

**Hallituksen esitys eduskunnalle ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä yleissopimukseen liittyvän kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännösten (IMSBC-säännöstö) pakottavan osan hyväksymisestä lukuun ottamatta säännösten 1 liitettä ja laiksi niiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja IMSBC-säännösten soveltamisesta**

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean hyväksymät muutokset ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) liitteeseen sekä yleissopimukseen liittyvän kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännösten (IMSBC-säännöstö) pakottavan osan lukuun ottamatta säännösten 1 liitettä sekä lain niiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja IMSBC-säännösten soveltamisesta. Koska säännöstö kuuluu jaetun toimivallan alaan, eduskunnan hyväksyntää haetaan vain siltä osin kuin säännöstö kuuluu Suomen toimivaltaan.

SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyillä muutoksilla tehtiin pakottavaksi IMSBC-säännöstö, joka on SOLAS-yleissopimuksen pakollinen osa. Säännöstö sisältää määräyksiä kiinteiden irtolastien aluskuljetuksista. Säännöstö korvaa aiemman suositusluonteisen kiinteitä irtolasteja koskeneen säännösten, ja sitä sovelletaan kaikkiin irtolastialuksilla kuljetettaviin kiinteisiin irtolasteihin viljaa lukuun ottamatta. Säännösten tarkoituksena on taata kiinteiden irtolastien turvallinen ahtaus ja kuljetus. Säännösten sisältämät määräykset koskevat lastin asianmukaista sijoittamista alukseen rakenteellisten vahinkojen ehkäisemiseksi, aluksen vakavuutta sekä mahdollisten kemiallisten reaktioiden estämistä.

SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten ja IMSBC-säännösten voimaansaattamista koskevaan lakiin esitetään

sisällyttäväksi myös säännösten soveltamista koskevia säännöksiä. Näillä aineellisilla säännöksillä ulotettaisiin muun muassa säännösten soveltamisala myös aluksiin, jotka kuljettavat säännöstössä tarkoitettuja kiinteitä irtolasteja kotimaan liikenteessä, ja annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle mahdollisuus myöntää poikkeuksia säännösten soveltamisesta eräisiin aluksiin.

SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset ja IMSBC-säännöstö ovat tulleet kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011 noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä. Suomi on ilmoittanut Kansainvälisen merenkulkujärjestön pääsihteerille toimitetulla nootilla, että yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset ja säännöstö voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun tarpeelliset kansalliset hyväksymis- ja voimaansaattamistoimet on suoritettu. Suomen osalta yleissopimuksen liitteen muutokset ja säännöstö tulevat voimaan, kun Suomi on ilmoittanut Kansainvälisen merenkulkujärjestön pääsihteerille nootin peruuttamisesta.

SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten ja IMSBC-säännösten pakottavan osan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista ja IMSBC-säännösten soveltamista koskeva laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan, kun SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset ja IMSBC-säännöstö tulevat Suomen osalta voimaan.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
SISÄLLYS .....	2
YLEISPERUSTELUT .....	3
1 JOHDANTO .....	3
2 NYKYTILA .....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö .....	3
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	4
2.3 Nykytilan arviointi.....	6
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET .....	6
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET .....	7
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	7
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan .....	7
4.3 Ympäristövaikutukset.....	7
5 ASIAN VALMISTELU .....	7
YKSITYSKOHTAISET PERUSTELUT .....	9
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN .....	9
1.1 Päätöslauselman MSC.269(85) 2 liite: SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset .....	9
1.2 Päätöslauselma MSC.268(85): IMSBC-säännöstö .....	9
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT .....	14
3 VOIMAANTULO .....	17
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS .....	19
4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	19
4.2 Käsitteilyjärjestys .....	23
LAKIEHDOTUS.....	24
ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä yleissopimukseen liittyvän kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännöstön (IMSBC- säännöstö) pakottavan osan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja IMSBC-säännöstön soveltamisesta .....	24
LIITTEET.....	26
SOPIMUSTEKSTI .....	26
SOPIMUSTEKSTI .....	39

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (*International Maritime Organization*, jäljempänä IMO) on vuosikymmenten ajan kehitetty kattava kansainvälinen sääntelyjärjestelmä alusten turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä, miehistön pätevyydestä, aluskuljetuksiin liittyvistä vastuukysymyksistä sekä alusliikenteen ympäristölle aiheuttamien haittojen ehkäisemisestä. Alusturvallisuuden ja irtolastikuljetusten kannalta keskeisimmät yleissopimukset ovat ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 11/1981, jäljempänä SOLAS-yleissopimus) sekä vuoden 1966 kansainvälinen lastiviivayleissopimus (SopS 52/1968). Suomi liittyi SOLAS-yleissopimukseen 21 päivänä helmikuuta 1981. SOLAS-yleissopimuksen liite sisältää kattavat, pääosin tekniset määräykset alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä. SOLAS-yleissopimukseen liittyy lisäksi useita säännöstöjä, kuten nyt hyväksyttäväksi esitettävä kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskeva kansainvälinen säännöstö (*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code*, jäljempänä IMSBC-säännöstö). Säännöstöt sisältävät aluksia koskevia tarkempia teknisiä vaatimuksia ja täydentävät siten SOLAS-yleissopimuksen liitteen määräyksiä. Osa säännöstöistä on SOLAS-yleissopimuksen pakollisia osia, jotka sisältävät oikeudellisesti sitovia määräyksiä. Osa säännöstöistä on edelleen suositusluonteisia. SOLAS-yleissopimuksen liitettä ja yleissopimukseen liittyviä säännöstöjä on muutettu useita kertoja IMon meriturvallisuuskomitean (*Maritime Safety Committee*, jäljempänä MSC-komitea) päätöslauselmilla. Nyt hyväksyttäväksi esitettävä IMSBC-säännöstö korvaa aiemman suositusluonteisen kiinteitä irtolasteja koskeneen säännöstön (*Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes*, jäljempänä BC-säännöstö), joka julkaistiin ensimmäisen kerran jo vuonna 1965.

### 2 Nykytila

#### 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Suomen kansallinen lainsäädäntö sisältää useita säännöksiä alusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin kuljetuksesta. Merilain (674/1994) 6 luvun 3 § sisältää yleissäännöksen aluksen päällikön velvollisuudesta huolehtia aluksen merikelpoisuudesta ja vakavuudesta. Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009, jäljempänä alusturvallisuuslaki) 6 § sisältää aluksia koskevat yleiset tekniset turvallisuusvaatimukset ja 35 – 62 § aluksille tehtäviä katsastuksia ja niiden perusteella myönnettäviä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja koskevat säännökset. Alusturvallisuuslain 75 § sisältää säännökset aluksen turvallisesta lastaamisesta ja lastin kuljetuksesta. Alusturvallisuuslaki sisältää lisäksi useita valtuutuslainsäädäntöä, joiden nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa teknisiä määräyksiä SOLAS-yleissopimuksessa asetetuista aluksen teknisistä turvallisuutta ja turvallista käyttöä koskevista vaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto ja sen valtuuttamat hyväksytyt luokituskäytökset valvovat, että irtolastialukset täyttävät kansainvälisissä sopimuksissa, EU-säädöksissä ja kansallisessa lainsäädännössä irtolastialuksille asetetut merikelpoisuutta ja vakavuutta koskevat vaatimukset.

Kiinteiden irtolastien kuljetuksilla on yhteys vaarallisten aineiden kuljetuksia koskeviin säännöksiin. Kansallisessa lainsäädännössä vaarallisten aineiden kuljetuksesta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa (666/1998). Säännökset perustuvat vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-säädöksiin.

Erilaisista aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista säädetään alusliikennepalvelulaissa (623/2005), jolla on pantu täytäntöön jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen (jäljempänä ilmoitusmuodollisuusdirektiivi) sekä alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen (jäljempänä seurantadirektiivi). Alusliikennepalvelulain 22 c ja 22 e §:ssä säädetään vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältäviä lasteja koskevista ilmoitusvelvollisuuksista. Näihin aineisiin sisältyy myös sellaisia kiinteitä irtolasteja, jotka kuuluvat IMSBC-säännösten soveltamisalaan. Näiden lastien osalta laivaajan on huolehdittava alusliikennepalvelulain ja sen nojalla annettujen säädösten ja määräysten mukaisten ilmoitusten tekemisestä.

Irtolastikuljetuksiin liittyy myös merkittäviä työturvallisuuskäsitteitä, joista säädetään työturvallisuuslaissa (738/2002) sekä työturvallisuuslain nojalla annettussa valtioneuvoston asetuksessa alusten lastauksen ja purkamisen työturvallisuudesta (633/2004).

Lisäksi irtolastikuljetuksiin liittyy eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta annettu laki (1206/2004) sekä eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus (1411/2004), joilla on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston 4 päivänä joulukuuta 2001 irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä antama direktiivi 2001/96/EY. Direktiivillä on saatettu pakottavaksi EU:n alueella IMOn päätöslauselmalla A.862(20) hyväksymä suositusluonteinen irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastinpurkua koskeva säännöstö (*Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers*, jäljempänä BLU-säännöstö). Säännöstö sisältää irtolastialusten turvallisuutta koskevia suosituksia,

joissa käsitellään yleisesti alusten ja satamien vuorovaikutukseen liittyviä seikkoja sekä erityisesti lastaus- ja purkukäytäntöjä. BLU-säännöstöllä ja sitä koskevilla EU-säädöksillä ja kansallisella lainsäädännöllä säännellään siten pääosin eri asioita, kuin IMSBC-säännöstöllä, joka koskee lastin asianmukaisista sijoittamista alukseen rakenteellisten vahinkojen ehkäisemiseksi, aluksen vakavuutta ja teknistä turvallisuutta sekä mahdollisten kemiallisten reaktioiden estämistä.

## 2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaisten ja EU:n lainsäädäntö

IMOn MSC-komitea hyväksyi Lontoossa 4 päivänä joulukuuta 2008 pidetyssä 85. kokouksessaan päätöslauselman MSC.269(85), jonka 2 liitteellä lisättiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen aluksen rakennetta koskevaan II-2 lukuun, lastin kuljetusta koskevaan VI lukuun sekä vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan VII lukuun viittaukset kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevaan kansainväliseen IMSBC-säännöstöön sekä tehtiin eräitä muita teknisiä muutoksia. Muutosten keskeisin sisältö oli IMSBC-säännösten tuleminen oikeudellisesti sitovasti. Aiemmin vastaava säännöstö oli suositusluonteinen. Päätöslauselman MSC.269(85) 1 liitteen sisältöä on selvitetty tarkemmin jäljempänä tässä jaksossa.

Itse IMSBC-säännöstö sisältyy samassa kokouksessa hyväksytyyn päätöslauselmaan MSC.268(85). Säännösten määräyksistä osa on sopimusvaltioita oikeudellisesti sitovia (1 – 10 sääntö sekä 11 säännön 1 kohdan 1 alakohta ja eräät säännösten 1 liitteen osat) ja osa jätettiin edelleen suositusluonteisiksi (11 – 13 sääntö lukuun ottamatta 11 säännön 1 kohdan 1 alakohtaa, eräät säännösten 1 liitteen osat sekä säännösten 2 – 4 liite). Säännöstö tarkentaa SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun A ja B osaan sekä VII luvun A-1 osaan sisältyviä määräyksiä kiinteiden ja vaarallisten aineiden irtolastikuljetuksista. Lisäksi kiinteitä irtolastikuljetuksia koskevia määräyksiä sisältyy SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2 lukuun, jossa on yksityiskohtaiset määräykset irtolastialusten paloturvallisuudesta. Säännöstö korvaa aiemman suositus-

luonteisen kiinteitä irtolasteja koskeneen BC-säännösten.

Samassa MSC-komitean kokouksessa joulukuussa 2008 hyväksyttiin myös päätöslauselmat MSC.267(85), edellä mainittu MSC.269(85) sekä MSC.270(85). Päätöslauselmalla MSC.267(85) hyväksyttiin vuoden 2008 ehjän aluksen vakavuutta koskeva säännöstö (*International Code on Intact Stability*, 2008, jäljempänä IS-säännöstö), joka sisältää tekniset määräykset ehjän aluksen vakavuuden turvaamisesta. Edellä mainitun päätöslauselman MSC.269(85) 1 liitteellä tehtiin lähinnä IS-säännösten edellyttämät muutokset SOLAS-yleissopimuksen liitteen aluksen rakennetta koskevaan II-1 ja II-2 lukuun. Päätöslauselmalla MSC.270(85) tehtiin IS-säännösten edellyttämät tekniset muutokset vuoden 1966 kansainväliseen lastivii-vayleissopimukseen liittyvään vuoden 1988 pöytäkirjaan (SopS 12/2000).

Kaikki edellä mainituilla päätöslauselmilla tehdyt muutokset ovat tulleet kansainvälisesti voimaan. Suomi on ilmoittanut IMO:n pääsihteerille, että muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun tarpeelliset kansalliset hyväksymis- ja voimaansaattamistoimet on suoritettu. Tällä hallituksen esityksellä haetaan eduskunnan hyväksyntää päätöslauselman MSC.269(85) 2 liitteellä SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyille muutoksille sekä päätöslauselmalla MSC.268(85) hyväksytyn IMSBC-säännösten pakottavalle osalle lukuun ottamatta säännösten 1 liitettä.

Muilla edellä mainituilla päätöslauselmilla tehdyt muutokset ovat luonteeltaan teknisiä ja yleiseltä merkitykseltään vähäisiä. Ne eivät sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, eivätkä ne muutoinkaan vaadi eduskunnan suostumusta. Muutokset on sen vuoksi tarkoitus saattaa tasavallan presidentin hyväksyttäväksi ja saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella samanaikaisesti SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen päätöslauselman MSC.269(85) 2 liitteellä tehtyjen muutosten sekä päätöslauselmalla MSC.268(85) hyväksytyn IMSBC-säännösten voimaantulon kanssa.

IMSBC-säännösten 1 liitettä on muutettu sen hyväksymisen jälkeen MSC-komitean 20

päivänä toukokuuta 2011 antamalla päätöslauselmalla MSC.318(89). Päätöslauselmalla IMSBC-säännösten liitteeseen on lisätty uusia ohjekortteja sellaisille kiinteille irtolasteille, joita ei vielä ollut mainittu säännösten liitteessä. Muutokset tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013 noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä. Suomi on ilmoittanut IMO:n pääsihteerille, että myös nämä muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun tarpeelliset kansalliset hyväksymis- ja voimaansaattamistoimet on suoritettu.

Tämän lisäksi säännöstöä muutettiin MSC-komitean 21 päivänä kesäkuuta 2013 antamalla päätöslauselmalla MSC.354(92). Myös tällä päätöslauselmalla tehtiin teknisiä muutoksia säännösten liitteeseen. Muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2015 noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä. Suomi on ilmoittanut IMO:n pääsihteerille, että myös nämä muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun tarpeelliset kansalliset hyväksymis- ja voimaansaattamistoimet on suoritettu.

Myöhemmin esitettävällä tavalla säännösten 1 liite on osittain pakottavaa ja osittain suositusluonteista. Liitteen sisältämien ainekohtaisten ohjekorttien voidaan kuitenkin katsoa olevan teknisiä ja yleisestä merkitykseltään vähäisiä. Ne eivät myöskään sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, eivätkä ne muutoinkaan vaadi eduskunnan suostumusta. Muutokset on tarkoitus saattaa tasavallan presidentin hyväksyttäväksi ja saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella samanaikaisesti IMSBC-säännösten voimaantulon kanssa.

Alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä on annettu paljon EU-säädöksiä. EU-lainsäädännöllä pannaan useimmiten täytäntöön tai täydennetään IMO:ssa hyväksytyjä määräyksiä. Siten monet IMO:ssa käsiteltävät asiat ovat siirtyneet EU:n toimivaltaan. Irtolastikuljetuksia koskevaa EU-lainsäädäntöä on Euroopan parlamentin ja neuvoston 4 päivänä joulukuuta 2001 irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista

edellytyksistä ja menettelyistä antama direktiivi 2001/96/EY, joka on Suomessa pantu täytäntöön eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta annetulla lailla (1206/2004) sekä eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta annetulla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (1411/2004). Kuten edellä on todettu, alusten ja satamien vuoro-vaikutukseen liittyviä seikkoja sekä erityisesti lastaus- ja purkukäytäntöjä koskeva direktiivi käsittelee irtolastikuljetuksia kuitenkin pääosin eri näkökulmasta kuin IMSBC-säännöstö.

IMSBC-säännöstössä EU:n toimivaltaan kuuluvat määräykset sisältyvät säännösten 10 sääntöön, joka koskee kiinteiden jätteiden rajatylittäviä kuljetuksia irtolastina, sekä 11 säännön 1 kohdan 1 alakohtaan, joka koskee yhtiöitä, aluksia ja satamarakenteita koskevia turvamääräyksiä, kun on kyse kiinteiden irtolastien käsittelystä ja kuljetuksesta.

Jätteiden rajatylittäviä siirtoja säädellään vuonna 1989 tehdyllä vaarallisten jätteiden maanrajan ylittävien siirtojen ja niiden käsittelyn valvontaa koskevalla Baselin yleissopimuksella (SopS 44 – 45/1992), jonka osapuoli Euroopan yhteisö on. EU:lla on lisäksi kattava lainsäädäntö jätteistä ja jätteiden siirtoista valtioiden välillä.

Yhtiöitä, aluksia ja satamarakenteita koskevat turvamääräykset perustuvat puolestaan SOLAS-yleissopimuksen XI-2 lukuun sekä alusten ja satamarakenteiden kansainväliseen turvasäännöstöön (*International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, jäljempänä ISPS-säännöstö), jotka on sisällytetty Euroopan parlamentin ja neuvoston alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 antamaan asetukseen (EY) N:o 725/2004.

IMSBC-säännösten 10 säännön ja 11 säännön 1 kohdan 1 alakohdan suhdetta EU-lainsäädäntöön on selostettu tarkemmin jaksossa, joka koskee sopimuksen sisältöä ja sen suhdetta Suomen lainsäädäntöön.

### 2.3 Nykytilan arviointi

IMOn MSC-komitean päätöslauselman MSC.269(85) 2 liitteellä SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset

sekä päätöslauselmalla MSC.268(85) hyväksytyt IMSBC-säännöstö ovat tulleet kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011 noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä. Suomi on ilmoittanut IMOn pääsihteerille 30 päivänä kesäkuuta 2010 toimitetulla nootilla, että säännösten määräykset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun kansalliset hyväksymis- ja voimaansaattamistoimet on ehditty saattaa loppuun. Suomen osalta säännöstö tulee voimaan, kun Suomi on ilmoittanut IMOn pääsihteerille nootin peruuttamisesta. IMSBC-säännösten kansallinen voimaansaattaminen on tärkeää, jotta Suomen kansallinen lainsäädäntö olisi yhdenmukainen kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen sääntelyn kanssa.

### 3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

IMSBC-säännösten tarkoituksena on taata kiinteiden irtolastien turvallinen ahtaus ja kuljetus, ja sitä sovelletaan kaikkiin irtolastialuksilla kuljetettaviin kiinteisiin irtolasteihin viljaa lukuun ottamatta. Säännösten sisältämät määräykset koskevat lastin asianmukaista sijoittamista alukseen rakenteellisten vahinkojen ehkäisemiseksi, aluksen vakaavuutta sekä mahdollisten kemiallisten reaktioiden estämistä.

Esityksen tavoitteena on hankkia eduskunnan hyväksyminen IMOn MSC-komitean päätöslauselman MSC.269(85) 2 liitteellä SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyille muutoksille sekä päätöslauselmalla MSC.268(85) hyväksytyille IMSBC-säännösten pakottavalle osalle lukuun ottamatta säännösten 1 liitettä. Esitys sisältää myös ehdotuksen laiksi SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten ja IMSBC-säännösten pakottavan osan, lukuun ottamatta säännösten 1 liitettä, lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja IMSBC-säännösten soveltamisesta. Tavanomaisten voimaansaattamissäännösten lisäksi lakiin esitetään sisällytettäväksi myös säännösten soveltamista koskevia säännöksiä. Näillä aineellisilla säännöksillä ulotettaisiin muun muassa sään-

nöston soveltamisala myös aluksiin, jotka kuljettavat säännöstössä tarkoitettuja kiinteitä irtolasteja kotimaan liikenteessä, ja annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle mahdollisuus myöntää poikkeuksia säännösten soveltamisesta eräisiin aluksiin.

## 4 Esityksen vaikutukset

### 4.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei ole merkittäviä merenkuluelinkeinon kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia, koska IMSBC-säännöstö on jo kansainvälisesti voimassa, minkä vuoksi kansainvälisessä liikenteessä olevien suomalaisten alusten tulee jo nyt täyttää säännösten vaatimukset käydessään muiden maiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä. Esityksellä ei siten arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia esimerkiksi varustamojen kuljetuskustannuksiin. Esityksellä ei myöskään ole julkisyhteisöihin tai kotitalouksiin kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia.

Teollisuudelle IMSBC-säännöstöstä aiheutuvat kustannukset perustuvat siihen, että säännösten mukaan jokaiselle kiinteälle irtolastille viljaa lukuun ottamatta on laadittava ainekohtainen ohjekortti. Ohjekortissa määritellään, kuinka irtolastin lastaus, merikuljetus ja purkaminen tulee suorittaa. Jos tietylle irtolastille ei vielä ole säännöstössä ainekohtaista ohjekorttia, säännöstössä on kuvattu menettelytapa sekä tekniset tutkimus- ja testausvaatimukset yksittäisen irtolastin saattamiseksi säännösten piiriin sekä väliaikainen ohjeistus sen turvalliseen merikuljetukseen. Uuden ohjekortin laatimista varten tehtävät tutkimukset, selvitykset ja testaukset aiheuttavat teollisuuden toiminnanharjoittajille yleensä joidenkin kymmenien tuhansien eurojen kustannukset.

### 4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

IMSBC-säännösten voimaantulon arvioidaan lisäävän Liikenteen turvallisuusviraston työmäärää noin 0,3 henkilötyövuoden verran.

### 4.3 Ympäristövaikutukset

IMSBC-säännösten voimaantulolla on myönteisiä vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen, koska siinä asetetaan vaatimuksia kiinteiden irtolastien turvallisuudelle ja kuljetukselle aluksissa. Säännösten voimaantulo vähentää siten merionnettomuuksien riskiä ja edistää merenkulun ympäristönsuojelua, vaikka se ei toistaiseksi sisällä erityisesti meriympäristöä koskevia määräyksiä.

## 5 Asian valmistelu

IMSBC-säännöstö hyväksyttiin Lontoossa IMO:n MSC-komitean 85. kokouksessa 4 päivänä joulukuuta 2008 päätöslauselmalla MSC.268(85). Säännöstöä oli valmisteltu useamman vuoden ajan IMO:n alakomiteoissa. MSC-komitean 85. kokoukseen ja alakomiteakokouksiin osallistui Suomesta viranomaisten ja elinkeinon sidosryhmien edustajia. Merenkulun keskeiset sidosryhmät ovat osallistuneet myös MSC-komitean 85. kokouksen kansalliseen valmisteluun syksyllä 2008.

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Esityksestä on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: ulkoasiainministeriö, oikeusministeriö, sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, valtiovarainministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Mittatekniikan keskus, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Kemiateollisuus ry, Merimieseläkekassa, Merimiespalvelutoimisto, Metsäteollisuus ry, Natur och Miljö r.f., Satamaoperaattorit ry, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto, Suomen Konepäälystöliitto, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Laivanpäälystöliitto, Suomen luonnonsuojeluliitto, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamot ry, Suomen Vesitieyhdistys, Suomen Yrittäjät ry, Teknologiateollisuus ry, WWF Suomi, Andritz Oy, Finnipilot Pilotage Oy, Joensuun Laivaus, Järvi-Suomen uittoyhdistys ja Perkaus

Oy, Metsä Group, Mopro Oy, Nordkalk Oy Ab, Oy Finnshipping Ltd, Oy Helsinki Chartering Ab, Oy Intercarriers Ltd, Oy Saimaa Terminals Ab, Saimaan Matkaverkko Oy, Stora Enso Oy, UPM Metsä, Vapo Timber Oy ja Yara Suomi Oy.

Lausunnon esityksestä antoivat seuraavat tahot: ulkoasiainministeriö, puolustusministeriö, valtiovarainministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, ympäristöministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Mittatekniikan keskus ja Suomen Varustamot ry. Lisäksi oikeusministeriön edustaja antoi valmistelijalle suullisesti eräitä muutosehdotuksia.

Annetuissa lausunnoissa ministeriöt ja muut viranomaiset esittivät lähinnä teknisluonteisia tarkennuksia ja selvennyksiä hallituksen esityksen perusteluihin. Puolustusmi-

nisteriö esitti, että puolustusvoimien alukset tulisi nimenomaisesti rajata lain soveltamisalan ulkopuolelle. Ympäristöministeriö esitti harkittavaksi, että kansallisella tasolla säädettäisiin kauttakulussa olevan aluksen velvollisuudesta ilmoittaa kauttakulkumaan viranomaiselle, jos aluksella kuljetettava aine tai jäte aiheuttaa kuljetuksen aikana vaaran sitä kuljettavalle alukselle tai ympäristölle. Liikennevirasto esitti pykälämuutoksia, joilla selkeytettäisiin IMSBC-säännöstöstä ja alusliikennepalvelulaista (623/2005) seuraavien ilmoitusvelvollisuuksien soveltamista. Elinkeinoon sidosryhmistä lausunnon antoi ainoastaan Suomen Varustamot ry, joka tuki hallituksen esitystä.



## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

**1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön****1.1 Päätöslauselman MSC.269(85) 2 liite: SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset**

**Johdanto-osa.** Päätöslauselman johdanto-osa sisältää tiedot päätöslauselman voimaantulosta. Päätöslauselmalla SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset tulevat voimaan noudattaen niin sanottua hiltajaista hyväksymismenettelyä. Johdanto-osassa on eritelty hyväksymis- ja voimaantuloapäivämäärät erikseen päätöslauselman kummallekin liitteelle. IMSBC-säännöstöä koskevat SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset, joista määrätään päätöslauselman 2 liitteessä, katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2010, ja ne tulivat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011.

**Liite 2.** Päätöslauselman 2 liite sisältää muutoksia SOLAS-yleissopimuksen liitteen aluksen rakennetta koskevaan II-2 lukuun, lastin kuljetusta koskevaan VI lukuun sekä vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan VII lukuun. Muutoksilla tehtiin IMSBC-säännöstö SOLAS-yleissopimuksen nojalla pakottavaksi. Säännöstö on siten jatkossa yleissopimuksen pakollinen osa. Lisäksi yleissopimuksen liitteeseen tehtiin eräitä muita teknisiä muutoksia.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun 3 säännön mukaan ellei nimenomaisesti toisin ole säädetty, yleissopimusta ei sovelleta sotalukuun eikä joukkojenkuljetusaluksiin, lastialuksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 500, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, alkeellista rakennetta oleviin puualuksiin, huvialuksiin, joita ei käytetä kauppaan, eikä kalastusaluksiin. SOLAS-yleissopimuksen liitteen yleistä soveltamisalarajausta sovelletaan myös yleissopimukseen liittyviin säännöstiin. Näin ollen mainitut alukset jäävät myös SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten ja IMSBC-säännöstön soveltamisalan ulkopuolelle.

Niiden alusten osalta, jotka ovat bruttovetoisuudeltaan alle 500, on kuitenkin huomioitava, että SOLAS-yleissopimuksen liitteen lastin kuljetusta koskevan VI luvun A osan 1 säännön 1 kohdan nojalla lukua ja sen nojalla IMSBC-säännöstöä sovelletaan myös tällaisiin aluksiin, kun ne kuljettavat säännöstössä tarkoitettuja kiinteitä irtolasteja. Hallinto voi kuitenkin myöntää poikkeuksia, jos määräysten soveltaminen olisi olosuhteisiin nähden kohtuutonta tai tarpeetonta. Tätä tarkoitusta varten Liikenteen turvallisuusvirastolle on esitetty mahdollisuutta myöntää poikkeuksia säännöstön soveltamisesta aluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 500. Asiaa on selvitetty tarkemmin voimaansaattamislakia koskevan ehdotuksen 2 §:n 3 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa.

**1.2 Päätöslauselma MSC.268(85): IMSBC-säännöstö**

**1 sääntö.** *Yleiset määräykset.* Säännön 1 kohta sisältää yleisluonteisen alkuhuomautuksen säännöstön soveltamisesta. Säännön 2 kohta sisältää yleiset määräykset siitä, mitä sääntöjä tulee noudattaa niiden irtolastien osalta, jotka on lueteltu säännöstössä. Kohdan mukaan säännöstössä lueteltujen irtolastien kuljettamisessa tulee noudattaa paitsi säännöstön 1 – 10 ja 11 säännön 1 kohdan 1 alakohdan määräyksiä, myös kyseistä lastia koskevan ohjekortin määräyksiä.

Säännön 3 kohta sisältää määräykset sellaisten irtolastien kuljettamisesta, joita ei ole lueteltu säännöstössä. Jos arvioidaan, että tällainen kiinteä irtolasti voi aiheuttaa vaaraa, on satamavaltion ja aluksen lippuvaltion viranomaisten sovittava ehdoista, joita on väliaikaiset noudatettava tällaisen lastin kuljetuksessa. Jos lasti ei sen sijaan aiheuta vaaraa kuljetuksessa, on sen kuljettamiselle annettava lupa. Lastaussataman toimivaltaisen viranomaisen tulee lisäksi toimittaa aluksen päällikölle todistus, josta ilmenee lastin ominaisuudet sekä vaaditut kuljetus- ja käsittelyolosuhteet.

Kokonaisuudessaan tavoitteena on, että sel-laisetkin kiinteät irtolastit, joita koskevia yksityiskohtaisia vaatimuksia ei ole vielä määriteltä säännöstössä, tulisivat säännösten piiriin, jolloin erityismenettelyjä ei tarvitsisi soveltaa. Tämän vuoksi säännön 3 kohdan 2 alakohta sisältää lastaussataman toimivaltaista viranomaista koskevan veloitteen lähettää IMOLle vuoden kuluessa erikoisluvan antamisesta hakemus kyseisen kiinteän irtolastin sisällyttämisestä säännösten piiriin. Hakemuksen kaava on määriteltä säännön 3 kohdan 3 alakohdassa. Hakemukset käsitellään IMO:n CCC-alakomiteassa (*Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers*).

Suomessa toimivaltainen viranomainen kaikkien säännön 3 kohdan mukaisten toimenpiteiden osalta olisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Asiasta esitetään säädettäväksi voimaansaattamislaisissa.

Säännön 4 kohdassa määrätään säännösten soveltamisesta ja täytäntöönpanosta. Säännöstö on SOLAS-yleissopimuksen pakollinen osa, ja sitä sovelletaan kaikkiin SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluviin aluksiin niiden kuljettaessa kiinteitä irtolasteja ja viljaa lukuun ottamatta. SOLAS-yleissopimusta sovelletaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen 1 luvun A osan 1 säännön mukaisesti kansainvälisessä liikenteessä oleviin aluksiin. SOLAS-yleissopimuksen liitteen lastin kuljetusta koskevan VI luvun A osan 1 säännön mukaan lukua sovelletaan kaikkiin aluksiin, joilla kuljetetaan lasteja, jotka vaarallisuutensa vuoksi vaativat erityisiä varotoimia. Lippuvaltion hallinto voi kuitenkin vapauttaa aluksen, jonka bruttovetoisuus on alle 500, määräysten soveltamisesta ja määrittellä tälle alukselle muut asianmukaiset turvallisuusvaatimukset. Lisäedellytyksenä on, että matkan olosuhteet huomioiden määräysten soveltaminen olisi kohtuutonta tai tarpeetonta. Koska IMSBC-säännöstö kuuluu SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun alaisuuteen, määräytyy sen soveltamisala VI luvun määräysten mukaisesti. Voimaansaattamislakiin otettavalla asiasisältöisellä säännöksellä säännösten soveltamisala on tarkoitus laajentaa myös aluksiin, jotka kuljettavat säännöstössä tarkoitettuja kiinteitä irtolasteja kotimaan liikenteessä.

