rikoslaissa muun muassa myös henkilöä, joka lain, asetuksen tai niiden nojalla annetun määräyksen perusteella muussa kuin julkisyhteisössä tai muuten kuin yhteisössä käyttää julkista valtaa.

Käyttöönottohyväksymistä ja tarkastusohjelman hyväksymistä hakevan oikeusturva olisi edellä mainituista syistä turvattava hallitusmuodon 16 §:ssä edellytetyllä tavalla. Hallitusmuodon 16 §:ää vastaavasta oikeusturvan takeista määrätään myös Suomea velvoittavassa Euroopan neuvoston yleissopimuksessa ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi (SopS 18—19/1990). Lisäksi on huomattava, että hallitusmuodon 16 a §, jossa säädetään julkisen vallan velvolli-

suudesta turvata perus- ja ihmisoikeuksien toteutuminen, koskee myös välillistä julkista hallintoa.

Hyvän hallinnon takeiden turvaamiseksi hallitusmuodon 16 §:n 2 momentissa edellytetyllä tavalla ehdotetaan pykälässä säädettäväksi hyväksymispäätöstä tehtäessä noudatettavasta menettelystä. Hallintomenettelyä koskevan yleislain eli hallintomenettelylain (598/1982) soveltamisala rajoittuu viranomaisessa tapahtuvaan hallintoasian käsitelyyn. Lakiin ehdotetaankin sisällytettäväksi viittaussäännös, jonka perusteella hallintomenettelylakia sovellettaisiin myös asian käsittelyyn tarkastuslaitoksessa.

Hallintomenettelylaki sisältää säännökset muun muassa viranomaisen neuvontavelvollisuudesta, käsittelyn julkisuudesta, asianosaisen oikeudesta käyttää asiasta avustajaa, asian vireillepanosta, asiakirjassa olevan puutteen korjaamisesta, asianosaisen kuulemisesta, viranomaisen selvittämisvelvollisuudesta ja päätöksen tiedoksiannosta. Laissa on myös säännökset virkamiehen esteellisyydestä ja esteellisyyden vaikutuksesta. Virkamies on esteellinen muun muassa, jos hän tai hänen lähisukulaisensa on asianosainen tai jos asian ratkaisusta on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa hänelle tai hänen lähisukulaiselleen. Pääsäännön mukaan esteellisenä ei saa käsitellä asiaa eikä olla läsnä asiaa käsiteltäessä.

Hallintomenettelylain mukaan päätökset on perusteltava ilmoittamalla päätöksen perusteena olevat pääasialliset tosiseikat sekä säännökset ja määräykset. Laissa on myös säännökset päätöksen itseoikaisusta. Viranomainen voi poistaa virheellisen päätöksensä ja ratkaista asian uudelleen, jos päätös perustuu selvästi virheelliseen tai puutteelliseen selvitykseen taikka ilmeisen vääriin lain soveltamiseen (asiavirheen korjaaminen). Asiat virhettä ei saa korjata ilman asianomaisen suostumusta. Viranomaisen tulee korjata päätöksessä oleva ilmeinen kirjoitus- tai laskuvirhe (kirjoitusvirheen korjaaminen). Kirjoitusvirhettä ei kuitenkaan saa korjata, jos korjaaminen johtaisi asianosaiselle kohtuuttomaan tulokseen.

Lakiin ehdotetaan myös sisällytettäväksi viittaussäännös kielilain (148/1922) soveltamisesta. Koska viranomaisten toiminnan julkisuutta koskeva lainsäädännön uudistusehdotus on esitystä annettaessa parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä (HE 30/1998 vp.), ei ehdotetussa laissa viitattaisi voimassa ole-

vaan yleisten asiakirjain julkisuudesta annettuun lakiin (83/1951), vaan todettaisiin, että tarkastuslaitoksessa on lisäksi noudatettava, mitä viranomaisten asiakirjain julkisuudesta säädetään. Näin vältetään ehdotetun lain muutostarve julkisuuslainsäädännön uudistuksen tullessa voimaan.

12 §. Oikaisun hakeminen tarkastuslaitoksen päätökseen. Pykälään ehdotetaan otettavaksi säännös siitä, että tarkastuslaitoksen kontin käyttöönottohyväksymisasiassa tai tarkastusohjelman hyväksymistä koskevassa asiassa tekemä hylkäävä päätös tai hyväksymisen peruuttamista koskeva päätös olisi hakijan vaatimuksesta käsiteltävä oikaisumenettelyssä. Oikaisumenettelyssä annettua päätöstä koskeva muutoksenhaku ehdotetaan lain 18 §:ssä järjestettäväksi hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetyn mukaisesti. Hallintolainkäyttölain mukaan oikaisumenettelyssä annettuun päätökseen haettaisiin muutosta lääninoikeudelta.

13 § Valvontaviranomaisten tehtävät ja oikeudet. Yleissopimuksen mukaan valvonnan tulee pääsääntöisesti rajoittua sen varmistamiseen, että kontissa on 4 §:n mukainen turvallisuuskilpi, ellei ole merkittäviä todisteita siitä, että kontin kunto on sellainen, että se muodostaa ilmeisen turvallisuusriskin.

Valvontaviranomaisten tehtävänä on varmistua siitä, että kontti on hyväksytty, että se on tarkastettu asetuksella tarkemmin säädetyllä tavalla ja ettei kontti aiheuta ilmeistä vaaraa turvallisuudelle. Kontin käyttöönottohyväksyminen ja tiedot kontin tarkastuksista ilmenevät kontin turvallisuuskilvestä. Viranomaisen tulee käytännössä tarkistaa, että turvallisuuskilvessä on asetuksessa edellytetyt tiedot ja ettei tarkastamisajankohtaa ole ylitetty. Ellei turvallisuuskilvessä ole merkintää seuraavan määräaikaistarkastuksen ajankohdasta, tulee kontissa olla merkintä "ACEP FIN", joka osoittaa, että kontille on hyväksytty jatkuva tarkastusohjelma.

Jos kontista puuttuu voimassa oleva turvallisuuskilpi, viranomaiset voivat antaa 14 §:n nojalla poikkeusluvan suorittaa kuljetus loppuun. Nämä valvontatoimet voidaan suorittaa ilman laajoja tutkimuksia.

Pykälän 2 momentti sisältää säännöksen valvontaviranomaisten oikeudesta saada valvontaa varten tarpeelliset tiedot ja muu aineisto. Tiedonsaantioikeus koskee myös valvonnan kannalta tarpeellisia salassapidettäviä tietoja. Myös tällaisten tietojen saaminen olisi tarpeellista viranomaisten valvontatehtä-

vän kannalta muun muassa, koska tarkastuslaitoksen ja kontin hyväksymistä ja hyväksymisen peruuttamista koskevien päätösten perustaksi turvatekniikan keskus ja tarkastuslaitos tarvitsevat valvontaviranomaisilta näitä asioita koskevia tietoja.

Pykän 3 momentti sisältäisi säännöksen valvontaviranomaisen oikeudesta saada tietoja toiselta viranomaiselta salassapitovollisuuden estämättä. Tämä olisi tarpeen kaksinkertaisen työn välttämiseksi, koska valvonnassa tarvittavia tietoja saattaisi usein olla muilla viranomaisilla.

14 §. Puutteellinen kontti. Pykälän 1 momentin mukaan viranomainen voi pysäyttää kontin, josta puuttuu turvallisuuskilpi tai jolle ei ole suoritettu turvallisuustarkastusta. Poikkeuksellisesti voitaisiin sallia myös tällaisen puutteellisen kontin kuljettaminen. Harkinta on tällaisessa tapauksessa valvovalle viranomaisella. Poikkeuslupa käynnä ilman turvallisuuskilpeä olevaa tai tarkastamattomaa konttia koskee vain meneillään olevan matkan loppuun suorittamista. Edellytyksenä luvan myöntämiselle on, että kontti määräisessä tarkastuksessa todetaan turvalliseksi. Säännös saattaa tulla sovellettavaksi esimerkiksi tapauksessa, jossa määräaika tarkastuksen suorittamiseksi menee umpeen pitkän matkan aikana. Ilmaisulla "kesken olevan kuljetuksen suorittamiseen loppuun" tarkoitetaan kontin kuljettamista määräpaikkaan ja purkamista siellä.

Poikkeuslupakuljetuksen jälkeen konttia ei saa käyttää uudelleen kansainväliseen liikenteeseen ennen kuin se on hyväksytty tai tarkastettu. Suomessa voidaan poikkeuslupa antaa myös ulkomaisille konteille. Suomen viranomaisen antama poikkeuslupa ei sido muiden sopimuspuolten viranomaisia niiden harkitessa oman lainsäädäntönsä nojalla poikkeusluvan antamista.

15 § Ilmeistä vaaraa turvallisuudelle aiheuttava kontti. Pykälässä säädetään toimenpiteistä, joita edellytetään tavattaessa käytössä kontti, joka rakenteensa tai kuntosuorituksensa vuoksi aiheuttaa ilmeistä vaaraa turvallisuudelle.

Valvontaviranomaiset valvovat, että kontin omistaja tai henkilö, jolle omistajaa koskevat velvollisuudet ovat siirtyneet, huolehtii siitä, että kontti hyväksytään ja tarkastetaan säädettyllä tavalla. Maahan tulevien ja maasta lähtevien konttien määrä on kuitenkin niin suuri, etteivät viranomaiset voi käytännössä tarkastaa jokaista konttia ja varmistautua sen turvallisuudesta. Viranomaisen on voitava

luottaa siihen, että kontti, jossa on voimassa oleva turvallisuuskilpi, on myös turvallinen. Pelkkä käyttöönottohyväksyminen ei kuitenkaan takaa, että kontti pysyy turvallisenä. Sen vuoksi viranomaisten pistotarkastuksissa pyritään toteamaan myös, että kontin turvallisuustarkastus on suoritettu.

Sen varalta, ettei kontti hyväksymismenettelystä ja tarkastuttamisvelvollisuudesta huolimatta ole turvallinen esimerkiksi sen takia, että se on käytön aikana vahingoittunut, valvontaviranomaisella tulee olla mahdollisuus kieltää kontin käyttö. Kielto voitaisiin 1 momentin mukaan antaa vain, jos kontti "aiheuttaa ilmeistä vaaraa turvallisuudelle". Vastaavanlaisia ilmaisua käytetään myös yleissopimuksessa. Useat muutkin sopimuspuolet ovat ottaneet yleissopimuksen sanamuodon sellaisenaan sisäiseen lainsäädäntönsä. Yhtenäisiä ohjeita siitä, milloin ilmeinen vaara turvallisuudelle on olemassa, ei voitane antaa alemmanasteisilla säännöksillä konttien käyttötarkoituksen ja kuljetettavan tavarain erillaisuuden vuoksi. Kuitenkin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain perusteella on säädetty vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien konttien osalta yksityiskohtaisesti siitä, milloin kontti on vielä käytökelpoinen ja millaisia vikoja ei sallita.

Valvonnan pistokoeluonteisuuden takia ei ole mahdollistakaan puuttua vähäisin puutteisiin, vaan käytetyllä ilmaisulla on haluttu päästä siihen, että liikenteestä saadaan pois kontit, jotka aiheuttavat todellisen vaaran turvallisuudelle.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettu kontti voidaan ottaa uudelleen käyttöön vasta, kun se on saatettu turvalliseen kuntoon.

Valvontaviranomainen voi ilmoittaa asiasta turvatekniikan keskuksen hyväksymälle tarkastuslaitokselle, mikäli kontin rakenteen ja kunnan arvioimiseksi tarvitaan tutkimuksia. Tarkastuslaitos arvioi kontin rakenteen ja kunnan sekä teettää tarvittaessa tutkimuksia. Kontin valmistajalla, omistajalla, vuokraajalla tai muulla haltijalla ei olisi oikeutta saada korvauksia näiden toimien aiheuttamista kustannuksista.

16 § Kontin siirtämisvelvoite. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi omistajalle tai sille, jolle omistaja on siirtänyt huolehtimisvelvollisuutensa, tai näiden edustajalle annettavasta kontin siirtämisvelvoitteesta.

Jos kontti 15 §:n nojalla pysäytetään, omistajalle tai häneen verrattavissa olevalle henkilölle saattaa olla taloudellisesti edulli-

sempaa jättää kontti sinne, missä se pysäytettiin. Tämä saattaa olla esimerkiksi satamien toiminnan kannalta epätarkoituksenmukaista. Lisäksi saattaa kontin hylkääminen aiheuttaa vaaraa ympäristölle, jos kontti sisältää vaarallisia aineita. Tästä syystä valvontaviranomaiset voisivat 16 §:n nojalla velvoittaa kontin omistajan, vuokraajan tai haltijan tai näiden edustajan siirtämään kontin määräajassa valvontaviranomaisen osoittamaan paikkaan.

17 § Uhkasakko ja teettämisuhka. Sen varalta, että kontin valmistaja tai omistaja tai häneen verrattavissa oleva henkilö ei täytä 13 §:n 2 momentin mukaista tietojenantamisvelvoitetta tai 16 §:n mukaista kontin siirtämisvelvoitetta, valvontaviranomaisella tulee olla mahdollisuus määrätä uhkasakko velvoitteiden täyttämiseksi. Lakiehdotuksessa ehdotetaankin säädettäväksi, että valvontaviranomaisilla on oikeus määrätä mainittujen velvoitteiden täyttämiseksi uhkasakko ja teettämisuhka siten kuin siitä uhkasakkoissa (1113/1990) säädetään.

Nämä valvontaan liittyvät sanktiot ovat tarpeen yleissopimuksessa tehokkaalle valvonalle asetettujen vaatimusten täyttämiseksi. Yleissopimuksessa ei edellytetä rikosoikeudellisista seuraamuksista säättämistä. Lakiin ei ehdotetakaan otettavaksi rangaistus-säännöstä.

Konttien käyttötarkoituksen huomioon ottaen valvontaviranomaisten käytettäväksi ehdotetut sanktiot, kontin käyttökielto ja uhkasakko, ovat riittäviä, eräissä tapauksissa jopa rikosoikeudellista seuraamusta tehokkaampia lain noudattamiseen ohjaavia uhkia. Kontin käytön kieltäminen aiheuttaa kontin omistajalle, vuokraajalle tai haltijalle huomattavaa haittaa, kuten kuljetusten myöhästyisestä mahdollisesti aiheutuvia sopimus-sakkoja ja uudelleen lastauksen kustannuksia. Nämä kustannukset muodostuvat usein suuremmiksi kuin mahdolliset tuomioistuinten määräämät sakot.

Silloin kun ehdotetun lain vastaisesta menettelystä on yleisen lainkuuliaisuuden ylläpitämiseksi perusteltua tuomita rangaistus, menettely yleensä täyttää yhden tai useamman rikoslakiin tai muuhun lainsäädäntöön jo sisältyvän rangaistussäännöksen tunnusmerkistön. Sovellettaviksi voisivat tulla esimerkiksi rikoslain 21 luvun säännökset vaaran aiheuttamisesta sekä vamma- tai kuolemantuottamuksesta samoin kuin vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain ja työ-

suojelun valvonnasta ja muutoksenhausta työsuojeluasioissa annetun lain (131/1973) rangaistussäännökset.

18 § *Muutoksenhaku.* Valvontaviranomainen 14 §:n nojalla tekemästä kuljetuksen loppuun suorittamista koskevasta päätöksestä ja 15 §:n nojalla tekemästä kontin käytön kieltämistä koskevasta päätöksestä voisi valittaa siten kuin siitä hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallintolainkäyttölain mukaista muutoksenhakujärjestelmää sovellettaisiin myös turvatekniikan keskuksen tekemään tarkastuslaitoksen hyväksymistä koskevaan päätökseen sekä tarkastuslaitoksen päätöksen johdosta oikaisumenettelyssä annettuun päätökseen.

Valvontaviranomainen voi päätöksessään määrätä, että sitä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava.

19 § *Salassapitovelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaisten salassapitovelvollisuudesta elinkeinoharjoittajan liike- tai ammattisalaisuuden osalta. Salassapitovelvollisuus ei kuitenkaan estäisi tietojen antamista muille valvontaviranomaisille, turvatekniikan keskukselle, tarkastuslaitokselle tai rikoksen selvittämiseksi syyttäjä- tai poliisiviranomaiselle.

20 § *Tarkemmat säännökset.* Tarkemmat säännökset muun muassa hakemusmenettelystä, konttien käyttöönottohyväksymisestä, turvallisuustarkastuksista, turvallisuuskilvestä sekä tarkastuslaitosten tehtävistä annettaisiin asetuksella.

21 § *Voimaantulo.* Pykälään sisältyy lain voimaantulosäännös.

2. Yleissopimuksen sisältö

I artikla Tähän yleissopimukseen sisältyvä yleinen velvoite. Artikla velvoittaa sopimuspuolet saattamaan yleissopimuksen voimaan.

II artikla Määritelmät. Artiklan sisältämä kontin määritelmä on samansisältöinen kuin lakiehdotuksen 2 §:ään sisältyvä kontin määritelmä.

Hyväksytyllä tarkoitetaan hallinnon hyväksymää ja hyväksynnällä hallinnon tekemää päätöstä siitä, että tietty rakennetyyppi tai kontti on turvallinen yleissopimuksen tarkoittamassa merkityksessä. Hallinto puolestaan tarkoittaa sen sopimuspuolen hallitusta, jonka toimivallan alaisena kontit on hyväksytty.

Kansainvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan kuljetusta sellaisten lähtö- ja määräpaikkojen

välillä, jotka sijaitsevat kahdessa eri maassa ja joista ainakin toiseen sovelletaan yleissopimusta. Yleissopimusta sovelletaan myös silloin, kun osa kahden maan välisestä kuljetuksesta tapahtuu sellaisen maan alueella, joka on yleissopimuksen sopimuspuoli.

Omistajalla tarkoitetaan sopimuspuolen kansallisen lainsäädännön mukaista omistajaa. Omistajalla voidaan tarkoittaa myös kontin vuokraajaa tai haltijaa, jos osapuolten välisellä sopimuksella on määrätty tälle omistajan vastuu kontin kunnossapidosta tai tarkastuksista.

Lisäksi artiklassa määritellään kulmakiinnikkeet, kuorma, uusi kontti, vanha kontti, konttityyppi, tyyppisarjan kontti, prototyyppi, suurin kokonaispaino (R), taara sekä suurin sallittu hyötykuorma (P).