Säännön 4 kohdassa on lisäksi selvitetty, mitkä säännösten osat ovat pakottavia ja mitkä suosituksia, sekä miten määritellään vastuun kohdentuminen niiden veloitteiden osalta, joissa vastuuta toiminnan toteuttamisesta ei ole nimenomaisesti määrätty kenellekään tietylle henkilölle.

Säännön 5 kohdassa määrätään vapautuksista ja vastaavista toimenpiteistä. Kohdan mukaan yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen voi vapautuksella hyväksyä muun kuin IMSBC-säännöstössä määritellyn määräyksen noudattamisen edellyttäen, että tämä määräys on vähintään yhtä tehokas ja turvallinen kuin IMSBC-säännösten sisältämä määräys. Kansallisessa lainsäädännössä yleissäännös samanarvoisuuksista sisältyy alusturvallisuuslain 8 §:ään, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto on se toimivaltainen viranomainen, joka voi hyväksyä muun kuin SOLAS-yleissopimuksessa edellytetyn järjestelyn soveltamisen aluksessa, jos se on vähintään yhtä tehokas kuin SOLAS-yleissopimuksessa vaadittu järjestely.

Säännön 6 kohta sisältää suoran lainauksen SOLAS-yleissopimuksen liitteen lastien kuljettamista koskevasta VI luvusta sekä vaarallisten aineiden kuljettamista koskevasta VII luvusta. Lastien kuljettamista koskeva VI luku sai nykymuotonsa, kun MSC-komitea antoi 23 päivänä toukokuuta 1991 päätöslauselman MSC.22(59), jolla luvun soveltamisala laajennettiin kattamaan myös muut kuin viljakuljetukset. Päätöslauselma saatettiin Suomessa tasavallan presidentin hyväksyttäväksi ja saatettiin kansallisesti voimaan tasavallan presidentin asetuksella 1483/1993 (SopS 108/1993). Lukua on sen jälkeen muutettu useita kertoja MSC-komitean päätöslauselmilla, jotka on myös saatettu kansallisesti voimaan tasavallan presidentin asetuksella.

Säännön 6 kohdassa lainattujen määräysten soveltamisala on sama kuin IMSBC-säännösten soveltamisala, ja ne ovat Suomen osalta voimassa SOLAS-yleissopimuksen osana. Kyseessä on informatiivinen määräys, jolla ei ole tarkoitus laajentaa SOLAS-yleissopimuksen mainittujen määräysten soveltamisalaa eikä muutenkaan vaikuttaa niiden voimassaoloon kansainvälisesti eikä Suomen osalta. Suoran lainauksen sisällyttämisellä IMSBC-säännöstöön on haluttu

helpottaa lukijan työtä, koska eri sopimusinstrumentteihin sisältyvät määräykset löytyvät nyt yhdestä kirjasta.

Säännön 7 kohta sisältää säännöstössä käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät.

**2 sääntö.** *Yleiset lastauksen, kuljetuksen ja lastin purkamisen varotoimet.* Säännön 1 kohta sisältää yleiset määräykset lastin sijoittamisesta. Säännön 1 kohdan 1 alakohta sisältää laivajaa koskevan veloitteen toimittaa aluksen päällikölle riittävät tiedot lastista. Tarkemmat määräykset laivajan tietojenantovelvoitteesta sisältyvät säännösten 4 sääntöön. Säännön 1 kohdan 2 alakohta sisältää kuvailevat ja yleisluonteiset määräykset aluksen rakenteiden liiallisen rasittumisen estämisestä. Säännön 1 kohdan 3 alakohdassa määrätään aluksen vakavuuden tukemisesta, ja se sisältää informatiivisen viittauksen SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-1 luvun 22 säännön 1 kohdassa tarkoitettuun vakavuuskirjaan. Säännön 2 kohta sisältää yleisluonteiset määräykset lastaamisesta ja purkamisesta.

Kansallisessa lainsäädännössä lastausta, kuljetusta ja lastin purkamista koskevat turvallisuussäännökset sisältyvät alusturvallisuuslain 6 §:ään, jossa säädetään SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten yleisistä turvallisuusvaatimuksista, sekä alusturvallisuuslain 75 §:ään, jossa säädetään aluksen turvallisuudesta lastaamisesta ja kuljetuksesta. Alukselle katsastusten perusteella myönnettävistä katsastusasiakirjoista sekä todistus- ja turvallisuuskirjoista säädetään alusturvallisuuslain 57 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen ja eräiden muiden kansainvälisten yleissopimusten täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa. Aluksen vakavuudesta on lisäksi voimassa aluksen vakavuudesta annettu asetus (588/1972), joka sisältää tarkemmat säännökset aluksen vakavuuden laskentaperusteista ja aluksen vakavuustiedoista.

**3 sääntö.** *Henkilöstön ja aluksen turvallisuus.* Säännön 1 kohta sisältää yleiset vaatimukset henkilöstön ja aluksen turvallisuudesta

kiinteiden irtolastien lastauksessa, kuljetamisessa ja purkamisessa. Säännön 1 kohdan 2 alakohta sisältää veloitteen pitää aluksella kopio hätätilanteessa toimimisen ja ensiavun ohjeista onnettomuuksissa, joihin liittyy vaarallisia kiinteitä irtolasteja.

Säännön 2 kohdassa annetaan määräykset myrkytys-, syöpymis- ja tukehtumisvaaran varalta. Säännön 2 kohdan 6 alakohdan mukaan hätätilanteissa vain asianmukaisia suojavarusteita käyttävä koulutettu henkilökunta saa mennä lastitilaan ja vain vastuussa olevan päällystön edustajan valvonnassa.

Säännön 3 kohta sisältää yleisluonteiset määräykset pölyn terveydelle aiheuttamasta vaarasta ja 4 kohta yleisluonteiset määräykset palavista kaasuseoksista. Säännön 5 kohdassa määrätään tuuletuksesta. Kohta sisältää muun muassa veloitteen varustaa lastitilat koneellisella tai luonnollisella tuuletuksella, jos niissä kuljetetaan myrkyllisiä kaasuja päästäviä lasteja. Säännön 6 kohta sisältää viittauksen IMO:n kehittämiin ohjeisiin, joita tulee noudattaa, jos matkan aikana tulee tarve desinfioida lastitilat kaasulla.

Kansallisessa lainsäädännössä aluskuljetuksiin liittyvät yleiset työturvallisuusvaatimukset sisältyvät työturvallisuuslakiin (738/2002) ja alusten lastausta ja purkamista koskevat erityissäännökset työturvallisuuslain nojalla annettuun valtioneuvoston asetukseen alusten lastauksen ja purkamisen työturvallisuudesta (633/2004). Lisäksi aluksilla on noudatettava laivatyössä noudatettavista järjestysohjeista annettua valtioneuvoston päätöstä (417/1981) sekä aluksessa käytettävistä suojeluvälineistä ja mittalaitteista annettua valtioneuvoston asetusta (825/2001). Työturvallisuusvaatimusten noudattamista aluksilla valvoo työsuojeluviranomainen.

**4 sääntö.** *Lähetysten turvallisen kuljetuksen hyväksyttävyyden arvioiminen.* Säännön 1 kohdassa määrätään kiinteiden irtolastien tunnistamisesta ja luokittelusta. Määräysten tarkoituksena on taata, että lastien luokittelussa ja merkitsemisessä noudatetaan yleisesti sovitut tapoja, mikä helpottaa lastin turvallista kuljettamista koskevien sääntöjen noudattamista ja asianmukaista toimintaa hätätilanteessa.

Säännön 2 kohdassa luetellaan lastia koskevat tiedot, jotka laivaajan tulee toimittaa aluksen päällikölle tai hänen edustajalleen. Asiaa koskeva päävelvoite sisältyy säännösten 1 säännön 2 kohdan 1 alakohtaan. Kohta sisältää myös kiinteiden irtolastien lastiselvityslomakkeen kaavan.

Säännön 3 kohdassa määrätään testitodistuksista, jotka laivaajan tulee toimittaa aluksen päällikölle tai hänen edustajalleen. Testit osoittavat, että lastista annetut tiedot ovat oikeat. Säännön 4 kohta sisältää näytteenottomenetelmiä koskevat määräykset. Kohdassa määrätään muun muassa näytteitä ottavien henkilöiden pätevydestä sekä näytteenoton suorittamistavasta.

Säännön 5 kohta sisältää teknisuonteiset määräykset näytteenoton ja kokeiden tekemisen ja lastauksen aikataulutuksesta. Määräyksen tarkoituksena on varmistaa, ettei testejä oteta liian aikaisin suhteessa lastaukseen, koska tällöin lastin ominaisuudet voivat muuttua, eivätkä niitä koskevat tiedot enää pidä paikkaansa lastaushetkellä. Säännön 6 kohta sisältää teknisuonteiset määräykset näytteenottomenetelmistä, kun näytteitä otetaan rikastekasoista.

Säännön 7 kohdassa annetaan sopimuspuolten tiedoksi esimerkkejä standardisoiduista näytteenottomenetelmistä. Säännön 8 kohta koskee vaarallisia aineita kuljettavalla aluksella edellytettäviä asiakirjoja, ja se sisältää informatiivisen viittauksen eräisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen vaarallisia kiinteitä irtolasteja koskeviin määräyksiin. Mainitut SOLAS-yleissopimuksen liitteen määräykset ovat jo kansainvälisesti ja Suomen osalta voimassa, eikä viittauksella ole tarkoitus laajentaa niiden soveltamisalaa tai vaikuttaa niiden voimassaoloon.

**5 sääntö.** *Trimmausmenetelmät.* Sääntö sisältää teknisuonteiset määräykset lastin trimmauksesta. Määräykset on eritelty alustyyppiin, irtolastin koossapysyvyyden sekä irtolastin sortumiskulman mukaan. Suomen kansallisessa lainsäädännössä yleissäännökset aluksen trimmauksesta ja lastin sijoittelusta sisältyvät alusturvallisuuslain 75 §:ään. Pykälän 6 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi SOLAS-yleissopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomea sitovien muiden kansainvälis-

ten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä aluksen lastaamisesta ja kuljettamisesta.

Säännön 4 kohdan 4 ja 5 alakohdassa määrätään, että kohdissa tarkemmin määriteltyjen kiinteiden irtolastien lastaus tulee suorittaa käyttäen toimivaltaisen viranomaisen hyväksymiä trimmauslaitteita. Trimmauslaitteella tarkoitetaan käytännössä erilaisia satamanostureita, joilla lasti tasoitetaan lastitilassa. Satamanostureiden tarkastuksista säädetään alusten lastauksen ja purkamisen työturvallisuudesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (633/2004). Asetuksen 26 §:n 1 momentin mukaan satamassa käytettävät irtaimet nostoapuvälineet on pääsääntöisesti tarkastettava silmämääräisesti ennen käyttöönottoa ja sen jälkeen vähintään joka kolmas kuukausi sekä yksityiskohtaisesti joka 12 kuukausi. Asetuksen 28 §:n mukaan käyttöönotto- ja määräaikaistarkastuksen saa tehdä vain työvälineiden turvallisesta käytöstä ja tarkastamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen (403/2008) 37 §:n 1 momentissa tarkoitettu asiantuntijayhteisö, eli yhteisö, joka on kansallisen akkreditointielimen, FINAS-akkreditointipalvelun päteväksi toteama. Alusten lastauksen ja purkamisen työturvallisuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen 33 §:n 1 momentin mukaan alusten nostolaitteiden ja lastin mukana kulkevien nostoapuvälineiden tarkastuksesta annetaan kansainvälisten sopimusten mukainen todistuskirja.

**6 sääntö.** *Sortumiskulman määrittelemisen menetelmät.* Säännön 1 kohta sisältää informatiivisen viittauksen säännösten 4 säännön 1 kohdan 4 alakohtaan sekä suositellut koemenetelmät ei-koossapysyvien kiinteiden irtomateriaalien sortumiskulman määrittelemiseen.

**7 sääntö.** *Mahdollisesti nesteytyvät lastit.* Säännön 1 kohta sisältää informatiivisen johdannon mahdollisesti nesteytyviä lasteja koskevaan sääntelyyn ja 2 kohta kuvauksen niistä vaarallisista olosuhteista, joiden vallitessa mahdollisesti nesteytyvien lastien kuljetus voi johtaa vaaratilanteisiin.

Säännön 3 kohta sisältää mahdollisesti nesteytyviä lasteja koskevat määräykset. Kohdassa asetetaan erityisvaatimuksia tällaisten lastien ahtaamiselle, niitä kuljettavan aluksen rakenteille ja varusteille sekä lastin käsitte-

lylle kuljetuksen aikana. Kohdassa määrätään hyväksynnästä, joka tulee hankkia erityisrakenteisille tai erityisesti varustetuille lastialuksille aluksen lippuvaltion hallinnolta.

Suomen kansallisessa lainsäädännössä asiaa koskevat yleissäännökset sisältyvät alusturvallisuuslain aluksen teknisiä turvallisuusvaatimuksia koskevaan 6 §:ään sekä lastaamista ja kuljetusta koskevaan 75 §:ään. Alusturvallisuuslain 6 §:n 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä SOLAS-yleissopimuksessa asetetuista teknisistä ja toiminnallisista vaatimuksista soveltaen ensisijaisesti IMO:n ohjeita ja suosituksia sekä hyväksyä SOLAS-yleissopimuksen mukaisia turvallisuusrakenteita, turvallisuusjärjestelmiä ja turvallisuusvarusteita. Lisäksi lain 75 §:n 6 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi SOLAS-yleissopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä aluksen lastaamisesta ja kuljettamisesta.

**8 sääntö.** *Mahdollisesti nesteytyvien lastien koemenetelmät.* Sääntö sisältää tekniset määräykset mahdollisesti nesteytyvien lastien kosteuspitoisuuden sekä suurimman turvallisen kuljetuskosteuspitoisuuden määrittämisestä.

**9 sääntö.** *Kemiallisesti vaaralliset aineet.* Sääntö sisältää valtaosin tekniluonteiset määräykset kemiallisesti vaarallisten aineiden lastauksesta, kuljetuksesta ja tällaisen lastin purkamisesta. Säännön 2 kohta sisältää velvoitteen luokitella kemiallista vaara aiheuttavat, irtolastina kuljetettavat aineet sen mukaan, onko aine luokiteltu vaaralliseksi aineeksi vai aineeksi, joka aiheuttaa vaaraa ainoastaan, kun sitä kuljetetaan irtolastina. Ensin mainitut vaaralliset aineet luokitellaan SOLAS-yleissopimukseen liittyvän vaarallisten aineiden aluskuljetuksia kappaletavarana koskevan säännösten (*International Maritime Dangerous Goods Code*, jäljempänä IMDG-säännöstö) 2 osan mukaisesti. Vaaralliset aineet, jotka aiheuttavat vaaraa ainoastaan, kun sitä kuljetetaan irtolastina, muodostavat oman luokkansa.

Vaarallisten aineiden merikuljetuksista säädetään SOLAS-yleissopimuksen VII luvussa sekä edellä mainitussa SOLAS-yleissopimukseen liittyvässä pakollisessa IMDG-säännöstössä. Kansallisessa lainsäädännössä vaarallisten aineiden kuljetuksesta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa (666/1998). Säädökset perustuvat IMDG-säännöstöön.

Varsinaisen merikuljetuksen lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä satama-alueella säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä satama-alueella annetussa valtioneuvoston asetuksessa (251/2005). Asetus sisältää säännöksiä muun muassa henkilöstön koulutuksesta, turvallisuusselvityksen laatimisesta ja ylläpidosta, vaarallisten lastien erottelusta ja onnettomuusraportoinnista.

**10 sääntö.** *Kiinteiden jätteiden kuljettaminen irtolastina.* Sääntö sisältää määräykset kiinteiden jätteiden rajatylittävistä kuljetuksista irtolastina aluksella. Säännössä määrätään muun muassa perusteista sallia jätteiden rajatylittävä siirto, kuljetettavia jätteitä koskevista asiakirjoista sekä jätteiden luokittelusta, ahtauksesta ja käsittelystä aluksella.

Jätteiden rajatylittäviä siirtoja säädellään vuonna 1989 tehdyllä vaarallisten jätteiden maanrajan ylittävien siirtojen ja niiden käsittelyn valvontaa koskevalla Baselin yleissopimuksella (SopS 44 – 45/1992), joka on laajan ja merkittävin jätteitä koskeva kansainvälinen sopimus. Se sääntelee vaarallisten jätteiden kansainvälisiä siirtoja tavoitteenaan minimoida vaarallisten jätteiden syntymistä ja jätteiden rajat ylittäviä siirtoja. Tavoitteena on lisäksi auttaa kehitysmaita tehostamaan jätehuoltoaan. Sopimus tuli voimaan toukokuussa 1992, ja sen on tähän mennessä ratifioinut 179 maata.

Euroopan yhteisö on Baselin yleissopimuksen osapuoli vuodesta 1994, ja jätteistä ja jätteiden siirrosta on voimassa kattava Euroopan unionin lainsäädäntö. Baselin yleissopimuksen määräykset on saatettu unionin alueella voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston jätteiden siirrosta 14 päivänä kesäkuuta 2006 antamalla asetuksella (EY) N:o

1013/2006, joka korvasi sitä edeltäneen jätteen siirtoasetuksen. Baselin yleissopimus kuuluu siten unionin toimivaltaan. Koska IMSBC-säännösten 10 sääntö perustuu valtaosin Baselin yleissopimuksen määräyksiin, on myös sen katsottava kuuluvan Euroopan unionin toimivaltaan.

Suomen ympäristökeskus SYKE hoitaa Suomessa jätteiden kansainvälisten siirtojen valvontaan liittyvät viranomaistehtävät.

**11 sääntö.** *Turvamääräykset.* Sääntö on sen 1 kohdan 1 alakohtaa lukuun ottamatta suositusluonteinen. Säännön 1 kohdan 1 alakohta sisältää informatiivisen viittauksen SOLAS-yleissopimuksen XI-2 lukuun sekä alusten ja satamarakenteiden kansainväliseen turvasäännöstöön (*International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, jäljempänä ISPS-säännöstö). Säännösten tarkoituksena on turvata merenkulkua terrori-iskuilta sekä ehkäistä terroristien saapumisen alukseen ja aluksen käyttäminen terroriteon välineenä.

Aluksiin kohdistuvien terroritekojen ehkäisemiseksi ja IMO:n merenkulun turvatoimia koskevien määräysten sisällyttämiseksi yhteisön lainsäädäntöön Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 31 päivänä maaliskuuta 2004 asetuksen (EY) N:o 725/2004 alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta. SOLAS-yleissopimuksen liitteen XI-2 luku ja ISPS-säännöstö ovat asetuksen liitteenä. IMSBC-säännösten 11 säännön 1 kohdan 1 alakohdan on siten katsottava kuuluvan Euroopan unionin toimivaltaan.

IMSBC-säännösten 11 – 13 sääntö, lukuun ottamatta 11 säännön 1 kohdan 1 alakohtaa, sekä säännösten liitteet, lukuun ottamatta 1 liitteen eräitä osia, ovat suositusluonteisia. Huolimatta siitä, että säännösten 1 liite sisältää pakottavia osia, se on tarkoitus eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa esitetyillä perusteilla rajata eduskunnan hyväksymisen ulkopuolelle. Säännösten 1 liitettä on säännösten hyväksymisen jälkeen muutettu IMO:n MSC-komitean päätöslauselmalla MSC.318(89), joka tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013 sekä IMO:n MSC-komitean päätöslauselmalla MSC.354(92), joka tulee kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2015.

## 2 Lakiehdotuksen perustelut

**1 §.** Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan ne SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten ja IMSBC-säännösten pakottavan osan määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

**2 §.** Pykälän 1 momentilla IMSBC-säännösten soveltamisala ulotettaisiin koskemaan myös aluksia, jotka kuljettavat säännöstössä tarkoitettuja kiinteitä irtolasteja kotimaan liikenteessä. Ilman nimenomaista säännöstä kotimaan liikenne jäisi säännösten soveltamisalan ulkopuolelle, koska SOLAS-yleissopimusta ja siihen liittyviä säännöstöjä sovelletaan vain kansainvälisessä liikenteessä oleviin aluksiin.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun 3 säännön mukaan ellei nimenomaisesti toisin ole säädetty, yleissopimusta ei sovelleta sotaluksiin eikä joukkojenkuljetusaluksiin, lastialuksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 500, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, alkeellista rakennetta oleviin puualuksiin, huvialuksiin, joita ei käytetä kauppaan, eikä kalastusaluksiin. SOLAS-yleissopimuksen liitteen yleistä soveltamisalarajasta sovelletaan myös yleissopimukseen liittyviin säännöstöihin.

Niiden alusten osalta, joiden bruttovetoisuus on alle 500, on kuitenkin huomioitava, että SOLAS-yleissopimuksen liitteen lastin kuljetusta koskevan VI luvun A osan 1 säännön 1 kohdan nojalla lukua ja sen nojalla IMSBC-säännöstöä sovelletaan myös tällaisiin aluksiin, kun ne kuljettavat säännöstössä tarkoitettuja kiinteitä irtolasteja. Hallinto voi kuitenkin myöntää poikkeuksia, jos määräysten soveltaminen olisi olosuhteisiin nähden kohtuutonta tai tarpeetonta.

Pykälän 1 momentin nojalla säännöstöä sovellettaisiin sellaisenaan myös kotimaan liikenteeseen. Tämä tarkoittaisi, että sotalukset ja joukkojenkuljetusalukset sekä muut edellä mainitut SOLAS-yleissopimuksen ja siihen liittyvien säännösten soveltamisalan ulkopuolelle rajatut alukset jäisivät myös kotimaan liikenteessä

säännösten soveltamisalan ulkopuolelle edellä mainitun SOLAS-yleissopimuksen liitteen soveltamisalarajauksen nojalla. Alusten, joiden bruttovetoisuus on alle 500, säännöstöä sovellettaisiin kotimaan liikenteessä samoin ehdoin kuin kansainvälisessä liikenteessä.

Pykälän 1 momentin mukaan kotimaan liikenteellä tarkoitettaisiin liikennettä kotimaan satamien välillä. Kotimaanliikenteeseen rinnastettaisiin liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä. Esitetty kotimaan liikenteen määritelmä vastaa merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 §:n 13 kohdassa, alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 2 kohdassa, alusturvallisuuslain 2 §:n 36 kohdassa ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 25 kohdassa käytettyä kotimaan liikenteen määritelmää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuitenkin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksen IMSBC-säännösten soveltamisesta alukseen, joka kuljettaa säännöstössä tarkoitettuja kiinteitä irtolasteja kotimaan liikenteessä. Poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä olisi, että IMSBC-säännösten noudattaminen aiheuttaisi kohtuutonta hankaluutta tai kohtuuttomia kustannuksia ja olisi vähäiseen ympäristöön aiheutuvan vahingon vaaraan nähden aiheutonta. Käytännössä poikkeusten myöntäminen olisi tarpeellista esimerkiksi tapauksissa, joissa tiettyä, vain kotimaan liikenteessä kuljetettavaa ainetta koskevaa ohjekorttia ei ole vielä sisällytetty IMSBC-säännöstöön. Poikkeuksen perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto voisi määritellä tarpeelliset ehdot lastin kuljetukselle, mutta ainetta ei kuitenkaan tarvitsisi IMSBC-säännösten 1 säännön 3 kohdan mukaisesti lähettää IMOlle ohjekortin sisällyttämiseksi säännöstöön. Poikkeuksen myöntämisellä voitaisiin siten vähentää Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvaa hallinnollista taakkaa vaarantamatta kuitenkin merenkulun turvallisuuden ja ympäristön suojelun korkeaa tasoa kotimaan liikenteessä.

Vaikka Liikenteen turvallisuusviraston päätöksellä tietty kotimaan liikenteen alus va-

pautettaisiin IMSBC-säännösten soveltamisesta, Liikenteen turvallisuusviraston tulisi kuitenkin pystyä määrittelemään tietyt vähimmäisehdot tällaisen lastin kuljetukselle. Siten pykälän 2 momentissa esitetään säädettäväksi, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi liittää poikkeusta koskevaan päätökseen lastin kuljettamista ja käsittelyä koskevia, merenkulun turvallisuuden kannalta tarpeellisia ehtoja, joita aluksella on poikkeuksesta huolimatta noudatettava.

SOLAS-yleissopimuksen VI luvun A osan 1 säännön mukaan SOLAS-yleissopimuksen VI luvun lastin kuljetusta koskevia määräyksiä mukaan lukien kyseiseen lukuun liittyvät säännöt sovelletaan kaikkiin säännössä mainittuihin lasteihin, kun niitä kuljetetaan SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla aluksilla ja lastialuksilla, joiden bruttovetoisuus on alle 500. Säännön mukaan bruttovetoisuudeltaan alle 500 lastialusten osalta voidaan kuitenkin kansallisella tasolla säätää lievemmistä vaatimuksista, jos tapauskohtaisten olosuhteiden vuoksi määräysten soveltaminen olisi kohtuutonta tai tarpeetonta. Tämän vuoksi 2 §:n 3 momenttiin olisi tarpeen lisätä Liikenteen turvallisuusvirastolle mahdollisuus yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta myöntää SOLAS-yleissopimuksessa määräytyillä edellytyksillä poikkeus IMSBC-säännösten soveltamisesta alukseen, jonka bruttovetoisuus on alle 500.

3 §. Pykälän 1 momentissa esitettäisiin säädettäväksi laivaaajan velvollisuudesta toimittaa aluksen päällikölle tai hänen edustajalleen ja tarvittaessa Liikenteen turvallisuusvirastolle lastia koskevat tiedot ja testitodistukset, jotka perustuvat luotettavien näytteenottomenetelmien avulla lastista otettuihin näytteisiin. Momentti perustuu IMSBC-säännösten 1 säännön 2 kohdan 1 alakohtaan, jossa määrätään laivaaajan velvollisuudesta toimittaa asiaankuuluvat tiedot lähetettävästä lastista. Vaaditut tiedot on eritelty tarkemmin säännösten 4 säännön 2 kohdassa. Määräyksen tarkoituksena on varmistaa, että lastin ominaisuudet ovat aluksen päällystön ja henkilökunnan tiedossa, jotta tarpeelliset varotoimet lastin turvalliseksi lastaamiseksi ja kuljettamiseksi on mahdollista suorittaa.

Kun kyseessä on kiinteä irtolasti, jota koskevaa ohjekorttia ei ole vielä sisällytetty IMSBC-säännösten 1 liitteeseen, laivaajan tulee toimittaa lastia koskevat tiedot myös Liikenteen turvallisuusvirastolle IMSBC-säännösten 1 säännön 3 kohdan 1 alakohdan mukaisesti. Näiden tietojen perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi, soveltuuko lasti kuljetettavaksi turvallisesti.

Lastia koskevat tiedot käyvät ilmi lastia koskevista testitodistuksista, jotka perustuvat lastista otettuihin näytteisiin. Laivaaja on vastuussa siitä, että lastista on otettu asianmukaiset näytteet. Hän myös toimittaa testitodistukset aluksen päällikölle tai tämän edustajalle. Testitodistuksista määrätään IMSBC-säännösten 4 säännön 3 kohdassa. Säännösten 4 säännön 4 kohta sisältää yksityiskohtaiset määräykset näytteenottomenelmistä.

Pykälän 2 momentti koskee kiinteitä irtolasteja, joita koskevia ohjekortteja ei ole vielä sisällytetty IMSBC-säännösten 1 liitteeseen. Tällaisille lasteille ei siis ole olemassa ainekohtaisia määräyksiä siitä, miten lastia tulee käsitellä lastauksen, kuljetuksen ja purun aikana. IMSBC-säännöstyössä tällaisista lasteista määrätään säännösten 1 säännön 3 kohdassa. Kohdan perusteella on tarpeen säätää erikseen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä tällaisten kiinteiden irtolastien osalta.

Jotta tällaisetkin lastit olisi mahdollista kuljettaa turvallisesti, laivaajan tulee toimittaa lastia koskevat tiedot aluksen päällikön tai päällikön edustajan lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle, kuten edellä pykälän 1 momenttia koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa on esitetty. IMSBC-säännösten 1 säännön 3 kohdan mukaisesti Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on laivaajan toimittamien tietojen perusteella arvioida, soveltuuko lasti kuljetettavaksi turvallisesti. Virasto määrää myös yhdessä purkusataman ja aluksen lippuvaltion toimivaltaisten viranomaisten kanssa alustavat sopivat ehdot lastin kuljettamiseen ja antaa luvan lastin kuljettamiseen. Viraston tulee ilmoittaa tästä luvasta purkusataman toimivaltaiselle viranomaiselle sekä lippuvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Virasto toimittaa aluksen päällikölle todistuksen, josta ilmenee lastin omi-

naisuudet sekä vaaditut kuljetus- ja käsittelyolosuhteet. Lisäksi viraston tulee lähettää IMOlle vuoden kuluessa luvan antamisesta hakemus kyseisen kiinteän irtolastin sisällyttämisestä säännösten liitteeseen. Viimeisen kohdan tarkoituksena on varmistaa, että lastille laaditaan IMOssa oma ohjekortti, joka sisällytetään IMSBC-säännösten 1 liitteeseen. Tavoitteena on, että mahdollisimman monelle olemassa olevalle kiinteälle irtolastille olisi oma ohjekorttinsa, koska se keventää irtolastikuljetuksiin liittyviä hallinnollisia prosesseja ja turvaa toisaalta lastin asianmukaisen käsittelyn.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa SOLAS-yleissopimuksen ja IMSBC-säännösten täytäntöönpanemiseksi tarkempia teknisiä määräyksiä lastin turvallisesta käsittelystä ja kuljetuksesta, lastin tunnistamisesta ja luokitelusta, lastia koskevien tietojen antamisesta, lastista otettavista näytteistä sekä lastia koskevista testitodistuksista sekä muista asiakirjoista. Valtuutussäännöksen nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa tarkempia teknisiä määräyksiä IMSBC-säännösten kansallisesta soveltamisesta IMO:n kehittämien ohjeiden mukaisesti. Tekniset määräykset olisivat tarpeen myös silloin, kun säännösten teksti ja IMO:n ohjeet ovat sillä tavalla yleispiirteisiä, että niitä on tarpeen tarkentaa kansallisella tasolla. IMSBC-säännöstö on vielä kehitysvaiheessa, ja sen piiriin otetaan jatkuvasti uusia kiinteitä irtolasteja, minkä vuoksi IMOssa hyväksytään säännöstöön muutoksia verrattain usein. Myös tämä puoltaa määräystenantovaltuutuksen antamista Liikenteen turvallisuusvirastolle.

**4 §.** Ehdotetun lain mukaisista Liikenteen turvallisuusviraston suoritteista perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992). Tarkempia säännöksiä maksuista annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Nykyisin on voimassa liikenne- ja viestintäministeriön asetus Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista (722/2012).