III artikla Soveltaminen. Artiklan mukaan yleissopimusta sovelletaan kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin uusiin ja vanhoihin kontteihin. Yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu erityisesti ilmakuljetuksiin tarkoitetut kontit.

IV artikla Testaus, tarkastus, hyväksyntä ja kunnossapito. Artiklan 1 kappaleessa määrätään, että sopimuspuolten on luotava tehokas järjestelmä konttien hyväksymiseksi ja tarkastamiseksi. Hallinto voi antaa testauksen, tarkastuksen ja hyväksymisen myös asianmukaisesti valtuuttamiensa laitosten tehtäväksi. Tarkempia määräyksiä tarkastuslaitoksen hyväksymisessä noudatettavasta menettelystä tai tarkastuslaitokseksi hyväksymisen edellytyksistä ei yleissopimuksessa ole, vaan nämä seikat on jätetty sopimuspuolten kansalliseen harkintaan.

IMO:ssa on laadittu suositus yleissopimuksen yhtenäisestä tulkinnasta ja täytäntöönpanosta (Recommendation on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended; CSC/Circ.100, jäljempänä tulkintasuositus). Tulkintasuositus ei ole yleissopimuksen osa.

Tulkintasuosituksen mukaan hallintojen tulee vaatia hyväksymistä hakevalta laitokselta perustiedot sekä todisteet laitoksen teknisestä osaamisesta tehtävien suorittamiseksi. Hallinnon tulee varmistua laitosten taloudellisesta hyvinvoinnista sekä siitä, että laitokset ovat riippumattomia konttien omistajista, valmistajista, käsittelijöistä ja muista vastavista tahoista.

Artiklan 2 kappaleen mukaan hallinnon on ilmoitettava IMO:n pääsihteerille laitosten

valtuuttamisesta suorittamaan konttien testauksia, tarkastuksia ja hyväksymistä. IMO:n pääsihteeri tiedottaa valtuutetuista laitoksista muille sopimuspuolille.

Artiklan 3 kappaleen mukaan kontin hyväksymistä koskeva hakemus voidaan jättää minkä tahansa sopimuspuolen hallinnolle.

Artiklan 4 kappaleen mukaan kontti on pidettävä turvallisessa kunnossa yleissopimuksen I liitteen mukaisesti. Yleissopimuksen I liitteen 2 säännön mukaan kontin omistaja vastaa kontin pitämisestä turvallisessa kunnossa ja siitä, että kontti tarkastetaan asianmukaisesti. Määräyksessä tehdään ero kontin turvallisuudesta huolehtimisen ja kontin tarkastamisen tai tarkastuttamisen välillä. Omistajan yleinen velvollisuus huolehtia kontin turvallisesta kunnosta pysyy muuttumattomana hänen kotipaikkansa tai päätoimipaikkansa sijainnista riippumatta. Omistajan tarkastusvelvollisuus sen sijaan määräytyy tarkemmin omistajan kotipaikkavaltion tai päätoimipaikan sijaintivaltion lain mukaan.

Yleissopimuksen I liitteen 2 säännön 1 kappaleen mukaan kontin omistaja on aina velvollinen huolehtimaan kontin turvallisesta kunnosta. Kansainvälisissä yhteyksissä on todettu, ettei yksityiskohtaisten suuntaviivojen antaminen kunnossapidolle ole käytännössä mahdollista. Tulkintasuosituksen mukaan kontin omistajaa sitoo sen alueen, jossa konttia käytetään, voimassa oleva turvallisuuslainsäädäntö sekä sellaiset lait ja määräykset, joilla täytäntöönpannaan yleissopimuksen valvontaa koskevan artiklan (VI artikla) määräyksiä. Omistajan vastuulle ja harkintaan jäävät kuitenkin ne keinot, joilla kontti pidetään turvallisessa kunnossa.

Omistajan kunnossapitovastuu sisältää myös velvollisuuden varmistaa, että hyväksytynt kontin muuttaminen ei haitallisesti vaikuta kontin turvallisuuteen tai aiheuta sitä, että turvallisuuskilven sisältämät tiedot eivät enää pidä paikkansa. Yleissopimuksen I liitteen 11 säännössä asetetaan omistajalle velvollisuus ilmoittaa rakenteellisista muutoksista hallinnolle tai sen valtuuttamalle laitokselle. Hallinto voi tarvittaessa vaatia muutetun kontin uudelleentestausta ennen kuin kontti hyväksytään uudelleen.

Omistajalla on I liitteen 1 säännön 2 kappaleen mukaan myös velvollisuus poistaa konttiin kiinnitetty turvallisuuskilpi, jos konttia on muutettu tavalla, joka mitätöi alkuperäisen hyväksynnän ja turvallisuuskil-

vessä olevat tiedot. Samoin omistajan tulee poistaa turvallisuuskilpi kontista, kun kontti poistetaan käytöstä eikä sen kunnossapidosta huolehdita yleissopimuksen mukaisesti tai jos hallinto on peruuttanut kontin hyväksynnän.

Yleissopimuksen I liitteen 2 säännön 2 ja 3 kappaleessa tarkennetaan, minkälaisen tarkastusten suorittamisesta tai suorituttamisesta omistajan on huolehdittava. Tarkastusvelvollisuuden täsmällinen sisältö määräytyy kontin omistajan kotipaikan tai päätoimipaikan sijaintivaltion lainsäädännön mukaan.

Yleissopimuksen IV artiklan 5 kappaleen mukaan hallinnon on ryhdyttävä tarpeelliseksi katsomiinsa toimenpiteisiin kontin saattamiseksi yleissopimuksen vaatimusten mukaiseksi tai kontin hyväksymisen peruuttamiseksi, jos hyväksytynt kontti ei todellisuudessa täytä yleissopimuksen I ja II liitteen vaatimuksia. Hallinnolla tarkoitetaan tässä yhteydessä sen sopimuspuolen hallintoa, joka on hyväksynyt kontin. Vaikka kaikki sopimuspuolet voivat suorittaa konttien valvontaa yleissopimuksen VI artiklan perusteella, vain hyväksynnän suorittaneella hallinnolla on oikeus peruuttaa hyväksyntä. Kun hyväksyminen on peruutettu, hallinnon tulee vaatia turvallisuuskilven poistamista.

V artikla Hyväksynnän tunnustaminen. Artiklan 1 kappaleen mukaan sopimuspuolen tulee tunnustaa jonkin toisen sopimuspuolen yleissopimuksen ehtojen mukaisesti kontille antama hyväksyminen. Yleissopimuksen eräänä pääasiallisena tavoitteena on helpottaa konttien kansainvälistä kuljetusta. Kappaleen sisältämä vastavuoroisen hyväksynnän periaate onkin eräs yleissopimuksen peruseräkkeistä. Kun kontit on hyväksytynt ja niihin on kiinnitetty turvallisuuskilpi, konttien tulee voida liikkua kansainvälisissä kuljetuksissa siten, että niihin kohdistuu mahdollisimman vähän turvallisuustarkastusmuodollisuuksia.

Konttien kansainvälisten kuljetusten helpottamiseksi artiklan 2 kappaleessa myös määrätään, ettei sopimuspuoli saa asettaa konteille mitään muita rakenteellisia turvallisuusvaatimuksia tai kokeita. Kuitenkin vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen konttien rakenneluudelle tai nesteiden irtolastina kuljetukseen käytettävien konttien erityisominaisuuksille taikka ilmateitse kuljetettaville konteille voidaan asettaa kansallisia tai kansainvälisiä erityisvaatimuksia.

VI artikla Valvonta. Yleissopimuksen mu-

kaan valvonta tulee rajoittaa sen varmistamiseen, että kontissa on voimassa oleva turvallisuuskilpi. Valvontaa voi laajentaa tästä vain, mikäli on olemassa selviä perusteita olettaa kontin kunnon olevan sellainen, että se aiheuttaa ilmeistä vaaraa turvallisuudelle. Tällöinkin valvontaviranomaisten tulee rajoittaa toimintansa sen varmistamiseen, että kontti palautetaan turvalliseen kuntoon ennen sen uudelleen käyttöä.

Sellaiset kontit, joissa ei ole vikaa, mutta joista puuttuu turvallisuuskilpi tai joiden turvallisuuskilpi on puutteellinen, tulisi pysäyttää. Kuitenkin, jos on olemassa todisteita siitä, että kontti on joko hyväksytty yleissopimuksen mukaisesti tai se täyttää yleissopimuksen standardit, voi valvontaviranomainen antaa luvan kuljettaa kontti sen seuraavaan määränpähän sillä ehdolla, että konttiin kiinnitetään turvallisuuskilpi niin pian kuin käytännössä on mahdollista. Konttia ei saa uudelleen lastata ennen kuin siihen on kiinnitetty turvallisuuskilpi yleissopimuksen mukaisesti.

Kontti, jonka turvallisuuskilpeen merkitty uudelleen tarkastuksen päivämäärä on ylitetty, tulisi myös pysäyttää. Valvontaviranomainen voi kuitenkin sallia kontin kuljettamisen seuraavaan määränpähän sillä ehdolla, että kontti tutkitaan ja sen hyväksyminen saatetaan ajantasalle niin pian kuin mahdollista ja ettei konttia saa käyttää uudelleen ennen tätä.

Kun valvontaviranomainen havaitsee kontissa olevan sellaisen vian, että kontti voi aiheuttaa vaaraa ihmisille, tulisi kontti pysäyttää. Mikäli kontti kuitenkin voidaan turvallisesti siirtää esimerkiksi paikkaan, missä se voidaan palauttaa turvalliseen kuntoon, tai sen määränpähän, valvontaviranomainen voi kuitenkin sallia tällaisen siirron asettamallaan ehdoilla ja sillä edellytyksellä, että kontti korjataan turvalliseen kuntoon niin pian kuin se on käytännössä mahdollista ja ettei konttia saa käyttää uudelleen ennen kuin näin on tehty.

Pääsääntöisesti tulisi pyrkiä siihen, että kontti saa jatkaa matkaansa seuraavan purkauspisteeseen tyhjennettäväksi. Kansainvälisesti on todettu, että liian jäykkä valvontajärjestelmä, jossa kontti, josta puuttuu turvallisuuskilpi tai jossa on pienikin vika, pysäytettäisiin aina heti puutteen havaitsemispaikkaan, johtaisi nopeasti esimerkiksi konttisatamien tukkeutumiseen.

VII - XVI artikla. Yleissopimuksen VII -

XVI artikla sisältävät tavanomaiset määräykset yleissopimuksen allekirjoittamista, sen sopimuspuoleksi liittymisestä, yleissopimuksen voimaantulosta, muuttamisesta ja irtisanomisesta. Lisäksi loppumääräyksiin sisältyvät määräykset riitakysymysten sovitelusta sekä varaumien tekemisestä.

Yleissopimuksen I liite

Yleissopimuksen I liitteeseen sisältyvät määräykset konttien testauksesta, tarkastuksesta, hyväksymisestä ja kunnossapidosta.

1 sääntö Turvallisuuskilpi. Jokaiseen hyväksytyyn konttiin tulee kiinnittää turvallisuuskilpi. Kilpi tulee kiinnittää helposti havaittavaan paikkaan siten, ettei se voi helposti vahingoittua.

Sääntöön sisältyvät määräykset omistajan velvollisuudesta poistaa konttiin kiinnitetty turvallisuuskilpi. Tätä velvollisuutta on selostettu tarkemmin edellä IV artiklan kohdalla.

Sääntö lisäksi sisältää määräykset tiedoista, jotka turvallisuuskilvessä on oltava. Tietojen tulee olla ainakin englannin tai ranskan kielellä. Yleissopimukseen sisältyy malli vaatimusten mukaisesta turvallisuuskilvestä. Kilven tulee olla kestävästä, syöpymättömästä ja tulenkestävästä materiaalista. Hallinolla on vapaus määritellä nämä vaatimukset. Hallinnolla on myös oikeus edellyttää, että kilpi on valmistettu tietyistä materiaalista, joka hallinnon näkemyksen mukaan täyttää edellä mainitut vaatimukset.

Turvallisuuskilven olemassaolo ei vaikuta velvollisuuteen asettaa esille muiden voimassa olevien säännösten vaatimia tietoja.

2 sääntö Kunnossapito ja tarkastaminen. Säännössä määrätään kontin omistajan vastuusta huolehtia siitä, että kontti pidetään turvallisessa kunnossa sekä omistajan velvollisuudesta tarkastaa tai tarkastuttaa kontti sopimuspuolen määräämän menettelyn mukaisesti. Näitä omistajan velvollisuuksia on selostettu tarkemmin edellä IV artiklan kohdalla. Kontin omistajan tulee luoda sellainen seurantajärjestelmä, että hän voi olla vakuutunut siitä, että hänen konttinsa ovat turvallisessa kunnossa.

Konttien tarkastusjärjestelmä voi perustua määräaikaistarkastuksiin tai jatkuvaan tarkastusohjelmaan. Molemmat järjestelmät on tarkoitettu takaamaan, että kontit pysyvät vaaditulla turvallisuustasolla ja järjestelmiä voidaan pitää samanarvoisina, kun hallinto

on hyväksynyt omistajan laatimat tarkastusohjelmat.

Yleissopimus antaa omistajalle mahdollisuuden valita näiden kahden järjestelmän välillä. Omistajan tulisi saada käyttää osan omistamiensa konttien kohdalla toista järjestelmää ja osan kohdalla toista sekä myös vaihtaa omistamiinsa kontteihin sovellettavaa järjestelmää.

Määräaikaistarkastukset suoritetaan hallinnon määräämän tai hyväksymän tarkastusohjelman mukaisesti. Määräaikaistarkastuksille määrätään yleissopimuksessa tietyt enimmäistarkastusvälit. Konttiin tulee merkitä vuosi ja kuukausi, jolloin seuraava tarkastus on viimeistään suoritettava. Kontti on yleissopimuksen mukaan tarkastettava viimeistään viiden vuoden kuluessa valmistuspäivästä. Uusintatarkastukset on suoritettava enintään 30 kuukauden välein.

Yleissopimus antaa mahdollisuuden vaatia kontin tarkastamista myös useammin kuin 30 kuukauden välein. Tämä saattaa olla tarpeen esimerkiksi silloin, kun konttia käsitellään hyvin usein. Tulkintasuosituksessa kuitenkin todetaan, että tarkastusvälien huomattava lyhentäminen saattaisi johtaa vakaviin valvontaongelmiin.

Määräaikaistarkastuksessa huomioon otettavat seikat voi hallinto määrittellä. Tarkastukseen tulisi kuitenkin aina sisältyä puutteiden ja vaurioiden yksityiskohtainen silmä-määräinen tutkiminen. Kontti tulisi tarkastaa myös sisäpuolelta, jos se on kohtuudella tehtävissä (esimerkiksi, kun kontti on tyhjä). Lisäksi kontin alapuoli tulisi tutkia. Henkilöllä, joka suorittaa kontin ulkoisen tarkastuksen, tulisi olla toimivalta vaatia kontin yksityiskohtaisempaa tutkimista, jos kontin kunto antaa siihen aiheutta.

Jatkuva tarkastusohjelma voidaan hyväksyä vaihtoehdoksi, jos omistaja voi osoittaa, että ohjelman mukainen turvallisuustaso on yhtä hyvä kuin määräaikaistarkastusten. Jatkuvan tarkastusohjelman alainen kontti tulee merkitä kirjaimilla "ACEP".

Jatkuvan tarkastusohjelman alainen kontti tarkastetaan ja tutkitaan sen normaalin käytön aikana. Tällaisia tarkastuksia ovat perusteellinen tarkastus ja rutiinitarkastus. Rutiinitarkastuksia suoritetaan sen havaitsemiseksi, onko kontti vaurioitunut siten, että se tarvitsisi korjausta.

Perusteellinen tarkastus tulee tehdä huomattavien korjausten ja kunnostusten yhteydessä sekä kontin vuokraamisen (on-hire

-tarkastus) ja vuokratyöstä palautumisen (off-hire -tarkastus) yhteydessä. Käytännössä on-hire ja off-hire -tarkastukset voidaan yhdistää yhdeksi tarkastukseksi. Siten kontti tarkastetaan vähintään kerran kahden käyttäjän välillä. Yleissopimus ei edellytä kahta tarkastusta. Lisäksi kontti on aina tarkastettava vähintään 30 kuukauden välein.

Tarkastuksessa huomioon otettavat seikat vastaavat määräaikaistarkastuksissa huomioon otettavia seikkoja.

Tarkastuksia suorittavan henkilöstöllä tulee olla sellainen asiantuntemus ja kokemus, että he voivat määrittellä, onko kontissa sellaisia vikoja, että se voisi aiheuttaa vaaraa turvallisuudelle.

3 sääntö Uusien konttien hyväksyminen. Hyväksymisen saadakseen kaikkien uusien konttien on täytettävä yleissopimuksen II liitteessä esitetyt vaatimukset.

Käyttöönottohyväksymistä voidaan hakea joko konttityypille tai yksittäiselle kontille. Kuten edellä on todettu, hallinto voi antaa konttien testauksen ja hyväksymisen valtuutetulle laitokselle.

4 sääntö Rakennetyypin hyväksyminen. Hallinnon tulee tutkia hyväksymishakemuksissa tarkoitettujen konttien rakenteet. Hyväksyminen tapahtuu käytännössä siten, että konttia koskevat piirustukset lähetetään hallinnolle tarkastettavaksi, minkä jälkeen valmistetaan prototyyppi, jolle suoritetaan yleissopimuksen mukaiset testit. Hallinnon tulee valvoa prototyyppikonttien testausta, jotta varmistetaan siitä, että kontit täyttävät yleissopimuksen II liitteessä esitetyt vaatimukset. Testauksen jälkeen hallinto tekee tyyppihyväksymispäätöksen, josta ilmoitetaan kirjallisesti hyväksynnän hakijalle.

Tyyppihyväksymispäätös oikeuttaa valmistajan kiinnittämään turvallisuuskilven jokaiseen kyseiseen rakennetyyppisarjaan kuuluvaan konttiin.

5 sääntö Rakennetyypin perusteella annettua hyväksyntää koskevat määräykset. Sääntö sisältää määräykset hyväksymishakemuksen sisällytettävistä tiedoista. Hakemukseen on liitettävä esimerkiksi valmistajan vakuutus, jossa vakuutetaan muun muassa, että hallinnolle ilmoitetaan kaikista kontin rakenteeseen liittyvistä muutoksista, että turvallisuuskilpi kiinnitetään vain jokaiseen rakennetyyppisarjaan kuuluvaan konttiin sekä että valmistaja pitää kirjaa kaikista rakennetyypin mukaan valmistetuista konteista.

6 sääntö Tuotannon valvonta. Tyyppihy-

väksymispäätöksen antamisen jälkeen hallinnon tulee valvoa rakennetyyppisarjan valmistusta. Hallinnon tulee tuotantovaiheessa tarkastaa tai testata tarpeelliseksi katsomansa määrä yksikköjä, jotta varmistetaan konttien valmistus hyväksytyyn rakenteen mukaisesti.

7 sääntö Hallinnolle tehtävä ilmoitus. Valmistaja on velvollinen ilmoittamaan hallinnolle kunkin rakennetyypin mukaan valmistettavan uuden konttisarjan tuotannon aloittamisesta.

8 sääntö Yksittäisten konttien hyväksyminen. Yksittäinen kontti voidaan hyväksyä, jos hallinto katsoo kontin täyttävän yleissopimuksen vaatimukset. Hallinnon kirjallinen ilmoitus hyväksymisestä oikeuttaa hakijan kiinnittämään turvallisuuskilven tällaiseen konttiin.

9 ja 10 sääntö Vanhojen konttien hyväksyminen sekä valmistushetkellä hyväksymättömiin uusien konttien hyväksyminen. Vanhalla kontilla tarkoitetaan yleissopimuksessa sellaista konttia, joka on valmistunut ennen yleissopimuksen voimaantuloa. Yleissopimukseen sisällytettiin myös vanhojen konttien hyväksymistä koskevat määräykset, koska liikenteessä olevien konttien valvonta ei olisi mahdollista, jollei voitaisi vaatia, että kaikissa konteissa on turvallisuuskilpi. Vanhojen konttien hyväksymistä koskevat määräykset tehtiin mahdollisimman joustaviksi, koska pidettiin tärkeänä, että kaikki vanhat kontit saataisiin hyväksytyiksi.

Vanhojen konttien hyväksymismenettelyä koskevat määräykset olivat käytettävissä ainoastaan tietyn siirtymäajan. Tämä siirtymäaika umpeutui 1 päivänä tammikuuta 1985, jonka jälkeen ainoa keino saada kontti hyväksytyksi sen iästä riippumatta on yksittäisten konttien hyväksymistä koskeva menetelmä, joka edellyttää, että kontti täyttää kaikki uusia kontteja koskevat vaatimukset. Sama koskee myös valmistushetkellä hyväksymättömiä uusia kontteja.

11 sääntö Muunnettujen konttien hyväksyminen. Kontin omistaja on velvollinen ilmoittamaan hallinnolle hyväksytyin kontin rakenteellisista muutoksista. Hallinto voi tarvittaessa vaatia, että kontti testataan uudelleen ennen kuin se voidaan hyväksyä.

Yleissopimuksen II liite

Yleissopimuksen II liite sisältää yksityiskohtaisia ja pääosin teknisluonteisia määräyksiä kontin hyväksymisen edellytyksistä,

rakenneturvallisuusvaatimuksista sekä konteille suoritettavista testeistä.

Liitteessä asetetuissa vaatimuksissa on lähtökohtana, että liikkeen, sijoituksen, pinoamisen ja kuormatun kontin painon sekä ulkoisten voimien aiheuttamat rasitukset eivät ylitä kontin suunniteltua rakennelujuutta missään konttien käsittelyvaiheessa. Kontin on oltava siten kiinnitetty ja kuormattu, ettei se joudu alttiiksi suuremmille rasituksille kuin mitä varten se on suunniteltu.

Kontti voi olla valmistettu mistä tahansa materiaalista. Kontti katsotaan turvalliseksi, kun se läpäisee liitteessä määritellyt testit ilman pysyviä muodonmuutoksia tai vaurioita, jotka saattaisivat estää sen suunnitellun tarkoituksen mukaisen käytön.

Kontin tulee täydessä lastissa kestää nostamista kulmakiinnikkeistä sekä, jos kontti on lastattuna tarkoitettu käsiteltäväksi esimerkiksi haarukkatrukilla tai lukkitrukilla, myös näiden tarttumiskohdista.

Kontin tulee kestää muiden konttien päällepinnoaminen. Yleissopimukseen ei sisälly tästä mitään standardiarvoa, vaan sallittu kuormitus on leimattu konttiin. Huomioon on otettava, että aluksessa kuormitus ei ole staattinen, vaan pystysuorat kiihtyvyydet voivat olla huomattavat ja vaihtelevat aluksen pituussuunnassa. Sallitussa kuormassa on otettu huomioon 1,8 g.

Jos kontissa on kiinteä katto, tämän pitää kestää kävelyä. Jos kontissa on lattia, tulee tämän kestää kontin lastauksessa käytettävän haarukkatrukin paino.

Kontin tulee kestää vinokuormitusta, jota esiintyy aluksessa, kun kontti on kiinnitetty yläkulmista. Sen tulee lisäksi kestää kiinnitystä alakulmista. Tällöin on rautatievaunuja yhdistettäessä varauduttava 2 g:n kiihtyvyyksiin. Kontin tulee kestää tämä kiihtyvyys pituussuunnassa, kun se on alakulmista kiinnitetty.

Jos kontissa on kiinteät päädyt ja sivuseinät, näiden tulee kestää lastista aiheutuvat kuormitukset. Yleissopimuksen määrittelemät standardiarvot ovat 0,4 P päädyille ja 0,6 P sivuseinille. P on suurin sallittu hyötykuorma. Tätä alempiakin arvoja voidaan hyväksyä sillä edellytyksellä, että ne on merkitty turvallisuuskilpeen.

3. Tarkemmat säännökset

Asetusluonnos on tämän esityksen liitteenä.

4. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun se on hyväksytty ja vahvistettu. Lain tarkoituksena on mahdollistaa se, että Suomi voi hyväksyä yleissopimuksen.

Kansainvälinen yleissopimus turvallisista koneteista tulee hyväksymiskirjansa yleissopimuksen kansainvälisen voimaantumisen jälkeen tallettaneen valtion osalta voimaan kahden toista kuukauden kuluttua tallettamisesta.

5. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus yleissopimuksen hyväksymiselle

Esitykseen sisältyvä ehdotus konttilaiksi mahdollistaa Suomen liittymisen turvallisista koneteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen sopimuspuoleksi. Perustuslakiva-

liokunta on lausunnossaan (PeVL 19/1995 vp.) pitänyt tärkeänä, että asiasisältöisiä voimaansaattamislakeja käytettäessä myös sopimuksen hyväksymisestä päätetään nimenomaisesti eduskunnassa. Tämän kannan sa perustuslakivaliokunta on vahvistanut myös lausunnossaan PeVL 4/1998 vp. Esitykseen sisältyykin nimenomainen sopimuksen hyväksymistä koskeva ponsi.

Edellä olevan perusteella ja hallitusmuodon 33 §:n mukaisesti esitetään:

että Eduskunta hyväksyisi ne 2 päivänä joulukuuta 1972 turvallisista koneteista tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen määräykset, jotka vaativat Eduskunnan suostumuksen.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Konttilaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen käytettäviin kontteihin.

Tämä laki ei koske erityisesti ilmakuljetukseen suunniteltuja kontteja.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävistä konteista säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja se perusteella annetuissa sääöksissä.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

3) *kontilla* kuljetusvälinettä, joka on:

a) tarkoitettu toistuvaan käyttöön;

b) suunniteltu erityisesti helpottamaan tavaroiden kuljetusta yhdellä tai useammalla kuljetusmuodolla ilman kuljetuksen aikana tapahtuvaa tavaroiden purkausta ja jälleentausta;

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

d) kooltaan sellainen, että sen pohjan neljän ulkosivun rajoittama ala on joko vähintään 14 m², tai jos kuljetusväline on varustettu yläkulkakiinnikkeillä, vähintään 7 m².

Kontilla ei tarkoiteta ajoneuvoa.

3 §

Kontin hyväksyminen

Ennen kuin konttia saadaan käyttää kansainväliseen liikenteeseen, kontti on hy-

väksyttävä rakenteen lujouden ja varusteiden osalta siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään. Rakenteen ja varusteiden hyväksyminen voi perustua joko konttityypille tai yksittäiselle kontille annettuun hyväksymiseen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua hyväksymistä ei vaadita, jos kontti on yleissopimuksen mukaisesti hyväksytty muussa yleissopimuksen sopimuspuolena olevassa valtiossa.

4 §

Turvallisuuskilpi

Hyväksytyyn konttiin on kiinnitettävä yleissopimuksen mukainen turvallisuuskilpi. Kilpeen on hyväksymisen ja tarkastusten yhteydessä tehtävä tarpeelliset merkinnät kontin myöhemmästä tarkastamisesta.

5 §

Kontin omistajan huolehtimisvelvollisuus

Kontin omistaja on velvollinen huolehtimaan siitä, että kontti pidetään kunnoltaan turvallisena. Jos omistajan kotipaikka tai päätoimipaikka on Suomessa, kontti on tarkastettava siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

Omistaja voi siirtää huolehtimisvelvollisuutensa sopimuksella kontin vuokraajalle tai muulle haltijalle.

6 §

Valvontaviranomaiset

Asianomaiselle ministeriölle kuuluu tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista koskevan valvonnan ylin johto ja ohjaus.

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista valvovat merenkululaitos sekä tulli-, rajavartio-, poliisi- ja työsuojeluviranomaiset samoin kuin Ratahallin-

tokeskus, kukin toimialallaan.

7 §

Turvatekniikan keskuksen ja tarkastuslaitosten tehtävät ja oikeudet

Turvatekniikan keskuksen hyväksymä tarkastuslaitos hyväksyy konttityypin tai yksittäisen kontin ja valvoo konteille suoritettavia kokeita sekä hyväksyy kontille kontin omistajan esityksestä tarkastusohjelman siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

Turvatekniikan keskus valvoo tarkastuslaitoksen toimintaa.

Turvatekniikan keskuksella ja tarkastuslaitoksella on oikeus saada tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettuja tehtäviään varten tarpeelliset tiedot kontin valmistajalta, omistajalta, vuokraajalta tai muulta haltijalta taikka tämän edustajalta. Tiedonsaantioikeus koskee myös sellaisia tehtävien hoitamista varten tarpeellisia tietoja ja asiakirjoja, jotka yksityistä liike- tai ammattitoimintaa taikka yksityisen taloudellista asemaa koskevinä muutoin olisivat salassapidettävät.

Turvatekniikan keskuksella ja tarkastuslaitoksella on oikeus 19 §:ssä säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä saada tehtävien hoitamiseksi tarpeelliset tiedot valvontaviranomaiselta.

8 §

Tarkastuslaitoksen hyväksymisen edellytykset

Turvatekniikan keskus voi hyväksyä tarkastuslaitokseksi hakijan, joka on luotettava, asiantunteva ja riippumaton. Hakijan on myös kyettävä varmistamaan toiminnan riittävän korkea laatu ja asiakkaiden yhdenvertainen kohtelu sekä huolehtimaan asianmukaisesta tietosuojasta. Hakija ei saa harjoittaa konttien suunnittelua, valmistusta tai korjausta eikä myöskään saa omistaa kontteja eikä harjoittaa konttiliikennettä.

Hyväksymistä ei anneta, mikäli hakemuksesta tai olosuhteista muuten käy ilmi, että hakemukseen liittyvät järjestelyt on tehty hyväksymisen edellytyksistä annettujen säännösten kiertämiseksi.

Hyväksymistä koskevassa päätöksessä voidaan asettaa ehtoja, joilla hyväksyminen annetaan.

9 §

Tarkastuslaitoksen hyväksymisen peruuttaminen

Turvatekniikan keskus voi peruuttaa tarkastuslaitokselle antamansa hyväksynnän, jos:

1) tarkastuslaitos lopettaa hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan;

2) tarkastuslaitos ei enää täytä hyväksymiselle säädettyjä yleisiä edellytyksiä tai turvatekniikan keskuksen antamassa hyväksymispäätöksessä asetettuja ehtoja eikä se ole asetussa määräajassa korjannut niissä olevaa puutetta;

3) tarkastuslaitos on asetettu konkurssiin;

4) määräävässä asemassa oleva tarkastuslaitoksen edustaja on määrätty liiketoimintakieltoon;

5) tarkastuslaitos on hyväksynyt kontin tai konttityypin, joka ei ilmeisen selvästi ollut yleissopimuksessa asetettujen vaatimusten mukainen;

6) tarkastuslaitoksen toiminnassa on rikottu tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä asetettuja vaatimuksia; tai

7) tarkastuslaitoksen kirjanpito, varainhallinta tai hallinto eivät täytä toiminnalta vaadittavia edellytyksiä.

Hyväksymisen peruuttamista koskevaa päätöstä on noudatettava päätöksestä tehdystä valituksesta huolimatta.

10 §

Kontin hyväksymisen peruuttaminen

Tarkastuslaitos voi peruuttaa kontille antamansa hyväksynnän, jos hyväksytyt kontti ei todellisuudessa täytä yleissopimuksen mukaisia vaatimuksia tai jos kontin tuotannossa tai laadunvalvonnassa ei noudateta asetuksessa säädettyjä vaatimuksia.

11 §

Tarkastuslaitoksessa noudatettava menettely

Kontin hyväksymistä, hyväksymisen peruuttamista ja tarkastusohjelman hyväksymistä koskevassa asiassa on noudatettava hallintomenettelylakia (598/1982) ja kielilakia (148/1922). Lisäksi on noudatettava, mitä viranomaisten asiakirjain julkisuudesta säädetään.

12 §

Oikaisun hakeminen tarkastuslaitoksen päätökseen

Tarkastuslaitoksen kontin käyttöönottohyväksymistä ja tarkastusohjelman hyväksymistä koskevassa asiassa tekemään hylkävään päätökseen ja kontin hyväksymisen peruuttamista koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua turvatekniikan keskukselta. Oikaisuvaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätökseen on liitettävä oikaisuvaatimusosoitus.

13 §

Valvontaviranomaisten tehtävät ja oikeudet

Valvontaviranomaisen tulee varmistaa, että kontissa on 4 §:n mukainen turvallisuuskilpi.

Valvontaviranomaisella on oikeus saada tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettua valvontaa varten tarpeelliset tiedot kontin valmistajalta, omistajalta, vuokraajalta tai muulta haltijalta taikka tämän edustajalta. Tiedonsaantioikeus koskee myös sellaisia valvontaa varten tarvittavia tietoja ja asiakirjoja, jotka yksityistä liike- tai ammattitoimintaa taikka yksityisen taloudellista asemaa koskevinä muutoin olisivat salassapidettäviä.

Valvontaviranomaisella on oikeus 19 §:ssä säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä saada valvontaa varten tarpeellisia tietoja toiselta viranomaiselta.

14 §

Puutteellinen kontti

Milloin käytössä tavataan kontti, josta puuttuu turvallisuuskilpi tai jolle ei ole säädetyllä tavalla suoritettu tarkastusta, valvontaviranomainen voi välittömästi kieltää kontin käytön. Valvontaviranomainen voi kuitenkin antaa luvan suorittaa kesken olevan kuljetuksen loppuun, jos kontin todetaan muutoin olevan turvallinen.

Kontin omistajan, vuokraajan tai muun haltijan taikka tämän edustajan on korjattava 1 momentissa mainittu puute ennen kuin konttia edellä tarkoitettua kuljetuksen jälkeen uudelleen käytetään kansainvälisessä liikenteessä.

15 §

Ilmeistä vaaraa turvallisuudelle aiheuttava kontti

Milloin käytössä tavataan kontti, joka rakenteensa tai kuntosensa vuoksi aiheuttaa ilmeistä vaaraa turvallisuudelle, voi valvontaviranomainen välittömästi kieltää kontin käytön.

Tutkimusten suorittamista varten valvontaviranomainen voi ilmoittaa asiasta turvatekniikan keskuksen hyväksymälle tarkastuslaitokselle, joka arvioi kontin rakenteen ja kunnan sekä suorittaa tarvittaessa tutkimuksia. Kontin valmistajalla, omistajalla, vuokraajalla tai muulla haltijalla ei ole oikeutta saada korvausta sille näistä toimenpiteistä aiheutuvista kustannuksista.

Ennen kuin 1 momentissa tarkoitettua konttia voidaan käyttää uudelleen kansainvälisessä liikenteessä, on kontin omistajan, vuokraajan tai muun haltijan taikka tämän edustajan saatettava kontti turvalliseen kuntoon.

16 §

Kontin siirtämisvelvoite

Milloin 14 tai 15 §:n nojalla käytöstä poistettu kontti tai omistajan muutoin hylkäämä kontti aiheuttaa vaaraa turvallisuudelle tai haittaa ympäristölle, valvontaviranomainen voi velvoittaa kontin omistajan, vuokraajan tai muun haltijan taikka tämän edustajan siirtämään kontin määräajassa valvontaviranomaisen osoittamaan paikkaan.

17 §

Uhkasakko ja teettämisuhka

Valvontaviranomainen voi tehostaa tämän lain 13 §:n 2 momentin ja 16 §:n nojalla antamaansa velvoitetta uhkasakolla tai teettämisuhalla siten kuin siitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

18 §

Muutoksenhaku

Muutoksenhausta valvontaviranomaisen tämän lain nojalla antamasta päätöksestä,

turvatekniikan keskuksen antamasta hyväksymispäätöksestä ja hyväksymisen peruuttamista koskevasta päätöksestä sekä 12 §:n mukaisessa oikaisumenettelyssä annettusta päätöksestä on voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

19 §

Salassapitovelvollisuus

Joka tässä laissa tarkoitettuja valvonta- tai muita tehtäviä suorittaessaan on saanut tietoa elinkeinonharjoittajan liike- tai ammatillisaisuudesta, ei saa ilmaista niitä sivulliselle eikä käyttää niitä yksityiseksi hyödykseen, ellei se, jonka hyväksi salassapitovelvollisuus on säädetty, anna tähän suostumustaan.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei estä tietojen antamista 7 §:n 3 momentin ja 13 §:n 3 momentin mukaisesti eikä tietojen antamista syyttäjä- tai poliisiviranomaiselle rikoksen selvittämiseksi.