Valtion maksuperustelain 4 §:n 1 momentin mukaan seuraavien suoritteiden tulee olla maksullisia, jollei suoritteen maksuttomuudelle ole perusteltua syytä: 1) tavarat, jotka



valtion viranomainen on tuottanut; 2) palvelut, jotka on tuotettu tilauksesta tai muusta toimeksiannosta; 3) päätökset, jotka on tehty hakemuksesta; 4) käyttöoikeuksien sekä muiden oikeuksien väliaikainen luovuttaminen; 5) muu toiminta, milloin suoritteiden tuottaminen on seurausta vastaanottajan toimenpiteestä. Näin ollen on perusteltua, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä maksut 2 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista päätöksistä sekä 3 §:n 2 momentissa tarkoitetuista toimista.

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

5 §. Muutoksenhaussa ensimmäisenä vaiheena olisi oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimuksesta säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

Oikaisuvaatimukseen annetun päätöksen muutoksenhaussa noudatettaisiin 2 momentin mukaisesti, mitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muutoksenhausta hallinto-oikeuden päätökseen. Hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Ehdotetun lain mukaisten päätösten luonne huomioon ottaen voidaan oikeusturvan takeiden kannalta pitää riittävänä sitä, että korkeimman hallinto-oikeuden on myönnettävä valituslupa, jos siihen on jokin hallintolainkäyttölain 13 §:n 2 momentissa säädetty peruste.

Maksuihin haetaan muutosta siten kuin valtion maksuperustelaissa säädetään.

6 §. Pykälän mukaan SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten ja IMSBC-säännösten pakottavan osan muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

### 3 Voimaantulo

SOLAS-yleissopimukseen pakollisena osana liittyvä kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskeva kansainvälinen IMSBC-

säännöstö hyväksyttiin IMO:n MSC-komitean Lontoossa 4 päivänä joulukuuta 2008 pidetyssä 85. kokouksessa päätöslauselmalla MSC.268(85). Samassa MSC-komitean kokouksessa joulukuussa 2008 hyväksyttiin myös päätöslauselma MSC.269(85), joka koostuu kahdesta liitteestä. Päätöslauselman 1 liitteellä tehtiin lähinnä ehjän aluksen vakavuutta koskevan IS-säännösten edellyttämät muutokset SOLAS-yleissopimuksen liitteen aluksen rakennetta koskevaan II-1 ja II-2 lukuun. Päätöslauselman 2 liitteellä lisättiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen aluksen rakennetta koskevaan II-2 lukuun, lastin kuljetusta koskevaan VI lukuun sekä vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan VII lukuun viittaukset IMSBC-säännöstöön sekä tehtiin eräitä muita teknisiä muutoksia.

IMSBC-säännösten hyväksymistä koskevassa päätöslauselmassa viitataan SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutoksia koskevaan päätöslauselmaan MSC.269(85), ja säännösten voimaantulo on sidottu SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten voimaantuloon. Päätöslauselmalla MSC.269(85) SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset tulivat voimaan noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä, josta määrätään SOLAS-yleissopimuksen VIII artiklassa. Menettelyn mukaisesti päätöslauselman 2 liitteen IMSBC-säännöstöä koskevat muutokset katsottiin hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2010, ja ne tulivat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011, koska niitä ei hyväksymispäivämäärään mennessä ollut vastustanut enemmän kuin 1/3 sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden yhteenlaskettu tonnisto on vähintään 50 prosenttia maailman kauppalaivaston tonnistosta.

IMSBC-säännösten hyväksymistä koskevan päätöslauselman MSC.268(85) johdanto-osan mukaan IMSBC-säännöstö tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011 samaan aikaan, kun SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI ja VII lukuun edellä mainitulla päätöslauselman MSC.269(85) 2 liitteellä tehdyt muutokset tulivat voimaan. Myös IMSBC-säännöstö on siten jo tullut kansainvälisesti voimaan. Lisäksi säännöstöä on ollut mahdollista soveltaa vapaaehtoisesti kokonaisuudessaan tai osittain jo 1 päivästä tammikuuta 2009 lähti-

en. IMSBC-säännöstö korvasi voimaan tullessaan aiemman suosituluonteisen kiinteitä irtolasteja koskeneen säännöstön (BC-säännöstö).

Suomi on ilmoittanut IMO:n pääsihteerille 30 päivänä kesäkuuta 2010 toimitetulla nootilla, että SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen päätöslauselman MSC.269(85) 2 liitteellä tehdyt muutokset sekä päätöslauselmalla MSC.268(85) hyväksytty IMSBC-säännöstö voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun tarpeelliset kansalliset hyväksymis- ja voimaansaattamistoimet on suoritettu. Suomen osalta säännöstö tulee siten voimaan, kun IMO:n pääsihteerin on vastaanottanut Suomen toimittaman ilmoituksen nootin peruuttamisesta.

SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä IMSBC-säännöstön pakottavan osan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja IMSBC-säännöstön soveltamisesta annettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan, kun SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset ja IMSBC-säännöstö tulevat Suomen osalta voimaan.

Tarkoituksena on, että IMSBC-säännöstöstä julkaistaisiin Suomen säädöskokoelman sopimussarjassa sen pakottava osa lukuun ottamatta säännöstön 1 liitettä, joka edellä esitetyn perusteella esitetään jätettäväksi eduskunnan hyväksymisen ulkopuolelle. Suomen säädöskokoelmasta annetun lain (188/2000) 9 §:n mukaan valtioneuvosto tai asianomainen ministeriö voi erityisestä syystä päättää, että muuta kuin eduskunnan hyväksymää tai eduskunnan hyväksymistä edellyttävää valtiosopimusta ei julkaista sopimussarjassa, jos sopimuksen määräykset ovat yleiseltä merkitykseltään vähäisiä tai jos sopimusmääräysten voimaan saattamiseksi Suomessa ei ole tarpeen antaa erillistä säädöstä. Jos valtiosopimus jätetään julkaisematta, ministeriön on pidettävä valtiosopimus yleisessä tietoverkossa yleisön saatavilla. Sopimussarjassa julkaistaan tällöin valtioneuvoston tai ministeriön ilmoitus valtiosopimuksen julkaisemisesta yleisessä tietoverkossa ja viranomaisesta, jolta on saatavissa jäljennös valtiosopimuksesta ja joka an-

taa sopimuksesta tietoja suomeksi ja ruotsiksi.

Tarkoituksena on, että IMSBC-säännöstö olisi kokonaisuudessaan nähtävänä ja saatavissa Liikenteen turvallisuusvirastossa. Se myös antaisi siitä lisätietoja suomeksi ja ruotsiksi. Lisäksi IMSBC-säännöstö olisi saatavilla yleisessä tietoverkossa Liikenteen turvallisuusviraston kotisivuilla osoitteessa [www.trafi.fi](http://www.trafi.fi). Säännöstön voimaansaattamista koskevan valtioneuvoston asetuksen alalaitaan merkittäisiin lisäksi ilmoitus säännöstön julkaisemisesta edellä kuvatulla tavalla.

IMSBC-säännöstön 1 liitettä on säännöstön hyväksymisen jälkeen muutettu IMO:n MSC-komitean päätöslauselmalla MSC.318(89), joka tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013 sekä IMO:n MSC-komitean päätöslauselmalla MSC.354(92), joka tulee kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2015. Suomi on ilmoittanut IMO:n pääsihteerille, että säännöstöön ja säännöstön 1 liitteeseen tehdyt muutokset voivat tulla Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen, kun tarpeelliset kansalliset hyväksymis- ja voimaansaattamistoimet on suoritettu. Suomen osalta säännöstöön ja säännöstön 1 liitteeseen päätöslauselmalla MSC.318(89) ja MSC.354(92) tehdyt muutokset tulevat siten voimaan, kun IMO:n pääsihteerin on vastaanottanut Suomen toimittaman ilmoituksen nootin peruuttamisesta. Nämä myöhemmät muutokset on tarkoitus saattaa tasavallan presidentin hyväksyttäväksi ja saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella samanaikaisesti alkuperäisen IMSBC-säännöstön kanssa. Mitä edellä on esitetty säännöstön 1 liitteen julkaisemisesta, pätee myös näiden muutosten julkaisuun.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita. Koska IMSBC-säännöstö sisältää kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia koskevia määräyksiä, sen voidaan katsoa kokonaisuudessaan kuuluvan valtakunnan lainsäädäntövaltaan, eikä SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten ja IMSBC-säännöstön pakottavan osan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskevan lain voimaantulemiselle Ah-

venanmaan maakunnassa ole siten tarpeen pyytää itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaista Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumusta.

#### **4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys**

##### **4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus**

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Niin sanotun sekasopimuksen kohdalla eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin vain siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan, sillä unionin toimivaltaan kuuluvat sopimusmääräykset eivät kuulu eduskunnan toimivaltaan, eikä eduskunnan hyväksyminen siten koske sopimuksen näitä osia (PeVL 6/2001 vp).

SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset eivät sisällä EU:n toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, minkä vuoksi niiden osalta on selvitetty ainoastaan lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. IMSBC-säännöstö sisältää puolestaan joitakin EU:n toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, joista on tehty selkoa ensimmäiseksi. Tämän jälkeen kansalliseen toimivaltaan kuuluvista määrä-

yksistä on nostettu esiin lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset, joiden osalta eduskunnan hyväksyntä on tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Sekä SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten että IMSBC-säännöstön osalta on viimeiseksi selvitetty, mitkä sopimusinstrumenttien osat esitetään rajattavaksi eduskunnan hyväksymispäätöksen ulkopuolelle.

##### *4.1.1 Päätöslauselman MSC.269(85) 2 liite: SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset*

Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Päätöslauselman MSC.269(85) 2 liitteellä SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset sisältävät eräitä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksyntä on tältä osin tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Päätöslauselman 2 liitteellä tehtiin eräitä teknisiä muutoksia SOLAS-yleissopimuksen liitteen aluksen rakennetta koskevaan II-2 lukuun. Yleissopimuksen II-2 luvun ei ole katsottu sisältävän lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, vaan aluksen rakennetta koskevista vaatimuksista on kansallisella tasolla voitu määrätä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä alusturvallisuuslain 6 §:n 4 momentin nojalla.

Päätöslauselman 2 liitteellä SOLAS-yleissopimuksen lastin kuljetusta koskevaan VI lukuun sekä vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan VII lukuun lisättiin viittaukset IMSBC-säännöstöön sekä tehtiin eräitä muita teknisiä muutoksia. Yleissopimuksen liitteen VI luvun 1 säännön 1 kohta sisältää luvussa käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät. Päätöslauselman 2 liitteellä sääntöön lisättiin IMSBC-säännöstön määritelmä ja kiinteän irtolastin määritelmä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Päätöslauselman 2 liitteellä SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI

luvun 1 säännön 1 kohtaan tehdyt muutokset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Päätöslauselman 2 liitteellä lisättiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 1 säännön 2 kohtaan määräys, jonka mukaan kiinteiden irtolastien kuljetuksissa viljaa lukuun ottamatta tulee noudattaa IMSBC-säännösten asiaankuuluvia määräyksiä. Määräyksen nojalla IMSBC-säännöstö tuli pakolliseksi osaksi SOLAS-yleissopimusta. Säännösten oikeudellinen luonne muuttui myös suositusluonteisesta pakottavaksi lukuun ottamatta eräitä suositusluonteiseksi jääneitä määräyksiä. Jäljempänä esitettävällä tavalla IMSBC-säännösten voidaan katsoa sisältävän lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, ja siten myös SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 1 säännön 2 kohtaan tehty muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

Päätöslauselman 2 liitteellä muutettiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 2 sääntöä siten, että lastista toimitettavien tietojen osalta viitataan IMSBC-säännösten 4 säännössä vaadittuihin tietoihin. Lastiin liittyvien tietojen toimittamisesta määrätään myös säännösten 1 säännön 2 kohdan 1 alakohdassa, 1 säännön 3 kohdan 1 alakohdassa ja 2 säännön 1 kohdan 1 alakohdassa. Määräyksellä asetetaan laivaajalle tiedonantovelvollisuus. SOLAS-yleissopimuksen liitteen mainittu määräys on saatettu aikanaan tasavallan presidentin hyväksyttäväksi ja saatettu voimaan tasavallan presidentin asetuksella. Nyt voidaan kuitenkin tulkita sekä päätöslauselman 2 liitteellä SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 2 sääntöön tehdyn muutoksen että IMSBC-säännösten 1 säännön 2 kohdan 1 alakohdan, 1 säännön 3 kohdan 1 alakohdan ja 2 säännön 1 kohdan 1 alakohdan kuuluvan lainsäädännön alaan.

Päätöslauselman 2 liitteellä lisättiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan VII luvun 7 sääntöön uusi 5 kohta, jonka mukaan kuljettaessa vaarallisia aineita kiinteänä irtolastina tulee noudattaa IMSBC-säännösten asiaankuuluvia määräyksiä. Jäljempänä esitettävällä tavalla IMSBC-säännösten voidaan katsoa sisältävän lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, ja siten myös SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun 7 säännön

5 kohtaan tehty muutos kuuluu lainsäädännön alaan.

Eduskunnan hyväksymispäätöksen rajaaminen

Perustuslain 94 §:n 1 momentin sanamuodon ja siihen perustuvan perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan eduskunta hyväksyy sen suostumusta vaativat valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet kokonaisuudessaan (ks. esim. PeVL 24/2001 vp). Valiokunnan tulkintakäytännön mukaan ehdotonta estettä ei kuitenkaan ole sille, että eduskunnan hyväksyminen rajataan joissakin tilanteissa koskemaan vain eduskunnan hyväksymistä vaativia velvoitteiden määräyksiä. Tällaisesta poikkeuksellisesta tilanteesta voi valiokunnan mukaan olla kysymys ainoastaan, jos eduskunnan hyväksymistä vaativia velvoitteiden osa muodostaa sen muista osista selvästi erillisen ja niistä yhtä hyvin teknisesti kuin asiallisesti riippumattoman, itsenäisen kokonaisuuden. Eduskunnan hyväksymisen ulkopuolelle teknisesti rajattavissa oleviin velvoitteiden osiin ei myöskään voi sisältyä lainsäädännön alaan kuuluvia eikä niihin vaikuttavia tai muutoin eduskunnan hyväksymistä vaativia määräyksiä (PeVL 18/2002 vp ja PeVL 16/2008).

IMOn MSC-komitean 85. istunnossaan 4 päivänä joulukuuta 2008 hyväksymä päätöslauselman MSC.269(85) koostuu kahdesta liitteestä. Päätöslauselman 1 liitteellä tehtiin lähinnä ehjän aluksen vakavuutta koskevan IS-säännösten edellyttämät muutokset SOLAS-yleissopimuksen liitteen aluksen rakennetta koskevaan II-1 ja II-2 lukuun. Päätöslauselman 2 liitteellä SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-2, VI ja VII lukuun tehdyt muutokset johtuvat sen sijaan pääosin IMSBC-säännösten hyväksymisestä pakolliseksi osaksi yleissopimusta. Päätöslauselman 2 liitteen sisältöä on esitelty tarkemmin edellä. Päätöslauselman johdanto-osassa on määritelty hyväksymispäivämäärä ja voimaantulopäivämäärä erikseen kummallekin päätöslauselman liitteelle. Johdanto-osan mukaan päätöslauselman 1 liite on katsottu hyväksytyksi 1 päivänä tammikuuta 2010 ja 2 liite ensimmäisenä päivänä heinäkuuta 2010. Voimaantuloajankohta on 1 liit-

teen osalta 1 päivänä heinäkuuta 2010 ja 2 liitteen osalta 1 päivänä tammikuuta 2011. Näin ollen voidaan katsoa, että päätöslauselman kaksi liitettä ovat sekä asiallisesti että teknisesti erotettavissa toisistaan ja siten toisistaan riippumattomia ja itsenäisiä kokonaisuuksia.

Kuten edellä on todettu, päätöslauselman MSC.269(85) 1 liitteellä tehdään muutoksia SOLAS-yleissopimuksen II-1 ja II-2 lukuun, jotka koskevat aluksen rakennetta. Mainittujen lukujen ei ole katsottu sisältävän lainsäädännön alaan kuuluvia eikä niihin vaikuttavia tai muutoin eduskunnan hyväksymistä vaativia määräyksiä, vaan aluksen rakennetta koskevista vaatimuksista on kansallisella tasolla voitu määrätä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä alusturvallisuuslain 6 §:n 4 momentin nojalla. Mainitut SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset liittyvät samassa kokouksessa päätöslauselmalla MSC.267(85) hyväksytyyn ehjän aluksen vakavuutta koskevaan IS-säännöstöön, jonka ei myöskään ole katsottu sisältävän lainsäädännön alaan kuuluvia eikä niihin vaikuttavia tai muutoin eduskunnan hyväksymistä vaativia määräyksiä. Edellä esitetyn perusteella ehdotetaan, että päätöslauselman MSC.269(85) 1 liitteellä SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset rajataan eduskunnan hyväksymisen ulkopuolelle.

#### *4.1.2 Päätöslauselma MSC.268(85): IMSBC-säännöstö*

Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvat määräykset

IMSBC-säännösten 10 säännön 4 kohdassa määrätään edellytyksistä sallia jätteiden rajatylittävät siirrot, säännön 5 kohdassa jätteiden rajatylittävissä siirroissa vaadittavista asiakirjoista, säännön 7 kohdassa jätteiden ahtauksesta ja käsittelystä ja säännön 9 kohdassa toiminnasta onnettomuustilanteissa, kun kyse on jätteen kuljetuksesta aluksella.

Jätteiden rajatylittäviä siirtoja säädellään vuonna 1989 tehdyllä vaarallisten jätteiden maanrajan ylittävien siirtojen ja niiden käsittelyn valvontaa koskevalla Baselin yleissopimuksella (SopS 44 – 45/1992). Euroopan

yhteisö on Baselin yleissopimuksen osapuoli vuodesta 1994, ja jätteistä ja jätteiden siirrosta on voimassa kattava Euroopan unionin lainsäädäntö. Baselin yleissopimuksen määräykset on saatettu unionin alueella voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston jätteiden siirrosta 14 päivänä kesäkuuta 2006 antamalla asetuksella (EY) N:o 1013/2006, joka korvasi sitä edeltäneen jätteensiirtoasetuksen. Baselin yleissopimus kuuluu siten unionin toimivaltaan. Koska IMSBC-säännösten 10 sääntö perustuu valtaosin Baselin yleissopimuksen määräyksiin, on myös sen katsottava kuuluvan EU:n toimivaltaan.

Säännösten 11 sääntö on sen 1 kohdan 1 alakohtaa lukuun ottamatta suositusluonteinen. Säännön 1 kohdan 1 alakohta sisältää informatiivisen viittauksen SOLAS-yleissopimuksen liitteen XI-2 lukuun sekä alusten ja satamarakenteiden turvajärjestelyjä koskevaan kansainväliseen ISPS-säännöstöön. Aluksiin kohdistuvien terroritekojen ehkäisemiseksi ja IMO:n merenkulun turvatoimia koskevien määräysten sisällyttämiseksi yhteisön lainsäädäntöön Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 31 päivänä maaliskuuta 2004 asetuksen (EY) N:o 725/2004 alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta. SOLAS-yleissopimuksen liitteen XI-2 luku ja ISPS-säännöstö ovat asetuksen liitteenä. IMSBC-säännösten 11 säännön 1 kohdan 1 alakohdan on siten katsottava kuuluvan EU:n toimivaltaan.

Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

IMSBC-säännöstö sisältää eräitä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksyntä on tältä osin tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Säännösten 1 säännön 2 kohdan 1 alakohdasta ja 1 säännön 3 kohdan 1 alakohdasta sisältyy laivaa koskeva tiedonantovelvoite. Tarkemmat määräykset laivaa tietojen antovelvoitteesta sisältyvät säännösten 4 sääntöön. Mainitut alakohdat kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Säännösten 1 säännön 4 kohdassa määrätään säännösten soveltamisesta ja täytäntöönpanosta. Perustuslakivaliokunnan tulkin-takäytännön mukaan sopimuksen lainsäädä-

dännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). IMSBC-säännösten 1 säännön 4 kohta kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Säännösten 1 säännön 7 kohta sisältää säännöstyössä käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). IMSBC-säännösten 1 säännön 7 kohta kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Säännösten 2 säännön 1 kohdan 1 alakohta sisältää laivaajaa koskevan velvoitteen toimittaa aluksen päällikölle riittävät tiedot lastista. Tarkemmat määräykset laivaajan tietojenantovelvoitteesta sisältyvät säännösten 4 sääntöön. Mainittu alakohta kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Säännösten 4 säännön 1 kohta sisältää erilaisten kiinteiden irtolastien tunnistamista ja luokittelua koskevat määräykset. Kohdassa asetetaan laivaajaa koskeva velvoite antaa lastille BCSN-nimike (*Bulk Cargo Shipping Name*), joka identifioi irtolastin merikuljetuksen aikana. Jos irtolasti on sisällytetty IMSBC-säännösten 1 liitteeseen, sen BCSN-nimike on määritelty lastia koskevassa ohjekortissa. Mainitussa kohdassa määrätään laivaajaa koskevan velvoitteen perusteista, joten säännösten 4 säännön 1 kohdan voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan.

Säännösten 4 säännön 3 kohdan 1 alakohta sisältää laivaajaa koskevan velvoitteen järjestää asianmukainen näytteenotto lastista ja lastin testaaminen. Lisäksi alakohdan mukaan laivaajan tulee toimittaa aluksen päällikölle tai hänen edustajalleen asianmukaiset testaukselliset, jos IMSBC-säännöstyössä niin vaaditaan. Mainitussa alakohdassa määrätään laivaajaa koskevan velvoitteen perusteista, joten säännösten 4 säännön 3 kohdan 1 alakohdan voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan.

Säännösten 4 säännön 4 kohdan 2 alakohdassa määrätään, että säännösten 4 säännön 3 kohdassa tarkoitettuja näytteitä saavat ottaa

vain henkilöt, joilla on näytteenottomenetteliin sopiva koulutus ja jotka ovat sellaisen henkilön valvonnassa, joka on täysin tietoinen lähetyksen ominaisuuksista ja näytteenottoon sovellettavista periaatteista ja käytännöistä. Mainitussa alakohdassa määrätään näytteenottoon osallistuvien henkilöiden koulutuksesta, joten säännösten 4 säännön 4 kohdan 2 alakohdan voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan.

Säännösten 9 säännön 2 kohdassa määrätään kemiallista vaaraa aiheuttavien, irtolastina kuljetettavien aineiden vaaraluokituksesta. Kohdan mukaan tällaiset aineet tulee luokitella saman säännön muissa alakohdissa määriteltyjen menettelyjen mukaisesti. Mainitussa kohdassa määrätään laivaajan luokittelevelvoitteen perusteluista, joten säännösten 9 säännön 2 kohdan voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan.

Eduskunnan hyväksymispäätöksen rajaaminen

Perustuslain 94 §:n 1 momentin sanamuodon ja siihen perustuvan perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan eduskunta hyväksyy sen suostumusta vaativat valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet kokonaisuudessaan (ks. esim. PeVL 24/2001 vp). Valiokunnan tulkintakäytännön mukaan ehdotonta estettä ei kuitenkaan ole sille, että eduskunnan hyväksyminen rajataan joissakin tilanteissa koskemaan vain eduskunnan hyväksymistä vaativia velvoitteen määräyksiä. Tällaisesta poikkeuksellisesta tilanteesta voi valiokunnan mukaan olla kysymys ainoastaan, jos eduskunnan hyväksymistä vaativa velvoitteen osa muodostaa sen muista osista selvästi erillisen ja niistä yhtä hyvin teknisesti kuin asiallisesti riippumattoman, itsenäisen kokonaisuuden. Eduskunnan hyväksymisen ulkopuolelle teknisesti rajattavissa oleviin velvoitteen osiin ei myöskään voi sisältyä lainsäädännön alaan kuuluvia eikä niihin vaikuttavia tai muutoin eduskunnan hyväksymistä vaativia määräyksiä (PeVL 18/2002 vp ja PeVL 16/2008).

IMSBC-säännösten 1 liite sisältää ohjekortit erilaisille kiinteille irtolasteille. Säännösten 1 säännön 4 kohdan mukaan säännösten 1 liite on pakottavaa lukuun ottamatta eräitä

ohjekorttien osia. Säännösten 1 liitteeseen sisältyvät ohjekortit ovat siis osin pakottavia, osin suositusluonteisia.

Ohjekortit sisältävät ainekohtaiset määräykset erilaisten kiinteiden irtolastien käsittelystä lastauksen, kuljetuksen ja lastin purun aikana. Ohjekortit perustuvat IMSBC-säännösten määräyksiin mutta tarkentavat ja täsmentävät niitä kunkin eri aineen osalta erikseen. Säännösten 1 liite on noin 270 sivua pitkä ja sisältää ohjekortin noin sadalle erilaiselle aineelle tai aineyhdistelmälle.

IMSBC-säännösten 1 liitteen voidaan katsoa olevan luonteeltaan tekninen ja koskevan vain rajoitettua kohderyhmää. Se ei myöskään sisällä lainsäädännön alaa kuuluvien eikä niihin vaikuttavien tai muutoin eduskunnan hyväksymistä edellyttäviä määräyksiä. Liite muodostaa muista säännösten pakottavista osista selvästi erillisen kokonaisuuden, ja vaikka ohjekortteihin sisältyy viittauksia IMSBC-säännösten määräyksiin ja ohjekorttien sisältö noudattaa muutoinkin niitä yleisiä periaatteita, joista määrätään IMSBC-säännösten 1 – 13 säännöissä, voidaan sitä pitää sillä tavoin teknisesti ja asiallisesti riippumattomana ja itsenäisenä kokonaisuutena, että se voidaan rajata eduskunnan hyväksymisen ulkopuolelle.

#### 4.2 Käsittelyjärjestys

SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset ja IMSBC-säännösten pakottava osa eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat

perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset ja IMSBC-säännösten pakottava osa lukuun ottamatta säännösten 1 liitettä voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänen enemmistöllä ja ehdotus laiksi niiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja IMSBC-säännösten soveltamisesta voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

*eduskunta hyväksyisi ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteeseen Lontoossa 4 päivänä joulukuuta 2008 tehdyt muutokset, sekä*

*yleissopimukseen liittyvän kiinteiden irtolastien aluskuljetuksista Lontoossa 4 päivänä joulukuuta 2008 tehdyn kansainvälisen säännösten (IMSBC-säännöstö) pakottavan osan, lukuun ottamatta säännösten 1 liitettä, siltä osin kuin säännöstö kuuluu Suomen toimivaltaan.*

Koska muutokset ja säännöstö sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

**ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä yleissopimukseen liittyvän kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännösten (IMSBC-säännöstö) pakottavan osan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja IMSBC-säännösten soveltamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### 1 §

Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) liitteeseen Lontoossa 4 päivänä joulukuuta 2008 Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean päätöksen MSC.269(85) 2 liitteellä hyväksytyjen muutosten sekä samassa yhteydessä päätöksellä MSC.268(85) hyväksytyyn mainittuun yleissopimukseen liittyvän kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännösten (IMSBC-säännöstö) pakottavan osan lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

### 2 §

IMSBC-säännöstöä sovelletaan myös aluksiin, jotka kuljettavat säännöstössä tarkoitettuja kiinteitä irtolasteja kotimaan liikenteessä. Kotimaan liikenteellä tarkoitetaan liikennettä kotimaan satamien välillä. Kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipurin sekä liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksen IMSBC-säännösten soveltamisesta alukseen, joka kuljettaa säännöstössä tarkoitettuja kiinteitä irtolasteja kotimaan liikenteessä, edellyttäen, että säännösten noudattaminen aiheuttaisi kohtuutonta

hankaluutta tai kohtuuttomia kustannuksia ja olisi vähäiseen ympäristölle aiheutuvan vahingon vaaraan nähden aiheetonta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin liittää poikkeusta koskevaan päätökseen lastin kuljettamista ja käsittelyä koskevia, merenkulun turvallisuuden kannalta tarpeellisia ehtoja, joita aluksella on poikkeuksesta huolimatta noudatettava.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta myöntää SOLAS-yleissopimuksessa määrätyillä edellytyksillä poikkeuksen IMSBC-säännösten soveltamisesta alukseen, jonka bruttovetoisuus on alle 500.

### 3 §

Laivaajan tulee toimittaa aluksen päällikölle tai hänen edustajalleen ja tarvittaessa Liikenteen turvallisuusvirastolle lastia koskevat tiedot ja testitodistukset, jotka perustuvat luotettavien näytteenottomenetelmien avulla lastista otettuihin näytteisiin, siten kuin IMSBC-säännöstössä määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto on toimivaltainen viranomaisen suorittamaan IMSBC-säännöstössä tarkoitettut toimet sellaisten aineiden osalta, joita ei ole lueteltu säännöstössä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi SOLAS-yleissopimuksen ja IMSBC-säännösten täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä:



- 1) lastin turvallisesta käsittelystä ja kuljetuksesta;
- 2) lastin tunnistamisesta ja luokittelusta;
- 3) lastia koskevien tietojen antamisesta;
- 4) lastista otettavista näytteistä;
- 5) lastia koskevista testitodistuksista sekä muista asiakirjoista.

## 4 §

Tämän lain mukaisista Liikenteen turvallisuusviraston suoritteista perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaisissa (150/1992). Tarkempia säännöksiä maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

## 5 §

Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain nojalla tekemään päätökseen saa vaatia oi-

kaisua siten kuin hallintolaisissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimus tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

## 6 §

SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten ja IMSBC-säännösten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 27 päivänä marraskuuta 2014

**Pääministerin sijainen, valtiovarainministeri**

**ANTTI RINNE**

Liikenne- ja kuntaministeri *Paula Risikko*

*Liitteet*  
*Sopimusteksti*

**PÄÄTÖSLAUSELMA MSC.269(85)**  
**(annettu 4 päivänä joulukuuta 2008)**

**RESOLUTION MSC.269(85)**  
**(adopted on 4 December 2008)**

**MUUTOSTEN HYVÄKSYMINEN IHMISHENGEN TURVALLISUUDESTA MERELLÄ VUONNA 1974 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA**

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

**MERITURVALLISUUSKOMITEA**

**THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,**

**PALAUTTAA MIELIIN** Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevan yleissopimuksen 28 artiklan b kappaleen, jossa määrätään komitean tehtävistä,

**RECALLING** Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

**PALAUTTAA LISÄKSI MIELIIN** ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS, 1974) (jäljempänä "yleissopimus") VIII artiklan b kappaleen, joka koskee yleissopimuksen liitteen muiden kuin I luvun määräysten muuttamismenettelyä.

**RECALLING FURTHER** article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as the Convention.), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

**KÄSITELTYÄÄN** kahdeksannessakymmenessäviidennessä istunnossaan yleissopimuksen muutoksia, joita on ehdotettu ja jotka on jaettu VIII artiklan b kappaleen i kohdan mukaisesti,

**HAVING CONSIDERED**, at its eighty-fifth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

**1. HYVÄKSYY** yleissopimuksen VIII artiklan b kappaleen iv kohdan mukaisesti yleissopimuksen muutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman 1 ja 2 liitteissä;

**1. ADOPTS**, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in Annexes 1 and 2 to the present resolution;

**2. PÄÄTTÄÄ** yleissopimuksen VIII artiklan b kappaleen vi kohdan 2 alakohdan bb alakohdan mukaisesti, että:

**2. DETERMINES**, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that:

**(a)** liitteessä esitetyt muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä tammi-kuuta 2010, ja

**(a)** the said amendments, set out in Annex 1, shall be deemed to have been accepted on 1 January 2010; and

**(b)** 2 liitteessä esitetyt muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinä-kuuta 2010,

**(b)** the said amendments, set out in Annex 2, shall be deemed to have been accepted on 1 July 2010,

ellei ennen näitä päivämääriä joko enemmän kuin yksi kolmannes sopimushallituksista tai sopimushallitukset, joiden yhteinen kauppalaivasto tonnistoiltaan on vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivaston

unless, prior to those dates, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the

tonnistosta, ole ilmoittanut järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

**3. KEHOTTA**A sopimushallituksia paneemaan merkille, että yleissopimuksen VIII artiklan b kappaleen vii kohdan 2 alakohdan mukaisesti

- (a) 1 liitteessä esitetyt muutokset tulevat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010, ja
- (b) 2 liitteessä esitetyt muutokset tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011,

kun ne on hyväksytty edellä 2 kappaleen mukaisesti;

**4. PYYTÄÄ** pääsihteerä yleissopimuksen VIII artiklan b kappaleen v kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen 1 ja 2 liitteissä olevista muutoksista kaikille yleissopimuksen sopimushallituksille;

**5. PYYTÄÄ LISÄKSI** pääsihteerä toimitamaan tämän päätöslauselman ja sen 1 ja 2 liitteiden jäljennökset niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole yleissopimuksen sopimushallituksia.

world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

**3. INVITES** Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention:

- (a) the amendments, set out in Annex 1, shall enter into force on 1 July 2010; and
- (b) the amendments, set out in Annex 2, shall enter into force on 1 January 2011,

upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

**4. REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in Annexes 1 and 2 to all Contracting Governments to the Convention;

**5. FURTHER REQUESTS** the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annexes 1 and 2 to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

## LIITE 2

*MUUTOKSET IHMISHENGEN TURVALLISUUDESTA MERELLÄ VUONNA 1974 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA*

## II-2 LUKU

**RAKENNE – PALOSUOJELU, PALON HAVAITSEMINEN JA PALONSAMMUTUS**

A OSA

**Yleistä**

1 sääntö

– *Soveltaminen*

1 Lisätään nykyisen 2.3 kappaleen perään uusi 2.4 kappale seuraavasti:

”2.4 Seuraavien alusten, joiden lastitilat on tarkoitettu pakattujen vaarallisten aineiden kuljettamiseen, on noudatettava 19.3 sääntöä paitsi silloin, kun ne kuljettavat luokkiin 6.2 ja 7 kuuluvia vaarallisia aineita sekä rajoitettuja ja poikkeusmääriä vaarallisia aineita taulukoiden 19.1 ja 19.3 mukaisesti, viimeistään päivänä, jona suoritetaan ensimmäinen uusintakatsastus 1 päivänä tammikuuta 2011 tai sen jälkeen:

- .1 lastialukset, joiden bruttovetoisuus on 500 tai enemmän ja matkustajalukset, jotka on rakennettu 1 päivänä syyskuuta 1984 tai myöhemmin, mutta ennen 1 päivää tammikuuta 2011; ja
- .2 lastialukset, joiden bruttovetoisuus on alle 500 ja jotka on rakennettu 1 päivänä helmikuuta 1992 tai myöhemmin, mutta ennen 1 päivää tammikuuta 2011,

näistä määräyksistä huolimatta kuitenkin:

## ANNEX 2

*AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED*

## CHAPTER II-2

**CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION**

PART A

**General**

Regulation 1

– *Application*

1 The following new paragraph 2.4 is added after the existing paragraph 2.3:

“2.4 The following ships, with cargo spaces intended for the carriage of packaged dangerous goods, shall comply with regulation 19.3, except when carrying dangerous goods specified as classes 6.2 and 7 and dangerous goods in limited quantities and excepted quantities in accordance with tables 19.1 and 19.3, not later than the date of the first renewal survey on or after the 1 January 2011:

- .1 cargo ships of 500 gross tonnage and upwards and passenger ships constructed on or after 1 September 1984 but before 1 January 2011; and
- .2 cargo ships of less than 500 gross tonnage constructed on or after 1 February 1992 but before 1 January 2011,

and notwithstanding these provisions:

- |   |   |
|---|---|
| <p>.3 lastialusten, joiden bruttovetoisuus on 500 tai enemmän ja matkustajalusten, jotka on rakennettu 1 päivänä syyskuuta 1984 tai myöhemmin, mutta ennen 1 päivää heinäkuuta 1986, ei tarvitse noudattaa 19.3.3 sääntöä edellyttäen, että ne noudattavat päätöslauselmalla MSC.1(XLV) hyväksyttyä 54.2.3 sääntöä;</p> | <p>.3 cargo ships of 500 gross tonnage and upwards and passenger ships constructed on or after 1 September 1984 but before 1 July 1986 need not comply with regulation 19.3.3 provided that they comply with regulation 54.2.3 as adopted by resolution MSC.1(XLV);</p> |
| <p>.4 lastialusten, joiden bruttovetoisuus on 500 tai enemmän ja matkustajalusten, jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai myöhemmin, mutta ennen 1 päivää helmikuuta 1992, ei tarvitse noudattaa 19.3.3 sääntöä edellyttäen, että ne noudattavat päätöslauselmalla MSC.6(48) hyväksyttyä 54.2.3 sääntöä;</p> | <p>.4 cargo ships of 500 gross tonnage and upwards and passenger ships constructed on or after 1 July 1986 but before 1 February 1992 need not comply with regulation 19.3.3 provided that they comply with regulation 54.2.3 as adopted by resolution MSC.6(48);</p>   |
| <p>.5 lastialusten, joiden bruttovetoisuus on 500 tai enemmän ja matkustajalusten, jotka on rakennettu 1 päivänä syyskuuta 1984 tai myöhemmin, mutta ennen 1 päivää heinäkuuta 1998, ei tarvitse noudattaa 19.3.10.1 ja 19.3.10.2 sääntöä, ja</p>   | <p>.5 cargo ships of 500 gross tonnage and upwards and passenger ships constructed on or after 1 September 1984 but before 1 July 1998 need not comply with regulations 19.3.10.1 and 19.3.10.2; and</p>  |
| <p>.6 lastialusten, joiden bruttovetoisuus on alle 500 ja jotka on rakennettu 1 päivänä helmikuuta 1992 tai myöhemmin, mutta ennen 1 päivää heinäkuuta 1998, ei tarvitse noudattaa 19.3.10.1 ja 19.3.10.2 sääntöä."</p>   | <p>.6 cargo ships of less than 500 gross tonnage constructed on or after 1 February 1992 but before 1 July 1998 need not comply with regulations 19.3.10.1 and 19.3.10.2."</p>  |

## E OSA

## PART E

**Toiminnalliset vaatimukset****Operational requirements**

16 sääntö

Regulation 16

– *Toiminta*– *Operations*

2 Korvataan 2.1 kappaleen viittaus "irtolasteja koskevaan säännöstöön" viittauksella "kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevaan kansainväliseen säännöstöön (IMSBC)".

2 In paragraph 2.1, the reference to "the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes" is replaced by the reference to "the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code".

## G OSA

**Erityiset vaatimukset**

## 19 sääntö

– *Vaarallisten aineiden kuljetus*

3 Korvataan taulukon 19.1 huomautus 1 seuraavasti:

"1 Ei sovelleta 4 ja 5.1 luokan kiinteiden osalta suljettuihin lastikontteihin. Kun 2, 3, 6.1 ja 8 luokan aineita kuljetetaan suljetuissa lastikonteissa, ilmanvaihtokertaisuus voidaan vähentää kahteen tunnissa, mutta ei sen alle. Kun 4 ja 5.1 luokan nesteitä kuljetetaan suljetuissa lastikonteissa, ilmanvaihtokertaisuus voidaan vähentää kahteen tunnissa, mutta ei sen alle. Tätä vaatimusta sovellettaessa siirrettävä tankki katsotaan suljetuksi lastikontiksi."

4 Korvataan taulukon 19.2 huomautuksessa 10 sanat "päätöslauselmalla A.434(XI) hyväksytyn kiinteitä irtolasteja koskevan säännösten" sanoilla "kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännösten (IMSBC)".

5 Korvataan nykyinen taulukko 19.3 seuraavalla taulukolla:

## PART G

**Special requirements**

## Regulation 19

– *Carriage of dangerous goods*

3 The existing note 1 to table 19.1 is replaced by the following:

"1 For classes 4 and 5.1 solids not applicable to closed freight containers. For classes 2, 3, 6.1 and 8 when carried in closed freight containers, the ventilation rate may be reduced to not less than two air changes per hour. For classes 4 and 5.1 liquids when carried in closed freight containers, the ventilation rate may be reduced to not less than two air changes per hour. For the purpose of this requirement, a portable tank is a closed freight container."

4 In note 10 to table 19.2, the words "the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, adopted by resolution A.434(XI)" are replaced by the words "the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code".

5 The existing table 19.3 is replaced by the following table:









## HE 273/2014 vp

- |    |   |    |  |
|----|---|----|--|
| 11 | IMDG-säännösten edellyttäessä "tiloja, joiden ilma vaihdetaan koneellisesti".   | 11 | When "mechanically-ventilated spaces" are required by the IMDG Code.   |
| 12 | Ahdattava kaikissa tapauksissa vaakasuntaan mitattuna 3 metrin etäisyydelle koneistotilan rajapinnoista.  | 12 | Stow 3 m horizontally away from the machinery space boundaries in all cases.   |
| 13 | Katso IMDG-säännöstö.   | 13 | Refer to the IMDG Code.  |
| 14 | Kuljetettavien aineiden edellyttämällä tavalla.   | 14 | As appropriate for the goods to be carried.  |
| 15 | FP tarkoittaa leimahduspistettä (flashpoint).   | 15 | FP means flashpoint.   |
| 16 | IMDG-säännösten määräysten nojalla 5.2 luokan vaarallisten aineiden ahtaus kannen alle tai suljettuihin ro-ro-tiloihin on kielletty.                                  | 16 | Under the provisions of the IMDG Code, stowage of class 5.2 dangerous goods under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited.                            |
| 17 | Sovelletaan ainoastaan IMDG-säännöstössä lueteltuihin syttyvää höyryä kehittäviin vaarallisiin aineisiin.   | 17 | Only applicable to dangerous goods evolving flammable vapour listed in the IMDG Code.  |
| 18 | Sovelletaan ainoastaan IMDG-säännöstössä lueteltuihin vaarallisiin aineisiin, joiden leimahduspiste on alle 23 °C.  | 18 | Only applicable to dangerous goods having a flashpoint less than 23°C listed in the IMDG Code.   |
| 19 | Sovelletaan ainoastaan vaarallisiin aineisiin, joilla on 6.1 luokan lisävaara.  | 19 | Only applicable to dangerous goods having a subsidiary risk class 6.1.   |
| 20 | IMDG-säännösten määräysten nojalla 2.3 luokan vaarallisten aineiden, joilla on 2.1 luokan lisävaara, ahtaus kannen alle tai suljettuihin ro-ro-tiloihin on kielletty. | 20 | Under the provisions of the IMDG Code, stowage of class 2.3 having subsidiary risk class 2.1 under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited.           |
| 21 | IMDG-säännösten määräysten nojalla 4.3 luokan nesteiden, joiden leimahduspiste on alle 23 °C, ahtaus kannen alle tai suljettuihin ro-ro-tiloihin on kielletty."       | 21 | Under the provisions of the IMDG Code, stowage of class 4.3 liquids having a flashpoint less than 23°C under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited. |

6 Lisätään 2.1 kappaleeseen sanojen "sitä poikkeusta lukuun ottamatta, että vaarallisia aineita kuljetetaan vähäisissä määrin" jälkeen sanat

6 In paragraph 2.1, after the words "except when carrying dangerous goods in limited quantities", the following words are added:

"ja poikkeusmäärin".

7 Korvataan 3.4 kappaleen nykyinen otsikko seuraavasti:

"3.4 *Ilmanvaihtojärjestelyt*".

8 Lisätään seuraava teksti 3.6.1 kappaleen ensimmäiseen virkkeen loppuun:

"ja joka valitaan ottaen huomioon kuljetettaviin kemikaaleihin liittyvät vaarat sekä järjestön laatimat standardit kunkin luokan ja fyysisen olomuodon mukaan."

9 Lisätään 4 kappaleen loppuun sanat "ja poikkeusmäärin".

"and excepted quantities".

7 In paragraph 3.4, the existing title is replaced as follows:

"3.4 *Ventilation arrangement.*"

8 The following text is added at the end of the first sentence of paragraph 3.6.1:

"and shall be selected taking into account the hazards associated with the chemicals being transported and the standards developed by the Organization according to the class and physical state"

9 At the end of paragraph 4, the words "and excepted quantities" are added.

## VI LUKU

## LASTIEN KULJETTAMINEN

## A OSA

## Yleiset määräykset

10 Lisätään nykyisen 1 säännön perään uudet 1-1 ja 1-2 säännöt seuraavasti:

“1-1 sääntö

*Määritelmät*

Ellei nimenomaan toisin määrätä, tässä luvussa tarkoitetaan:

1 *IMSBC-säännöstöllä* kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevaa kansainvälistä säännöstöä (IMSBC), jonka järjestön Meriturvalisuuskomitea on hyväksynyt päätöslauselmalla MSC.268(85), sellaisena kuin järjestö on sitä mahdollisesti muuttanut edellyttäen, että kyseiset muutokset on hyväksytty, saatettu voimaan ja ne ovat tulleet sovellettaviksi tämän yleissopimuksen VIII artiklan niiden määräysten mukaisesti, jotka koskevat muutostenmenettelyjä, joita sovelletaan liitteeseen sen I lukua lukuun ottamatta.

2 *Kiinteällä irtolastilla* mitä hyvänsä lastia, paitsi nestettä tai kaasua, joka koostuu hiukkasista, rakeista tai mistä hyvänsä suuremmista kappaleista, jotka ovat yleisesti koostumukseltaan yhdenmukaisia, joka lastataan suoraan aluksen lastitiloihin ilman mitään aluksen ja lastin väliin tulevaa pakkausta.

1-2 sääntö

*Muiden kiinteiden irtolastien paitsi viljan kuljettamista koskevat vaatimukset*

Muiden kiinteiden irtolastien paitsi viljan kuljettamisessa tulee noudattaa IMSBC-säännöstön asiaankuuluvia määräyksiä.”

## CHAPTER VI

## CARRIAGE OF CARGOES

## PART A

## General provisions

10 The following new regulations 1-1 and 1-2 are added after the existing regulation 1:

“Regulation 1-1

*Definitions*

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise, the following definitions shall apply:

1 *IMSBC Code* means the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.268(85), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2 *Solid bulk cargo* means any cargo, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material generally uniform in composition, which is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment.

Regulation 1-2

*Requirements for the carriage of solid bulk cargoes other than grain*

The carriage of solid bulk cargoes other than grain shall be in compliance with the relevant provisions of the IMSBC Code.”

## 2 sääntö

– *Lastin tiedot*

11 Korvataan 2 kohdan nykyinen .2 alakohta seuraavasti:

".2 kiinteistä irtolasteista IMSBC-säännösten 4 säännössä vaaditut tiedot."

12 Poistetaan nykyinen 2.3 kohta.

## 3 sääntö

– *Happianalyysi- ja kaasunilmaisinlaitteet*

13 Lisätään 1 kohdan ensimmäiseen virkkeeseen sana "kiinteä" sanojen "Jos kuljetettava" jälkeen.

## B OSA

**Muiden irtolastien paitsi viljan kuljettamista koskevat erityismääräykset**

14 Korvataan B osan otsikko seuraavasti:

**"Kiinteiden irtolastien erityismääräykset"**

## 6 sääntö

– *Soveltuvuus kuljetettavaksi*

15 Lisätään nykyisen 1 kohdan ensimmäiseen virkkeeseen sana "kiinteän" sanojen "Päälliköllä tulee ennen" jälkeen.

16 Poistetaan nykyinen 2 ja 3 kohta.

## 7 sääntö

– *Irtolastien lastaaminen, purkaminen ja ahtaaminen*

17 Lisätään säännön otsikkoon sana "Kiinteiden" sanojen "irtolastien lastaaminen" eteen.

18 Poistetaan nykyinen 4 ja 5 kohta ja numeroidaan tämän mukaisesti niitä seuraavat

## Regulation 1

– *Cargo information*

11 The existing subparagraph .2 of paragraph 2 is replaced by the following:

".2 in the case of solid bulk cargo, information as required by section 4 of the IMSBC Code"

12 The existing paragraph 2.3 is deleted.

## Regulation 3

– *Oxygen analysis and gas detection equipment*

13 In paragraph 1, the word "solid" is inserted in the first sentence, after the words "When transporting a".

## PART B

**Special provisions for bulk cargoes other than grain**

14 The title of part B is replaced as follows:

**"Special provisions for solid bulk cargoes"**

## Regulation 6

– *Acceptability for shipment*

15 In existing paragraph 1, the word "solid" is inserted in the first sentence after the words "Prior to loading a".

16 The existing paragraphs 2 and 3 are deleted.

## Regulation 7

– *Loading, unloading and stowage of bulk cargoes"*

17 In the heading of the regulation, the word "solid" is inserted after the words "stowage of".

18 The existing paragraphs 4 and 5 are deleted and the subsequent paragraphs are re-

kohdat uudelleen.

numbered accordingly.

VII LUKU

CHAPTER VII

**VAARALLISTEN AINEIDEN KULJET-  
TAMINEN**

**CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS**

A-1 OSA

PART A-1

**Kiinteiden vaarallisten aineiden kuljetta-  
minen irtolastina**

**Carriage of dangerous goods in solid form  
in bulk**

7-1 sääntö

Regulation 7-1

– *Soveltaminen*

– *Application*

19 Poistetaan säännön 3 kohdasta sanat "yksityiskohtaiset ohjeet vaarallisten kiinteiden irtolastien turvallisesta kuljettamisesta, mukaan lukien".

19 In paragraph 3 of the regulation, the words "detailed instructions on the safe carriage of dangerous goods in solid form in bulk which shall include" are deleted.

20 Lisätään nykyisen 7-4 säännön perään uusi 7-5 sääntö seuraavasti:

20 The following new regulation 7-5 is inserted after regulation 7-4:

“7-5 sääntö

“Regulation 7-5

*Kiinteiden vaarallisten aineiden irtolastina kuljettamista koskevat vaatimukset*

*Requirements for the carriage of dangerous goods in solid form in bulk*

Vaarallisten kiinteiden irtolastien kuljettamisessa tulee noudattaa IMSBC-säännösten asiantuuluvia määräyksiä, kuten ne on VI/1-1.1. säännössä määritelty

The carriage of dangerous goods in solid form in bulk shall be in compliance with the relevant provisions of the IMSBC Code, as defined in regulation VI/1-1.1”.

*Sopimusteksti***PÄÄTÖSLAUSELMA MSC.268(85)  
(annettu 4 päivänä joulukuuta 2008)****KIINTEIDEN IRTOLASTIEN ALUS-  
KULJETUKSIA KOSKEVAN KAN-  
SAINVÄLISEN SÄÄNNÖSTÖN (IMSBC)  
HYVÄKSYMINEN****MERITURVALLISUUSKOMITEA**

**PALAUTTAA** mieliin Kansainvälisen Merenkulkujärjestön yleissopimuksen artiklan 28(b), joka koskee komitean tehtäviä,

**PANEE MERKILLE**, että komitea on hyväksynyt päätöslauselman MSC.193(79) Kiinteistä irtolastisäännöstöstä, 2004,

**TUNNUSTAA**, että on tarpeen määrätä kiinteiden irtolastien merellä kuljettamisesta soveltuvien kansainvälisten standardien pakollisesta soveltamisesta,

**PANEE MYÖS MERKILLE** päätöslauselman MSC.269, jolla se hyväksyi muutokset Kansainvälisen yleissopimuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS) 1974, sellaisena kuin se on muutettuna (jäljempänä ”yleissopimus”), lukuihin VI ja VII ja teki näin kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännösten (IMSBC) määräykset pakollisiksi yleissopimuksen nojalla,

**KÄSITELTYÄÄN** kahdeksannessakymmenessäviihdennessä istunnossaan ehdotetun kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännösten (IMSBC) tekstiä

**1. HYVÄKSYY** kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännösten (IMSBC), jonka teksti on esitetty tämän päätöslauselman liitteessä;

**2. PANEE MERKILLE**, että, edellä mainittujen yleissopimuksen VI luvun muutosten mukaisesti, tulevat muutokset IMSBC-säännöstöön hyväksytään, saatetaan voimaan ja tulevat voimaan yleissopimuksen VIII artiklan yleissopimuksen liitteen, pois lukien sen I luvun, muutosmenettelyjä koskevien määräysten mukaisesti;

**3. PYYTÄÄ** yleissopimuksen sopimushal-

**RESOLUTION MSC.268(85)  
(adopted on 4 December 2008)****ADOPTION OF THE INTERNA-  
TIONAL MARITIME SOLID BULK  
CARGOES (IMSBC) CODE****THE MARITIME SAFETY COMMIT-  
TEE,**

**RECALLING** Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

**NOTING** the adoption by the Committee of resolution MSC.193(79) on the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, 2004,

**RECOGNIZING** the need to provide a mandatory application of the agreed international standards for the carriage of solid bulk cargoes by sea,

**NOTING ALSO** resolution MSC.269(85) by which it adopted amendments to chapters VI and VII of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, as amended (hereinafter referred to as .the Convention.), to make the provisions of the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code mandatory under the Convention,

**HAVING CONSIDERED**, at its eighty-fifth session, the text of the proposed International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code,

**1. ADOPTS** the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

**2. NOTES** that, under the aforementioned amendments to chapter VI of the Convention, future amendments to the IMSBC Code shall be adopted, brought into force and shall take effect in accordance with the provisions of article VIII of the Convention concerning the amendments procedures applicable to the Annex to the Convention other than chapter I thereof;

**3. INVITES** Contracting Governments to

lituksia panemaan merkille, että IMSBC-säännöstö tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011, kun yleissopimuksen VI ja VII lukujen muutokset tulevat voimaan;

**4. HYVÄKSYY**, että yleissopimuksen sopimushallitukset voivat vapaaehtoisesti soveltaa IMSBC-säännöstöä kokonaisuudessaan tai osittain alkaen 1 päivänä tammikuuta 2009;

**5. PYYTÄÄ** pääsihteeriä välittämään todennetut kopiot tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä kaikille yleissopimuksen sopimushallituksille;

**6. PYYTÄÄ EDELLEEN** pääsihteeriä välittämään todennetut kopiot tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä kaikille järjestön jäsenille, jotka eivät ole yleissopimuksen sopimushallituksia;

**7. PÄÄTTÄÄ**, että IMSBC-säännöstö liitteineen syrjäyttää Kiinteän irtolastisäännöston, 2004, joka hyväksyttiin päätöslauselmalla MSC.193(79).

the Convention to note that the IMSBC Code will take effect on 1 January 2011 upon entry into force of amendments to chapters VI and VII of the Convention;

**4. AGREES** that Contracting Governments to the Convention may apply the IMSBC Code in whole or in part on a voluntary basis as from 1 January 2009;

**5. REQUESTS** the Secretary-General to transmit certified copies of this resolution and its annex to all Contracting Governments to the Convention;

**6. FURTHER REQUESTS** the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to all Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention;

**7. RESOLVES** that the annexed IMSBC Code supersedes the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, 2004, adopted by resolution MSC.193(79).

#### KIINTEIDEN IRTOLASTIEN ALUSKULJETUKSIA KOSKEVA KANSAINVÄLINEN SÄÄNNÖSTÖ (IMSBC)

#### INTERNATIONAL MARITIME SOLID BULK CARGOES (IMSBC) CODE

Sisällysluettelo	Table of Contents	of	
Alkusanat	Foreword		
1 sääntö	Yleiset määräykset	Section 1	General provisions
2 sääntö	Yleiset lastauksen, kuljetuksen ja lastin purkamisen varotoimet	Section 2	General loading, carriage and unloading precautions
3 sääntö	Henkilöstön ja aluksen turvallisuus	Section 3	Safety of personnel and ship
4 sääntö	Lähetysten turvalliseen kuljetukseen hyväksyttävyyden arvioiminen	Section 4	Assessment of acceptability of consignments for safe shipment
5 sääntö	Trimmausmenetelmät	Section 5	Trimming procedures
6 sääntö	Sortumiskulman määrittämisen menetelmät	Section 6	Methods of determining the angle of repose
7 sääntö	Mahdollisesti nesteytyvät lastit	Section 7	Cargoes that may liquefy



8 sääntö	Mahdollisesti nesteytyvien lastien koemenetelmät	Section 8	Test procedures for cargoes that may liquefy
9 sääntö	Kemiallisesti vaaralliset aineet	Section 9	Materials possessing chemical hazards
10 sääntö	Kiinteiden jätteiden kuljettaminen irtolastina	Section 10	Carriage of solid wastes in bulk
11 sääntö	Turvamääräykset	Section 11	Security provisions
12 sääntö	Ahtauskertoimien muuntotaulukot	Section 12	Stowage factor conversion tables
13 sääntö	Lisätietoja ja suosituksia	Section 13	References to related information and recommendations
Liite 1	Yksittäisten kiinteiden irtolastien ohjekortit	Appendix 1	Individual schedules of solid bulk cargoes
Liite 2	Laboratoriotestimenetelmät ja niihin liittyvä laitteisto sekä standardit	Appendix 2	Laboratory test procedures, associated apparatus and standards
Liite 3	Kiinteiden irtolastien ominaisuudet	Appendix 3	Properties of solid bulk cargoes
Liite 4	Hakemisto	Appendix 4	Index

## ALKUSANAT

Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä, 1974 (SOLAS-yleissopimus), sellaisena kuin se on muutettuna, käsittelee lukuisia meriturvallisuuskokohtia ja sisältää VI luvun A ja B osissa sekä VII luvun A-1 osassa pakolliset kiinteiden irtolastien kuljettamista ja kiinteiden vaarallisten aineiden irtolastina kuljettamista koskevat määräykset. Näitä määräyksiä laajennetaan kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevassa kansainvälisessä säännöstössä (IMSBC-säännöstö).

SOLAS-yleissopimuksen II-2 luvun 10 ja 19 säännöt sisältävät tarkat palosuojelujärjestelyt aluksille, jotka kuljettavat kiinteitä irtolasteja. Huomiota kiinnitetään SOLAS-yleissopimuksen II-2/19.4 sääntöön, sellaise-

## FOREWORD

The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention), as amended, deals with various aspects of maritime safety and contains, in parts A and B of chapter VI and part A-1 of chapter VII, the mandatory provisions governing the carriage of solid bulk cargoes and the carriage of dangerous goods in solid form in bulk, respectively. These provisions are amplified in the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code).

Detailed fire protection arrangements for ships carrying solid bulk cargoes are incorporated into chapter II-2 of the SOLAS Convention by regulations 10 and 19. Attention is drawn to regulation II-2/19.4 of the SO-

na kuin se on muutettuna. Siinä määrätään asiakirjasta, joka todistaa rakenteiden ja varusteiden noudattavan II-2/19 säännön vaatimuksia ja joka jaetaan aluksille, jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen ja jotka kuljettavat kiinteitä vaarallisia aineita irtolastina, kuten yleissopimuksen VII/7 säännössä on määritelty, pois lukien luokat 6.2 ja 7.

SOLAS-yleissopimuksen, 1974, II-2/54 säännön, sellaisena kuin se on päätöslauselmien MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63) ja MSC.57(67) muuttamana, vaatimukset koskevat (ks. SOLAS-yleissopimuksen II-2/1.2 sääntö):

- lastialuksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 ja jotka on rakennettu 1 päivänä syyskuuta 1984 tai myöhemmin, mutta ennen 1 päivää heinäkuuta 2002; ja
- lastialuksia, joiden bruttovetoisuus on alle 500 ja jotka on rakennettu 1 päivänä helmikuuta 1992 tai myöhemmin, mutta ennen 1 päivää heinäkuuta 2002.

On suositeltavaa, että osapuolet soveltaisivat kyseistä sääntöä mahdollisimman pitkälti myös lastialuksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 500 ja jotka on rakennettu 1 päivänä syyskuuta 1984 tai myöhemmin ja ennen 1 päivää helmikuuta 1992.

Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1960 pidetyn kansainvälisen konferenssin valtuutetut tunnustivat irtolastien kuljettamiseen liittyvät ongelmat, mutta tuolloin ei ollut mahdollista muotoilla tarkkoja vaatimuksia, paitsi viljan kuljettamiselle. Konferenssi kuitenkin suositteli yleissopimuksen liitteen D kappaleessa 55, että irtolastien kuljettamiselle tulisi laatia kansainvälisesti hyväksyttävä turvallisten käytäntöjen säännöstö Kansainvälisen merenkulkujärjestön alaisuudessa. Järjestön Konttien ja lastien kuljetusta käsittelevä alakomitea ryhtyi tähän työhön, jonka seurauksena on julkaistu useita laitoksia Kiinteiden irtolastien säännöstöstä (BC-säännöstö), jonka ensimmäinen laitos julkaistiin vuonna 1965. Alakomiteaa laajennettiin käsittämään myös vaaralliset aineet ja sen nimi on nykyään Pakattujen vaarallisten aineiden, kiinteiden lastien ja konttien kuljetusta käsittelevä alakomitea (DSC-alakomitea).

LAS Convention as amended. This provides for an appropriate document as evidence of compliance of construction and equipment with the requirements of regulation II-2/19 to be issued to ships constructed on or after 1 July 2002 and carrying dangerous goods in solid form in bulk as defined in regulation VII/7 of the Convention, except class 6.2 and class 7.

For:

- cargo ships of 500 gross tonnage or over constructed on or after 1 September 1984 but before 1 July 2002; or

- cargo ships of less than 500 gross tonnage constructed on or after 1 February 1992 but before 1 July 2002,

the requirements of regulation II-2/54 of SOLAS, 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63) and MSC.57(67), apply (see SOLAS regulation II-2/1.2).

For cargo ships of less than 500 gross tonnage constructed on or after 1 September 1984 and before 1 February 1992, it is recommended that Contracting Parties extend such application to these cargo ships as far as possible.

The problems involved in the carriage of bulk cargoes were recognized by the delegates to the 1960 International Conference on Safety of Life at Sea, but at that time it was not possible to frame detailed requirements, except for the carriage of grain. The Conference did recommend, however, in paragraph 55 of Annex D to the Convention, that an internationally acceptable code of safe practice for the shipment of bulk cargoes should be drawn up under the sponsorship of the International Maritime Organization (IMO). This work was undertaken by the Organization's Sub-Committee on Containers and Cargoes and several editions of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) have been published, since the first edition in 1965. The Sub-Committee was expanded to include dangerous goods and is now called the Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC Sub-Committee).

Kiinteiden irtolastien kuljettamiseen liittyvät pääasialliset vaarat ovat väärästä lastin jakaumasta johtuvat rakenneauriot, vakavuuden vähentyminen tai menetys merimatkan aikana sekä lastien kemialliset reaktiot. Tämän säännösten pääasiallinen tavoite on näin ollen helpottaa kiinteiden irtolastien turvallista ahtausta ja kuljettamista tarjoamalla tietoa tietyntyyppisten kiinteiden irtolastien kuljettamiseen liittyvistä vaaroista ja ohjeita toimenpiteistä, joihin on ryhdyttävä, kun harkitaan kiinteiden irtolastien kuljettamista. Kansainvälinen säännöstö viljan turvallisesta kuljettamisesta irtolastina (Kansainvälinen viljasäännöstö, 1991) kattaa viljan kuljettamista koskevat vaatimukset.