20 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella.

21 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 199

Naantalissa 18 päivänä kesäkuuta 1998

Tasavallan Presidentti

MARTTI AHTISAARI

Ministeri *Anneli Taina*

Konttiasetus

Liikenneministerin esittelystä säädetään päivänä kuuta 199 annetun konttilain (/) 20 §:n nojalla:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1) *tyyppihyväksytyllä kontilla* hyväksytyin kontin rakennetyypin mukaan valmistettua konttia;

2) *suurimmalla kokonaispainolla* (R) kontin ja sen kuorman suurinta sallittua yhteenslaskettua painoa; sekä

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

2 luku

Kontin hyväksyminen

2 §

Kontin hyväksyminen edellyttää, että kontti rakenteensa lujisuuden ja varusteidensa osalta täyttää yleissopimuksen vaatimukset.

3 §

Kun turvatekniikan keskuksen hyväksymältä tarkastuslaitokselta haetaan hyväksymistä kontin rakennetyypille, hakemukseen on liitettävä konttia koskevat piirustukset, selvitys kontin rakenteesta sekä muut vaatimusten mukaisuuden arvioimisen kannalta tarpeelliset tiedot ja asiakirjat.

Hakijan on lisäksi:

1) ilmoitettava konttityyppiin sijoitettavat tunnustusmerkit;

2) sitouduttava asettamaan rakennetyypin mukaiset kontit tarkastuslaitoksen tutkittaviksi;

3) sitouduttava ilmoittamaan tarkastuslai-

tokselle kaikista rakenteeseen tai erittelyyn liittyvistä muutoksista ja odottamaan muutosten hyväksymistä ennen turvallisuuskilven kiinnittämistä kontteihin;

4) sitouduttava kiinnittämään turvallisuuskilpi vain tyyppihyväksytyihin kontteihin; sekä

5) sitouduttava pitämään kirjaa rakennetyypin mukaan valmistetuista konteista.

4 §

Konttien valmistajan on huolehdittava siitä, että valmistetut kontit ovat hyväksytyin rakennetyypin mukaisia.

Tarkastuslaitos voi hyväksyä rakennetyypistä poiketen valmistetut kontit, jos poikkeamat eivät vaikuta tällaisten konttien mahdollisuuteen läpäistä hyväksymisen yhteydessä suoritettuja kokeita.

Valmistajan on ennen kunkin rakennetyypin mukaan valmistettavan uuden tyyppisarjan tuotannon aloittamista ilmoitettava asiasta tarkastuslaitokselle.

5 §

Yksittäinen kontti voidaan hyväksyä, kun tarkastuslaitos on tarkastuksen ja kokeiden jälkeen vakuuttunut siitä, että kontti täyttää yleissopimuksen vaatimukset.

Tarkastuslaitoksen tulee ilmoittaa hyväksymisestä hakijalle kirjallisesti ja tämä ilmoitus oikeuttaa hakijan kiinnittämään konttiin turvallisuuskilven.

6 §

Hyväksytyin kontin omistajan, joka on muuttanut konttia rakenteellisesti, tulee ilmoittaa muutoksista tarkastuslaitokselle. Tarkastuslaitos voi vaatia, että muutettua konttia testataan tarkoituksenmukaisella tavalla ennen kuin se hyväksytään uudelleen.

3 luku

Turvallisuuskilpi

7 §

Turvallisuuskilpi on kiinnitettävä jokaiseen hyväksytyyn konttiin pysyvällä tavalla helposti havaittavaan paikkaan muiden virallisten kilpien viereen siten, ettei se helposti vahingoitu.

Turvallisuuskilpi ei vapauta kiinnittämästä kontteihin muita säännösten vaatimia kilpiä tai tietoja.

8 §

Kontin omistajan tulee poistaa turvallisuuskilpi, jos:

1) konttia on muunnettu siten, että alkupe-
räinen hyväksyminen ja turvallisuuskilvessä
olevat tiedot mitätöityvät;

2) kontti on poistettu käytöstä eikä sitä ole
pidetty yleissopimuksen edellyttämässä kun-
nossa; tai

3) tarkastuslaitos on peruuttanut hyväksy-
misen.

9 §

Turvallisuuskilven tulee olla suuruudeltaan vähintään 100 x 200 mm ja valmistettu käyttötarkoitukseen soveltuvasta ruostumat-
tomasta ja palamattomasta materiaalista.

Turvallisuuskilvestä tulee ilmetä, että ky-
seessä on yleissopimuksen mukainen hyväk-
syminen. Lisäksi kilvestä tulee ilmetä tämän
asetuksen liitteenä olevan mallin mukaisesti
seuraavat tiedot:

1) kirjaimet "FIN" sekä hyväksymistunnus;

2) kontin valmistumisajankohta (kuukausi
ja vuosi);

3) valmistajan kontille antama tunnistusnu-
mero;

4) suurin kokonaispaino (kiloina ja nauloi-
na);

5) sallittu pinoamispaino (kiloina ja nau-
loina), kun pystysuora kiihtyvyys on 1,8 g;
ja

6) poikittaisjäykkyyskokeen kuormitusarvo
(kiloina ja nauloina).

Kilpeen tulee myös varata tila pääty- ja
sivuseinien lujuuskertoimia varten sekä tar-
kastusajankohtia (kuukausi ja vuosi) varten.

Tiedot tulee merkitä kilpeen joko englan-
nin tai ranskan kielellä.

10 §

Kontin valmistajan on pidettävä konttien

käyttöönottohyväksymisistä rekisteriä, josta
ilmenevät seuraavat tiedot:

1) kontin hyväksymistunnus;

2) kontin valmistajan kontille antama tun-
nusnumero;

3) kontin valmistumisajankohta (kuukausi
ja vuosi);

4) kontin valmistajan nimi;

5) suurin kokonaispaino;

6) sallittu pinoamispaino, kun pystysuora
kiihtyvyys on 1,8 g;

7) poikittaisjäykkyyskokeen kuormitusar-
vo;

8) pääty- ja sivuseinien lujuus, jos se on
pienempi kuin yleissopimuksessa säädetty
arvo; sekä

9) muut konttia koskevat tarpeelliset tie-
dot.

4 luku

Tarkastukset

11 §

Kontin omistajan tulee tarkastaa tai tarkas-
tuttaa kontti tarkastuslaitoksen hyväksymän
tarkastusohjelman mukaan. Tarkastukset on
suoritettava kontin käyttöolosuhteiden edel-
lyttämin välein. Ensimmäinen tarkastus on
kuitenkin suoritettava viimeistään viiden
vuoden kuluttua kontin valmistuspäivästä ja
tämän jälkeen kontti on uudelleen tarkastet-
tava vähintään 30 kuukauden välein. Ajan-
kohta (kuukausi ja vuosi), jota ennen kontin
ensimmäinen tarkastus on suoritettava, on
merkittävä turvallisuuskilpeen. Ajankohta
(kuukausi ja vuosi), jota ennen seuraava tar-
kastus on suoritettava, on merkittävä joko
turvallisuuskilpeen tai sen viereen tarkastus-
laitoksen hyväksymällä tavalla.

Tarkastuslaitos voi myös hyväksyä jatku-
van tarkastusohjelman, jos se on vakuuttu-
nut, että tämä takaa vähintään saman turval-
lisuustason kuin määräaikaistarkastuksiin pe-
rustuva ohjelma. Tällöin on turvallisuuskil-
peen tai sen viereen merkittävä kirjaimet
"ACEP FIN".

Kontin omistajan on huolehdittava siitä,
että kontti tarkastetaan ennen kuin se kor-
jauksen jälkeen otetaan uudelleen käyttöön.

Tässä pykälässä mainituissa tarkastuksissa
on tutkittava, onko kontissa sellaisia vikoja,
jotka saattaisivat aiheuttaa onnettomuusvaa-
ran. Erityisesti on varmistettava, että kanta-
vat ja turvallisuuden kannalta oleelliset osat
ovat kunnossa.

Tarkastuksesta on laadittava pöytäkirja.

5 luku

Tarkastuslaitoksen tehtävät

12 §

Tarkastuslaitoksen tehtävänä on sen lisäksi, mitä konttilaissa (/) säädetään:

1) testata hyväksytyyn rakennetyypin mukaisesti valmistettuja kontteja sen varmistamiseksi, että ne ovat hyväksytyyn rakennetyypin mukaisia, tai varmistua siitä, että riittävän pätevyyden omaava laitos on testannut hyväksytyyn rakennetyypin mukaisesti valmistetut kontit;

2) varmistua siitä, että valmistajan tilat ja laitteet ovat sellaiset, että tuotannon laatua

voidaan ylläpitää; sekä

3) varmistua siitä, että valmistajalla on riittävä laadunvalvontaohjelma ja että valmistaja ylläpitää jatkuvaa valvontaa.

Tarkastuslaitoksen tulee säilyttää hakemuksiin liittyvät piirustukset, laskelmat, koepöytäkirjat ja muu vastaava aineisto vähintään niin kauan kuin kyseiset kontit ovat käytössä.

6 luku

Voimaantulo

13 §

Tämä asetus tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 .

(Suomennos)

**Kansainvälinen yleissopimus turvallisista
konteista, 1972****Johdanto-osa**

SOPIMUSPUOLET, jotka
TOTEAVAT korkean henkilöturvallisuustason ylläpidon tarpeen konttien käsittelyssä, pinoamisessa ja kuljetuksessa,

OTTAVAT HUOMIOON kansainvälisen konttiliikenteen helpottamisen tarpeen,

TOTEAVAT tässä yhteydessä yhteisten kansainvälisten turvallisuusvaatimusten määrittämisen edut,

KATSOVAT, että tämä päämäärä voidaan parhaiten saavuttaa tekemällä kansainvälinen yleissopimus,

OVAT PÄÄTTÄNEET määrätä rakennusvaatimukset turvallisuuden takaamiseksi konttien käsittelyssä, pinoamisessa ja kuljetuksessa tavanomaisessa käytössä ja tämän vuoksi

OVAT SOPINEET seuraavaa:

I artikla

Tähän yleissopimukseen sisältyvä yleinen velvoite

Sopimuspuolet sitoutuvat saattamaan voimaan tämän yleissopimuksen määräykset ja sen liitteet, jotka ovat tämän yleissopimuksen erottamaton osa.

II artikla*Määritelmät*

Ellei nimenomaan ole toisin määrätty, tässä yleissopimuksessa:

**International Convention for Safe
Containers, 1972****Preamble**

THE CONTRACTING PARTIES,
RECOGNIZING the need to maintain a high level of safety of human life in the handling, stacking and transporting of containers,

MINDFUL of the need to facilitate international container transport,

RECOGNIZING, in this context, the advantages of formalizing common international safety requirements,

CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion of convention,

HAVE DECIDED to formalize structural requirements to ensure safety in the handling, stacking and transporting of containers in the course of normal operations, and to this end

HAVE AGREED as follows:

Article I

General obligation under the present Convention

The Contracting Parties undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Convention.

Article II*Definitions*

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

1. *kontilla* tarkoitetaan kuljetusvälinettä, joka on

(a) pysyväisluonteinen ja siten riittävän kestävä toistuvaan käyttöön,

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

(c) suunniteltu kiinnitettäväksi ja/tai helposti käsiteltäväksi ja jossa on kulmakiinnikkeet näitä tarkoituksia varten,

(d) kooltaan sellainen, että sen pohjan neljän ulkokulman rajoittama ala on joko

1) vähintään 14 m² (150 neliöjalkaa) tai

2) vähintään 7 m² (75 neliöjalkaa), jos se on varustettu yläkulmakiinnikkein;

käsitteeseen *kontti* eivät sisälly ajoneuvot eivätkä pakkaukset; kuitenkin siihen sisältyvät kuorma-auton alustalla kuljetettavat kontit,

2. *kulmakiinnikkeillä* tarkoitetaan kontin ylä- ja/tai alaosaan käsittelyn, pinoamisen ja/tai kiinnityksen helpottamiseksi sijoitettujen kiinnitysaukkojen ja pintojen muodostama kokonaisuutta,

3. *hallinnolla* tarkoitetaan sen sopimuspuolen hallitusta, jonka toimivallan alaisena kontit on hyväksytty,

4. *hyväksytyllä* tarkoitetaan hallinnon hyväksymää,

5. *hyväksynnällä* tarkoitetaan hallinnon tekemää päätöstä siitä, että tietty rakenne-tyyppi tai kontti on turvallinen tämän yleissopimuksen tarkoittamassa merkityksessä,

6. *kansainvälisellä kuljetuksella* tarkoitetaan kuljetusta sellaisten lähtö- ja määräpaikkojen välillä, jotka sijaitsevat kahdessa eri maassa ja joista ainakin toiseen sovelletaan tätä yleissopimusta, tätä yleissopimusta sovelletaan myös silloin, kun osa kahden maan välisestä kuljetustoimenpiteestä tapahtuu sellaisen maan alueella, johon tätä yleissopimusta sovelletaan,

7. *kuormalla* tarkoitetaan kaikkia tavaroita, artikkeleita, kauppatavaroita ja esineitä, joita kuljetetaan konteissa,

8. *uudella kontilla* tarkoitetaan konttia, jonka valmistus alkoi tämän yleissopimuksen voimaantulopäivänä tai sen jälkeen,

9. *vanhalla kontilla* tarkoitetaan konttia, joka ei ole uusi kontti,

10. *omistajalla* tarkoitetaan sopimuspuolen kansallisessa lainsäädännössä tarkoitettua omistajaa tai vuokraajaa tai takuun antanut-

1. *Container* means an article of transport equipment:

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

(b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;

(c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes;

(d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either:

(i) at least 14 m² (150 sq ft) or

(ii) at least 7 m² (75 sq ft) if it is fitted with top corner fittings.

The term *container* includes neither vehicles or packaging; however, containers when carried on chassis are included.

2. *Corner fittings* means an arrangement of apertures and faces at the top and/or bottom of a container for the purposes of handling, stacking and/or securing.

3. *Administration* means the Government of a Contracting Party under whose authority containers are approved.

4. *Approved* means approved by the Administration.

5. *Approval* means the decision by an Administration that a design type or a container is safe within the terms of the present Convention.

6. *International transport* means transport between points of departure and destination situated in the territory of two countries to at least one of which the present Convention applies. The present Convention shall also apply when part of a transport operation between two countries takes place in the territory of a country to which the present Convention applies.

7. *Cargo* means any goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever carried in the containers.

8. *New container* means a container the construction of which was commenced on or after the date of entry into force of the present Convention.

9. *Existing container* means a container which is not a new container.

10. *Owner* means the owner as provided for under the national law of the Contracting Party or the lessee or bailee, if an agreement

ta haltijaa, jos osapuolten välisellä sopimuksella on määrätty tällaiselle vuokraajalle tai haltijalle omistajan vastuu kontin kunnossapidosta ja tarkastuksista,

11. *konttityypillä* tarkoitetaan hallinnon hyväksymää rakennetyyppeä,

12. *tyyppisarjan kontilla* tarkoitetaan hyväksytyyn rakennetyypin mukaisesti valmistettua konttia,

13. *prototyypillä* tarkoitetaan konttia, joka edustaa rakennetyypin mukaisia sarjavalmistuksessa olevia tai sellaiseen tarkoitettuja kontteja,

14. *suurimmalla kokonaispainolla* eli merkinnällä *rating* tai *R* tarkoitetaan kontin ja sen kuorman suurinta sallittua yhteenlasketua painoa,

15. *taaralla* tarkoitetaan tyhjän kontin painoa siihen pysyvästi kiinnitetyt lisävarusteet mukaan luettuna, ja

16. *suurimmalla sallittu hyötykuormalla* eli merkinnällä *P* tarkoitetaan suurimman kokonaispainon ja taaran erotusta.

between the parties provides for the exercise of the owner's responsibility for maintenance and examination of the container by such lessee or bailee.

11. *Type of container* means the design type approved by the Administration.

12. *Type-series container* means any container manufactured in accordance with the approved design type.

13. *Prototype* means a container representative of those manufactured or to be manufactured in a design type series.

14. *Maximum operating gross weight or rating or R* means the maximum allowable combined weight of the container and its cargo.

15. *Tare weight* means the weight of the empty container including permanently affixed ancillary equipment.

16. *Maximum permissible payload or P* means the difference between maximum operating gross weight or rating and tare weight.

III artikla

Soveltaminen

1. Tätä yleissopimusta sovelletaan kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin uusiin ja vanhoihin kontteihin lukuun ottamatta erityisesti ilmakuljetuksiin tarkoitettuja kontteja.

2. Jokainen uusi kontti on hyväksyttävä I liitteeseen sisältyvien tyyppitestausta tai yksittäistestausta koskevien määräysten mukaisesti.

3. Jokainen vanha kontti on hyväksyttävä I liitteeseen sisältyvien vanhojen konttien hyväksymistä koskevien soveltuvien määräysten mukaisesti viiden vuoden kuluessa tämän yleissopimuksen voimaantulopäivästä.

IV artikla

Testaus, katsastus, hyväksyntä ja kunnossapito

1. Kunkin hallinnon on luotava I liitteen määräysten toteuttamiseksi tässä yleissopimuksessa esitettyjen kriteerien mukainen tehokas konttien testaus-, katsastus- ja hyväksymisjärjestelmä, kuitenkin siten, että hallinto voi antaa tällaisen testauksen, katsastuksen ja hyväksymisen asianmukaisesti

Article III

Application

1. The present Convention applies to new and existing containers used in international transport, excluding containers specially designed for air transport.

2. Every new container shall be approved in accordance with the provisions either for type-testing or for individual testing as contained in annex I.

3. Every existing container shall be approved in accordance with the relevant provisions for approval of existing containers set out in annex I within five years from the date of entry into force of the present Convention.

Article IV

Testing, inspection, approval and maintenance

1. For the enforcement of the provisions of annex I every Administration shall establish an effective procedure for the testing, inspection and approval of containers in accordance with the criteria established in the present Convention, provided, however, that an Administration may entrust such testing,

valtuuttamiensa laitosten tehtäväksi.