Hallituksille suositeltiin päätöslauselmalla MSC.268(85) hyväksytyin IMSBC-säännösten hyväksymistä tai sen käyttöä sellaisten kansallisten säännösten pohjana, jotka säädettäisiin SOLAS-yleissopimuksen sääntöjen vaatimusten noudattamiseksi sellaisina kuin ne ovat muutettuina. Säännöstö on määrätty SOLAS-yleissopimuksessa pakolliseksi alkaen 1 päivästä tammikuuta 2011. Jotkin säännösten osat ovat kuitenkin edelleen suosituksia tai vain tiedoksi annettuja. On tarpeen painottaa, että säännösten kielenkäytössä sanat ”tulee”, ”tulisi” ja ”voi” tarkoittavat, säännöstössä käytettyinä, että niihin liittyvät määräykset ovat ”pakollisia”, ”suosituksia” tai ”valinnaisia”. Säännösten noudattaminen yhtenäistää noudatettavat käytännöt ja menettelytavat sekä kiinteiden, merellä kuljetettavien irtolastien lastaamisessa, trimmauksessa, kuljetuksessa ja purkamisessa noudatettavat varotoimet ja varmistaa näin SOLAS-yleissopimuksen pakollisten määräysten noudattamisen.

Säännöstö on käynyt läpi monia muutoksia sekä asultaan että sisällöltään, jotta se pysyisi teollisuuden kasvun ja edistyksen vauhdissa. Järjestön yleiskokous on valtuuttanut Meriturvallisuuskomitean (MSC) hyväksymään säännösten muutokset, jotta IMO kykenisi vastaamaan ripeästi kuljetusalan muutoksiin.

MSC sopi 85. istunnossaan, että kiinteiden irtolastien turvallisen kuljettamisen helpottamiseksi säännösten määräyksiä voidaan soveltaa vapaaehtoisesti alkaen 1 päivästä tam-

The prime hazards associated with the shipment of solid bulk cargoes are those relating to structural damage due to improper cargo distribution, loss or reduction of stability during a voyage and chemical reactions of cargoes. Therefore the primary aim of this Code is to facilitate the safe stowage and shipment of solid bulk cargoes by providing information on the dangers associated with the shipment of certain types of solid bulk cargoes and instructions on the procedures to be adopted when the shipment of solid bulk cargoes is contemplated. The requirements for the transport of grain are covered by the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (International Grain Code, 1991).

The IMSBC Code that was adopted by resolution MSC.268(85) was recommended to Governments for adoption or for use as the basis for national regulations in pursuance of their obligations under regulation of the SOLAS Convention, as amended. The Code is mandatory under the provision of the SOLAS Convention from 1 January 2011. However, some parts of the Code continue to be recommendatory or informative. It needs to be emphasized that, in the context of the language of the Code: the words “shall”, “should” and “may”, when used in the Code, mean that the relevant provisions are “mandatory”, “recommendatory” and “optional”, respectively. Observance of the Code harmonizes the practices and procedures to be followed and the appropriate precautions to be taken in the loading, trimming, carriage and discharge of solid bulk cargoes when transported by sea, ensuring compliance with the mandatory provisions of the SOLAS Convention.

The Code has undergone many changes, both in layout and content, in order to keep pace with the expansion and progress of industry. The Maritime Safety Committee (MSC) is authorized by the Organization's Assembly to adopt amendments to the Code, thus enabling the IMO to respond promptly to developments in transport.

The MSC, at its eighty-fifth session, agreed that, in order to facilitate the safe transport of solid bulk cargoes, the provisions of the Code may be applied as from 1 January 2009

mikuuta 2009, odotettaessa niiden virallista voimaantuloa 1 päivänä tammikuuta 2011 ilman siirtymävaihetta. Tämä kerrotaan päätöslauselmassa MSC.268(85).

## 1 sääntö

### *Yleiset määräykset*

#### **1.1 Alkuhuomautus**

1.1.1 Tulisi huomioida, että on olemassa muitakin kansainvälisiä ja kansallisia säännöksiä ja että nuo säännökset voivat tunnustaa kaikki tai osan tämän säännösten määräyksistä. Edelleen satamaviranomaisten ja muiden tahojen sekä järjestöjen tulisi tunnustaa tämä säännöstö, ja he voivat käyttää sitä omien lastaus- ja purkualueilla käytettävien varastointi- ja käsittelysääntöjensä pohjana.

#### **1.2 Tässä säännöksessä luetellut lastit**

1.2.1 Yksittäisten lastien ohjekortit sisältävät yleisimmät tällä hetkellä irtolastina kuljettavat lastit ja ohjeita niiden ominaisuuksista ja käsittelytavoista. Kaikille kiinteille irtolasteille ei kuitenkaan ole ohjekorttia, ja lastien ominaisuudet on ilmoitettu vain ohjeistukseksi. Tämän seurauksena on välttämätöntä hankkia laivaajalta ajankohtaiset, paikkansapitävät tiedot kuljettavaksi tarjottujen lastien fysikaalisista ja kemiallisista ominaisuuksista ennen lastaamista. Laivaajan tulee toimittaa asiaankuuluvat tiedot lähetettävästä lastista (ks. 4.2 sääntö).

1.2.2 Jos kiinteä irtolasti on nimenomaisesti mainittu tämän säännösten liitteessä 1 (yksittäisten kiinteiden irtolastien ohjekortit), sen kuljettamisessa tulee noudattaa sen ohjekortin määräyksiä tämän säännösten 1–10 ja 11.1.1 sääntöjen lisäksi. Päällikön tulee harkintansa mukaan konsultoida lastaus- ja purkusatamien viranomaisia kuljetusta mahdollisesti koskevista, voimassaolevista vaatimuksista.

#### **1.3 Lastit, joita ei ole lueteltu tässä säännöksessä**

1.3.1 Jos kiinteää lastia, jota ei ole lueteltu tämän säännösten liitteessä 1, tarjotaan kuljettavaksi irtolastina, tulee laivaajan ennen lastausta toimittaa lastaussataman toimivaltaiselle viranomaiselle tiedot lastin ominaisuuksista tämän säännösten 4 säännön mukaisesti.

on a voluntary basis, pending their official entry into force on 1 January 2011 without any transitional period. This is described in resolution MSC.268(85).

## Section 1

### *General provisions*

#### **1.1 Introductory note**

1.1.1 It should be noted that other international and national regulations exist and that those regulations may recognize all or part of the provisions of this Code. In addition, port authorities and other bodies and organizations should recognize the Code and may use it as a basis for their storage and handling bye-laws within loading and discharge areas.

#### **1.2 Cargoes listed in this Code**

1.2.1 Typical cargoes currently shipped in bulk, together with advice on their properties and methods of handling, are given in the schedules for individual cargoes. However, these schedules are not exhaustive and the properties attributed to the cargoes are given only for guidance. Consequently, before loading, it is essential to obtain current valid information from the shipper on the physical and chemical properties of the cargoes presented for shipment. The shipper shall provide appropriate information about the cargo to be shipped (see section 4.2).

1.2.2 Where a solid bulk cargo is specifically listed in appendix 1 to this Code (individual schedules for solid bulk cargoes), it shall be transported in accordance with the provisions in its schedule in addition to the provisions in sections 1 to 10 and 11.1.1 of this Code. The master shall consider to consult the authorities at the ports of loading and discharge, as necessary, concerning the requirements which may be in force and applicable for the carriage.

#### **1.3 Cargoes not listed in this Code**

1.3.1 If a solid cargo which is not listed in appendix 1 to this Code is proposed for carriage in bulk, the shipper shall, prior to loading, provide the competent authority of the port of loading with the characteristics and properties of the cargo in accordance with

Toimivaltainen viranomainen arvioi saamiensa tietojen perusteella, soveltuuko lasti kuljetettavaksi turvallisesti.

1.3.1.1 Jos arvioidaan, että kuljetettavaksi ehdotettu kiinteä irtolasti voi aiheuttaa vaaroja, kuten tämän säännösten 1.7 säännössä määritellyt ryhmät A ja B, on pyydettävä neuvoja satamavaltiolta, jossa lastia puretaan ja lippuvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta. Nämä kolme toimivaltaista viranomaista määräävät alustavat sopivat ehdot tämän lastin kuljettamiseen.

1.3.1.2 Jos arvioidaan, että kuljetettavaksi esitetty kiinteä irtolasti ei aiheuta nimenomaisia vaaroja kuljetuksessa, tämän lastin kuljetamiselle tulee antaa lupa. Satamavaltiolle, jossa lastia puretaan ja lippuvaltion toimivaltaisille viranomaisille tulee ilmoittaa tästä luvasta.

1.3.2 Lastaussataman toimivaltaisen viranomaisen tulee toimittaa päällikölle todistus, josta ilmenee lastin ominaisuudet sekä vaaditut kuljetus- ja käsittelyolosuhteet. Lastaussataman toimivaltaisen viranomaisen tulee myös lähettää järjestölle vuoden kuluessa luvan antamisesta hakemus tämän kiinteän irtolastin sisällyttämisestä tämän säännösten liitteeseen 1. Tämän hakemuksen tulee olla muotoiltu 1.3.3 säännössä kuvailulla tavalla.

### 1.3.3 Malli sellaisten lastien ominaisuuksille ja kuljetusehdoille, joita ei ole lueteltu tässä säännöstyössä

Alustava irtolastin lähetysnimi (isoin kirjaimin)

**KUVAUS** (Kuvailkaa lasti)

**OMINAISUUDET** (Täyttäkää seuraava taulukko)

section 4 of this Code. Based on the information received, the competent authority will assess the acceptability of the cargo for safe shipment.

1.3.1.1 When it is assessed that the solid bulk cargo proposed for carriage may present hazards as those defined by group A or B of this Code as defined in 1.7, advice is to be sought from the competent authorities of the port of unloading and of the flag State. The three competent authorities will set the preliminary suitable conditions for the carriage of this cargo.

1.3.1.2 When it is assessed that the solid bulk cargo proposed for carriage presents no specific hazards for transportation, the carriage of this cargo shall be authorized. The competent authorities of the port of unloading and of the flag State shall be advised of that authorization.

1.3.2 The competent authority of the port of loading shall provide to the master a certificate stating the characteristics of the cargo and the required conditions for carriage and handling of this shipment. The competent authority of the port of loading shall also submit an application to the Organization, within one year from the issue of the certificate, to incorporate this solid bulk cargo into appendix 1 of this Code. The format of this application shall be as outlined in subsection 1.3.3.

### 1.3.3. Format for the properties of cargoes not listed in this Code and conditions of the carriage

Tentative bulk cargo shipping name (in capital letters)

**DESCRIPTION** (Describe the cargo)

**CHARACTERISTICS** (Fill the following table)

<b>SORTUMISKULMA</b>	<b>IRTOLASTIN TIHEYS (kg/m<sup>3</sup>)</b>	<b>AHTAUSKERROIN (m<sup>3</sup>/t)</b>
<b>KOKO</b>	<b>LUOKKA</b>	<b>RYHMÄ</b>

ANGLE OF REPOSE	BULK DENSITY (kg/m <sup>3</sup> )	STOWAGE FACTOR (m <sup>3</sup> /t)
SIZE	CLASS	GROUP

**VAARA** (Selventäkää lastin kuljettamisesta aiheutuva vaara.)

(Määritelkää seuraavanlaiset vaatimukset. Jos vaatimuksille ei ole tarvetta, kirjoittakaa ”Ei erityisiä vaatimuksia”).

**AHTAUS & EROTTELU**

**RUUMAN PUHTAUS**

**VAROTOIMET SÄÄN VARALTA**

**LASTAUS**

**VAROTOIMENPITEET**

**TUULETUS**

**KULJETUS**

**PURKU**

**SIIVOUS**

(Määritelkää tarpeen vaatiessa menetteleminen hätätilanteessa lastin suhteen.)

**TOIMINTA HÄTÄTILANTEESSA**

<b><u>HÄTÄTILANTEEN VARALTA VAA- DITTAVAT ERIKOISLAITTEET</u></b>
<b><u>TOIMINTA HÄTÄTILANTEESSA</u></b>
<b><u>TOIMINTA TULIPALON SATTUES- SA</u></b>
<b><u>ENSIAPU</u></b>

**1.4 Tämän säännösten soveltaminen ja täytäntöönpano**

**HAZARD** (Clarify the hazard of carriage of the cargo.)

(Determine the following types of requirements. If no requirement is necessary, write. No special requirements.)

**STOWAGE & SEGREGATION**

**HOLD CLEANLINESS**

**WEATHER PRECAUTIONS**

**LOADING**

**PRECAUTIONS**

**VENTILATION**

**CARRIAGE**

**DISCHARGE**

**CLEAN-UP**

(Specify the emergency procedures for the cargo, if necessary.)

**EMERGENCY PROCEDURES**

<b><u>SPECIAL EMERGENCY EQUIP- MENT TO BE</u></b>
<b><u>CARRIED EMERGENCY PROCE- DURES</u></b>
<b><u>EMERGENCY ACTION IN THE EVENT OF FIRE</u></b>
<b><u>MEDICAL FIRST AID</u></b>

**1.4 Application and implementation of this Code**

1.4.1 Tämän säännösten määräykset koskevat kaikkia aluksia, joita koskee SOLAS-yleissopimus sellaisena kuin se on muutettuna ja jotka kuljettavat kiinteitä irtolasteja, kuten ne on yleissopimuksen VI luvun osan A 1-1 säännössä määritelty

1.4.2 Vaikka tämä säännöstö on laillisesti SOLAS-yleissopimuksen alainen pakollinen asiakirja, ovat tämän säännösten seuraavat määräykset suosituksia tai annettu vain tiedoksi:

11 sääntö	Turvamääräykset (paitsi 11.1.1 aläsääntö)
12 sääntö	Ahtauskertoimien muunto- taulukot;
13 sääntö	Viittauksia asiaan kuuluvaan tietoon ja suosituksia;

Liitteet, paitsi liite 1 Yksittäisten kiinteiden irtolastien ohjekortit;

ja liitteen 1 yksittäisten kiinteiden irtolastien ohjekorttien kohtien ”KUNNAT”, ”OMINAISUUDET”, ”VAARA” ja ”TOIMINTA HÄTÄTILANTEESSA” tekstit.

1.4.3 Joissain tämän säännösten osissa määrätään tietty toiminta, mutta vastuuta toiminnan toteuttamisesta ei ole nimenomaisesti määrätty kenellekään tietylle henkilölle. Tällainen vastuu voi vaihdella eri maiden lakien ja tapojen sekä kansainvälisten yleissopimusten, joiden osapuolina nämä maat ovat, mukaan. Tämän säännösten tarkoituksiin ei ole tarpeen määrätä tätä vastuuta, vaan toiminnan itsensä määrittäminen riittää. Tämän vastuun määrittäminen jää jokaisen hallituksen valtaoikeudeksi.

#### 1.5. Vapautukset ja vastaavat toimenpiteet

1.5.1 Jos tämä säännöstö vaatii, että tietty määräystä kiinteiden irtolastien kuljettamisesta on noudatettava, voi yksi tai useampi toimivaltainen viranomais (lähtösataman ja tulosataman satamavaltiot tai lippuvaltio) vapautuksella valtuuttaa minkä hyvänsä muun määräyksen käyttämisen, jos viranomais

1.4.1 The provisions contained in this Code apply to all ships to which the SOLAS Convention, as amended, applies and that are carrying solid bulk cargoes as defined in regulation 1-1 of part A of chapter VI of the Convention.

1.4.2 Although this Code is legally treated as a mandatory instrument under the SOLAS Convention the following provisions of this Code remain recommendatory or informative:

Section 11	Security provisions (except subsection 11.1.1);
Section 12	Stowage factor conversion tables;
Section 13	References to related information and recommendations;

Appendices other than appendix 1 Individual schedules of solid bulk cargoes; and

The texts in the sections for “DESCRIPTION”, “CHARACTERISTICS”, “HAZARD” and “EMERGENCY PROCEDURES” of individual schedules of solid bulk cargoes in appendix 1.

1.4.3 In certain parts of this Code, a particular action is prescribed, but the responsibility for carrying out the action has not been specifically assigned to any particular person. Such responsibility may vary according to the laws and customs of different countries and the international conventions into which these countries have entered. For the purpose of this Code, it is not necessary to make this assignment, but only to identify the action itself. It remains the prerogative of each Government to assign this responsibility.

#### 1.5 Exemptions and equivalent measures

1.5.1 Where this Code requires that a particular provision for the transport of solid bulk cargoes shall be complied with, a competent authority or competent authorities (port State of departure, port State of arrival or flag State) may authorize any other provision by exemption if satisfied that such pro-

on vakuuttunut, että kyseinen määräys on vähintäänkin yhtä tehokas ja turvallinen kuin tämän säännösten edellyttämä määräys. On sellaisen toimivaltaisen viranomaisen, joka ei ole tämän säännösten osapuoli, harkinnassa, hyväksyykö se tämän säännön nojalla myönnetyn vapautuksen. Vastaavasti vapautuksen saajan tulee ilmoittaa muille toimivaltaisille viranomaisille, joita asia koskee, vapautuksesta ennen sen kattaman lähetyksen kuljetamista.

1.5.2 Toimivaltaisen viranomaisen tai toimivaltaisten viranomaisten, jotka ovat aloitteentekijöinä vapautusasiassa:

- .1 tulee lähettää kopio kyseisestä vapautuksesta järjestölle, jonka tulee saattaa se kaikkien SOLAS-yleissopimuksen osapuolien tietoon; ja
- .2 tulee ryhtyä toimiin tämän säännösten muuttamiseksi sisältämään vapautuksen kattamat määräykset, mikäli se on tarkoituksenmukaista

1.5.3. Vapautuksen voimassaoloajan ei tule olla enempää kuin viisi vuotta sen hyväksymispäivästä. Vapautuksen, joka ei ole 1.5.2.2 säännön mukainen, voi uudistaa tämän säännön määräysten mukaisesti.

1.5.4 Kopiota tai sähköistä kopiota vapautuksesta tulee säilyttää jokaisella vapautuksen mukaisesti kiinteitä irtolasteja kuljettavalla aluksella, mikäli se on tarkoituksenmukaista.

1.5.5 Tärkeimpien nimettyjen toimivaltaisten kansallisten viranomaisten, joita asia koskee, yhteystiedot on annettu järjestön julkaisemassa erillisessä asiakirjassa.

### 1.6 Yleissopimukset

SOLAS-yleissopimuksen VI luvun osat A ja B sekä VII luvun osa A-1, sellaisina kuin ne ovat muutettuina, käsittelevät kiinteiden irtolastien kuljettamista ja vaarallisten kiinteiden aineiden kuljettamista irtolastina, ja ne toistetaan tässä kokonaisuudessaan:

vision is at least as effective and safe as that required by this Code. Acceptance of an exemption authorized under this section by a competent authority not party to it is subject to the discretion of that competent authority. Accordingly, prior to any shipment covered by the exemption, the recipient of the exemption shall notify other competent authorities concerned.

1.5.2 Competent authority or competent authorities which have taken the initiative with respect to the exemption:

- .1 shall send a copy of such exemption to the Organization, which shall bring it to the attention of the Contracting Parties to SOLAS; and
- .2 shall take action to amend this Code to include the provisions covered by the exemption, as appropriate.

1.5.3 The period of validity of the exemption shall be not more than five years from the date of authorization. An exemption that is not covered under 1.5.2.2 may be renewed in accordance with the provisions of this section.

1.5.4 A copy of the exemption or an electronic copy thereof shall be maintained on board each ship transporting solid bulk cargoes in accordance with the exemption, as appropriate.

1.5.5 Contact information for the main designated national competent authorities concerned is given in the separate document issued by the Organization.

### 1.6 Conventions

Parts A and B of chapter VI and part A-1 of chapter VII of the SOLAS Convention, as amended, deal with the carriage of solid bulk cargoes and the carriage of dangerous goods in solid form in bulk, respectively, and are reproduced in full:



## VI LUKU

## LASTIEN KULJETTAMINEN

## OSA A

## Yleiset määräykset

## 1 sääntö

*Soveltaminen*

1 Tätä lukua sovelletaan sellaisten lastien (paitsi nestemäisten irtolastien, kaasumaisten irtolastien ja niiden kuljetusnäkökohtien osalta, joita käsitellään muissa luvuissa) kuljettamiseen, jotka voivat vaatia erityisiä varotoimia, johtuen niistä erityisistä vaaroista, joita ne aiheuttavat aluksille, matkustajille tai miehistölle, kaikilla aluksilla, joita tämänhetkiset säännöt koskevat, ja bruttovetoisuudeltaan alle 500 lastialuksilla. Bruttovetoisuudeltaan alle 500 lastialusten osalta hallinto voi kuitenkin ryhtyä muihin tehokkaisiin toimenpiteisiin näiden alusten vaadittavan turvallisuuden varmistamiseksi, jos se katsoo, että matkan suojaisa luonne ja olosuhteet ovat sellaiset, että minkään tämän luvun osien A tai B nimenomaisen vaatimuksen soveltaminen on kohtuutonta tai tarpeetonta.

2 Tämän luvun osien A ja B määräysten täydentämiseksi jokaisen sopimushallituksen tulee varmistaa, että lastista ja sen ahtauksesta sekä kiinnittämisestä on saatavilla asiaankuuluvat tiedot ja määrittää erityisesti ne varotoimet, jotka ovat tarpeen kyseisten lastien kuljettamiseksi turvallisesti.

## 1-1 sääntö

*Määritelmät*

Ellei nimenomaan toisin määrätä, tässä luvussa tarkoitetaan:

1 *IMSBC-säännöstöllä* kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevaa kansainvälistä säännöstöä (IMSBC), jonka järjestön Meriturvallisuuksikomitea on hyväksynyt päätöslauselmalla MSC.268(85), sellaisena kuin järjestö

## CHAPTER VI

## CARRIAGE OF CARGOES

## PART A

## General provisions

## Regulation 1

*Application*

1 This chapter applies to the carriage of cargoes (except liquids in bulk, gases in bulk and those aspects of carriage covered by other chapters) which, owing to their particular hazards to ships or persons on board, may require special precautions in all ships to which the present regulations apply and in cargo ships of less than 500 gross tonnage. However, for cargo ships of less than 500 gross tonnage, the Administration, if it considers that the sheltered nature and conditions of voyage are such as to render the application of any specific requirements of part A or B of this chapter unreasonable or unnecessary, may take other effective measures to ensure the required safety for these ships.

2 To supplement the provisions of parts A and B of this chapter, each Contracting Government shall ensure that appropriate information on cargo and its stowage and securing is provided, specifying, in particular, precautions necessary for the safe carriage of such cargoes.

## Regulation 1-1

*Definitions*

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

1 *IMSBC Code* means the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.268(85), as may be amended by the

on sitä mahdollisesti muuttanut edellyttäen, että kyseiset muutokset on hyväksytty, saatettu voimaan ja ne ovat tulleet voimaan tämän yleissopimuksen VIII artiklan niiden määräysten mukaisesti, jotka koskevat muutosten nettelyjä, joita sovelletaan liitteeseen sen I lukuun ottamatta.

2 *Kiinteällä irtolastilla* mitä hyvänsä lastia, paitsi nestettä tai kaasua, joka koostuu hiukkasista, rakeista tai mistä hyvänsä suuremista kappaleista, jotka ovat yleisesti koostumukseltaan yhdenmukaisia, joka lastataan suoraan aluksen lastitiloihin ilman mitään aluksen ja lastin väliin tulevaa pakkausta.

#### 1-2 sääntö

*Muiden kiinteiden irtolastien paitsi viljan kuljettamista koskevat vaatimukset:*

1 Muiden kiinteiden irtolastien paitsi viljan kuljettamisessa tulee noudattaa IMSBC-säännösten asiaankuuluvia määräyksiä.

#### 2 sääntö

*Lastin tiedot*

1 Laivaajan tulee toimittaa päällikölle tai hänen edustajalleen asiaankuuluvat tiedot lastista riittävän aikaisin ennen lastausta, jotta lastin asianmukaisen ahtauksen ja turvallisen kuljettamisen mahdollisesti vaatimat varotoimet voidaan suorittaa. Kyseiset tiedot tulee vahvistaa kirjallisesti ja asianmukaisilla laivausasiakirjoilla ennen lastin lastaamista alukseen.

2 Lastin tietoihin tulee sisältyä:

- .1 sekalasteista ja lastiyksiköissä kuljetetuista lasteista lastin yleinen kuvaus, lastin tai lastiyksiköiden bruttomassa ja lastin kaikki merkitykselliset erityisominaisuudet. Lastien kiinnittämistä koskevan säännösten (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.714(17), 1.9 alaluvun, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimat tie-

Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

2 *Solid bulk cargo* means any cargo, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material generally uniform in composition, which is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment.

#### Regulation 1-2

*Requirements for the carriage of solid bulk cargoes other than grain*

1 The carriage of solid bulk cargoes other than grain shall be in compliance with the relevant provisions of the IMSBC Code.

#### Regulation 2

*Cargo information*

1 The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information on the cargo sufficiently in advance of loading to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage of the cargo to be put into effect. Such information shall be confirmed in writing and by appropriate shipping documents prior to loading the cargo on the ship.

2 The cargo information shall include:

- .1 in the case of general cargo, and of cargo carried in cargo units, a general description of the cargo, the gross mass of the cargo or of the cargo units, and any relevant special properties of the cargo. For the purpose of this regulation the cargo information required in sub-chapter 1.9 of the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, adopted by the Organization by res-

dot lastista tulee tämän säännön mukaan toimittaa. 1.9 alaluvun mahdolliset muutokset tulee hyväksyä, saattaa voimaan ja niiden tulee astua voimaan tämän yleissopimuksen VIII artiklan niiden määräysten mukaisesti, jotka koskevat muutosten nettelyjä, joita sovelletaan liitteeseen sen I lukua lukuun ottamatta.

- .2 kiinteistä irtolasteista IMSBC-säännösten 4 säännössä vaaditut tiedot.

3 Laivaajan tulee varmistaa ennen lastiyksiköiden lastaamista aluksiin, että yksiköiden bruttomassa vastaa laivausasiakirjoissa ilmoitettua bruttomassaa.

### 3 sääntö

#### *Happianalyysi- ja kaasunilmaisinlaitteet*

1 Jos kuljetettava kiinteä irtolasti voi päästää myrkyllistä tai palavaa kaasua tai aiheuttaa happivajetta lastitilassa, tulee lastin mukana toimittaa asianmukainen laite tarkkoine käyttöohjeineen ilman kaasu- tai happipitoisuuden mittaamiseksi. Tällaisen laitteen tulee olla hallinnon hyväksymä.

2 Hallinnon tulee ryhtyä toimiin varmistukseen, että alusten miehistöillä on koulutus kyseisten laitteiden käyttöön.

### 4 sääntö

#### *Tuholaistorjunta-aineiden käyttö aluksilla*

Tuholaistorjunta-aineiden käytössä aluksilla tulee noudattaa asianmukaisia varotoimia, erityisesti desinfiointikaasujen suhteen.

### 5 sääntö

#### *Ahtaus ja kiinnittäminen*

1 Kannella tai kannen alla kuljetettava lasti, lastiyksiköt ja lastinkuljetusyksiköt tulee lastata, ahdata ja kiinnittää mahdollisuuksien

oluition A.714(17), as may be amended, shall be provided. Any such amendment to sub-chapter 1.9 shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I;

- .2 in the case of solid bulk cargo, information as required by section 4 of the IMSBC Code.

3 Prior to loading cargo units on board ships, the shipper shall ensure that the gross mass of such units is in accordance with the gross mass declared on the shipping documents.

### Regulation 3

#### *Oxygen analysis and gas detection equipment*

1 When transporting a solid bulk cargo which is liable to emit a toxic or flammable gas, or cause oxygen depletion in the cargo space, an appropriate instrument for measuring the concentration of gas or oxygen in the air shall be provided together with detailed instructions for its use. Such an instrument shall be to the satisfaction of the Administration.

2 The Administration shall take steps to ensure that crews of ships are trained in the use of such instruments.

### Regulation 4

#### *The use of pesticides in ships*

Appropriate precautions shall be taken in the use of pesticides in ships, in particular for the purposes of fumigation.

### Regulation 5

#### *Stowage and securing*

1 Cargo, cargo units and cargo transport units carried on or under deck shall be so loaded, stowed and secured as to prevent as

mukaan siten, että lasti ei koko matkan aikana aiheuta vahinkoa tai vaaraa alukselle, matkustajille tai miehistölle, eikä lasti putoa yli laidan.

2 Lasti, lastiyksiköt ja lastinkuljetusyksiköt tulee pakata ja kiinnittää yksiköiden sisälle siten, että ne eivät aiheuta koko matkan aikana vahinkoa tai vaaraa alukselle, matkustajille tai miehistölle.

3 Raskaiden tai epätavallisen muotoisten lastien lastaamisen ja kuljettamisen aikana tulee noudattaa erityisiä varotoimia sen varmistamiseksi, että alukselle ei aiheudu rakenteellisia vaurioita ja että aluksen vakavuus säilyy riittävänä koko matkan ajan.

4 Lastattaessa lastiyksiköitä ja lastinkuljetusyksiköitä ro-ro-aluksiin ja kuljetettaessa niitä ro-ro-aluksilla tulee noudattaa asianmukaisia varotoimia, erityisesti liittyen kiinnitysjärjestelyihin näissä laivoissa, lastiyksiköissä ja lastinkuljetusyksiköissä sekä kiinnityspisteiden ja lastin sidonnan vahvuuteen.

5 Kontteja ei tule lastata yli Kansainvälisen yleissopimuksen turvallisista konteista (CSC), sellaisena kuin se on muutettuna, mukaisessa turvallisuuskilvessä ilmoitetun enimmäisbruttopainon.

6 Kaikki lastit, jotka eivät ole kiinteitä tai nestemäisiä irtolasteja, lastiyksiköt ja lastinkuljetusyksiköt tulee lastata, ahdata ja kiinnittää koko matkan ajaksi hallinnon hyväksymän lastinkiinnitysoppaan mukaisesti. Aluksilla, joissa on ro-ro-tiloja, kuten ne on II-2/3.41 säännössä määritelty, tulee kaikkien lastien, lastiyksiköiden ja lastinkuljetusyksiköiden lastinkiinnitysoppaan mukaisten kiinnitysten olla valmiita ennen kuin alus lähtee laiturista. Lastinkiinnitysopas tulee laatia vähintään järjestön laatimien, vastaavien ohjeiden tasoiseksi.

#### 5-1 sääntö

##### *Käyttöturvallisuustiedotteet*

1 MARPOL-yleissopimuksen liitteen I mukaisia lasteja, sellaisina kuin ne ovat määritellyinä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuo-

far as is practicable, throughout the voyage, damage or hazard to the ship and the persons on board, and loss of cargo overboard.

2 Cargo, cargo units and cargo transport units shall be so packed and secured within the unit as to prevent, throughout the voyage, damage or hazard to the ship and the persons on board.

3 Appropriate precautions shall be taken during loading and transport of heavy cargoes or cargoes with abnormal physical dimensions to ensure that no structural damage to the ship occurs and to maintain adequate stability throughout the voyage.

4 Appropriate precautions shall be taken during loading and transport of cargo units and cargo transport units on board ro-ro ships, especially with regard to the securing arrangements on board such ships and on the cargo units and cargo transport units and with regard to the strength of the securing points and lashings.

5 Freight containers shall not be loaded to more than the maximum gross weight indicated on the Safety Approval Plate under the International Convention for Safe Containers (CSC), as amended.

6 All cargoes, other than solid and liquid bulk cargoes, cargo units and cargo transport units, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, all securing of such cargoes, cargo units, and cargo transport units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to relevant guidelines developed by the Organization.

#### Regulation 5-1

##### *Material safety data sheets*

1 Ships carrying MARPOL Annex I cargoes, as defined in Appendix I to Annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and marine fuel oils

den 1978 pöytäkirjan liitteen 1 lisäyksessä 1, sekä meriliikenteessä käytettäviä polttoöljyjä kuljettavat alukset on ennen kyseisten lastien lastausta varustettava käyttöturvallisuustiedotteella järjestön laatimien suositusten mukaisesti.

shall be provided with a material safety data sheet prior to the loading of such cargoes based on the recommendations developed by the Organization.