2. Hallinnon, joka antaa tällaisen testauksen, katsastuksen ja hyväksymisen jonkin laitoksen tehtäväksi, on ilmoitettava siitä Valtioiden välisen neuvoo-antavan merenkulkujärjestön (jäljempänä 'järjestö') pääsihteerille välitettäväksi edelleen muille sopimuspuolille.

3. Hyväksymishakemus voidaan jättää minkä tahansa sopimuspuolen hallinnolle.

4. Jokainen kontti on pidettävä turvallisessa kunnossa I liitteen määräysten mukaisesti.

5. Ellei hyväksytty kontti todellisuudessa täytä I ja II liitteen vaatimuksia, kyseisen hallinnon on ryhdyttävä tarpeellisiksi katsomiinsa toimenpiteisiin kontin saattamiseksi näiden vaatimusten mukaiseksi tai peruakseen sen hyväksynnän.

V artikla

Hyväksynnän tunnustaminen

1. Sopimuspuolten on tunnustettava jonkin muun sopimuspuolen toimivaltansa nojalla tämän yleissopimuksen ehtojen mukaisesti antama hyväksyntä kaikkiin tässä yleissopimuksessa käsiteltyihin tarkoituksiin. Muiden sopimuspuolten on katsottava se yhtä päteväksi kuin itse antamansa hyväksyntä.

2. Sopimuspuoli ei saa määrätä tässä yleissopimuksessa tarkoitetuille konteille mitään muita rakenteellisia turvallisuusvaatimuksia tai kokeita; kuitenkin mikään tässä yleissopimuksessa ei estä soveltamasta kansallisia asetuksia tai lakeja tahi kansainvälisten sopimusten määräyksiä, jotka koskevat lisävaatimuksia tai testauksia erityisesti vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen konttien rakennelujuudelle tai irtolastina nesteiden kuljetukseen käytettävien konttien erityisomaisuuksille taikka ilmaitse kuljetettaville konteille. Käsitteellä *vaarallinen aine* on sille kansainvälisissä sopimuksissa annettu merkitys.

VI artikla

Valvonta

1. Jokainen III artiklan mukaisesti hyväk-

inspection and approval to organizations duly authorized by it.

2. An Administration which entrusts such testing, inspection and approval to an organization shall inform the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") for communication to Contracting Parties.

3. Application for approval may be made to the Administration of any Contracting Party.

4. Every container shall be maintained in a safe condition in accordance with the provisions of annex I.

5. If an approved container does not in fact comply with the requirements of annexes I and II the Administration concerned shall take such steps as it deems necessary to bring the container into compliance with such requirements or to withdraw the approval.

Article V

Acceptance of approval

1. Approval under the authority of a Contracting Party, granted under the terms of the present Convention, shall be accepted by the other Contracting Parties for all purposes covered by the present Convention. It shall be regarded by the other Contracting Parties as having the same force as an approval issued by them.

2. A Contracting Party shall not impose any other structural safety requirements or tests on containers covered by the present Convention, provided, however, that nothing in the present Convention shall preclude the application of provisions of national regulations or legislation or of international agreements, prescribing additional structural safety requirements or tests for containers specially designed for the transport of dangerous goods, or for those features unique to containers carrying bulk liquids or for containers when carried by air. The term *dangerous goods* shall have that meaning assigned to it by international agreements.

Article VI

Control

1. Every container which has been appro-

sytty kontti on sopimuspuolten alueilla kyseisten sopimuspuolten asianmukaisesti valtuuttamien virkailijain valvonnan alainen. Tämä valvonta on rajoitettava sen toteamiseen, että kontissa on voimassa oleva tämän yleissopimuksen vaatimusten mukainen turvallisuuskilpi, ellei ole olemassa selviä todisteita olettaa kontin kunnan olevan sellainen, että se aiheuttaa ilmeisen vaaran turvallisuudelle. Tässä tapauksessa valvontaa suorittavan virkailijan on rajoitettava toimintansa vain siihen, mikä on tarpeen sen varmistamiseksi, että kontti palautetaan turvalliseen kuntoon ennen kuin sen käyttöä jatketaan.

2. Jos kontti näyttää tulleen vaaralliseksi sellaisen vian vuoksi, joka on saattanut olla olemassa konttia hyväksyttäessä, vian havainneen sopimuspuolen on ilmoitettava siitä kyseisestä hyväksynnästä vastuulliselle hallinnolle.

VII artikla

Allekirjoitus, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen

1. Tämä yleissopimus on avoinna allekirjoittamista varten Yhdistyneiden Kansakuntien toimistossa Genevessä 15 päivään tammikuuta 1973 saakka ja sen jälkeen 1 päivästä helmikuuta 31 päivään joulukuuta 1973 mainitut päivät mukaan luettuina järjestön päämajassa Lontoossa kaikille Yhdistyneiden Kansakuntien jäsenvaltioille tai sen erityisjärjestöjen tai Kansainvälisen atomienergiajärjestön jäsenille taikka Kansainvälisen tuomioistuimen perussäännön hyväksyneille sopimuspuolille sekä muille valtioille, jotka Yhdistyneiden Kansakuntien yleiskokous on kutsunut tämän yleissopimuksen sopimuspuoliksi.

2. Tämän yleissopimuksen allekirjoittaneet valtiot voivat ratifioida tai hyväksyä sen.

3. Tähän yleissopimukseen voivat liittyä kaikki 1 kappaleessa mainitut valtiot.

4. Ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasikirjat talletetaan järjestön pääsihteerin (jäljempänä 'pääsihteerin') huostaan.

ved under article III shall be subject to control in the territory of the Contracting Parties by officers duly authorized by such Contracting Parties. This control shall be limited to verifying that the container carries a valid Safety Approval Plate as required by the present Convention, unless there is significant evidence for believing that the condition of the container is such as to create an obvious risk to safety. In that case the officer carrying out the control shall only exercise it in so far as it may be necessary to ensure that the container is restored to a safe condition before it continues in service.

2. Where the container appears to have become unsafe as a result of a defect which may have existed when the container was approved, the Administration responsible for that approval shall be informed by the Contracting Party which detected the defect.

Article VII

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Convention shall be open for signature until 15 January 1973 at the Office of the United Nations at Geneva and subsequently from 1 February 1973 until 31 December 1973 inclusive at the Headquarters of the Organization at London by all States Members of the United Nations or Members of any of the specialized agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the present Convention.

2. The present Convention is subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.

3. The present Convention shall remain open for accession by any State referred to in paragraph 1.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General").

VIII artikla*Voimaantulo*

1. Tämä yleissopimus tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua kymmenennen ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjan tallettamispäivästä lukien.

2. Valtiossa, joka ratifioi, tunnustaa tai hyväksyy tämän yleissopimuksen tai liittyy siihen kymmenennen ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjan tallettamisen jälkeen, tämä yleissopimus tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, kun tämä valtio on tallettanut ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjansa.

3. Ellei valtio, joka tulee tämän yleissopimuksen sopimuspuoleksi siihen tehdyn muutoksen voimaantulon jälkeen, ilmaise muunlaista aikomusta,

(a) se katsotaan yleissopimuksen sopimuspuoleksi sen muutetussa muodossa; ja

(b) se katsotaan muuttamattoman yleissopimuksen sopimuspuoleksi suhteessa sellaiseen yleissopimuksen osapuoleen, jota kyseinen muutos ei sido.

IX artikla*Tämän yleissopimuksen osan tai osien muuttamista koskeva menettely*

1. Tätä yleissopimusta voidaan muuttaa sopimuspuolen ehdotuksesta mitä tahansa tässä artiklassa esitettyä menettelyä noudattaen.

2. Muutos järjestön harkittua asiaa:

(a) Sopimuspuolen pyynnöstä mitä tahansa sen tähän yleissopimukseen ehdottamaa muutosta on harkittava järjestössä. Jos kahden kolmasosan enemmistö läsnäolevista äänestäjistä hyväksyy tällaisen muutoksen järjestön meriturvallisuuskomiteassa, johon kaikki sopimuspuolet on kutsuttava osallistumaan ja äänestämään, on kyseisestä muutoksesta ilmoitettava kaikille järjestön jäsenille ja kaikille sopimuspuolille vähintään kuusi kuukautta ennen sen harkintaa järjestön yleiskokouksessa. Jokaisella järjestöön kulumattomalla sopimuspuolella on oikeus osallistua ja äänestää yleiskokouksen käsitellessä muutosta.

Article VIII*Entry into force*

1. The present Convention shall enter into force twelve months from the date of the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention after the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the present Convention shall enter into force twelve months after the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any State which becomes a Party to the present Convention after the entry into force of an amendment shall, failing an expression of a different intention by that State,

(a) be considered as a Party to the Convention as amended; and

(b) be considered as a Party to the unamended Convention in relation to any Party to the Convention not bound by the amendment.

Article IX*Procedure for amending any part or parts of the present Convention*

1. The present Convention may be amended upon the proposal of a Party by any of the procedures specified in this article.

2. Amendment after consideration in the Organization:

(a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the present Convention shall be considered in the Organization. If adopted by a majority of two thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, to which all Contracting Parties shall have been invited to participate and vote, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Parties at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate and vote when the amendment is considered by the Assembly.

(b) Jos kahden kolmasosan enemmistö yleiskokouksessa läsnäolevista äänestäjistä hyväksyy muutoksen ja jos tähän enemmistöön sisältyy kahden kolmasosan enemmistö läsnäolevista äänestäjistä sopimuspuolista, pääsihteerin on ilmoitettava muutoksesta kaikille sopimuspuolille hyväksymistä varten.

(c) Tällainen muutos tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin kaksi kolmasosa sopimuspuolista hyväksyi sen. Muutos tulee voimaan kaikkien muiden paitsi niiden sopimuspuolten osalta, jotka ennen sen voimaantuloa ilmoittavat, etteivät ne hyväksy muutosta.

3. Konferenssin tekemä muutos

Sopimuspuolen pyynnöstä, jota kannattaa vähintään kolmasosa sopimuspuolista, pääsihteerin on kutsuttava koolle konferenssi, johon kaikki VII artiklassa mainitut valtiot kutsutaan osallistumaan.

X artikla

Liitteiden muuttamista koskeva erityismenettely

1. Sopimuspuolen pyynnöstä mitä tahansa sen liitteisiin ehdottamaa muutosta on harkittava järjestössä.

2. Jos kahden kolmasosan enemmistö läsnäolevista äänestäjistä järjestön meriturvallisuuskomiteassa, johon kaikki sopimuspuolet on kutsuttava osallistumaan ja äänestämään, hyväksyy muutoksen ja jos tähän enemmistöön kuuluu kahden kolmasosan enemmistö läsnäolevista ja äänestäjistä sopimuspuolista, pääsihteerin on ilmoitettava kyseisestä muutoksesta kaikille sopimuspuolille hyväksymistä varten.

3. Tällainen muutos tulee voimaan meriturvallisuuskomitean sen hyväksymisen yhteydessä määräämänä päivänä, ellei meriturvallisuuskomitean samassa yhteydessä määräämän aikaisempaan päivään mennessä yksi viidesosa sopimuspuolista tai viisi sopimuspuolta riippuen siitä, kumpi luku on pienempi, ilmoita pääsihteerille vastustavansa muutosta. Meriturvallisuuskomitean on määrättävä tässä kohdassa tarkoitettujen päivämäärien kahden kolmasosan enemmistöllä läsnäolevista äänestäjistä, johon enemmistöön on kuuluttava kahden kolmasosan enemmistö

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, and if such majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two thirds of the Contracting Parties. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Parties except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

3. Amendment by a conference:

Upon the request of a Contracting Party, concurred in by at least one third of the Contracting Parties, a conference to which the States referred to in article VII shall be invited will be convened by the Secretary-General.

Article X

Special procedure for amending the annexes

1. Any amendment to the annexes proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization to which all Contracting Parties shall have been invited to participate and to vote, and if such majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, such amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

3. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Maritime Safety Committee at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Maritime Safety Committee at the same time, one fifth or five of the Contracting Parties, whichever number is less, notify the Secretary-General of their objection to the amendment. Determination by the Maritime Safety Committee of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting, which majority shall include a two-thirds majority

lännäolevista äänestäivistä sopimuspuolista.

4. Tullessaan voimaan muutos korvaa ja kumoaa kaikki ne aikaisemmat määräykset, joita se koskee, kaikkien niiden sopimuspuolten osalta, jotka eivät ole vastustaneet muutosta; sopimuspuolen tekemä vastalause ei sido muita sopimuspuolia tässä yleissopimuksessa tarkoitettujen konttien hyväksymisen osalta.

5. Pääsihteerin on ilmoitettava kaikille sopimuspuolille ja kaikille järjestön jäsenille kaikista tämän artiklan mukaisista pyynnöistä ja ilmoituksista sekä päivämäärät, jolloin muutokset tulevat voimaan.

6. Jos meriturvallisuuskomitea on käsitellyt liitteitä koskevaa muutosehdotusta, mutta ei ole hyväksynyt sitä, mikä tahansa sopimuspuoli voi vaatia kutsuttavaksi koolle konferenssin, johon VII artiklassa mainitut valtiot on kutsuttava. Saatuaan kannatusilmoituksen vähintään yhdeltä kolmasosalta muista sopimuspuolista pääsihteerin on kutsuttava konferenssi koolle käsittelemään liitteisiin tehtäviä muutoksia.

XI artikla

Irtisanominen

1. Jokainen sopimuspuoli voi irtisanoa tämän yleissopimuksen tallettamalla sitä koskevan asiakirjan pääsihteerille. Irtisanominen tulee voimaan yhden vuoden kuluttua kyseisen asiakirjan tallettamisesta pääsihteerille.

2. Sopimuspuoli, joka on ilmoittanut vastustavansa liitteiden muutosta, voi irtisanoa tämän yleissopimuksen, ja tällainen irtisanominen tulee voimaan samana päivänä, jolloin tällainen muutos tulee voimaan.

XII artikla

Voimassaolon lakkaaminen

Tämä yleissopimus lakkaa olemasta voimassa, jos sopimuspuolten lukumäärä on kahdentoista peräkkäisen kuukauden pituisen ajanjakson aikana pienempi kuin viisi.

of the Contracting Parties present and voting.

4. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers; an objection made by a Contracting Party shall not be binding on other Contracting Parties as to acceptance of containers to which the present Convention applies.

5. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this article and the date on which any amendment enters into force.

6. Where a proposed amendment to the annexes has been considered but not adopted by the Maritime Safety Committee, any Contracting Party may request the convening of a conference to which the States referred to in article VII shall be invited. Upon receipt of notification of concurrence by at least one third of the other Contracting Parties, such a conference shall be convened by the Secretary-General to consider amendments to the annexes.

Article XI

Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce the present Convention by effecting the deposit of an instrument with the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year from the date of such deposit with the Secretary-General.

2. A Contracting Party which has communicated an objection to an amendment to the annexes may denounce the present Convention and such denunciation shall take effect on the date of entry into force of such an amendment.

Article XII

Termination

The present Convention shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of twelve consecutive months.

XIII artikla*Riitakysymysten sovittelu*

1. Kahden tai useamman sopimuspuolen väliset riitakysymykset, jotka koskevat tämän yleissopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja joita ei voida ratkaista neuvotteluilla tai muutoin sovittelemalla, voidaan jonkin kyseisen sopimuspuolen pyynnöstä siirtää kokoonpanoltaan seuraavan välitystuomioistuimen ratkaistavaksi: kukin riidan osapuoli määrää yhden välittäjän ja nämä kaksi välittäjää määräävät kolmannen välittäjän, joka toimii puheenjohtajana. Jos jokin sopimuspuoli ei kolmen kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta ole kyennyt määräämään välittäjää tai jos välittäjät eivät ole kyenneet valitsemaan puheenjohtajaa, mikä tahansa osapuoli voi vaatia pääsihteeriä määräämään välittäjän tai välitystuomioistuimen puheenjohtajan.

2. Kappaleen 1 määräysten mukaisesti määrätyn välitystuomioistuimen päätös sitoo kaikkia riidan osapuolia.

3. Välitystuomioistuin päättää itse työjärjestyksestään.

4. Välitystuomioistuimen menettelytapoja, kokoontumispaikkaa ja sille tulevia erimielisyyksiä koskevat päätökset on tehtävä enemmistöpäätöksinä.

5. Kumpikin riidan osapuoli voi siirtää jokaisen päätöksen tulkinnasta tai toteuttamisesta aiheutuneen riidan päätöksen antaneen välitystuomioistuimen ratkaistavaksi.

XIV artikla*Varaumat*

1. Tätä yleissopimusta koskevat varaumat ovat sallittuja lukuun ottamatta varaumia, jotka koskevat I - VI artiklan, XIII artiklan ja tämän artiklan sekä liitteiden määräyksiä, edellyttäen, että tällaisista varaumista ilmoitetaan kirjallisesti ja, jos ne ilmoitetaan ennen ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjan tallettamista, ne myös vahvistetaan kyseisessä asiakirjassa. Pääsihteerin on ilmoitettava tällaisista varaumista kaikille VII artiklassa mainituille valtioille.

2. Kappaleen 1 mukaisesti tehty varauma:

Article XIII*Settlement of disputes*

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Convention which cannot be settled by negotiation or other means of settlement shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these two arbitrators shall appoint a third arbitrator, who shall be Chairman. If, three months after receipt of a request, one of the parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the Chairman, any of the parties may request the Secretary-General to appoint an arbitrator or the Chairman of the arbitration tribunal.

2. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 1 shall be binding on the parties to the dispute.

3. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.

4. Decisions of the arbitration tribunal, both as to its procedures and its place of meeting and as to any controversy laid before it, shall be taken by majority vote.

5. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of the parties for judgement to the arbitration tribunal which made the award.

Article XIV*Reservations*

1. Reservations to the present Convention shall be permitted, excepting those relating to the provisions of articles I to VI, XIII, the present article and the annexes, on condition that such reservations are communicated in writing and, if communicated before the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, are confirmed in that instrument. The Secretary-General shall communicate such reservations to all States referred to in article VII.

2. Any reservation made in accordance with paragraph 1:

(a) muuttaa varauman tehneen sopimuspuolen osalta niitä tämän yleissopimuksen määräyksiä, joita varauma koskee, varauman edellyttämässä määrin,

(b) muuttaa näitä määräyksiä samassa määrin muiden sopimuspuolten osalta niiden suhteissa varauman tehneeseen sopimuspuoleen.

3. Sopimuspuoli, joka on tehnyt 1 kohdan mukaisen varauman, voi milloin tahansa peruuttaa sen pääsihteerille tehtävällä ilmoituksella.

(a) modifies for the Contracting Party which made the reservation the provisions of the present Convention to which the reservation relates to the extent of the reservation;

(b) modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which entered the reservation.

3. Any Contracting Party which has formulated a reservation under paragraph 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary-General.

XV artikla

Ilmoitukset

Pääsihteerin on IX, X ja XIV artiklassa määrättyjen ilmoitusten ja tiedonantojen lisäksi ilmoitettava kaikille VII artiklassa mainituille valtioille seuraavista seikoista:

(a) VII artiklan mukaiset allekirjoittamiset, ratifiointit, hyväksymiset ja liittymiset;

(b) päivämäärät, jolloin tämä yleissopimus tulee VIII artiklan mukaisesti voimaan;

(c) päivämäärät, jolloin tämän yleissopimuksen muutokset tulevat IX ja X artiklan mukaisesti voimaan;

(d) XI artiklan mukaiset irtisanomiset;

(e) tämän yleissopimuksen voimassaolon XII artiklan mukainen lakkaaminen.

XVI artikla

Todistusvoimaiset tekstit

Tämän yleissopimuksen alkuperäiskappale, jonka kiinan-, englannin-, ranskan-, venäjän- ja espanjankieliset tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset, talletetaan pääsihteerin huostaan, jonka on lähetettävä oikeaksi todistetut jäljennökset siitä kaikille VII artiklassa mainituille valtioille.

TÄMÄN VAKUUDEKSI hallitustensa asianmukaisesti allekirjoittajiksi valtuuttamat täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen.

TEHTY Genevessä 2 päivänä joulukuuta 1972.

Article XV

Notification

In addition to the notifications and communications provided for in articles IX, X and XIV, the Secretary-General shall notify all the States referred to in article VII of the following:

(a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article VII;

(b) the dates of entry into force of the present Convention in accordance with article VIII;

(c) the date of entry into force of amendments to the present Convention in accordance with articles IX and X;

(d) denunciations under article XI;

(e) the termination of the present Convention under article XII.

Article XVI

Authentic texts

The original of the present Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General, who shall communicate certified true copies to all States referred to in article VII.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Convention.

DONE at Geneva this second day of December, one thousand nine hundred and seventy-two.

I liite

Konttien testausta, katsastusta, hyväksymistä ja kunnossapitoa koskevat määräykset

I LUKU

Kaikille hyväksymisjärjestelmille yhteiset määräykset

1 sääntö*Turvallisuuskilpi*

1. (a) Jokaiseen hyväksytyyn konttiin on kiinnitettävä pysyvästi tämän liitteen lisäyksessä esitettyjen vaatimusten mukainen turvallisuuskilpi helposti havaittavaan paikkaan muiden virallisia tarkoituksia varten annettujen hyväksymiskilpien viereen siten, ettei se voi helposti vahingoittua.

(b) Kunkin kontin suurinta kokonaispainoa osoittavien merkintöjen on vastattava turvallisuuskilvessä olevia suurinta kokonaispainoa osoittavia merkintöjä.

(c) Kontin omistajan on poistettava konttiin kiinnitetty turvallisuuskilpi, jos:

(i) konttia on muutettu tavalla, joka mitätöi alkuperäisen hyväksynnän ja turvallisuuskilvessä olevat tiedot, tai

(ii) kontti poistetaan käytöstä eikä sen kunnossapidosta huolehdita yleissopimuksen mukaisesti, tai

(iii) hallinto on peruuttanut hyväksynnän.

2. (a) Kilven on sisällettävä seuraavat tiedot ainakin englanniksi tai ranskaksi:

"CSC SAFETY APPROVAL" (CSC-turvallisuushyväksyntä)

Hyväksymismaa ja hyväksymistunnus

Valmistuspäivämäärä (kuukausi ja vuosi)

Annex I

Regulations for the testing, inspection, approval and maintenance of containers

CHAPTER I

Regulations common to all systems of approval

Regulation 1*Safety Approval Plate*

1. (a) A Safety Approval Plate conforming to the specifications set out in the appendix to this annex shall be permanently affixed to every approved container at a readily visible place, adjacent to any other approval plate issued for official purposes, where it would not be easily damaged.

(b) On each container, all maximum gross weight markings shall be consistent with the maximum gross weight information on the Safety Approval Plate.

(c) The owner of the container shall remove the Safety Approval Plate on the container if:

(i) the container has been modified in a manner which would void the original approval and the information found on the Safety Approval Plate, or

(ii) the container is removed from service and is not being maintained in accordance with the Convention, or

(iii) the approval has been withdrawn by the Administration.

2. (a) The plate shall contain the following information in at least the English or French language:

"CSC SAFETY APPROVAL"

Country of approval and approval reference

Date (month and year) of manufacture

Valmistajan antama kontin tunnusnumero tai jos vanhan kontin numero on tuntematon, hallinnon sille antama numero

Manufacturer's identification number of the container or, in the case of existing containers for which that number is unknown, the number allotted by the Administration

Suurin kokonaispaino (kg ja naulaa)

Maximum operating gross weight (kg and lb)

Sallittu pinoamispaino 1,8 g:lle (kg ja naulaa)

Allowable stacking weight for 1.8 g (kg and lb)

Poikittaisjäykkyysskokeen kuormitusarvo (kg ja naulaa)

Transverse racking test load value (kg and lb).

(b) Kilpeen olisi varattava tyhjä tila tämän säännön 3 kappaleen ja II liitteen 6 ja 7 koikeiden mukaisia pääty- ja/tai sivuseinien lujuusarvoja (kertoimia) varten. Kilpeen olisi varattava myös tyhjä tila ensimmäisen ja seuraavien kunnossapitotarkastusten päivämääriä varten (kuukausi ja vuosi), jos niitä käytetään.

(b) A blank space should be reserved on the plate for insertion of end-wall and/or side-wall strength values (factors) in accordance with paragraph 3 of this regulation and annex II, tests 6 and 7. A blank space should also be reserved on the plate for the first and subsequent maintenance examination dates (month and year) when used.

3. Milloin hallinto katsoo, että uusi kontti täyttää tämän yleissopimuksen vaatimukset turvallisuuden osalta ja jos tällaisen kontin pääty- ja/tai sivuseinien lujuusarvo on suunniteltu II liitteessä määrättyjä arvoja suuremmaksi tai pienemmäksi, tämä arvo on merkittävä turvallisuuskilpeen.

3. Where the Administration considers that a new container satisfies the requirements of the present Convention in respect of safety and if, for such container, the end-wall and/or side-wall strength values (factors) are designed to be greater or less than those stipulated in annex II, such values shall be indicated on the Safety Approval Plate.

4. Turvallisuuskilven olemassaolo ei vapauta velvollisuudesta asettaa esille muiden mahdollisesti voimassa olevien säännösten vaatimia merkintöjä tai muita tietoja.

4. The presence of the Safety Approval Plate does not remove the necessity of displaying such labels or other information as may be required by other regulations which may be in force.

2 sääntö

Regulation 2

Kunnossapito ja tarkastaminen

Maintenance and examination

1. Kontin omistaja on vastuussa sen pitämisestä turvallisessa kunnossa.

1. The owner of the container shall be responsible for maintaining it in safe condition.

2. (a) Hyväksytyn kontin omistajan on tarkastettava tai tarkastutettava kontti kyseisen sopimuspuolen määräämän tai hyväksymän menettelyn mukaisesti käyttöolosuhteisiin soveltuvin väliajoin.

2. (a) The owner of an approved container shall examine the container or have it examined in accordance with the procedure either prescribed or approved by the Contracting Party concerned, at intervals appropriate to operating conditions.

(b) Turvallisuuskilpeen on merkittävä päivämäärä (kuukausi ja päivä), jota ennen uudelle kontille on suoritettava sen ensimmäinen tarkastus.

(b) The date (month and year) before which a new container shall undergo its first examination shall be marked on the Safety Approval Plate.

(c) Konttiin on turvallisuuskilpeen tai niin lähelle turvallisuuskilpeä kuin käytännössä on mahdollista merkittävä päivämäärä (kuu-

(c) The date (month and year) before which the container shall be re-examined shall be clearly marked on the container on

kausi ja päivä), jota ennen kontti on tarkastettava uudelleen, selvästi ja kyseisen tarkastusmenettelyn määränneen tai hyväksyneen sopimuspuolen hyväksyttäväksi katsomalla tavalla.

(d) Valmistuspäivän ja ensimmäisen tarkastuksen suorituspäivän välinen aika ei saa ylittää viittä vuotta. Uusien konttien seuraavat tarkastukset ja vanhojen konttien uusintatarkastukset on suoritettava enintään 30 kuukauden väliajoin. Kaikissa tarkastuksissa on todettava, onko kontissa mitään sellaisia vikoja, jotka saattaisivat aiheuttaa vaaraa jollekin henkilölle.

3. (a) Kyseinen sopimuspuoli voi hyväksyä 2 kohdan vaihtoehtona jatkuvan tarkastusohjelman, mikäli omistajan toimittamien todisteiden perusteella voidaan osoittaa, että kyseisen ohjelman mukainen turvallisuustaso ei ole 2 kohdassa määriteltyä alhaisempi.

(b) Sen osoittamiseksi, että konttia käytetään hyväksytyin jatkuvan tarkastusohjelman mukaisesti, konttiin on turvallisuuskilpeen tai niin lähelle turvallisuuskilpeä kuin käytännössä on mahdollista tehtävä merkintä, johon sisältyvät kirjaimet ACEP sekä ohjelman hyväksyneen sopimuspuolen tunnistet.

(c) Kaikissa tarkastuksissa on todettava, onko kontissa mitään sellaisia vikoja, jotka saattaisivat aiheuttaa vaaraa jollekin henkilölle. Kontit on tarkastettava huomattavien korjausten ja kunnostusten yhteydessä ja silloin, kun kontti luovutetaan uudelle vuokraajalle tai kun kontti palautuu vuokrakäytöstä, ja joka tapauksessa vähintään 30 kuukauden väliajoin.

4. Tässä säännössä *kyseinen sopimuspuoli* tarkoittaa sen alueen sopimuspuolta, jossa omistajan kotipaikka tai päätoimipaikka sijaitsee. Jos omistajan kotipaikka tai päätoimipaikka kuitenkin sijaitsee valtiossa, jonka hallitus ei ole vielä toteuttanut järjestelyjä tarkastusjärjestelmän määrittämiseksi tai hyväksymiseksi, kunnes tällaiset järjestelyt on toteutettu, omistaja voi käyttää sellaisen sopimuspuolen hallinnon määräämää tai hyväksymää menettelyä, joka on valmis toimimaan kyseisenä sopimuspuolena. Omistajan on noudatettava kyseisen hallinnon asettamia kyseisten menettelyjen käyttöä koskevia ehtoja.

or as close as practicable to the Safety Approval Plate and in a manner acceptable to that Contracting Party which prescribed or approved the particular examination procedure involved.

(d) The interval from the date of manufacture to the date of the first examination shall not exceed five years. Subsequent examination of new containers and re-examination of existing containers shall be at intervals of not more than 30 months. All examinations shall determine whether the container has any defects which could place any person in danger.

3. (a) As an alternative to paragraph 2, the Contracting Party concerned may approve a continuous examination programme if satisfied, on evidence submitted by the owner, that such a programme provides a standard of safety not inferior to the one set out in paragraph 2 above.

(b) To indicate that the container is operated under an approved continuous examination programme, a mark showing the letters ACEP and the identification of the Contracting Party which has granted approval of the programme shall be displayed on the container on or as close as practicable to the Safety Approval Plate.

(c) All examinations performed under such a programme shall determine whether a container has any defects which could place any person in danger. They shall be performed in connection with a major repair, refurbishment, or on-hire/off-hire interchange and in no case less than once every 30 months.

4. For the purpose of this regulation, *the Contracting Party concerned* is the Contracting Party of the territory in which the owner is domiciled or has his head office. However, in the event that the owner is domiciled or has his head office in a country the government of which has not yet made arrangements for prescribing or approving an examination scheme and until such time as the arrangements have been made, the owner may use the procedure prescribed or approved by the Administration of a Contracting Party which is prepared to act as the Contracting Party concerned. The owner shall comply with the conditions for the use of such procedures set by the Administration in question.

II LUKU

Uusien konttien rakennetyypin
hyväksymismääräykset

3 sääntö

Uusien konttien hyväksyminen

Voidakseen saada tämän yleissopimuksen mukaisen hyväksymisen turvallisuuden osalta kaikkien uusien konttien on täytettävä II liitteessä esitetyt vaatimukset.

4 sääntö

Rakennetyypin hyväksyminen

Hallinto tutkii jätetyissä hyväksymishakemuksissa tarkoitettujen konttien rakenteet ja on läsnä prototyyppikonttien testauksessa sen varmistamiseksi, että kontit täyttävät II liitteessä esitetyt vaatimukset. Katsoessaan vaatimukset täytetyiksi hallinnon on ilmoitettava hakijalle kirjallisesti, että kontti täyttää tämän yleissopimuksen vaatimukset, ja tämä ilmoitus oikeuttaa valmistajan kiinnittämään turvallisuuskilven jokaiseen kyseiseen rakennetyyppisarjaan kuuluvaan konttiin.

5 sääntö

Rakennetyypin perusteella annettua hyväksyntää koskevat määräykset

1. Jos kontteja on tarkoitus valmistaa rakennetyypin mukaisina sarjoina, on hallinnolle jätettävään rakennetyypin hyväksymishakemukseen liitettävä piirustukset, hyväksyttävää konttityyppiä koskeva selvitys rakenteesta ja muut hallinnon mahdollisesti vaatimat tiedot.

2. Hakijan on ilmoitettava ne tunnisteet, jotka valmistaja sijoittaa hyväksymishakemuksessa tarkoitettuun konttityyppiin.

3. Hakemukseen on liitettävä myös valmistajan vakuutus siitä, että hän:

(a) toimittaa hallinnolle ne kyseistä rakennetyypin edustavat kontit, jotka hallinto mahdollisesti haluaa tutkia,

CHAPTER II

Regulations for approval of new containers
by design type

Regulation 3

Approval of new containers

To qualify for approval for safety purposes under the present Convention all new containers shall comply with the requirements set out in annex II.

Regulation 4

Design type approval

In the case of containers for which an application for approval has been submitted, the Administration will examine designs and witness testing of a prototype container to ensure that the containers will conform with the requirements set out in annex II. When satisfied, the Administration shall notify the applicant in writing that the container meets the requirements of the present Convention and this notification shall entitle the manufacturer to affix the Safety Approval Plate to every container of the design type series.

Regulation 5

Provisions for approval by design type

1. Where the containers are to be manufactured by design type series, application made to an Administration for approval by design type shall be accompanied by drawings, a design specification of the type of container to be approved and such other data as may be required by the Administration.

2. The applicant shall state the identification symbols which will be assigned by the manufacturer to the type of container to which the application for approval relates.

3. The application shall also be accompanied by an assurance from the manufacturer that he will:

(a) produce to the Administration such containers of the design type concerned as the Administration may wish to examine;

(b) ilmoittaa hallinnolle kaikista rakenteeseen tai eritelmaan liittyvistä muutoksista ja odottaa sen hyväksymistä ennen turvallisuuskilven kiinnittämistä konttiin,

(c) kiinnittää turvallisuuskilven jokaiseen rakennetyypin sarjan konttiin eikä muihin,

(d) pitää kirjaa hyväksytyyn rakennetyypin mukaisesti valmistetuista konteista. Tähän kirjanpitoon on sisällyttävä ainakin valmistajan tunnusnumerot, toimituspäivämäärät sekä niiden asiakkaiden nimet ja osoitteet, joille kontit on toimitettu.

4. Hallinto voi myöntää hyväksymisen konteille, jotka on valmistettu muunnoksina hyväksytystä rakennetyypistä, jos se katsoo, että tehdyt muutokset eivät vaikuta rakennetyypin hyväksymisen yhteydessä suoritettujen kokeiden pätevyYTEEN.

5. Hallinto ei saa myöntää valmistajalle oikeutta käyttää turvallisuuskilpeä rakennetyypin hyväksymisen perusteella, ellei se ole todennut valmistajan ryhtyneen sisäisiin tuotannonvalvontatoimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että valmistetut kontit ovat hyväksytyyn prototyyppiin mukaisia.

(b) advise the Administration of any change in the design or specification and await its approval before affixing the Safety Approval Plate to the container;

(c) affix the Safety Approval Plate to each container in the design type series and to no others;

(d) keep a record of containers manufactured to the approved design type. This record shall at least contain the manufacturer's identification numbers, dates of delivery and names and addresses of customers to whom the containers are delivered.

4. Approval may be granted by the Administration to containers manufactured as modifications of an approved design type if the Administration is satisfied that the modifications do not affect the validity of tests conducted in the course of design type approval.

5. The Administration shall not confer on a manufacturer authority to affix Safety Approval Plates on the basis of design type approval unless satisfied that the manufacturer has instituted internal production-control features to ensure that the containers produced will conform to the approved prototype.

6 sääntö

Tuotannon valvonta

Sen varmistamiseksi, että saman rakennetyypisarjan konttien valmistus tapahtuu hyväksytyyn rakenteen mukaisesti, hallinnon on tarkastettava tai testattava tarpeelliseksi katsomansa määrä yksiköjä missä tahansa kyseisen rakennetyypisarjan tuotantovaiheessa.

7 sääntö

Hallinnolle tehtävä ilmoitus

Valmistajan on ennen kunkin hyväksytyyn rakennetyypin mukaisesti valmistettavan uuden konttisarjan tuotannon aloittamista ilmoitettava siitä hallinnolle.

Regulation 6

Examination during production

In order to ensure that containers of the same design type series are manufactured to the approved design, the Administration shall examine or test as many units as it considers necessary, at any stage during production of the design type series concerned.

Regulation 7

Notification of Administration

The manufacturer shall notify the Administration prior to commencement of production of each new series of containers to be manufactured in accordance with an approved design type.