## OSA B

## PART B

**Kiinteiden irtolastien erityismääräykset****Special provisions for solid bulk cargoes**

## 6 sääntö

## Regulation 6

*Soveltuvuus kuljetettavaksi**Acceptability for shipment*

1 Päälliköllä tulee ennen kiinteän irtolastin lastaamista olla käytössään kattavat tiedot aluksen vakavuudesta ja lastin jakaumasta normaaleissa lastausoloissa. Näiden tietojen toimitustavan tulee olla hallinnon hyväksymä.

1 Prior to loading a solid bulk cargo, the master shall be in possession of comprehensive information on the ship's stability and on the distribution of cargo for the standard loading conditions. The method of providing such information shall be to the satisfaction of the Administration.

## 7 sääntö

## Regulation 7

*Kiinteiden irtolastien lastaaminen, purkamisen ja ahtaaminen**Loading, unloading and stowage of solid bulk cargoes*

1 Tässä säännössä terminaalin edustaja tarkoittaa terminaalin tai muun laitoksen, missä alusta lastataan tai puretaan, nimittämää henkilöä, joka on vastuussa terminaalin tai laitoksen toiminnasta tiettyyn alukseen liittyen.

1 For the purpose of this regulation, terminal representative means a person appointed by the terminal or other facility, where the ship is loading or unloading, who has responsibility for operations conducted by that terminal or facility with regard to the particular ship.

2 Jotta päällikkö kykenisi estämään liiallisen rasituksen kohdistumisen aluksen rakenteisiin, tulee alukselle toimittaa ohjekirja, jonka tulee olla kirjoitettu kielellä, jonka aluksen lastitoiminnoista vastaava päällystö tuntee. Jos tämä kieli ei ole englanti, alukselle tulee toimittaa myös englanninkielinen ohjekirja. Ohjekirjan tulee vähintään sisältää:

2 To enable the master to prevent excessive stresses in the ship's structure, the ship shall be provided with a booklet, which shall be written in a language with which the ship's officers responsible for cargo operations are familiar. If this language is not English, the ship shall be provided with a booklet written also in the English language. The booklet shall, as a minimum, include:

- .1 1 II-1/5-1 säännössä vaaditut vakavuustiedot
- .2 painolastin täyttö- ja tyhjennysnopeudet ja -kapasiteetit;
- .3 lastiruuman pohjan suurin sallittu

- .1 stability data, as required by regulation II-1/5-1;
- .2 ballasting and deballasting rates and capacities;
- .3 maximum allowable load per unit

- |    |   |    |  |
|----|---|----|--|
|    | kuorma pinta-alayksikköä kohti;   |    | surface area of the tanktop plating;   |
| .4 | suurin sallittu kuorma ruumaa kohti;  | .4 | maximum allowable load per hold;   |
| .5 | yleiset lastaus- ja purkamisohjeet liittyen aluksen rakenteen lujuuteen, sisältäen mahdolliset huonoimpia sallittuja lastauksen, purkamisen, painolastioperaatioiden ja matkan aikaisia toimintaoloja koskevat rajoitukset; | .5 | general loading and unloading instructions with regard to the strength of the ship's structure including any limitations on the most adverse operating conditions during loading, unloading, ballasting operations and the voyage; |
| .6 | mahdolliset erityisrajoitukset, kuten hallinnon tai sen tunnustaman järjestön määräämät rajoitukset huonoimmista sallituista toimintaolosuhteista soveltuvin osin; ja   | .6 | any special restrictions such as limitations on the most adverse operating conditions imposed by the Administration or organization recognized by it, if applicable; and   |
| .7 | jos lujuuslaskelmia vaaditaan, suurimmat sallitut laivan runkoon lastauksen, purkamisen ja matkan aikana kohdistuvat voimat ja momentit.  | .7 | where strength calculations are required, maximum permissible forces and moments on the ship's hull during loading, unloading and the voyage.  |

3 Ennen kiinteän irtolastin lastaamista tai purkamista päällikön ja terminaalin edustajan tulee sopia suunnitelmasta, jossa varmistetaan, että alukseen kohdistuvat voimat ja momentit eivät ylitä sallittuja rajoja lastaamisen tai purkamisen aikana ja joka sisältää lastaus- tai purkamistoimenpiteiden tahdin, määrän ja asteen ottamioon lastaamisen tai purkamisen nopeuden, kaatojen määrän ja painolastin ottamis- tai poistumiskapasiteetin. Suunnitelma ja sen mahdolliset myöhemmät muutokset tulee antaa satamavaltion asianmukaisen viranomaisen säilytettäväksi.

4 Päällikön ja terminaalin edustajan tulee varmistaa, että lastaus- ja purkamistoimenpiteet toteutetaan sovitun suunnitelman mukaisesti.

5 Jos mitkään rajoituksista, joihin viitataan kohdassa 2, ylittyvät lastaamisen tai purkamisen aikana tai näyttää siltä, että ne todennäköisesti ylittyvät, mikäli lastausta tai purkamista jatketaan, on päälliköllä oikeus keskeyttää toiminta ja velvollisuus ilmoittaa asiasta satamavaltion asianmukaiselle viranomaiselle, jonka säilytettäväksi suunnitelma on jätetty. Päällikön ja terminaalin edustajan

3 Before a solid bulk cargo is loaded or unloaded, the master and the terminal representative shall agree on a plan which shall ensure that the permissible forces and moments on the ship are not exceeded during loading or unloading, and shall include the sequence, quantity and rate of loading or unloading, taking into consideration the speed of loading or unloading, the number of pours and the deballasting or ballasting capability of the ship. The plan and any subsequent amendments thereto shall be lodged with the appropriate authority of the port State.

4 The master and terminal representative shall ensure that loading and unloading operations are conducted in accordance with the agreed plan.

5 If during loading or unloading any of the limits of the ship referred to in paragraph 2 are exceeded or are likely to become so if the loading or unloading continues, the master has the right to suspend operation and the obligation to notify accordingly the appropriate authority of the port State with which the plan has been lodged. The master and the terminal representative shall ensure that cor-

tulee varmistaa, että korjaaviin toimenpiteisiin ryhdytään. Lastia purettaessa päällikön ja terminaalin edustajan tulee varmistaa, että purkamismenetelmä ei vaurioita aluksen rakenteita.

6 Päällikön tulee varmistaa, että aluksen miehistö valvoo lastitoimintoja jatkuvasti. Jos mahdollista, aluksen syväys tulee tarkastaa säännöllisin väliajoin lastaamisen tai purkamisen aikana ilmoitettujen tonnilukujen vahvistamiseksi. Jokainen syväys- ja tonnilukuhavainto tulee kirjata lastilokikirjaan. Jos havaitaan merkittäviä poikkeamia sovitusta suunnitelmasta, lasti- tai painolastitoimintoja tai molempia tulee muuttaa niin, että poikkeamat tulevat korjattua.

rective action is taken. When unloading cargo, the master and terminal representative shall ensure that the unloading method does not damage the ship's structure.

6 The master shall ensure that ship's personnel continuously monitor cargo operations. Where possible, the ship's draught shall be checked regularly during loading or unloading to confirm the tonnage figures supplied. Each draught and tonnage observation shall be recorded in a cargo log-book. If significant deviations from the agreed plan are detected, cargo or ballast operations or both shall be adjusted to ensure that the deviations are corrected.

## VII LUKU

### Vaarallisten aineiden kuljettaminen

#### OSA A-1

#### Kiinteiden vaarallisten aineiden kuljettaminen irtolastina

##### 7 sääntö

##### *Määritelmät*

*Kiinteistä vaarallisista aineista koostuvalla irtolastilla* tarkoitetaan mitä hyvänsä ainetta, lukuun ottamatta nestettä tai kaasua, joka koostuu hiukkasista, rakeista tai mistä hyvänsä suuremmista kappaleista, jotka ovat yleisesti koostumukseltaan yhdenmukaisia, joka on IMDG-säännösten alainen ja joka lastataan suoraan aluksen lastitiloihin ilman mitään aluksen ja lastin väliin tulevaa pakkausta, tai joka lastataan proomuun tai proomuja kuljettavalle alukselle.

##### 7-1 sääntö

##### *Soveltaminen*

1 Jollei nimenomaisesti toisin määrätä, tätä osaa sovelletaan kiinteiden vaarallisten aineiden kuljettamiseen irtolastina kaikilla aluksilla, joihin sovelletaan tämänhetkisiä sääntöjä, ja bruttovetoisuudeltaan alle 500 lastialuksilla.

## CHAPTER VII

### Carriage of dangerous goods

#### PART A-1

#### Carriage of dangerous goods in solid form in bulk

##### Regulation 7

##### *Definitions*

*Dangerous goods in solid form in bulk* means any material, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material, generally uniform in composition, which is covered by the IMDG Code and is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment, and includes such materials loaded in a barge on a barge-carrying ship.

##### Regulation 7-1

##### *Application*

1 Unless expressly provided otherwise, this part applies to the carriage of dangerous goods in solid form in bulk in all ships to which the present regulations apply and in cargo ships of less than 500 gross tonnage.

2 Kiinteiden vaarallisten aineiden kuljetta-  
minen irtolastina on kielletty paitsi kuljetetta-  
essa tämän osan määräysten mukaisesti.

3 Tämän osan määräysten täydennykseksi  
jokaisen sopimushallituksen tulee laatia tai  
laadituttaa ohjeet toiminnasta hätätilanteessa  
ja ensiavusta onnettomuuksissa, joihin liittyy  
kiinteitä vaarallisia irtolasteja. Näissä ohjeissa  
tulee ottaa huomioon järjestön kehittämä oh-  
jeistus.

#### 7-2 sääntö

##### *Asiakirjat*

1 Kaikissa vaarallisten kiinteiden irtolastien  
merikuljetuksia koskevissa asiakirjoissa tulee  
käyttää aineen erityistä Bulk Cargo Shipping  
Name –nimikettä (BCSN-nimikettä, pelkkää  
kauppanimeä ei tule käyttää).

2 Jokaisella vaarallisia kiinteitä irtolasteja  
kuljettavalla aluksella tulee olla erityinen las-  
tiluettelo tai manifesti, johon on merkitty  
aluksessa olevat vaaralliset aineet ja niiden si-  
jainti. Yksityiskohtaista ahtaussuunnitelmaa,  
johon on merkitty kaikkien aluksessa olevien  
vaarallisten aineiden luokat ja niiden sijoitus-  
paikat, voidaan käyttää erityisen lastiluettelon  
tai manifestin sijasta. Näistä asiakirjoista tu-  
lee toimittaa kopio satamavaltion viranomai-  
sen nimeämälle henkilölle tai organisaatiolle  
ennen lähtöä.

#### 7-3 sääntö

##### *Ahtausta ja erottelua koskevat vaatimukset*

1 Vaaralliset kiinteät irtolastit tulee ahdata  
turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti ottaen  
huomioon niiden laatu. Yhteensopimattomat  
aineet tulee erottaa toisistaan.

2 Vaarallisia kiinteitä irtolasteja, joilla on  
taipumus itsestään kuumeta tai syttyä, ei tule  
kuljettaa, ellei ole ryhdytty riittäviin varotoi-  
menpiteisiin hallitsemattoman tulipalon estä-  
miseksi.

3 Vaaralliset kiinteät irtolastit, joista haih-  
tuu vaarallisia kaasuja, on ahdattava hyvin  
tuuletettuun lastitilaan.

2 The carriage of dangerous goods in solid  
form in bulk is prohibited except in accor-  
dance with the provisions of this part.

3 To supplement the provisions of this part,  
each Contracting Government shall issue, or  
cause to be issued, instructions on emergency  
response and medical first aid relevant to in-  
cidents involving dangerous goods in solid  
form in bulk, taking into account the guide-  
lines developed by the Organization.

#### Regulation 7-2

##### *Documents*

1 In all documents relating to the carriage  
of dangerous goods in solid form in bulk by  
sea, the bulk cargo shipping name of the  
goods shall be used (trade names alone shall  
not be used).

2 Each ship carrying dangerous goods in  
solid form in bulk shall have a special list or  
manifest setting forth the dangerous goods on  
board and the location thereof. A detailed  
stowage plan, which identifies by class and  
sets out the location of all dangerous goods  
on board, may be used in place of such a spe-  
cial list or manifest. A copy of one of these  
documents shall be made available before  
departure to the person or organization des-  
ignated by the port State authority.

#### Regulation 7-3

##### *Stowage and segregation requirements*

1 Dangerous goods in solid form in bulk  
shall be loaded and stowed safely and appro-  
priately in accordance with the nature of the  
goods. Incompatible goods shall be segre-  
gated from one another.

2 Dangerous goods in solid form in bulk,  
which are liable to spontaneous heating or  
combustion, shall not be carried unless ade-  
quate precautions have been taken to mini-  
mize the likelihood of the outbreak of fire.

3 Dangerous goods in solid form in bulk,  
which give off dangerous vapours, shall be  
stowed in a well ventilated cargo space.



## 7-4 sääntö

*Vaarallisiin aineisiin liittyvistä onnettomuuksista ilmoittaminen*

1 Jos sattuu onnettomuus, jossa vaarallisia kiinteitä irtolasteja joutuu tai todennäköisesti joutuu mereen, tulee päällikön tai muun aluksesta vastuussa olevan henkilön ilmoittaa tällaisen onnettomuuden yksityiskohdat välittömästi ja mahdollisimman tyhjentävästi lähimmälle rantavaltiolle. Ilmoitus tulee laatia järjestön kehittämien yleisten periaatteiden ja ohjeistuksen pohjalta.

2 Jos kohdassa 1 tarkoitettu alus hylätään tai jos tällaiselta alukselta ei voida saada ilmoitusta tai ilmoitus on epätäydellinen, tulee yhtiön, kuten se IX/1.2 säännössä on määritelty, mahdollisuuksien mukaan täyttää tämän säännön päällikölle asettamat velvoitteet.

## 7-5 sääntö

*Kiinteiden vaarallisten aineiden irtolastina kuljettamista koskevat vaatimukset*

Vaarallisten kiinteiden irtolastien kuljettamisessa tulee noudattaa IMSBC-säännösten asiaankuuluvia määräyksiä, kuten ne on VI/1-1.1. säännössä määritelty.

**1.7 Määritelmät**

Tässä säännöstössä, ellei nimenomaisesti toisin määrätä, sovelletaan seuraavia määritelmiä:

1.7.1. *Sortumiskulma tarkoittaa* ei koossapysyvän (toisin sanoen vapaasti virtaavan) rakeisen materiaalin suurinta mahdollista kaltevuuskulmaa. Sortumiskulma saadaan mittaamalla vaakasuoran tason ja materiaalikeon välinen kulma.

## Regulation 7-4

*Reporting of incidents involving dangerous goods*

1 When an incident takes place involving the loss or likely loss overboard of dangerous goods in solid form in bulk into the sea, the master, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such an incident without delay and to the fullest extent possible to the nearest coastal State. The report shall be drawn up based on general principles and guidelines developed by the Organization.

2 In the event of the ship referred to in paragraph 1 being abandoned, or in the event of a report from such a ship being incomplete or unobtainable, the company, as defined in regulation IX/1.2, shall, to the fullest extent possible, assume the obligations placed upon the master by this regulation.

## Regulation 7-5

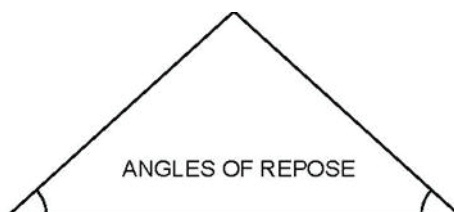
*Requirements for the carriage of dangerous goods in solid form in bulk*

The carriage of dangerous goods in solid form in bulk shall be in compliance with the relevant provisions of the IMSBC Code, as defined in regulation VI/1-1.1.

**1.7 Definitions**

For the purpose of this Code, unless expressly provided otherwise, the following definitions shall apply:

1.7.1 *Angle of repose means* the maximum slope angle of non-cohesive (i.e. free-flowing) granular material. It is measured as the angle between a horizontal plane and the cone slope of such material.



Sortumiskulma

1.7.2 *Bulk Cargo Shipping Name* -nimike (BCSN-nimike) identifioi irtolastin merikuljetuksen aikana. Jos lasti on lueteltu tässä säännöstössä, sen BCSN-nimike on määriteltä isoin kirjaimin yksittäisissä ohjekorteissa tai hakemistossa. Jos lasti on vaarallista ainetta, kuten IMDG-säännöstössä on määriteltä, joka on määriteltä SOLAS-yleissopimuksen VII/1.1 säännössä, on lastin asianmukainen kuljetusnimike sen BCSN-nimike.

1.7.3 *Irtolastin tiheys* tarkoittaa kiinteän aineen, ilman ja veden painoa tilavuusyksikköä kohti. Irtolastin tiheys ilmaistaan yleisimmin kiloissa kuutiometriä kohti ( $\text{kg/m}^3$ ). Lastin väleissä voi olla ilmaa tai vettä.

1.7.4 *Lastitila* tarkoittaa mitä hyvänsä aluksella olevaa tilaa, joka on varattu lastien kuljettamiseen.

1.7.5 *Mahdollisesti nesteytyvillä lasteilla* tarkoitetaan lasteja, jotka sisältävät tietyssä suhteessa hienoja hiukkasia ja tietyn määrän kosteutta. Nämä lastit voivat nesteytyä, jos ne laivataan niiden suurinta turvallista kuljetuskosteuspitoisuutta kosteampina.

1.7.6 *Koossapysyvillä materiaaleilla* tarkoitetaan muita kuin ei-koossapysyviä materiaaleja.

1.7.7 *Toimivaltaisella viranomaisella* tarkoitetaan mitä hyvänsä kansallista säänteleävää elintä tai viranomaista, joka on nimetty tai muuten tunnustettu sellaiseksi missä hyvänsä tähän säännöstöön liittyvässä tarkoituksessa.

1.7.8 *Rikasteilla* tarkoitetaan materiaaleja, jotka on saatu luonnollisesta malmista fyysikaalisella tai kemiallisella erottelulla ja ei-toivottujen ainesosien poistamisella rikastamalla tai jalostamalla.

1.7.9 *Lähetys* tarkoittaa kiinteää irtolastia, jonka laivaaja tarjoaa kuljetettavaksi.

1.7.10 *Valumispisteellä* tarkoitetaan sitä kosteusprosenttia (aineen märkäpainosta), jossa kehittyä määrättyissä koeolosuhteissa valumistila edustavassa näytteessä ainetta (ks. liite 2, kohta 2).

1.7.11 *Valumistilalla* tarkoitetaan tilaa, joka syntyy, kun rakeista ainetta kyllästetään nesteellä siihen pisteeseen, että se menettää sisäisen leikkauslujuutensa vallitsevien ulkoisten voimien, kuten tärinän, impaktion tai aluksen

1.7.2 *Bulk Cargo Shipping Name* (BCSN) identifies a bulk cargo during transport by sea. When a cargo is listed in this Code, the Bulk Cargo Shipping Name of the cargo is identified by capital letters in the individual schedules or in the index. When the cargo is a dangerous good, as defined in the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1 of the SOLAS Convention, the Proper Shipping Name of that cargo is the Bulk Cargo Shipping Name.

1.7.3 *Bulk density* means the weight of solids, air and water per unit volume. Bulk density is expressed in kilograms per cubic metre ( $\text{kg/m}^3$ ), in general. The void spaces in the cargo may be filled with air and water.

1.7.4 *Cargo space* means any space in a ship designated for carriage of cargoes.

1.7.5 *Cargoes which may liquefy* means cargoes which contain a certain proportion of fine particles and a certain amount of moisture. They may liquefy if shipped with a moisture content in excess of their transportable moisture limit.

1.7.6 *Cohesive material* means materials other than non-cohesive materials.

1.7.7 *Competent Authority* means any national regulatory body or authority designated or otherwise recognized as such for any purpose in connection with this Code.

1.7.8 *Concentrates* means materials obtained from a natural ore by a process of enrichment or beneficiation by physical or chemical separation and removal of unwanted constituents.

1.7.9 *Consignment* means a solid bulk cargo presented by a shipper for transport.

1.7.10 *Flow moisture point* means the percentage moisture content (wet mass basis) at which a flow state develops under the prescribed method of test in a representative sample of the material (see paragraph 1 of appendix 2).

1.7.11 *Flow state* means a state occurring when a mass of granular material is saturated with liquid to an extent that, under the influence of prevailing external forces such as vibration, impaction or ships motion, it loses

liikkeen vaikutuksesta ja käyttäytyy nesteen tavoin.

1.7.12 *Ryhmä A* koostuu lasteista, jotka voivat nesteytyä, jos ne laivataan niiden suurinta turvallista kuljetuskosteuspitoisuutta kosteampina.

1.7.13 *Ryhmä B* koostuu lasteista, jotka ovat kemiallisesti vaarallisia ja voivat aiheuttaa vaaratilanteen aluksella.

1.7.14 *Ryhmä C* koostuu lasteista, joilla ei ole taipumusta nesteytyä (ryhmä A) ja jotka eivät ole kemiallisesti vaarallisia (ryhmä B).

1.7.15 *Tiheällä kiinteällä irtolastilla* tarkoitetaan kiinteää irtolastia, jonka ahtauskerroin on  $0,56 \text{ m}^3/\text{t}$  tai vähemmän.

1.7.16 *IMDG-säännöstöllä* tarkoitetaan Kansainvälistä vaarallisten aineiden kappale-tavaroiden aluskuljetuksia koskevaa (IMDG) säännöstöä, jonka järjestön Meriturvallisuuskomitea on hyväksynyt päätöslauselmalla MSC.122(75), sellaisena kuin järjestö on sitä mahdollisesti muuttanut.

1.7.17 *Yhteensopimattomilla* materiaaleilla tarkoitetaan materiaaleja, jotka voivat reagoida vaarallisesti sekoitettuna toisiinsa. Ne ovat 9.3 alaosan vaatimusten ja yksittäisten, luokkaan B luokiteltujen lastien ohjekorttien alaisia.

1.7.18 *Alusten ja satamarakenteiden kansainvälisellä turvasäännöstöllä (ISPS-säännöstö)* tarkoitetaan alusten ja satamarakenteiden kansainvälistä turvasäännöstöä, joka koostuu osista A (jonka määräyksiä tulee pitää pakollisina) ja B (jonka määräyksiä tulee pitää suosituksenomaisina), sellaisena kuin se hyväksyttiin 12 päivänä joulukuuta 2002 Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen sopimuspuolina olevien hallitusten konferenssin päätöslauselmalla 2, sellaisena kuin järjestö on sitä mahdollisesti muuttanut.

1.7.19 *Vain irtolastina vaarallisilla aineilla Materials Hazardous only in Bulk (MHB)* tarkoitetaan aineita, jotka voivat olla kemiallisesti vaarallisia vain irtolastina kuljetettuina, ja joita ei ole IMDG-säännöstössä luokiteltu vaarallisiksi aineiksi.

1.7.20 *Kosteuspitoisuus* tarkoittaa sitä osuutta edustavasta näytteestä, joka koostuu vedestä, jäästä tai muusta nesteestä, ilmaistuna prosenttimääränä näytteen märkäpainosta.

1.7.21 *Kosteuden kulkeutumisella* tarkoite-

its internal shear strength and behaves as a liquid.

1.7.12 *Group A* consists of cargoes which may liquefy if shipped at a moisture content in excess of their transportable moisture limit.

1.7.13 *Group B* consists of cargoes which possess a chemical hazard which could give rise to a dangerous situation on a ship.

1.7.14 *Group C* consists of cargoes which are neither liable to liquefy (Group A) nor to possess chemical hazards (Group B).

1.7.15 *High-density solid bulk cargo* means a solid bulk cargo with a stowage factor of  $0.56 \text{ m}^3/\text{t}$  or less.

1.7.16 *IMDG Code* means the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.122(75), as may be amended by the Organization.

1.7.17 *Incompatible materials* means materials that may react dangerously when mixed.

They are subject to the segregation requirements of subsection 9.3 and the schedules for individual cargoes classified in Group B.

1.7.18 *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* means the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities consisting of Part A (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted, on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as may be amended by the Organization.

1.7.19 *Materials hazardous only in bulk (MHB)* means materials which may possess chemical hazards when carried in bulk other than materials classified as dangerous goods in the IMDG Code.

1.7.20 *Moisture content* means that portion of a representative sample consisting of water, ice or other liquid expressed as a percentage of the total wet mass of that sample.

1.7.21 *Moisture migration* means the

taan lastin sisältämän kosteuden liikkumista, kun lasti asettuu ja vakautuu värinästä ja aluksen liikkeestä johtuen. Vesi syrjäytyy vähitellen, mikä voi saattaa osan lastia tai koko lastin virtaustilaan.

1.7.22 *Ei-koossapysyvällä materiaalilla* tarkoitetaan kuivia materiaaleja, jotka siirtyvät helposti johtuen kuljetuksenaikaisesta liukumisesta ja jotka on lueteltu liitteen 3 kohdassa 1 — Kuivien kiinteiden irtolastien ominaisuudet.

1.7.23 *Edustava koenäyte* tarkoittaa näytettä, joka on riittävän suuruinen määrittelemään, vastaavako lähetyksen fysikaaliset ja kemialliset ominaisuudet määritellyjä vaatimuksia.

1.7.24 *Laivaaja* tarkoittaa ketä hyvänsä henkilöä, joka tekee sopimuksen tai jonka nimissä tai puolesta tehdään sopimus rahdinkuljettajan kanssa tavaran kuljettamisesta meritse, tai ketä hyvänsä henkilöä, joka toimittaa tai jonka nimissä tai puolesta tavara tosiasiallisesti toimitetaan rahdinkuljettajalle liittyen merikuljetussopimukseen.

1.7.25 *Kiinteällä irtolastilla* tarkoitetaan mitä hyvänsä lastia, paitsi nestettä tai kaasua, joka koostuu hiukkasista, rakeista tai mistä hyvänsä suuremmista kappaleista, jotka ovat yleisesti koostumukseltaan yhdenmukaisia, joka lastataan suoraan aluksen lastitiloihin ilman mitään aluksen ja lastin väliin tulevaa pakkausta.

1.7.26 *Ahtauskertoimella* tarkoitetaan lukua, joka ilmaisee kuinka monta kuutiometriä yksi tonni lastia vie.

1.7.27 *Mahdollisesti nesteytyvän lastin suurimmalla turvallisella kuljetuskosteuspitoisuudella (Transportable Moisture Limit, TML-arvo)* tarkoitetaan suurinta kosteuspitoisuutta, jota pidetään turvallisena lastin kuljetusta varten laivoissa, jotka eivät noudata 7.3.2 säännön erityismääräyksiä. TML-arvo määritellään koemenetelmillä, jotka toimivaltaisen viranomaisen on hyväksynyt, kuten liitteen 2 kohdassa 1 määritellyillä koemenetelmillä.

1.7.28 *Trimmauksella* tarkoitetaan kaikkea lastin osittaista tai täydellistä tasoittamista lastitilassa.

1.7.29. *Tuuletuksella* tarkoitetaan ilmanvaihtoa lastitilan ulkopuolelta sen sisäpuolel-

movement of moisture contained in a cargo by settling and consolidation of the cargo due to vibration and ship's motion. Water is progressively displaced, which may result in some portions or all of the cargo developing a flow state.

1.7.22 *Non-cohesive material* means dry materials that readily shift due to sliding during transport, as listed in appendix 3, paragraph 1, "Properties of dry bulk cargoes".

1.7.23 *Representative test sample* means a sample of sufficient quantity for the purpose of testing the physical and chemical properties of the consignment to meet specified requirements.

1.7.24 *Shipper* means any person by whom or in whose name, or on whose behalf, a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name, or on whose behalf, the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

1.7.25 *Solid bulk cargo* means any cargo, other than a liquid or a gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material generally uniform in composition which is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment.

1.7.26 *Stowage factor* means the figure which expresses the number of cubic metres which one tonne of cargo will occupy.

1.7.27 *Transportable Moisture Limit (TML)* of a cargo which may liquefy means the maximum moisture content of the cargo which is considered safe for carriage in ships not complying with the special provisions of subsection 7.3.2. It is determined by the test procedures, approved by a competent authority, such as those specified in paragraph 1 of appendix 2.

1.7.28 *Trimming* means any levelling of a cargo within a cargo space, either partial or total.

1.7.29 *Ventilation* means exchange of air from outside to inside a cargo space.

le.

- |  |   |
|--|---|
| <p>.1 Jatkuvalle tuuletuksella tarkoitetaan koko ajan toiminnassa olevaa tuuletusta.</p> <p>.2 Koneellisella tuuletuksella tarkoitetaan voimakäyttöistä tuuletusta.</p> <p>.3 Luonnollisella tuuletuksella tarkoitetaan ei-voimakäyttöistä tuuletusta.</p> <p>.4 Pintatuuletuksella tarkoitetaan lastin yläpuolella olevan tilan tuulettamista</p> | <p>.1 <i>Continuous Ventilation</i> means ventilation that is operating at all times.</p> <p>.2 <i>Mechanical Ventilation</i> means power-generated ventilation.</p> <p>.3 <i>Natural Ventilation</i> means ventilation that is not power-generated.</p> <p>.4 <i>Surface Ventilation</i> means ventilation of the space above the cargo.</p> |
|--|---|

## 2 sääntö

## Section 2

### *Yleiset lastauksen, kuljetuksen ja lastin purkamisen varotoimet*

### *General loading, carriage and unloading precautions*

#### **2.1 Lastin sijoittaminen**

#### **2.1 Cargo distribution**

##### **2.1.1 Yleistä**

##### **2.1.1 General**

Kiinteiden irtolastien väärä lastaaminen ja purkaminen on aiheuttanut lukuisia onnettomuuksia. Tulee huomioida, että kiinteän irtolastin on jaettava aluksessa asianmukaisesti, jotta saavutetaan riittävä vakavuus ja varmistetaan, että aluksen rakenteet eivät missään vaiheessa rasitu liikaa. Laivaajan tulee lisäksi toimittaa päällikölle riittävät tiedot lastista, kuten 4 säännössä on määritelty, jotta alus tulee asianmukaisesti lastatuksi.

A number of accidents have occurred as a result of improper loading and unloading of solid bulk cargoes. It shall be noted that solid bulk cargoes have to be properly distributed throughout the ship to provide adequate stability and to ensure that the ship's structure is never overstressed. Furthermore, the shipper shall provide the master with adequate information about the cargo, as specified in section 4, to ensure that the ship is properly loaded.

##### **2.1.2 Rakenteiden liiallisen rasittumisen estäminen**

##### **2.1.2 To prevent the structure being overstressed**

Lastialukset rakennetaan normaalisti kuljetamaan lasteja, jotka vievät ahtauskertoimeltaan 1,39–1,67 kuutiometriä tonnia kohti täyteen kappalevarakapasiteettiin ja kuolleen painoon lastattuna. Tiheää kiinteää irtolastia lastatessa tulee kiinnittää erityistä huomiota painon jakautumiseen liiallisen rasittumisen välttämiseksi, ottaen huomioon, että lastausolosuhteet voivat poiketa tavallisista ja että lastin väärä jakautuminen voi rasittaa joko kuorman alla olevaa rakennetta tai koko runkoa. Ei ole käytännöllistä antaa tarkkoja sääntöjä kuorman jakautumisesta kaikilla

A general cargo ship is normally constructed to carry cargoes in the range of 1.39 to 1.67 cubic metres per tonne when loaded to full bale and deadweight capacities. When loading a high-density solid bulk cargo, particular attention shall be paid to the distribution of weights to avoid excessive stresses, taking into account that the loading conditions may be different from those found normally and that improper distribution of such cargo may be capable of stressing either the structure under the load or the entire hull. To set out exact rules for the distribution of

aluksilla, koska alusten rakenteelliset ratkaisut voivat olla hyvinkin erilaisia. Tiedot lastin asianmukaisesta jakautumisesta voidaan antaa aluksen vakavuuskirjassa, tai ne voidaan saada lastauslaskimia käyttämällä, jos sellaisia on käytettävissä.