III LUKU

Yksittäin hyväksyttävien uusien konttien hyväksymismääräykset

8 sääntö

Yksittäisten konttien hyväksyminen

Yksittäisiä kontteja voidaan hyväksyä, jos hallinto tarkastuksen ja kokeiden seuraamisen perusteella katsoo kontin täyttävän tämän yleissopimuksen vaatimukset; tämän todettuaan hallituksen on ilmoitettava hakijalle kirjallisesti hyväksymisestä ja tämä ilmoitus oikeuttaa tämän kiinnittämään turvallisuuskilven tällaiseen konttiin.

IV LUKU

Vanhoja kontteja ja valmistushetkellä hyväksymättömiä uusia kontteja koskevat hyväksymismääräykset

9 sääntö

Vanhojen konttien hyväksyminen

1. Jos vanhan kontin omistaja viiden vuoden kuluessa tämän yleissopimuksen voimaantulosta esittää hallinnolle seuraavat tiedot:

- (a) valmistuspäivämäärä ja -paikka;
- (b) valmistajan kontille antama tunnusnumero, jos sellainen on;
- (c) suurin kokonaispaino

(d) (i) selvitys siitä, että tämäntyyppistä konttia on käytetty turvallisesti meri- ja/tai maaliikenteessä vähintään kahden vuoden ajan, tai

(ii) hallinnon hyväksymä selvitys siitä, että kontti on valmistettu sellaisen rakennetyypin mukaisesti, joka on testattu ja jonka on todettu täyttävän II liitteessä esitetyt vaatimukset lukuun ottamatta vaatimuksia, jotka koskevat pääty- ja sivuseinien lujuuskokeita, tai

(iii) selvitys siitä, että kontti on valmistettu sellaisten standardien mukaan, joiden hallinto katsoo täyttävän II liitteessä esitetyt tekniset vaatimukset lukuun ottamatta vaatimuk-

CHAPTER III

Regulations for approval of new containers by individual approval

Regulation 8

Approval of individual containers

Approval of individual containers may be granted where the Administration, after examination and witnessing of tests, is satisfied that the container meets the requirements of the present Convention; the Administration, when so satisfied, shall notify the applicant in writing of approval and this notification shall entitle him to affix the Safety Approval Plate to such container.

CHAPTER IV

Regulations for approval of existing containers and new containers not approved at time of manufacture

Regulation 9

Approval of existing containers

1. If, within five years from the date of entry into force of the present Convention, the owner of an existing container presents the following information to an Administration:

- (a) date and place of manufacture;
- (b) manufacturer's identification number of the container if available;
- (c) maximum operating gross weight capability;

(d) (i) evidence that a container of this type has been safely operated in maritime and/or inland transport for a period of at least two years, or

(ii) evidence to the satisfaction of the Administration that the container was manufactured to a design type which had been tested and found to comply with the technical conditions set out in annex II, with the exception of those technical conditions relating to the end-wall and side-wall strength tests, or

(iii) evidence that the container was constructed to standards which, in the opinion of the Administration, were equivalent to the technical conditions set out in annex II, with

sia, jotka koskevat pääty- ja sivuseinien lujuuskokeita;

(e) sallittu pinoamispaino 1,8 g:lle (kg ja naulaa), ja

(f) muut turvallisuuskilpeä varten tarvittavat tiedot,

niin hallinto tutkittuaan asian ilmoittaa omistajalle kirjallisesti, onko hyväksyntä myönnetty; ja jos se on myönnetty, tämä ilmoitus oikeuttaa omistajan kiinnittämään turvallisuuskilven sen jälkeen, kun kyseinen kontti on tarkastettu 2 säännön mukaisesti. Kyseisen kontin tarkastus ja turvallisuuskilven kiinnittäminen tulee tehdä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1985.

2. Vanhat kontit, joita ei voida hyväksyä tämän säännön 1 kappaleen mukaisesti, voidaan esittää hyväksyttäväksi tämän liitteen II luvun tai III luvun määräysten mukaisesti. Pääty- ja/tai sivuseinien lujuuskokeita koskevia II liitteen vaatimuksia ei sovelleta tällaisiin kontteihin. Hallinto voi, jos se toteaa kyseisten konttien olleen käytössä, luopua piirustusten esittämistä ja muuta testausta kuin nostokokeita ja lattian lujuuskokeita koskevista vaatimuksista siinä määrin, kuin katsoo tarkoituksenmukaiseksi.

10 sääntö

Valmistushetkellä hyväksymättömien uusien konttien hyväksyminen

1. Jos valmistushetkellä hyväksymättömän uuden kontin omistaja esittää viimeistään 6 päivänä syyskuuta 1982 hallinnolle seuraavat tiedot:

- (a) valmistuspäivämäärä ja -paikka;
- (b) valmistajan kontille antama tunnusnumero, jos sellainen on;
- (c) suurin kokonaispaino

(d) hallinnon hyväksymä selvitys siitä, että kontti on valmistettu sellaisen rakennetyypin mukaisesti, joka on testattu ja jonka on todettu täyttävän II liitteessä esitetyt vaatimukset,

(e) sallittu pinoamispaino 1,8 g:lle (kg ja naulaa), ja

the exception of those technical conditions relating to the end-wall and side-wall strength tests;

(e) allowable stacking weight for 1.8g (kg and lb); and

(f) such other data as required for the Safety Approval Plate;

then the Administration, after investigation, shall notify the owner in writing whether approval is granted; and if so, this notification shall entitle the owner to affix the Safety Approval Plate after an examination of the container concerned has been carried out in accordance with regulation 2. The examination of the container concerned and the affixing of the Safety Approval Plate shall be accomplished not later than 1 January 1985.

2. Existing containers which do not qualify for approval under paragraph 1 of this regulation may be presented for approval under the provisions of chapter II or chapter III of this annex. For such containers the requirements of annex II relating to end-wall and/or side-wall strength tests shall not apply. The Administration may, if it is satisfied that the containers in question have been in service, waive such of the requirements in respect of presentation of drawings and testing, other than the lifting and floorstrength tests, as it may deem appropriate.

Regulation 10

Approval of new containers not approved at time of manufacture

If, on or before 6 September 1982, the owner of a new container which was not approved at the time of manufacture presents the following information to an Administration:

- (a) date and place of manufacture;
- (b) manufacturer's identification number of the container, if available,
- (c) maximum operating gross weight capability;

(d) evidence to the satisfaction of the Administration that the container was manufactured to a design type which has been tested and found to comply with the technical conditions set out in annex II;

(e) allowable stacking weight for 1.8g (kg and lb); and

(f) muut turvallisuuskilpeä varten tarvittavat tiedot,

hallinto voi tutkittuaan asian hyväksyä kontin huolimatta II luvun määräyksistä. Jos kontti hyväksytään, hyväksynnästä ilmoitetaan omistajalle kirjallisesti ja tämä ilmoitus oikeuttaa omistajan kiinnittämään turvallisuuskilven sen jälkeen, kun kyseinen kontti on tarkastettu 2 säännön mukaisesti. Kyseisen kontin tarkastus ja turvallisuuskilven kiinnittäminen tulee tehdä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1985.

(f) such other data as required for the Safety Approval Plate;

the Administration, after investigation, may approve the container, notwithstanding the provisions of chapter II. Where approval is granted, such approval shall be notified to the owner in writing, and this notification shall entitle the owner to affix the Safety Approval Plate after an examination of the container concerned has been carried out in accordance with regulation 2. The examination of the container concerned and the affixing of the Safety Approval Plate shall be accomplished not later than 1 January 1985.

V LUKU

Muunnettuja kontteja koskevat hyväksymismääräykset

11 sääntö

Muunnettujen konttien hyväksyminen

Jos hyväksyttyä konttia on muunnettu tavalla, joka johtaa rakenteellisiin muutoksiin, kontin omistajan on ilmoitettava kyseisistä muutoksista hallinnolle tai sen asianmukaisesti valtuuttamalle hyväksytylle laitokselle. Hallinto tai valtuutettu laitos voi tarvittaessa vaatia muunnetun kontin uudelleentestausta ennen uuden todistuksen myöntämistä.

CHAPTER V

Regulations for approval of modified containers

Regulation 11

Approval of modified containers

The owner of an approved container that has been modified in a manner resulting in structural changes shall notify the Administration or an approved organization duly authorized by it of those changes. The Administration or authorized organization may require retesting of the modified container as appropriate prior to recertification.

LISÄYS

APPENDIX

Jäljempänä esitetyn mallin mukaisen turvallisuuskilven on oltava kestävä, syöpymätön, tulenkestävä vähintään 200 mm x 100 mm suuruinen suorakaiteen muotoinen kilpi. Sanat "CSC SAFETY APPROVAL" (CSC-turvallisuushyväksyntä) on painettava, merkittävä kohokirjaimin tai millä tahansa muulla pysyvällä ja helposti luettavissa olevalla tavalla sen pinnalle vähintään 8 mm korkuisin kirjaimin ja kaikki muut sanat ja numerot vähintään 5 mm korkuisin kirjaimin.

The Safety Approval Plate, conforming to the model reproduced below, shall take the form of a permanent, non-corrosive, fire-proof rectangular plate measuring not less than 200 mm x 100 mm. The words CSC SAFETY APPROVAL, of a minimum letter height of 8 mm, and all other words and numbers of a minimum height of 5 mm shall be stamped into, embossed on or indicated on the surface of the plate in any other permanent and legible way.

CSC SAFETY APPROVAL	
1	[GB-L/749/2/7/75]
2	DATE MANUFACTURED
3	IDENTIFICATION No.
4	MAXIMUM GROSS WEIGHT kg lb
5	ALLOWABLE STACKING WEIGHT FOR 1.8gkg lb
6	RACKING TEST LOAD VALUEkg lb
7	
8	
9	

← ————— ≥ 200 mm ————— →

↑ 100 mm ↓

1. Hyväksymismaa ja hyväksymistunnus rivillä 1 annetun esimerkin mukaisesti. (Hyväksymismaa olisi osoitettava käyttämällä kansainvälisessä maantieliikenteessä olevien moottoriajoneuvojen rekisteröintimaan tunnusmerkkiä.)

2. Valmistuspäivämäärä (kuukausi ja vuosi).

3. Valmistajan antama kontin tunnusnumero tai, jos vanhan kontin numero on tuntematon, hallinnon sille antama numero.

4. Suurin kokonaispaino (kg ja naulaa).

5. Sallittu pinoamispaino 1,8 g:lle (kg ja naulaa).

6. Poikittaisjäykkyyskokeen kuormitusarvo (kg ja naulaa).

7. Päätyseinän lujuus, joka on ilmoitettava kilvessä ainoastaan, jos päätyseinät on suunniteltu kestäämään pienempi tai suurempi kuormitus kuin 0,4 kertaa suurin sallittu hyötykuorma, toisin sanoen 0,4 P.

8. Sivuseinien lujuus, joka on ilmoitettava kilvessä ainoastaan, jos sivuseinät on suunniteltu kestäämään pienempi tai suurempi kuormitus kuin 0,6 kertaa suurin sallittu hyötykuorma, toisin sanoen 0,6 P.

9. Uusien konttien ensimmäisen kunnossapitotarkastuksen päivämäärä (kuukausi ja vuosi) ja seuraavien kunnossapitotarkastusten päivämäärät (kuukausi ja vuosi), jos kilpeä käytetään tähän tarkoitukseen.

1 Country of approval and approval reference as given in the example on line 1. (The country of approval should be indicated by means of the distinguishing sign used to indicate country of registration of motor vehicles in international road traffic.)

2 Date (month and year) of manufacture.

3 Manufacturer's identification number of the container or, in the case of existing containers for which that number is unknown, the number allotted by the Administration.

4 Maximum operating gross weight (kg and lb).

5 Allowable stacking weight for 1.8g (kg and lb).

6 Transverse racking test load value (kg and lb).

7 End-wall strength to be indicated on plate only if end-walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.4 times the maximum permissible payload, i.e. 0.4P.

8 Side-wall strength to be indicated on plate only if the side-walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.6 times the maximum permissible payload, i.e. 0.6P.

9 First maintenance examination date (month and year) for new containers and subsequent maintenance examination dates (month and year) if plate is used for this purpose.

II Liite*Rakenneturvallisuusvaatimukset ja -testit***Johdanto**

Tämän liitteen vaatimusten asettelussa lähötkohtana on, että missään konttien käsittelyn vaiheessa liikkeen, sijoituksen, pinoamisen ja kuormatun kontin painon sekä ulkoisten voimien aiheuttamat rasitukset eivät ylitä kontin suunniteltua rakennelujuutta. Siinä on erityisesti tehty seuraavat oletukset:

(a) kontti on siten kiinnitetty, ettei se joudu alttiiksi suuremmille rasituksille kuin ne, joita varten se on suunniteltu;

(b) kontti on kuormattu alalla suositellun käytännön mukaisesti siten, ettei sen kuorma aiheuta konttiin suurempia rasituksia kuin rasitukset, joita varten se on suunniteltu.

Rakenne

1. Mistä tahansa sopivasta materiaalista valmistettu kontti, joka läpäisee seuraavat testit ilman pysyviä muodonmuutoksia tai poikkeavuuksia, jotka saattaisivat estää sen käytön suunniteltuun tarkoitukseensa, katsotaan turvalliseksi.

2. Kulmakiinnikkeiden mitat, sijoitus ja niihin liittyvät toleranssit on tarkastettava ottaen huomioon ne nosto- ja kiinnitysjärjestelmät, joissa niitä käytetään.

Testikuormitukset ja testausmenetelmät

Seuraavia testikuormituksia ja testausmenetelmiä sovelletaan kaikenlaisiin testattaviin kontteihin, milloin kontin rakenne sen sallii.

1. NOSTO

Kontti, jossa on määrätty sisäinen kuorma, nostetaan siten, ettei siihen kohdistu mitään merkittäviä kiihtyvyysoimia. Noston jäl-

Annex II*Structural safety requirements and tests***Introduction**

In setting the requirements of this annex, it is implicit that in all phases of the operation of containers the forces as a result of motion, location, stacking and weight of the loaded container and external forces will not exceed the design strength of the container. In particular, the following assumptions have been made:

(a) the container will so be restrained that it is not subjected to forces in excess of those for which it has been designed;

(b) the container will, have its cargo stowed in accordance with the recommended practices of the trade so that the cargo does not impose upon the container forces in excess of those for which it has been designed.

Construction

1 A container made from any suitable material which satisfactorily performs the following tests without sustaining any permanent deformation or abnormality which would render it incapable of being used for its designed purpose shall be considered safe.

2 The dimensions, positioning and associated tolerances of corner fittings shall be checked having regard to the lifting and securing systems in which they will function.

Test loads and test procedures

Where appropriate to the design of the container, the following test loads and test procedures shall be applied to all kinds of containers under test:

1 LIFTING

The container, having the prescribed internal loading, shall be lifted in such a way that no significant acceleration forces are

keen kontin annetaan olla riippumassa tai tuettuna viiden minuutin ajan, jonka jälkeen se lasketaan maahan.

(a) Nosto kulmakiinnikkeistä

**TESTIKUORMITUKSET JA
KOHDISTETTAVAT VOIMAT**

Sisäinen kuorma:

Tasaisesti jaettu sen suuruinen kuorma, että kontin ja testikuorman yhteinen paino on 2 R. Jos kyseessä on tankkikontti, jonka sisäisen kuorman testipaino sekä taara yhteenlaskettuina on alle 2 R, konttiin on sovellettava lisäkuormaa jaettuna tankin koko pituudelle.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat:

Voimien on oltava sellaiset, että 2 R:n suuruinen yhteinen paino voidaan nostaa (kohdassa TESTAUSMENETELMÄT) määrättyllä tavalla.

TESTAUSMENETELMÄT

(i) Nosto yläkulmakiinnikkeistä:

Konteissa, joiden (nimellinen) pituus on yli 3 000 mm (10 jalkaa), nostovoimat on kohdistettava pystysuoraan kaikkiin yläkulmakiinnikkeisiin.

Konteissa, joiden (nimellinen) pituus on 3 000 mm (10 jalkaa) tai vähemmän, nostovoimat on kohdistettava kaikkiin yläkulmakiinnikkeisiin siten, että kunkin nostolaitteen ja pystysuoran välinen kulma on 30°.

(ii) Nosto alakulmakiinnikkeistä:

Nostovoimat on kohdistettava kontteihin siten, että nostolaitteet vaikuttavat ainoastaan alakulmakiinnikkeisiin. Nostovoimat on kohdistettava vaakasuoraan nähden seuraavissa kulmissa:

30° konteille, joiden (nimellinen) pituus on vähintään 12 000 mm (40 jalkaa),

37° konteille, joiden (nimellinen) pituus on vähintään 9 000 mm (30 jalkaa), mutta alle 12 000 mm (40 jalkaa),

applied. After lifting, the container shall be suspended or supported for five minutes and then lowered to the ground.

(A) Lifting from corner fittings

**TEST LOADINGS AND APPLIED
FORCES**

Internal loading:

A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 2R. In the case of a tank-container, when the test weight of the internal load plus the tare weight is less than 2R, a supplementary load distributed over the length of the tank is to be applied to the container.

Externally applied forces:

Such as to lift combined weight of 2R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).

TEST PROCEDURES

(i) Lifting from top corner fittings:

Containers greater than 3,000 mm (10 ft) (nominal) in length shall have lifting forces applied vertically at all four top corner fittings.

Containers of 3,000 mm (10 ft) (nominal) in length or less shall have lifting forces applied at all four top corner fittings, in such a way that the angle between each lifting device and the vertical shall be 30°

(ii) Lifting from bottom corner fittings:

Containers shall have lifting forces applied in such a manner that the lifting devices bear on the bottom corner fittings only. The lifting forces shall be applied at angles to the horizontal of:

30° for containers of length 12,000 mm (40 ft) (nominal) or greater,

37° for containers of length 9,000 mm (30 ft) (nominal) and up to but not including 12,000 mm (40 ft) (nominal).

45° konteille, joiden (nimellinen) pituus on vähintään 6 000 mm (20 jalkaa), mutta alle 9 000 mm (30 jalkaa), ja

60° konteille, joiden (nimellinen) pituus on alle 6 000 mm.

(b) Nosto muilla lisämenetelmillä

TESTIKUORMITUKSET JA KOHDISTETTAVAT VOIMAT

Sisäinen kuorma:

Tasaisesti jaettu sen suuruinen kuorma, että kontin ja testauskuorman yhteinen paino on 1,25 R. Jos kyseessä on tankkikontti, jonka sisäisen kuorman testipaino sekä taara yhteenlaskettuina on alle 1,25 R, konttiin on sovellettava lisäkuormaa jaettuna tankin koko pituudelle.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat:

Voimien on oltava sellaiset, että 1,25 R:n suuruinen yhteinen paino voidaan nostaa (kohdassa TESTAUSMENETELMÄT) määrättyllä tavalla.