### **2.1.3 Vakavuuden tukemiseksi**

2.1.3.1 SOLAS-yleissopimuksen II-1/22.1 säännön mukaisesti tulee kaikilla yleissopimuksen alaisilla aluksilla olla vakavuuskirja. Päällikön tulee kyetä laskemaan vakavuus sekä huonoimmassa matkan aikana odotettavissa olevissa lastitilanteissa että aluksen lähtiesä ja osoittamaan, että vakavuus on riittävä.

2.1.3.2 Riittävän lujat siirtymistä estävät osastot ja säiliöt tulee pystyttää aina, kun välikannella tai vain osittain täytetyissä lastitiloissa kuljetetaan kiinteitä irtolasteja, joiden epäillään siirtyvän helposti.

2.1.3.3 Tiheät lastit tulee mahdollisuuksien mukaan lastata alaruumaan eikä välikannen lastitiloihin.

2.1.3.4 Jos on välttämätöntä kuljettaa tiheitä lasteja välikannella tai ylemmissä lastitiloissa, tulee kiinnittää riittävästi huomiota sen varmistamiseen, että kansialue ei rasitu liikaa ja että aluksen vakavuus ei laske laivan vakavuustiedoissa määritellyn alhaisimman hyväksytyt tason alle.

### **2.2. Lastaaminen ja purkaminen**

2.2.1 Lastitilat tulee tarkastaa ja valmistella lastattavaa nimenomaista lastia varten.

2.2.2 Pohjakaivoihin ja suodatinritilöihin, jotka vaativat erityistä valmistelua, tulee kiinnittää asianmukaisesti huomiota tyhjennämisen edistämiseksi ja lastin tyhjennysjärjestelmään pääsyn estämiseksi.

2.2.3 Pilssiputket, peilausputket ja muut lastitilan huoltolinjat tulee pitää hyvässä kunnossa.

2.2.4 Johtuen nopeudesta, jolla joitakin tiheitä kiinteitä irtolasteja lastataan, voi olla tarpeen noudattaa erityistä varovaisuutta lastitilan asennusten vaurioitumisen estämiseksi. Lastitilan asennusten vauriot voidaan havaita peilaamalla tyhjennysjärjestelmä, kun lastaaminen on valmis.

loading is not practicable for all ships because the structural arrangements of each vessel may vary greatly. The information on proper distribution of cargo may be provided in the ship's stability information booklet or may be obtained by the use of loading calculators, if available.

### **2.1.3 To aid stability**

2.1.3.1 Having regard to regulation II-1/22.1 of SOLAS Convention, a stability information booklet shall be provided aboard all ships subject to the Convention. The master shall be able to calculate the stability for the anticipated worst conditions during the voyage as well as that on departure and demonstrate that the stability is adequate.

2.1.3.2 Shifting divisions and bins, of adequate strength, shall be erected whenever solid bulk cargoes, which are suspected of readily shifting, are carried in 'tween-deck cargo spaces or in only partially filled cargo spaces.

2.1.3.3 As far as practicable, high-density cargoes shall be loaded in the lower hold cargo spaces in preference to 'tween-deck cargo spaces.

2.1.3.4 When it is necessary to carry high-density cargoes in 'tween-decks or higher cargo spaces, due consideration shall be paid to ensure that the deck area is not overstressed and that the ship's stability is not reduced below the minimum acceptable level specified in the ship's stability data.

### **2.2 Loading and unloading**

2.2.1 Cargo spaces shall be inspected and prepared for the particular cargo which is to be loaded.

2.2.2 Due consideration shall be paid to bilge wells and strainer plates, for which special preparation is necessary, to facilitate drainage and to prevent entry of the cargoes into the bilge system.

2.2.3 Bilge lines, sounding pipes and other service lines within the cargo space shall be in good order.

2.2.4 Because of the velocity at which some high-density solid bulk cargoes are loaded, special care may be necessary to protect cargo space fittings from damage. To sound bilges after the completion of loading may be effective to detect damage on cargo space fittings.

2.2.5 As far as practicable, ventilation sys-

2.2.5 Tuuletusjärjestelmät tulee mahdollisuuksien mukaan sammuttaa ja ilmastointijärjestelmät asettaa kierrätykselle lastauksen tai purkamisen ajaksi, jotta majoitus- tai muihin sisätiloihin ei pääsisi pölyä.

2.2.6 Pölyn pääsemisen kansilaitteiston liikkuviin osiin ja ulkoisiin navigaatiolaitteisiin estämiseen tulee kiinnittää asianmukaista huomiota.

### 3 sääntö

#### *Henkilöstön ja aluksen turvallisuus*

##### **3.1 Yleiset vaatimukset**

3.1.1 Kaikkia tarpeellisia turvallisuustoimenpiteitä tulee noudattaa ennen kiinteän irtolastin lastausta, kuljettamista ja purkamista sekä niiden aikana.

3.1.2 Aluksella tulee olla kopio hätätilanteessa toimimisen ja ensiavun ohjeista onnettomuuksissa, joihin liittyy vaarallisia kiinteitä irtolasteja.

##### **3.2 Myrkytys-, syöpymis- ja tukehtumisvaarat**

3.2.1 Jotkin kiinteät irtolastit ovat alttiita hapettumiselle, mistä saattaa seurata happivajetta, myrkyllisiä kaasuja tai höyryjä ja itsestään kuumenemista. Joillakin lasteilla ei ole taipumusta hapettua, mutta ne voivat päästää myrkyllisiä höyryjä erityisesti märkinä. On myös lasteja, jotka märkinä syövyttävät ihoa, silmiä ja limakalvoja tai laivan rakenteita. Näitä lasteja kuljettaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota henkilöstön suojaamiseen ja ennen lastausta sekä purkamisen jälkeen noudatettaviin erityisiin varotoimiin.

3.2.2 Tulee kiinnittää asianmukaisesti huomiota siihen, että lastitiloissa ja niiden viereisissä tiloissa voi olla happivajetta, tai ne voivat sisältää myrkyllisiä tai tukehduttavia kaasuja, ja että tyhjässä lastitilassa tai -säiliössä, joka on ollut suljettuna jonkin aikaa, voi olla liian vähän happea elämän ylläpitämiseksi.

3.2.3 Monet kiinteät irtolastit ovat taipuvaisia aiheuttamaan happikatoa lastitilassa tai -säiliössä. Näihin kuuluvat, kuitenkin niihin rajoittumatta, useimmat kasvi- ja metsäteollisuustuotteet, rautametallit, metallisulfiittirasteet ja hiililastit.

tems shall be shut down or screened and air-conditioning systems placed on recirculation during loading or discharge, to minimize dust ingress into the living quarters or other interior spaces.

2.2.6 Due consideration shall be paid to minimize the extent to which dust may come into contact with moving parts of deck machinery and external navigational aids.

### Section 3

#### *Safety of personnel and ship*

##### **3.1 General requirements**

3.1.1 Prior to and during loading, carriage and discharge of a solid bulk cargo, all necessary safety precautions shall be observed.

3.1.2 A copy of the instructions on emergency response and medical first aid relevant to incidents involving dangerous goods in solid form in bulk shall be on board.

##### **3.2 Poisoning, corrosive and asphyxiation hazards**

3.2.1 Some solid bulk cargoes are susceptible to oxidation, which may result in oxygen depletion, emission of toxic gases or fumes and self-heating. Some cargoes are not liable to oxidize but may emit toxic fumes, particularly when wet. There are also cargoes which, when wetted, are corrosive to skin, eyes and mucous membranes or to the ship's structure. When these cargoes are carried particular attention shall be paid to protection of personnel and the need for special precautions to be taken prior to loading and after unloading.

3.2.2 Appropriate attention shall be paid that cargo spaces and adjacent spaces may be depleted in oxygen or may contain toxic or asphyxiating gases, and that an empty cargo space or tank which has remained closed for some time may have insufficient oxygen to support life.

3.2.3 Many solid bulk cargoes are liable to cause oxygen depletion in a cargo space or tank. These include, but are not limited to, most vegetable products and forest products, ferrous metals, metal sulphide concentrates and coal cargoes.

3.2.4 Ennen astumista suljettuun tilaan aluksella tulee noudattaa asianmukaisia menettelytapoja, joissa otetaan huomioon järjestön kehittämät suositukset. On syytä huomioida, että senkin jälkeen, kun lastitila tai säiliö on tarkastettu ja todettu yleisesti turvalliseksi, voi sinne jäädä pieniä alueita, joissa on puutetta hapestaa tai myrkyllisiä höyryjä.

3.2.5 Kuljetettaessa kiinteää irtolastia, jolla on taipumus päästää myrkyllistä tai palavaa kaasua ja/tai aiheuttaa happivajetta lastitilassa, tulee lastitila varustaa asianmukaisilla instrumenteilla lastitilan kaasu- ja happipitoisuuksien mittaamiseen.

3.2.6 Hätätilanteissa vain koulutetun henkilökunnan, joka on pukeutunut suojavaatteisiin ja jolla on paineilmaahengityslaitteet, tulee mennä lastitilaan, ja vain vastuussa olevan päällystön edustajan valvonnassa.

### 3.3 Pölyn terveydelle aiheuttama vaara

Joidenkin kiinteiden irtolastien pölylle altistumisen aiheuttamien kroonisten ja akuuttien riskien minimoimisessa ei voi liikaa korostaa pölylle altistuneiden korkean henkilökohtaisen hygienian tason merkitystä. Varotoimia, kuten asianmukaisten hengityssuojainten, suojavaatteiden ja suojaavien ihovoiteiden käyttöä sekä riittävää henkilökohtaista peseytymistä ja päällysvaatteiden pesemistä, tulee noudattaa tarpeen mukaan.

### 3.4 Palavat kaasuseokset

3.4.1 Joidenkin kiinteiden irtolastien pöly voi aiheuttaa räjähdysvaaran erityisesti lastauksen, purkamisen ja siivouksen aikana. Riskin voi minimoida tuulettamalla tilat, jotta pölyn kyllästämää kaasuseosta ei pääse syntymään, ja pesemällä tilat lakaisemisen sijasta.

3.4.2 Jotkin lastit voivat päästää palavia kaasuja siinä määrin, että ne aiheuttavat tulipalo- tai räjähdysvaaran. Jos näin on ilmoitettu tässä säännöstössä lastin ohjekortissa tai laivaajan toimittamissa lastin tiedoissa, tulee lastitilat tarpeen vaatiessa tuulettaa tehokkaasti. Lastitilojen kaasuseoksia tulee valvoa asianmukaisella kaasunilmaisimella. Lastitilojen viereisten tilojen kaasuseosten valvontaan ja tuulettamiseen tulee kiinnittää asianmukaisesti huomiota.

3.2.4 Prior to entry into an enclosed space aboard a ship, appropriate procedures shall be followed taking into account the recommendations developed by the Organization. It is to be noted that, after a cargo space or tank has been tested and generally found to be safe for entry, small areas may exist where oxygen is deficient or toxic fumes are still present.

3.2.5 When carrying a solid bulk cargo that is liable to emit a toxic or flammable gas, and/or cause oxygen depletion in the cargo space, the appropriate instrument(s) for measuring the concentration of gas and oxygen in the cargo space shall be provided.

3.2.6 Emergency entry into a cargo space shall be undertaken only by trained personnel wearing self-contained breathing apparatus and protective clothing and always under the supervision of a responsible officer.

### 3.3 Health hazards due to dust

To minimize the chronic and acute risks associated with exposure to the dust of some solid bulk cargoes, the need for a high standard of personal hygiene of those exposed to the dust cannot be overemphasized. Precautions, including the use of appropriate breathing protection, protective clothing, protective skin creams, adequate personal washing and laundering of outer clothing, shall be taken as necessary.

### 3.4 Flammable atmosphere

3.4.1 Dust of some solid bulk cargoes may constitute an explosion hazard, especially while loading, unloading and cleaning. This risk can be minimized by ventilating to prevent the formation of a dust-laden atmosphere and by hosing down rather than sweeping.

3.4.2 Some cargoes may emit flammable gases in sufficient quantities to constitute a fire or explosion hazard. Where this is indicated in the cargo schedule in this Code or by the cargo information provided by the shipper, the cargo spaces shall be effectively ventilated as necessary. The atmosphere in the cargo spaces shall be monitored by means of an appropriate gas detector. Due consideration shall be paid to the ventilation and monitoring of the atmosphere in the enclosed spaces adjacent to the cargo spaces.



### 3.5 Tuuletus

3.5.1 Ellei nimenomaisesti muuta määrätä, kuljetettaessa lasteja, jotka voivat päästää myrkyllisiä kaasuja, tulee lastitilat varustaa koneellisella tai luonnollisella tuuletuksella. Kuljetettaessa lasteja, jotka voivat päästää palavia kaasuja, tulee lastitilat varustaa mekaanisella tuuletuksella.

3.5.2 Jos tuuletuksen ylläpitäminen vaarantaisi aluksen tai lastin, voidaan tuuletus keskeyttää, ellei tämä aiheuta räjähdysvaaraa.

3.5.3 Jos tähän säännöstöön kuuluva lastin ohjekortti tai laivaajan toimittamat lastin tiedot edellyttävät jatkuvaa tuuletusta, tulee tuuletusta ylläpitää niin kauan kuin lasti on aluksella, ellei synny tilannetta, jossa tuuletus aiheuttaisi alukselle vaaraa.

3.5.4 Lastitilat, jotka on tarkoitettu jatkuvaa tuuletusta vaativien lastien kuljettamiseen, tulee varustaa tuuletusaukoilla. Aukkojen tulee noudattaa Kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimuksia aukoille, joita ei ole varustettu sulkemismekanismeilla.

3.5.5 Tuuletuksen tulee olla sellaista, että mitkään poistuvat vaaralliset kaasut, höyryt tai pöly ei pääse vaarallisissa pitoisuuksissa majoitustiloihin tai muihin sisätiloihin. Poistuvien vaarallisten kaasujen, höyryjen tai tomin pääsemisen suljettuihin työtiloihin estämiseen tulee kiinnittää asianmukaisesti huomiota. Näissä työtiloissa työskentelevän miehistön suojaamiseksi tulee ryhtyä riittäviin varotoimiin.

3.5.6 Jos lasti voi kuumentua itsestään, ei tule käyttää muuta kuin pintatuuletusta. Ilmaa ei missään nimessä tule ohjata itse lastiin.

### 3.6 Lasti ja matkan aikainen kaasulla desinfiointi

Kaasulla desinfiointi tulee suorittaa järjestön kehittämien suositusten mukaisesti.

### 3.5 Ventilation

3.5.1 Unless expressly provided otherwise, when cargoes which may emit toxic gases are carried, the cargo spaces shall be provided with mechanical or natural ventilation; and, when cargoes which may emit flammable gases are carried, the cargo spaces shall be provided with mechanical ventilation.

3.5.2 If maintaining ventilation would endanger the ship or the cargo, it may be interrupted unless this would produce a risk of explosion.

3.5.3 When continuous ventilation is required by the schedule for the cargo in this Code or by the cargo information provided by the shipper, ventilation shall be maintained while the cargo is on board, unless a situation develops where ventilation would endanger the ship.

3.5.4 Ventilation openings shall be provided in holds intended for the carriage of cargoes that require continuous ventilation. Such openings shall comply with the requirements of the Load Line Convention as amended for openings not fitted with means of closure.

3.5.5 Ventilation shall be such that any escaping hazardous gases, vapours or dust cannot enter the accommodation or other interior spaces in hazardous concentrations. Due consideration shall be given to prevent escaping hazardous gases, vapours or dust from reaching enclosed work areas. Adequate precautions shall be taken to protect the personnel in these work areas.

3.5.6 When a cargo may heat spontaneously, ventilation other than surface ventilation shall not be applied. On no account shall air be directed into the body of the cargo.

### 3.6 Cargo under in-transit fumigation

Fumigation shall be performed based on the recommendations developed by the Organization.

## 4 sääntö

*Lähetysten turvallisen kuljetuksen hyväksytävyyden arvioiminen*

### 4.1 Tunnistaminen ja luokittelu

4.1.1 Jokaiselle tässä säännöstyössä esiinty-

## Section 4

*Assessment of acceptability of consignments for safe shipment*

### 4.1 Identification and classification

4.1.1 Each solid bulk cargo in this Code

välle kiinteälle irtolastille on annettu BCSN-nimike. Kun kiinteää irtolastia kuljetetaan meritse, se tulee yksilöidä kuljetusasiakirjoissa sen BCSN-nimikkeellä. BCSN-nimikettä täydennetään YK-numerolla, jos lasti luokitellaan vaaralliseksi aineeksi.

4.1.2 Jos jätelasteja kuljetetaan hävitettäväksi tai hävitystä varten käsiteltäväksi, tulee lastien nimiä edeltää sana ”WASTE”.

4.1.3 Kiinteän irtolastin oikea yksilöinti helpottaa lastin turvalliseen kuljettamiseen vaadittavien olosuhteiden tunnistamista ja toimintaa mahdollisessa hätätilanteessa.

4.1.4 Kiinteät irtolastit tulee tarpeen vaatiessa luokitella UN Manual of Tests and Criteria -kriteerien III osan mukaisesti. Tässä säännöstössä vaaditut kiinteän irtolastin erilliset ominaisuudet tulee määrittellä yksittäisen lastin tarpeiden mukaan alkuperämaan toimivaltaisen viranomaisen hyväksymien koemenetelmien mukaisesti, jos sellaisia koemenetelmiä on olemassa. Tällaisten koemenetelmien puuttuessa tulee kiinteän irtolastin ominaisuudet yksittäisen lastin tarpeiden mukaan määrittellä tämän säännösten liitteessä 2 määrättyjen koemenetelmien mukaisesti.

## 4.2 Tietojen toimittaminen

4.2.1 Laivaajan tulee toimittaa päällikölle tai hänen edustajalleen asiaankuuluvat tiedot lastista riittävän aikaisin ennen lastausta, jotta lastin asianmukaisen ahtauksen ja turvallisen kuljettamisen mahdollisesti vaatimat varotoimet voidaan suorittaa.

4.2.2 Kyseiset tiedot tulee vahvistaa kirjallisesti ja asianmukaisilla laivausasiakirjoilla ennen lastausta. Lastin tietoihin tulee sisältyä:

- .1 BCSN-nimike, jos lasti on lueteltu tässä säännöstössä. BCSN-nimikkeen lisäksi voidaan mainita toissijaisia nimiä;
- .2 lastiryhmä (A ja B, A, B tai C);
- .3 lastin mahdollinen IMO-luokitus;

has been assigned a Bulk Cargo Shipping Name (BCSN). When a solid bulk cargo is carried by sea it shall be identified in the transport documentation by the BCSN. The BCSN shall be supplemented with the United Nations (UN) number when the cargo is dangerous goods.

4.1.2 If waste cargoes are being transported for disposal, or for processing for disposal, the name of the cargoes shall be preceded by the word “WASTE”.

4.1.3 Correct identification of a solid bulk cargo facilitates identification of the conditions necessary to safely carry the cargo and the emergency procedures, if applicable.

4.1.4 Solid bulk cargoes shall be classified, where appropriate, in accordance with the UN Manual of Tests and Criteria, part III. The various properties of a solid bulk cargo required by this Code shall be determined, as appropriate to that cargo, in accordance with the test procedures approved by a competent authority in the country of origin, when such test procedures exist. In the absence of such test procedures, those properties of a solid bulk cargo shall be determined, as appropriate to that cargo, in accordance with the test procedures prescribed in appendix 2 to this Code.

## 4.2 Provision of information

4.2.1 The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information on the cargo sufficiently in advance of loading to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage of the cargo to be put into effect.

4.2.2 Cargo information shall be confirmed in writing and by appropriate shipping documents prior to loading. The cargo information shall include:

- .1 the BCSN when the cargo is listed in this Code. Secondary names may be used in addition to the BCSN;
- .2 the cargo group (A and B, A, B or C);
- .3 the IMO Class of the cargo, if applicable;

.4	lastin mahdollinen YK-numero, jota edeltävät kirjaimet YK;	.4	the UN number preceded by letters UN for the cargo, if applicable;
.5	tarjotun lastin kokonaismäärä;	.5	the total quantity of the cargo offered;
.6	ahtauskerroin;	.6	the stowage factor;
.7	mahdollinen trimmaustarve ja trimmausmenetelmät;	.7	the need for trimming and the trimming procedures, as necessary;
.8	siirtymisen todennäköisyys ja mahdollinen sortumiskulma;	.8	the likelihood of shifting, including angle of repose, if applicable;
.9	todistus lastin kosteuspitoisuudesta ja sen suurin turvallinen kuljetuskosteuspitoisuus lisätietoina, jos on kyse rikasteesta tai muusta mahdollisesti nesteytyvästä lastista;	.9	additional information in the form of a certificate on the moisture content of the cargo and its transportable moisture limit in the case of a concentrate or other cargo which may liquefy;
.10	määrän pohjan muodostumisen todennäköisyys (ks. tämän säännösten 7.2.3 sääntö);	.10	likelihood of formation of a wet base (see subsection 7.2.3 of this Code);
.11	lastin mahdollisesti tuottamat myrkylliset tai palavat kaasut;	.11	toxic or flammable gases which may be generated by cargo, if applicable;
.12	lastin mahdollinen syttymisherkkyys, myrkyllisyys, syövyttävyys ja taipumus happivajeen aiheuttamiseen;	.12	flammability, toxicity, corrosiveness and propensity to oxygen depletion of the cargo, if applicable;
.13	lastin mahdolliset itsekuumentamisominaisuudet ja trimmaustarpeet;	.13	self-heating properties of the cargo, and the need for trimming, if applicable;
.14	mahdollinen palavien kaasujen vapautuminen, jos lasti joutuu kosketukseen veden kanssa;	.14	properties on emission of flammable gases in contact with water, if applicable;
.15	mahdolliset radioaktiiviset ominaisuudet; ja	.15	radioactive properties, if applicable; and
.16	kaikki muut kansallisten viranomaisten vaatimat tiedot.	.16	any other information required by national authorities.

4.2.3 Laivaajan toimittamien tietojen ohella tulee toimittaa lastiselvitys. Seuraavalla sivulla on esimerkki lastiselvityslomakkeesta.

4.2.3 Information provided by the shipper shall be accompanied by a declaration. An example of a cargo declaration form is set

Muutakin lomaketta voidaan käyttää lastiselvityksen tekemiseen. Sähköisen tiedonkäsittelyn (EDP) tai organisaatioiden välisen tiedonsiirron (EDI) tekniikoita voidaan käyttää paperiasiakirjojen tukena.

out in the next page. Another form may be used for cargo declaration. As an aid to paper documentation, Electronic Data Processing (EDP) or Electronic Data Interchange (EDI) techniques may be used.

**Kiinteiden irtolastien LASTISELVITYSLOMAKE**

BCSN-nimike	
Laivaaja	Kuljetusasiakirjan numero
Lähetysten vastaanottaja	Kuljettaja
Nimi/kuljetusväline/lähtöpaikka	Muita asioita koskevat ohjeet
Satama/määränpää	
Lastin yleinen kuvaus (Materiaalin tyyppi/hiukkaskoko)	Bruttomassa (kg/tonneja)
Irtolastin mahdolliset määritelmät: Ahtauskerroin: Mahdollinen sortumiskulma: Trimmausmenetelmät: Kemialliset ominaisuudet, jos mahdollinen vaara*: * esim. Luokka ja YK-numero tai — MHB”	
Lastiryhmä <input type="checkbox"/> Ryhmät A ja B* <input type="checkbox"/> Ryhmä A* <input type="checkbox"/> Ryhmä B <input type="checkbox"/> Ryhmä C * Mahdollisesti nesteytyville lasteille (ryhmi- en A sekä A ja B lasteille)	Suurin turvallinen kuljetuskosteuspitoisuus  Kosteuspitoisuus laivaushetkellä
Lastin merkitykselliset erityisominaisuudet (esim. erittäin vesiliukoinen)	Lisätodistukset* <input type="checkbox"/> Todistus kosteuspitoisuudesta ja suurim- masta turvallisesta kuljetuskosteuspitoisuu- desta <input type="checkbox"/> Todistus altistamisesta ilman vaikutuksel- le <input type="checkbox"/> Vapautustodistus <input type="checkbox"/> Muu (määrittele) * Jos tarpeen
<b>VAKUUTUS</b> Vakuutan täten, että lasti on täydellisesti ja tarkasti kuvailtu ja että annetut koetulokset ja muut ominaisuudet ovat parhaan tietoni ja uskokukseni mukaan oikeita ja niitä voi pitää lastattavaa lastia edustavina.	Allekirjoittaneen nimi/asema, yri- tys/organisaatio  Paikka ja aika  Allekirjoitus laivaajan puolesta

**FORM FOR CARGO INFORMATION for Solid Bulk Cargoes**

BCSN	
Shipper	Transport document number
Consignee	Carrier
Name/means of transport Port/place of departure	Instructions or other matters
Port/place of destination	
General description of the cargo (Type of material/particle size)	Gross mass (kg/tonnes)
Specifications of bulk cargo, if applicable: Stowage factor: Angle of repose, if applicable: Trimming procedures: Chemical properties if potential hazard*: * e.g., Class & UN No. or .MHB.	
Group of the cargo  <input type="checkbox"/> Group A and B* <input type="checkbox"/> Group A* <input type="checkbox"/> Group B <input type="checkbox"/> Group C * For cargoes which may liquefy (Group A and Group A and B cargoes)	Transportable moisture limit   Moisture content at shipment
Relevant special properties of the cargo (e.g., highly soluble in water)	Additional certificate(s)*  <input type="checkbox"/> Certificate of moisture content and transportable moisture limit <input type="checkbox"/> Weathering certificate <input type="checkbox"/> Exemption certificate <input type="checkbox"/> Other (specify) * If required
<b>DECLARATION</b> I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be loaded.	Name/status, company/organization of signatory  Place and date  Signature on behalf of shipper

### 4.3 Testitodistukset

4.3.1 Laivaajan tulee järjestää asianmukainen näytteenotto lastista ja lastin testaaminen 4.2.1 säännössä vaadittujen tietojen saamiseksi. Laivaajan tulee toimittaa aluksen päällikölle tai hänen edustajalleen asianmukaiset testitodistukset, jos tässä säännöstössä niitä vaaditaan.

4.3.2 Kuljetettaessa rikastetta tai muuta mahdollisesti nesteytyvää lastia, laivaajan tulee toimittaa aluksen päällikölle tai hänen edustajalleen allekirjoitettu TML-todistus ja allekirjoitettu todistus tai vakuutus kosteuspitoisuudesta. TML-todistuksen tulee sisältää, tai sen ohella tulee toimittaa, testitulokset, joilla TML määriteltiin. Kosteuspitoisuuden vakuutuksen tulee sisältää, tai sen ohella tulee toimittaa, laivaajan lausunto siitä, että kosteuspitoisuus on hänen parhaan tietonsa ja uskomuksensa mukaan lastin keskimääräinen kosteuspitoisuus sillä hetkellä, kun vakuutus annetaan päällikölle.

4.3.3 Lastattaessa rikastetta tai muuta mahdollisesti nesteytyvää lastia useampaan kuin yhteen aluksen lastitilaan tulee kosteuspitoisuustodistuksen tai -vakuutuksen todistaa jokaiseen lastitilaan lastattavan jokaisen hienojakoisen materiaalityypin kosteuspitoisuus. Jos kansainvälisesti tai kansallisesti hyväksytyjen normaalimenetelmien mukainen näytteenotto osoittaa, että kosteuspitoisuus on sama koko lähetyksessä, on edellä olevasta vaatimuksesta huolimatta yksi todistus tai vakuutus keskimääräisestä kosteuspitoisuudesta hyväksyttävä.

4.3.4 Jos kemiallista vaaraa aiheuttavien lastien yksittäiset ohjekortit edellyttävät todistuksia, tulee todistusten sisältää, tai niiden ohella tulee toimittaa, laivaajan lausunto siitä, että lastin kemialliset ominaisuudet ovat hänen parhaan tietonsa mukaan aluksen lastaushetkellä ohjekorttien mukaiset.

### 4.4 Näytteenottomenetelmät

4.4.1 Lähetyksestä tehtyt fysikaalisten ominaisuuksien kokeet ovat merkityksellisiä, ellei niitä ole tehty ennen lastaamista todellisuudessa edustavista näytteistä.

4.4.2 Vain sellaisten henkilöiden tulee ottaa

### 4.3 Certificates of test

4.3.1 To obtain the information required in 4.2.1 the shipper shall arrange for the cargo to be properly sampled and tested. The shipper shall provide the ship's master or his representative with the appropriate certificates of test, if required in this Code.

4.3.2 When a concentrate or other cargo which may liquefy is carried, the shipper shall provide the ship's master or his representative with a signed certificate of the TML, and a signed certificate or declaration of the moisture content. The certificate of TML shall contain, or be accompanied by the result of the test for determining the TML. The declaration of moisture content shall contain, or be accompanied by, a statement by the shipper that the moisture content is, to the best of his knowledge and belief, the average moisture content of the cargo at the time the declaration is presented to the master.

4.3.3 When a concentrate or other cargo which may liquefy is to be loaded into more than one cargo space of a ship, the certificate or the declaration of moisture content shall certify the moisture content of each type of finely grained material loaded into each cargo space. Notwithstanding this requirement, if sampling according to internationally or nationally accepted standard procedures indicates that the moisture content is uniform throughout the consignment, then one certificate or declaration of average moisture content for all cargo spaces is acceptable.

4.3.4 Where certification is required by the individual schedules for cargoes possessing chemical hazards, the certificate shall contain, or be accompanied by, a statement from the shipper that the chemical characteristics of the cargo are, to the best of his knowledge, those present at the time of the ship's loading.

### 4.4 Sampling procedures

4.4.1 Physical property tests on the consignment are meaningless unless they are conducted prior to loading on truly representative test samples.

4.4.2 Sampling shall be conducted only by

näytteitä, joilla on näytteenottomenetelmiin sopiva koulutus ja jotka ovat sellaisen henkilön valvonnassa, joka on täysin tietoinen lähetyksen ominaisuuksista ja näytteenottoon sovellettavista periaatteista ja käytännöistä.

4.4.3 Ennen näytteiden ottamista tulee käytännöllisyyden asettamissa rajoissa suorittaa aluksen lastiksi aiotun lähetyksen silmämääräinen tarkastus. Kaikista merkittävistä materiaalin osista, jotka näyttävät saastuneilta tai ominaisuuksiltaan tai kosteuspitoisuudeltaan merkittävästi lähetyksen pääosasta poikkeavilta, tulee ottaa erilliset näytteet analyysia varten. Näiden kokeiden tuloksista riippuen voi olla tarpeen hylätä jotkin tietyt lähetyksen osat laivaukseen soveltumattomina.

4.4.4 Näytteet tulee ottaa käyttämällä menetelmiä, jotka ottavat seuraavat tekijät huomioon:

- .1 materiaalin tyyppi;
- .2 hiukkasten koon jakauma;
- .3 materiaalin koostumus ja sen vaihtelevuus;
- .4 tapa, jolla materiaali on varastoitu varastokasoissa, junavaunuissa tai muissa säiliöissä ja siirretty tai lastattu materiaalinkäsittelylaitteilla kuten lastinkuljettimilla, lastaussuppilolla, nosturikauhalla jne.;
- .5 kemialliset vaarat (myrkyllisyys, syövyttävyys jne.);
- .6 ominaisuudet, jotka on määriteltävä: kosteuspitoisuus, TML, irtolastin tiheys/ahtauskerroin, sortumiskulma jne.;
- .7 vaihtelut kosteuden jakaumassa-koko lähetyksessä, jotka voivat joutua sääolosuhteista, luonnollisesta valumasta esim. varastokasojen tai säiliöiden alemmille tasoille tai muista kosteuden kulkeutumisen muodoista; ja

persons who have been suitably trained in sampling procedures and who are under the supervision of someone who is fully aware of the properties of the consignment and also the applicable principles and practices of sampling.