TESTAUSMENETELMÄT

(i) Nosto haarukataskuista:

Kontti on sijoitettava samassa vaakatasossa oleville tangoille, kukin tanko keskelle sitä haarukataskua, jota käytetään kuormattua konttia nostettaessa. Tankojen on oltava saman levyisiä kuin haarukat, joita käytetään konttien käsittelyssä ja niiden on ulotuttava haarukataskuihin niin pitkälle, että se vastaa 75 % niiden syvyydestä.

(ii) Nosto tarttumavarsien sijoituskohdista:

Kontti on sijoitettava samassa tasossa oleville aluslaatoille, joita on oltava yksi nosturin kunkin varren sijoituskohdan alla. Näiden aluslaattojen on oltava yhtä suuria kuin käytettäväksi tarkoitettujen tarttumavarsien nostopinta.

(iii) Muut menetelmät:

45° for containers of length 6,000 mm (20 ft) (nominal) and up to but not including 9,000 mm (30 ft) (nominal).

60° for containers of length less than 6,000 mm (20 ft) (nominal).

(B) Lifting by any other additional methods

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

Internal loading:

A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 1.25R. In the case of a tank-container, when the test weight of the internal load plus the tare weight is less than 1.25R, a supplementary load distributed over the length of the tank is to be applied to the container.

Externally applied forces:

Such as to lift the combined weight of 1.25R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).

TEST PROCEDURES

(i) Lifting from fork-lift pockets:

The container shall be placed on bars which are in the same horizontal plane, one bar centred within each fork-lift pocket which is used for lifting the loaded container. The bars shall be of the same width as the forks intended to be used in the handling, and shall project into the fork pocket 75 % of the length of the fork pocket.

(ii) Lifting from grapples-arm positions:

The container shall be placed on pads in the same horizontal plane, one under each grapples-arm position. These pads shall be of the same sizes as the lifting area of the grapples arms intended to be used.

(iii) Other methods:

Milloin kontit on suunniteltu nostettaviksi kuormattuina jollakin muulla kuin A tai B kohdan i ja ii alakohdassa mainitulla tavalla, ne on testattava käyttämällä tällä nostotavalla kyseeseen tulevia kiihtyvyysolosuhteita vastaavia sisäisiä kuormia ja ulkoisesti kohdistettavia voimia.

Where containers are designed to be lifted in the loaded condition by any method not mentioned in (A) or (B)(i) and (ii) they shall also be tested with the internal loading and externally applied forces representative of the acceleration conditions appropriate to that method.

2. PINOAMINEN

2 STACKING

1. Sellaisissa kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvissä olosuhteissa, joissa pystysuoran kiihtyvyyden enimmäisvoimat ovat merkittävästi 1,8 g:n kiihtyvyydestä poikkeavia ja joissa konttien käyttö on luotettavasti ja tehokkaasti rajoitettu tällaisiin kuljetusolosuhteisiin, pinoamiskuormitusta voidaan muuttaa kiihtyvyysoimien suhteen mukaisesti.

1 For conditions of international transport where the maximum vertical acceleration forces vary significantly from 1.8g and when the container is reliably and effectively limited to such conditions of transport, the stacking load may be varied by the appropriate ratio of acceleration forces.

2. Kontin läpäistyä testin sille voidaan määrätä sallittu yläpuolinen staattinen pinoamispaino, joka olisi merkittävä turvallisuuskilpeen otsikon "ALLOWABLE STACKING WEIGHT FOR 1.8g (kg and lb)" [sallittu pinoamispaino 1,8 g:lle (kg ja naulaa)] kohdalle.

2 On successful completion of this test the container may be rated for the allowable superimposed static stacking weight, which should be indicated on the Safety Approval Plate against the heading ALLOWABLE STACKING WEIGHT FOR 1.8g (kg and lb).

TESTIKUORMITUKSET JA KOHDISTETTAVAT VOIMAT

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

Sisäinen kuorma:

Tasaisesti jaettu sen suuruinen kuorma, että kontin ja testikuorman yhteinen paino on 1,8 R. Tankkikontit voidaan testata tyhjinä.

Internal loading:

A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 1.8R. Tank-containers may be tested in the tare condition.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat:

Voimien on oltava sellaiset, että kuhunkin neljään yläkulmakiinnikkeeseen kohdistuu alaspäin pystysuora voima, jonka suuruus on $0,25 \times 1,8 \times$ sallittu yläpuolinen staattinen pinoamispaino.

Externally applied forces:

Such as to subject each of the four top corner fittings to a vertical downward force equal to $0.25 \times 1.8 \times$ the allowable superimposed static stacking weight.

TESTAUSMENETELMÄT

TEST PROCEDURES

Kontti, jossa on määrätty sisäinen kuorma, on sijoitettava neljälle samassa tasossa olevalle jäykkään vaakasuoraan pintaan tukeutuvalla aluslaattalla, joista yksi tulee kunkin alakulmakiinnikkeen tai vastaavan kulmarakenteen alle. Laatat on sijoitettava niin, että

The container, having the prescribed internal loading, shall be placed on four level pads which are in turn supported on a rigid horizontal surface, one under each bottom corner fitting or equivalent corner structure. The pads shall be centralized under the fit-

kulmakiinnikkeet tulevat niiden keskelle ja niiden tasomittojen on oltava suunnilleen samat kuin kiinnikkeiden.

Jokainen ulkoisesti kohdistettava voima on kohdistettava kuhunkin kulmakiinnikkeeseen vastaavan testikulmakiinnikkeen tai tasomitoiltaan samankokoisen aluslaatan kautta. Testikulmakiinnikkeen tai laatan on oltava yläkulmakiinnikkeeseen nähden 25 mm (1 tuuma) etäisyydelle poikittaissuunnassa ja 38 mm (1 1/2 tuumaa) etäisyydelle pitkäittäissuunnassa sivuun sijoitettuna.

tings and shall be of approximately the same plan dimensions as the fittings.

Each externally applied force shall be applied to each of the corner fittings through a corresponding test corner fitting or through a pad of the same plan dimensions. The test corner fitting or pad shall be offset with respect to the top corner fitting of the container by 25 mm (1 in) laterally and 38 mm (1 1/2 in) longitudinally.

3. KESKITETYT KUORMAT

TESTIKUORMITUKSET JA KOHDISTETTAVAT VOIMAT

(a) Katolla

Sisäinen kuorma:

Ei ole.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat:

Keskitetty 300 kg (660 naulaa) kuorma, joka on tasaisesti jaettu 600 mm x 300 mm (24 tuumaa x 12 tuumaa) suuruiselle alueelle.

(b) Lattialla

TESTIKUORMITUKSET JA KOHDISTETTAVAT VOIMAT

Sisäinen kuorma:

Kaksi keskitettyä 2730 kg (6 000 naulaa) painoista kuormaa, jotka kumpikin kohdistetaan kontin lattiaan 142 cm² (22 neliötuumaa) kosketusalueen kautta.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat:

Ei ole.

TESTAUSMENETELMÄT

(a) Katolla

Ulkoisesti kohdistettavat voimat on koh-

3 CONCENTRATED LOADS

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

(a) On roof

Internal loading:

None.

Externally applied forces:

A concentrated load of 300 kg (660 lb) uniformly distributed over an area of 600 mm x 300 mm (24 in x 12 in).

(b) On floor

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

Internal loading:

Two concentrated loads, each of 2,730 kg (6,000 lb) and each applied to the container floor through a contact area of 142 cm² (22 sq in).

Externally applied forces:

None.

TEST PROCEDURES

(a) On roof

The externally applied forces shall be ap-

distettava pystysuoraan alaspäin kontin katon heikoimman alueen ulkopintaan.

(b) Lattialla

Testi olisi suoritettava kontin levätessä neljällä samassa tasossa olevalla tuella, jotka on sijoitettu sen pohjan neljän kulman alle siten, että kontin pohjarakenne voi taipua vapaasti.

Testilaitetta, jossa on 5 460 kg (12 000 naulaa) kuormitus, toisin sanoen 2 730 kg (6 000 naulaa) kummallakin pinnalla, näiden pintojen yhteenlasketun kosketuspinta-alan ollessa kuormitettuna 284 m² (44 neliötuumaa), toisin sanoen kummankin pinta-alan ollessa 142 cm² (22 neliötuumaa), leveyden 180 mm (7 tuumaa) ja niiden keskipisteiden välisen etäisyyden 760 mm (30 tuumaa), olisi siirreltävä kontin lattian koko alueella.

plied vertically downwards to the outer surface of the weakest area of the roof of the container.

(b) On floor

The test should be made with the container resting on four level supports under its four bottom corners in such a manner that the base structure of the container is free to deflect.

A testing device loaded to a weight of 5,460 kg (12,000 lb), that is 2,730 kg (6,000 lb) on each of two surfaces, having, when loaded, a total contact area of 284 cm² (44 sq in), that is 142 cm² (22 sq in) on each surface, the surface width being 180 mm (7 in) spaced 760 mm (30 in) apart, centre to centre, should be manoeuvred over the entire floor area of the container.

4. POIKITTAISJÄYKKYYS

TESTIKUORMITUKSET JA KOHDISTETTAVAT VOIMAT

Sisäinen kuorma:

Ei ole.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat:

Voimien on oltava sellaiset, että ne rasittavat kontin päätyrakenteita sivusuunnassa. Voimien on oltava yhtä suuret kuin ne, joita varten kontti on suunniteltu.

4 TRANSVERSE RACKING

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

Internal loading:

None.

Externally applied forces:

Such as to rack the end structures of the container sideways. The forces shall be equal to those for which the container was designed.

TESTAUSMENETELMÄT

Tyhjänä oleva kontti sijoitetaan neljälle samassa tasossa olevalle tuelle yksi kunkin alakulman alle, ja sen poikittainen ja pystysuora liikkuminen estetään siten järjestäytin kiinnityslaittein, että poikittaisen liikkeen estäminen tapahtuu ainoastaan niistä alakulmista, jotka ovat vinottain kohdistettaville voimille alttiina olevia kulmia vastaan.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat on kohdistettava joko erikseen tai samanaikaisesti kumpaankin samalla puolella konttia olevaan

TEST PROCEDURES

The container in tare condition shall be placed on four level supports, one under each bottom corner, and shall be restrained against lateral and vertical movement by means of anchor devices so arranged that the lateral restraint is provided only at the bottom corners diagonally opposite to those at which the forces are applied.

The externally applied forces shall be applied either separately or simultaneously to each of the top corner fittings on one side of

yläkulmakiinnikkeeseen sekä kontin pohjan että päätytasojen suuntaisesti. Voimat on kohdistettava ensin kulmakiinnikkeitä kohti ja sitten niistä pois päin. Milloin kontin molemmat päädyt ovat symmetriset pystysuoran keskiviiviansuhteen, on tarpeen testata ainoastaan yksi sivu, mutta epäsymmetrisin päädyin varustettujen konttien molemmat sivut on testattava.

5. PITKITTÄINEN KIINNITYS (STAATTINEN TESTI)

Kontteja suunniteltaessa ja rakennettaessa on pidettävä mielessä, että maitse kuljetettavat kontit saattavat joutua alttiiksi 2 g:n vaakasuorille kiihtyvyyksille pitkittäissuunnassa.

TESTIKUORMITUKSET JA KOHDISTETTAVAT VOIMAT

Sisäinen kuorma:

Tasaisesti jaettu sen suuruinen kuorma, että kontin ja testikuorman paino vastaa suurinta kokonaispainoa (R). Jos kyseessä on tankkikontti, jonka sisäisen kuorman testipaino sekä taara yhteenlaskettuina on pienempi kuin suurin kokonaispaino (R), konttiin on sovellettava lisäkuormaa jaettuna tankin koko pituudelle.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat:

Voimien on oltava sellaiset, että ne saattavat kontin kummankin sivun pitkittäissuunnassa alttiiksi puristus- ja vetovoimille, joiden suuruus on R, toisin sanoen niiden yhteinen suuruus on 2 R koko pohjan suhteen.

TESTAUSMENETELMÄT

Kontti, jossa on määrätty sisäinen kuorma, on kiinnitettävä pitkittäissuunnassa kiinnittämällä molemmat yhden päädyn alakulmakiinnikkeet tai vastaavat kulmarakenteet sopiviin kiinnityspisteisiin.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat on ensin

the container in lines parallel both to the base and to the planes of the ends of the container. The forces shall be applied first towards and then away from the top corner fittings. In the case of containers in which each end is symmetrical about its own vertical centreline, one side only need be tested, but both sides of containers with asymmetric ends shall be tested.

5 LONGITUDINAL RESTRAINT (STATIC TEST)

When designing and constructing containers, it must be borne in mind that containers, when carried by inland modes of transport, may sustain accelerations of 2g applied horizontally in a longitudinal direction.

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

Internal loading:

A uniformly distributed load, such that the combined weight of a container and test load is equal to the maximum operating gross weight or rating, R. In the case of a tank-container, when the weight of the internal load plus the tare is less than the maximum gross weight or rating, R, a supplementary load is to be applied to the container.

Externally applied forces:

Such as to subject each side of the container to longitudinal compressive and tensile forces of magnitude R, that is, a combined force of 2R on the base of the container as a whole.

TEST PROCEDURES

The container, having the prescribed internal loading, shall be restrained longitudinally by securing the two bottom corner fittings or equivalent corner structures at one end to suitable anchor points.

The externally applied forces shall be ap-

kohdistettava kiinnityspisteitä kohti ja sitten niistä pois päin. Kontin kumpikin puoli on testattava.

plied first towards and then away from the anchor points. Each side of the container shall be tested.

6. PÄÄTYSEINÄT

6 END-WALLS

Päätyseinien olisi kestettävä vähintään 0,4 kertaa suurinta sallittua hyötykuormaa vastaava kuormitus. Jos päätyseinät kuitenkin on suunniteltu kestämaan pienempi tai suurempi kuormitus kuin 0,4 kertaa suurin sallittu hyötykuorma, tämä lujuuskerroin on merkittävä turvallisuuskilpeen I liitteen 1 säännön mukaisesti.

The end-walls should be capable of withstanding a load of not less than 0,4 times the maximum permissible payload. If, however, the end-walls are designed to withstand a load of less or greater than 0,4 times the maximum permissible payload such a strength factor shall be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with annex I, regulation 1.

TESTIKUORMITUKSET JA KOHDISTETTAVAT VOIMAT

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

Sisäinen kuorma:

Kuorman on oltava sellainen, että päätyseinän sisäpinta joutuu tasaisesti jakautuneen 0,4 P:n suuruisen kuormituksen tai muun sellaisen kuormituksen alaiseksi, jolle kontti on suunniteltu.

Internal loading:

Such as to subject the inside of an end-wall to a uniformly distributed load of 0.4P or such other load for which the container may be designed.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat:

Ei ole.

Externally applied forces:

None.

TESTAUSMENETELMÄT

TEST PROCEDURES

Määrätty sisäinen kuorma on kohdistettava seuraavasti:

Kontin molemmat päädyt on testattava, jolleivät päädyt ole identtisiä, jolloin on tarpeen testata vain yksi pääty. Kontissa, joissa ei ole avoimia sivuja tai sivuovia, voidaan päätyseinät testata joko erikseen tai samanaikaisesti.

Avoimin sivuin tai sivuovin varustettujen konttien päätyseinät olisi testattava erikseen. Päätyjen erikseen suoritettavassa testauksessa päätyseinään kohdistettujen voimien on kuormitettava ainoastaan kontin pohjarakennetta.

The prescribed internal loading shall be applied as follows:

Both ends of container shall be tested except that where the ends are identical only one end need be tested. The end-walls of containers which do not have open sides or side doors may be tested separately or simultaneously.

The end-walls of containers which do have open sides or side doors should be tested separately. When the ends are tested separately the reactions to the forces applied to the end-walls shall be confined to the vase structure of the container.

7. SIVUSEINÄT

7 SIDE-WALLS

Sivuseinien olisi kestettävä vähintään 0,6 kertaa suurinta sallittua hyötykuormaa vas-

The side-walls should be capable of withstanding a load of not less than 0.6 times

taava kuormitus. Jos sivuseinät kuitenkin on suunniteltu kestävämpään pienempi tai suurempi kuormitus kuin 0,6 kertaa suurin sallittu hyötykuorma, tämä lujuuskerroin on merkittävä turvallisuuskilpeen I liitteen 1 säännön mukaisesti.

TESTIKUORMITUKSET JA KOHDISTETTAVAT VOIMAT

Sisäinen kuorma:

Kuorman on oltava sellainen, että sivuseinän sisäpintaan kohdistuu tasaisesti jakautunut $0,6 P$:n suuruinen tai muu sellainen kuormitus, jolle kontti on suunniteltu.

Ulkoisesti kohdistettavat voimat:

Ei ole.

TESTAUSMENETELMÄT

Määrätty sisäinen kuormitus on kohdistettava seuraavasti:

Kontin molemmat sivut on testattava, elleivät ne ole identtiset, jolloin on tarpeen testata vain yksi sivu. Sivuseinät on testattava erikseen ja sisäisen kuorman aiheuttamien vaikutusten on kohdistuttava ainoastaan kulmakiinnikkeisiin tai niitä vastaaviin kulmarakenteisiin. Päältä avonaiset kontit on testattava siinä tilassa, jossa ne on tarkoitettu käytettäväksi, esimerkiksi katon irrotettavien osien ollessa paikoillaan.

the maximum permissible payload. If, however, the side-walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.6 times the maximum permissible payload, such a strength factor shall be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with annex I, regulation 1.

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

Internal loading:

Such as to subject the inside of a side-wall to a uniformly distributed load of $0,6P$ or such other load for which the container may be designed.

Externally applied forces:

None.

TEST PROCEDURES

The prescribed internal loading shall be applied as follows:

Both sides of a container shall be tested except that where the sides are identical only one side need be tested. Side-walls shall be tested separately and the reactions to the internal loading shall be confined to the corner fittings or equivalent corner structures. Open-topped containers shall be tested in the conditions in which they are designed to be operated, for example, with removable top members in position.