4.4.3 Prior to taking samples and within the limits of practicability, a visual inspection of the consignment which is to form the ship's cargo shall be carried out. Any substantial portions of material which appear to be contaminated or significantly different in characteristics or moisture content from the bulk of the consignment shall be sampled and analysed separately. Depending upon the results obtained in these tests, it may be necessary to reject those particular portions as unfit for shipment.

4.4.4 Representative samples shall be obtained by employing techniques which take the following factors into account:

- .1 the type of material;
- .2 the particle size distribution;
- .3 composition of the material and its variability;
- .4 the manner in which the material is stored, in stockpiles, rail wagons or other containers, and transferred or loaded by material-handling systems such as conveyors, loading chutes, crane grabs, etc.;
- .5 the chemical hazards (toxicity, corrosivity, etc.);
- .6 the characteristics which have to be determined: moisture content, TML, bulk density/stowage factor, angle of repose, etc.;
- .7 variations in moisture distribution throughout the consignment which may occur due to weather conditions, natural drainage, e.g., to lower levels of stockpiles or containers, or other forms of moisture migration; and



.8 vaihtelut, jotka voivat syntyä materiaalin jääytymisestä johtuen.

4.4.5 Koko näytteenotto-prosessin ajan tulee noudattaa äärimmäistä varovaisuutta näytteiden laadun ja ominaisuuksien muutosten estämiseksi. Näytteet tulee välittömästi laittaa asianmukaisesti merkittyihin, sopiviin suljettuihin astioihin.

4.4.6 Ellei nimenomaisesti muuta määrätä, tämän säännösten edellyttämää koetta varten otetut näytteet tulee ottaa kansainvälisesti tai kansallisesti hyväksytyyn standardimenetelmän mukaisesti.

#### **4.5 Aika näytteenoton/kokeiden tekemisen ja lastaamisen välillä TML:n ja kosteus-pitoisuuden määrittämistä varten**

4.5.1 Testi kiinteän irtolastin TML:n määrittämiseksi tulee tehdä enintään kuusi kuukautta ennen lastin lastaamista. Tästä määräyksestä huolimatta, jos lastin koostumus tai ominaisuus vaihtelee mistään syystä, tulee suorittaa uusi koe TML:n määrittämiseksi sen jälkeen, kun voidaan kohtuudella olettaa tällaista vaihtelua tapahtuneen.

4.5.2 Näytteenotto ja testit kosteus-pitoisuuden määrittämiseksi tulee suorittaa niin lähellä lastaamishetkeä, kuin on käytännöllisyyden rajoissa mahdollista. Jos kokeiden tekemisen ja lastaamisen välillä on satanut merkittävässä määrin vettä tai lunta, tulee suorittaa tarkistuskokeet sen varmistamiseksi, että lastin kosteus-pitoisuus on edelleen alle sen TML:n. Näytteenoton/kokeiden tekemisen ja lastaamisen välillä ei tule kulua yli seitsemää vuorokautta.

4.5.3 Jäätynneen lastin näytteet tulee testata TML:n tai kosteus-pitoisuuden määrittämiseksi vasta, kun vapaa kosteus on täysin sulanut.

#### **4.6 Näytteenottomenetelmät rikastekasoista**

4.6.1 Ei ole käytännöllistä määritellä yhtä näytteenottomenetelmää kaikille lähetyksille, sillä materiaalien ja niiden muotojen vaihtelu vaikuttaa menetelmän valintaan. Kansainvälisesti tai kansallisesti hyväksytyjen näytteenoton normaalimenetelmien puuttuessa voidaan rikastekasoissa käyttää seuraavia näytteenottomenetelmiä mineraalirikasteiden kosteus-pitoisuuden ja TML:n määrittämiseksi.

.8 variations which may occur following freezing of the material.

4.4.5 Throughout the sampling procedures, utmost care shall be taken to prevent changes in quality and characteristics. Samples shall be immediately placed in suitable sealed containers which are properly marked.

4.4.6 Unless expressly provided otherwise, sampling for the test required by this Code shall follow an internationally or nationally accepted standard procedure.

#### **4.5 Interval between sampling/testing and loading for TML and moisture content determination**

4.5.1 A test to determine the TML of a solid bulk cargo shall be conducted within six months to the date of loading the cargo. Notwithstanding this provision, where the composition or characteristics of the cargo are variable for any reason, a test to determine the TML shall be conducted again after it is reasonably assumed that such variation has taken place.

4.5.2 Sampling and testing for moisture content shall be conducted as near as practicable to the time of loading. If there has been significant rain or snow between the time of testing and loading, check tests shall be conducted to ensure that the moisture content of the cargo is still less than its TML. The interval between sampling/testing and loading shall never be more than seven days.

4.5.3 Samples of frozen cargo shall be tested for the TML or the moisture content after the free moisture has completely thawed.

#### **4.6 Sampling procedures for concentrate stockpiles**

4.6.1 It is not practicable to specify a single method of sampling for all consignments since the character of the material and the form in which it is available will affect the selection of the procedure to be used. In the absence of internationally or nationally accepted standard sampling procedures, the following sampling procedures for concentrate stockpiles may be used to determine the

seen. Näitä menetelmiä ei ole tarkoitettu korvaamaan sellaisia näytteenottomenetelmiä, kuten automaattista näytteenottoa, joilla saavutetaan yhtä suuri tai suurempi tarkkuus kosteuspitoisuuden tai TML:n määrittelemisessä.

4.6.2 Alanäytteet otetaan kohtuullisen säännöllisin välein, mahdollisuuksien mukaan tasoitetusta varastokasasta.

4.6.3 Varastokasasta laaditaan piirros ja se jaetaan alueisiin, joista jokainen sisältää noin 125 t, 250 t tai 500 t riippuen laivattavan rikasteen määrästä. Piirrokselta tulee näkyä alanäytteiden vaadittu määrä ja paikka, mistä jokainen näyte tulee ottaa. Jokainen alanäyte otetaan noin 50 cm määrätyn alueen pinnan alapuolelta.

4.6.4 Toimivaltainen viranomainen määrittelee alanäytteiden määrän ja näytekoon, tai ne määritellään seuraavan asteikon mukaisesti:

Alle 15 000 t lähetykset:

otetaan yksi 200 g alanäyte jokaista laivattavaa 125 t kohti.

Yli 15 000 t mutta alle 60 000 t lähetykset:

otetaan yksi 200 g alanäyte jokaista laivattavaa 250 t kohti.

Yli 60 000 t lähetykset:

otetaan yksi 200 g alanäyte jokaista laivattavaa 500 t kohti.

4.6.5 Kosteuspitoisuuden määrittelemiseksi otetut alanäytteet laitetaan suljettuihin astioihin (kuten muovipusseihin, purkkeihin tai pieniin metallisylintereihin) välittömästi näytteenoton jälkeen ja kuljetetaan laboratorioon, missä ne sekoitetaan perusteellisesti täysin edustavan näytteen saamiseksi. Jos koepaikalalla ei ole käytettävissä laboratoriotiloja, tämä sekoittaminen tehdään valvotuissa olosuhteissa varastokasalla, ja edustava näyte laitetaan suljettuun astiaan ja lähetetään koelaboratorioon.

4.6.6 Menetelmän perusvaiheisiin kuuluu:

moisture content and the TML of mineral concentrates. These procedures are not intended to replace sampling procedures, such as the use of automatic sampling, that achieve equal or superior accuracy of either moisture content or TML.

4.6.2 Sub-samples are taken in a reasonably uniform pattern, where possible from a levelled stockpile.

4.6.3 A plan of the stockpile is drawn and divided into areas, each of which contains approximately 125 t, 250 t or 500 t depending on the amount of concentrate to be shipped. Such a plan will indicate the number of sub-samples required and where each is to be taken. Each sub-sample taken is drawn from approximately 50 cm below the surface of the designated area.

4.6.4 The number of sub-samples and sample size are given by the competent authority or determined in accordance with the following scale:

Consignments of not more than 15,000 t:

One 200 g sub-sample is taken for each 125 t to be shipped.

Consignments of more than 15,000 but not more than 60,000 t:

One 200 g sub-sample is taken for each 250 t to be shipped.

Consignments of more than 60,000 t:

One 200 g sub-sample is taken for each 500 t to be shipped.

4.6.5 Sub-samples for moisture content determination are placed in sealed containers (such as plastic bags, cans or small metallic drums) immediately on withdrawal for conveyance to the testing laboratory, where they are thoroughly mixed in order to obtain a fully representative sample. Where testing facilities are not available at the testing site, such mixing is done under controlled conditions at the stockpile and the representative sample placed in a sealed container and shipped to the test laboratory.

4.6.6 Basic procedural steps include:

- |   |   |
|---|---|
| .1 lähetyksen tunnistaminen, josta näytteet otetaan;  | .1 identification of consignment to be sampled;   |
| .2 yksittäisten alanäytteiden ja edustavien näytteiden vaaditun määrän määrittäminen, kuten 4.6.4 säännössä on kuvattu; | .2 determination of the number of individual sub-samples and representative samples, as described in 4.6.4, which are required;                       |
| .3 alanäytteiden ottoaikkojen ja menetelmän, jolla ne yhdistetään edustavan näytteen saamiseksi, määrittäminen;         | .3 determination of the positions from which to obtain sub-samples and the method of combining such sub-samples to arrive at a representative sample; |
| .4 yksittäisten alanäytteiden ottaminen ja laittaminen suljettuihin astioihin;  | .4 gathering of individual sub-samples and placing them in sealed containers;   |
| .5 alanäytteiden perusteellinen sekoittaminen edustavan näytteen saamiseksi; ja   | .5 thorough mixing of sub-samples to obtain the representative sample; and  |
| .6 edustavan näytteen laittaminen suljettuun astiaan, jos se täytyy lähettää koelaboratorioon.                          | .6 placing the representative sample in a sealed container if it has to be shipped to a test laboratory.  |

#### 4.7 Esimerkkejä standardisoiduista näytteenottomenetelmistä, tiedoksi

#### 4.7 Examples of standardized sampling procedures, for information

- |                      |   |   |
|----------------------|---|---|
| ISO 3082: 1998       | - | Iron ores - Sampling and sample preparation procedures                |
| ISO 1988: 1975       | - | Hard coal - Sampling  |
| ASTMD 2234-99        | - | Standard Practice for Collection of a Gross Sample of Coal            |
| Australian Standards |   |   |
| AS 4264.1            | - | Coal and Coke-Sampling Part 1: Higher rank coal - Sampling Procedures |
| AS 1141 - Series     | - | Methods of sampling and testing aggregates                            |
| BS.1017:1989         | - | Methods of sampling coal and coke                                     |
| BS 1017              | - | British Standard Part 1: 1989 methods of sampling of coal             |
| BS 1017              | - | British Standard Part 2: 1994 methods of sampling of coal             |

Canadian Standard Sampling Procedure for Concentrate Stockpiles  
European Communities Method of Sampling for the Control of Fertilizers

JIS M 8100 - Japanese General Rules for Methods of Sampling Bulk Materials

JIS M 8100: 1992 - Particulate cargoes - General Rules for Methods of Sampling

Polish Standard Sampling Procedure for:

Iron and Manganese Ores - Ref. No. PN-67/H-04000

Non-ferrous Metals - Ref. No. PN-70/H-04900

Russian Federation Standard Sampling Procedure for the Determination of Moisture Content in Ore Concentrates.

#### **4.8 Vaarallisia aineita kuljettavalla aluksella edellytettävät asiakirjat**

4.8.1 Jokaisella vaarallisia kiinteitä irtolasteja kuljettavalla aluksella tulee olla erityinen lastiluettelo tai manifesti, johon on merkitty aluksessa olevat vaaralliset aineet ja niiden sijainti SOLAS-yleissopimuksen VII/7-2.2 säännön mukaisesti. Yksityiskohtaista ahtaus-suunnitelmaa, johon on merkitty kaikkien aluksessa olevien vaarallisten aineiden luokat ja niiden sijoituspaikat, voidaan käyttää erityisen lastiluettelon tai manifestin sijasta.

4.8.2 Kuljetettaessa vaarallisia kiinteitä irtolasteja tulee aluksella olla asianmukaiset ohjeet toiminnasta lasteihin liittyvän hätätilanteen aikana.

4.8.3 Bruttovetoisuudeltaan 500 ja suuremmilla lastialuksilla, jotka on rakennettu 1 päivänä syyskuuta 1984 tai sen jälkeen, ja bruttovetoisuudeltaan alle 500 lastialuksilla, jotka on rakennettu 1 päivänä helmikuuta 1992 tai sen jälkeen, tulee SOLAS-yleissopimuksen II-2/19.4 (tai II-2/54.3) säännön nojalla olla asiakirja vaatimusten noudattamisesta, kun ne kuljettavat vaarallisia kiinteitä irtolasteja paitsi luokkia 6.2 ja 7.

#### 5 sääntö

##### *Trimmausmenetelmät*

#### **5.1 Trimmauksen yleiset määräykset**

5.1.1 Lastin trimmaus vähentää sen siirty-

#### **4.8 Documentation required on board the ship carrying dangerous goods**

4.8.1 Each ship carrying dangerous goods in solid form in bulk shall have a special list or manifest setting forth the dangerous goods on board and the location thereof, in accordance with SOLAS regulation VII/7-2.2. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest.

4.8.2 When dangerous goods in solid form in bulk are carried appropriate instructions on emergency response to incidents involving the cargoes shall be on board.

4.8.3 Cargo ships of 500 gross tonnage and over constructed on or after 1 September 1984 and cargo ships of less than 500 gross tonnage constructed on or after 1 February 1992, subject to SOLAS regulation II-2/19.4 (or II-2/54.3), shall have a Document of compliance when carrying dangerous goods in solid form in bulk except class 6.2 and class 7.

#### Section 5

##### *Trimming procedures*

#### **5.1 General provisions for trimming**

5.1.1 Trimming a cargo reduces the likeli-

misen todennäköisyyttä ja minimoi lastin sisään pääsevän ilman määrän. Lastin sisään pääsevä ilma voi johtaa itsekuumenemiseen. Näiden riskien minimoimiseksi tulee lastit tarpeen mukaan trimmata kohtuullisen tasaisiksi.

5.1.2 Kiinteän irtolastin siirtymisen estämiseksi lastitilat tulee täyttää niin täyteen kuin on käytännöllistä ilman, että siitä seuraa pohjarakenteiden tai välikannen liiallista kuormitusta. Kiinteän irtolastin määrään jokaisessa lastitilassa tulee kiinnittää asianmukaista huomiota ja ottaa huomioon siirtymisen mahdollisuus sekä aluksen pitkittäismomentit ja -voimat. Lasti tulee levittää niin laajalle lastitilan reunolle kuin on käytännöllistä. SOLAS-yleissopimuksen XII edellyttämät vaihtoehtoiset lastausrajoitukset voidaan myös joutua ottamaan huomioon.

5.1.3 Päälliköllä on oikeus vaatia, että lasti trimmataan tasaiseksi, jos on olemassa mitään vakavuuteen liittyvää huolta, joka perustuu saatavilla olevaan tietoon aluksen ja aiotun matkan ominaisuudet huomioon ottaen.

## **5.2 Monikantisia aluksia koskevat erityismääräykset**

5.2.1 Jos kiinteää irtolastia lastataan ainoastaan alempiin lastitiloihin, tulee se trimmata riittävästi, jotta paino jakautuu tasaisesti pohjarakenteille.

5.2.2 Kuljetettaessa kiinteitä irtolasteja välikansilla tulee välikansien luukut sulkea, jos lastaustiedot osoittavat, että luukkujen auki jättämisestä seuraisi liian suuri rasitus pohjan rakenteille. Lasti tulee trimmata kohtuullisen tasaiseksi, ja sen tulee joko ulottua laidalta toiselle, tai se tulee tukea riittävän lujilla pitkittäisosastoilla. Välikansien kantokyvyn turvarajaa tulee noudattaa, jotta kansirakenteet eivät ylikuormitu.

5.2.3 Jos välikansilla kuljetetaan hiililasteja, tulee välikansien luukut sulkea tiiviisti, jotta välikannella olevan lastin läpi ei pääse nousemaan ilmaa.

## **5.3 Koossapysyvien irtolastien erityismääräykset**

5.3.1 Kaikki kosteat lastit ja jotkin kuivat lastit ovat koossapysyviä. Koossapysyviin

hood of the cargo shifting and minimizes the air entering the cargo. Air entering the cargo could lead to spontaneous heating. To minimize these risks, cargoes shall be trimmed reasonably level, as necessary.

5.1.2 Cargo spaces shall be as full as practicable without resulting in excessive loading on the bottom structure or 'tween-deck to prevent sliding of a solid bulk cargo. Due consideration shall be given to the amount of a solid bulk cargo in each cargo space, taking into account the possibility of shifting and longitudinal moments and forces of the ship. Cargo shall be spread as widely as practicable to the boundary of the cargo space. Alternate hold loading restrictions, as required by SOLAS chapter XII, may also need to be taken into account.

5.1.3 The master has the right to require that the cargo be trimmed level, where there is any concern regarding stability based upon the information available, taking into account the characteristics of the ship and the intended voyage.

## **5.2 Special provisions for multi-deck ships**

5.2.1 When a solid bulk cargo is loaded only in lower cargo spaces, it shall be trimmed sufficiently to equalize the mass distribution on the bottom structure.

5.2.2 When solid bulk cargoes are carried in 'tween-decks, the hatchways of such 'tween-decks shall be closed in those cases where the loading information indicates an unacceptable level of stress of the bottom structure if the hatchways are left open. The cargo shall be trimmed reasonably level and shall either extend from side to side or be secured by additional longitudinal divisions of sufficient strength. The safe load-carrying capacity of the 'tween-decks shall be observed to ensure that the deck structure is not overloaded.

5.2.3 If coal cargoes are carried in 'tween decks, the hatchways of such 'tween-decks shall be tightly sealed to prevent air moving up through the body of the cargo in the 'tween decks.

## **5.3 Special provisions for cohesive bulk cargoes**

5.3.1 All damp cargoes and some dry ones possess cohesion. For cohesive cargoes, the

lasteihin sovelletaan 5.1 säännön yleisiä määräyksiä.

5.3.2 Sortumiskulma ei ole koossapysyvien irtolastien vakavuuden indikaattori, eikä sitä ole sisällytetty koossapysyvien lastien yksittäisiin ohjekortteihin.

#### **5.4 Ei-koossapysyvien irtolastien erityismääräykset**

5.4.1 Ei-koossapysyvät irtolastit koostuvat liitteen 3 kohdassa 1 luetelluista ja lasteista, joita ei ole lueteltu liitteessä, mutta jotka osoittavat ei-koossapysyvän materiaalin ominaisuuksia.

5.4.2 Kiinteät irtolastit voidaan trimmauksen kannalta jakaa koossapysyviin ja ei-koossapysyviin. Sortumiskulma on ei-koossapysyvien irtolastien ominaisuus, joka osoittaa lastin vakavuutta ja joka on sisällytetty ei-koossapysyvien lastien yksittäisiin ohjekortteihin. Lastien sortumiskulma määrää, mitä tämän säännön määräyksistä sovelletaan. Sortumiskulman määrittämisen menetelmiä on kerrottu 6 säännössä.

#### **5.4.3 Ei-koossapysyvät irtolastit, joiden sortumiskulma on 30° tai vähemmän**

Nämä lastit, jotka virtaavat vapaasti kuten vilja, tulee kuljettaa viljalastien ahtaukseen sovellettavien määräysten mukaisesti. Lastin irtotiheys tulee ottaa huomioon, kun määritellään:

- .1 osastojen ja säiliöiden laipioiden ainesvahvuus ja kiinnitysjärjestelyt; ja
- .2 vapaiden lastipintojen vaikutus vakavuuteen.

#### **5.4.4 Ei-koossapysyvät irtolastit, joiden sortumiskulma on 30–35°**

Nämä lastit tulee trimmata seuraavien kriteerien mukaisesti:

- .1 lastipinnan epätasaisuuden mitattuna vertikaalisena etäisyytenä ( $\Delta h$ ) lastipinnan korkeimman ja matalimman tason välillä ei tule ylittää  $B/10$ , kun  $B$  on aluksen leveys metreissä, ja suurin sallittu  $\Delta h = 1.5$  m; tai

general provisions in subsection 5.1 shall apply.

5.3.2 The angle of repose is not an indicator of the stability of a cohesive bulk cargo and it is not included in the individual schedules for cohesive cargoes.

#### **5.4 Special provisions for non-cohesive bulk cargoes**

5.4.1 Non-cohesive bulk cargoes are those listed in paragraph 1 in appendix 3 and any other cargo not listed in the appendix, exhibiting the properties of a non-cohesive material.

5.4.2 For trimming purposes, solid bulk cargoes can be categorized as cohesive or non-cohesive. The angle of repose is a characteristic of non-cohesive bulk cargoes which is indicative of cargo stability and has been included in the individual schedules for non-cohesive cargoes. The angle of repose of the cargoes shall establish which provisions of this section apply. Methods for determining the angle of repose are given in section 6.

#### **5.4.3 Non-cohesive bulk cargoes having an angle of repose less than or equal to 30°**

These cargoes, which flow freely like grain, shall be carried according to the provisions applicable to the stowage of grain cargoes. The bulk density of the cargo shall be taken into account when determining:

- .1 the scantlings and securing arrangements of divisions and bin bulkheads; and
- .2 the stability effect of free cargo surfaces.

#### **5.4.4 Non-cohesive bulk cargoes having an angle of repose greater than 30° to 35° inclusive**

These cargoes shall be trimmed according to the following criteria:

- .1 the unevenness of the cargo surface measured as the vertical distance ( $\Delta h$ ) between the highest and lowest levels of the cargo surface shall not exceed  $B/10$ , where  $B$  is the beam of the ship in metres, with a maximum allowable  $\Delta h = 1.5$  m; or

- .2 lastaus suoritetaan käyttäen toimivaltaisen viranomaisen hyväksymiä trimmauslaitteita.

- .2 loading is carried out using trimming equipment approved by the competent authority.

#### 5.4.5 Ei-koossapysyvät irtolastit, joiden sortumiskulma on suurempi kuin 35°

Nämä lastit tulee trimmata seuraavien kriteerien mukaisesti:

- .1 lastipinnan epätasaisuuden mitattuna vertikaalisena etäisyytenä ( $\Delta h$ ) lastipinnan korkeimman ja matalimman tason välillä ei tule ylittää  $B/10$ , kun  $B$  on aluksen leveys metreissä, ja suurin sallittu  $\Delta h = 2$  m; tai
- .2 lastaus suoritetaan käyttäen toimivaltaisen viranomaisen hyväksymiä trimmauslaitteita.

#### 5.4.5 Non-cohesive bulk cargoes having an angle of repose greater than 35°

These cargoes shall be trimmed according to the following criteria:

- .1 the unevenness of the cargo surface measured as the vertical distance ( $\Delta h$ ) between the highest and lowest levels of the cargo surface shall not exceed  $B/10$ , where  $B$  is the beam of the ship in metres, with a maximum allowable  $\Delta h = 2$  m; or
- .2 loading is carried out using trimming equipment approved by the competent authority.

## 6 sääntö

## Section 6

### *Sortumiskulman määrittelymenetelmät*

### *Methods of determining the angle of repose*

#### 6.1 Yleistä

Ei-koossapysyvän kiinteän irtomateriaalin sortumiskulma tulee mitata asianmukaisen viranomaisen hyväksymällä menetelmällä, kuten tämän säännösten 4.1.4 säännössä edellytetään.

#### 6.1 General

An angle of repose of a non-cohesive solid bulk material shall be measured by a method approved by the appropriate authority as required by section 4.1.4 of this Code.

#### 6.2 Suositellut koemenetelmät

Käytössä on erilaisia menetelmiä ei-koossapysyvien kiinteiden irtomateriaalien sortumiskulman määrittelymenetelmien. Alla on lueteltu suositellut koemenetelmät:

#### 6.2 Recommended test methods

There are various methods in use to determine the angle of repose for non-cohesive solid bulk materials. The recommended test methods are listed below:

##### 6.2.1 Kallistuvan laatikon menetelmä

Tämä laboratoriokoemenetelmä soveltuu ei-koossapysyville rakeisille materiaaleille, joiden raekoko ei ole 10 mm suurempi. Liitteen 2 2.1 sääntö sisältää laitteiden ja menetelmän täyden kuvauksen.

##### 6.2.1 Tilting box method

This laboratory test method is suitable for non-cohesive granular materials with a grain size not greater than 10 mm. A full description of the equipment and procedure is given in subsection 2.1 of appendix 2.

##### 6.2.2 Aluksella suoritettava testimenetelmä

Kallistuva laatikko -laitteen puuttuessa liitteen 2 2.2 säännössä on annettu vaihtoehtoinen menetelmä likimääräisen sortumiskulman

##### 6.2.2 Shipboard test method

In the absence of a tilting box apparatus, an alternative procedure for determining the approximate angle of repose is given in subsection 2.2 of appendix 2.

määrittelyyn.

## 7 sääntö

### *Mahdollisesti nesteytyvät lastit*

#### 7.1 Johdanto

7.1.1 Tämän säännön tarkoitus on saattaa päälliköiden ja muiden irtolastien lastaamisesta tai kuljettamisesta vastaavien tietoon nesteytymiseen liittyvät riskit ja varotoimet riskin minimoimiseksi. Tällaiset lastit voivat vaikuttaa lastatessa olomuodoltaan melko kuivilta ja rakeisilta, mutta ne saattavat silti sisältää riittävästi kosteutta nesteytyäkseen matkan aikana tapahtuvan tiivistymisen ja tärinän vaikutuksesta.

7.1.2 Aluksen liike voi aiheuttaa lastin siirtymisen siinä määrin, että alus kaatuu. Lastin siirtyminen voidaan jakaa kahteen tyyppiin, liukumisesta tai nesteytymisestä johtuvaan. Lastin trimmaus 5 säännön mukaisesti voi estää liukumista.

7.1.3 Jotkin nesteytymiselle alttiit lastit voivat myös kuumentua itsestään.

#### 7.2 Vaaralliset olosuhteet

7.2.1 Ryhmän A lastit sisältävät tietyn osuuden pienhiukkasia ja tietyn määrän kosteutta. Ryhmän A lastit voivat nesteytyä matkan aikana, vaikka ne olisivat koossapysyviä ja tasaisiksi trimmattuja. Nesteytyminen voi aiheuttaa lastin siirtymisen. Ilmiötä voi kuvailla seuraavasti:

- .1 hiukkasten välinen tila vähenee, kun lasti tiivistyy johtuen laivan liikkeestä jne.;
- .2 lastihiukkasten välisen tilan väheneminen aiheuttaa vedenpaineen kasvua tilassa; ja
- .3 kasvanut vedenpaine vähentää lastihiukkasten välistä kitkaa, mistä seuraa lastin leikkauslujuuden väheneminen.

7.2.2 Nesteytymistä ei tapahdu, jos jokin seuraavista ehdoista täyttyy:

- .1 lasti koostuu hyvin pienistä hiuk-

## Section 7

### *Cargoes which may liquefy*

#### 7.1 Introduction

7.1.1 The purpose of this section is to bring to the attention of masters and others with responsibilities for the loading and carriage of bulk cargoes, the risks associated with liquefaction and the precautions to minimize the risk. Such cargoes may appear to be in a relatively dry granular state when loaded, and yet may contain sufficient moisture to become fluid under the stimulus of compaction and the vibration which occurs during a voyage.

7.1.2 A ship's motion may cause a cargo to shift sufficiently to capsize the vessel. Cargo shift can be divided into two types, namely, sliding failure or liquefaction consequence. Trimming the cargo in accordance with section 5 can prevent sliding failure.

7.1.3 Some cargoes which may liquefy may also heat spontaneously.

#### 7.2 Conditions for hazards

7.2.1 Group A cargoes contain a certain proportion of small particles and a certain amount of moisture. Group A cargoes may liquefy during a voyage even when they are cohesive and trimmed level. Liquefaction can result in cargo shift. This phenomenon may be described as follows:

- .1 the volume of the spaces between the particles reduces as the cargo is compacted owing to the ship motion, etc.;
- .2 the reduction in space between cargo particles causes an increase in water pressure in the space; and
- .3 the increase in water pressure reduces the friction between cargo particles resulting in a reduction in the shear strength of the cargo.

7.2.2 Liquefaction does not occur when one of the following conditions is satisfied:

- .1 the cargo contains very small par-



kasista. Tässä tapauksessa koossapysyvyys rajoittaa hiukkasten liikettä ja vedenpaine lastihiukkasten välillä ei kasva;

- .2 lasti koostuu suurista hiukkasista tai kappaleista. Vesi kulkee hiukkasten välisten tilojen läpi, eikä vedenpaine lisääny. Lastit, jotka koostuvat kokonaan suurista kappaleista, eivät nesteydy;
- .3 lastin ilmapitoisuus on korkea ja kosteuspitoisuus matala. Vedenpaineen kasvu estyy. Kuivilla lasteilla ei ole taipumusta nesteytyä.

7.2.3 Nesteytyminen voi aiheuttaa lastin siirtymisen, kun kosteuspitoisuus ylittää TML:n. Jotkin lastit ovat alttiita kosteuden kulkeutumiselle ja voivat kehittää vaarallisen märän pohjan, vaikka keskimääräinen kosteuspitoisuus pysyy alle TML:n. Vaikka lastin pinta voi vaikuttaa kuivalta, voi lastissa tapahtua huomaamatonta nesteytymistä, joka johtaa lastin siirtymiseen. Lastit, joilla on suuri kosteuspitoisuus, ovat taipuvaisia siirtymään erityisesti lastin ollessa matala ja alituuessa suurille kallistuskulmille.

7.2.4 Tästä seuraavassa viskoosisen nestemäisessä tilassa lasti voi virrata aluksen laidalta toiselle aluksen keinahtaessa, mutta jäädä osittain palaamatta aluksen keinahtaessa toiseen suuntaan. Tämän seurauksena alus voi vaiheittain kallistua vaarallisesti ja kaatua varsin äkillisesti.

### 7.3 Mahdollisesti nesteytyviä lasteja koskevat määräykset

#### 7.3.1 Yleistä

7.3.1.1 Rikasteet tai muut lastit, jotka voivat nesteytyä, tulee hyväksyä lastattavaksi vain, jos lastin tosiasiallinen kosteuspitoisuus on alle sen TML:n. Tästä määräyksestä huolimatta tällaiset lastit voidaan hyväksyä lastattavaksi erityisrakenteisiin tai erityisesti varusteltuihin lastialuksiin, vaikka niiden kosteuspitoisuus ylittäisi TML:n.

7.3.1.2 Lasteja, jotka sisältävät muita nesteitä kuin pakattuja säilykkeitä tai vastaavia, ei tule ahdata samaan lastitilaan näiden kiin-

ticles. In this case particle movement is restricted by cohesion and the water pressure in spaces between cargo particles does not increase;

- .2 the cargo consists of large particles or lumps. Water passes through the spaces between the particles and there is no increase in the water pressure. Cargoes which consist entirely of large particles will not liquefy;
- .3 the cargo contains a high percentage of air and low moisture content. Any increase in the water pressure is inhibited. Dry cargoes are not liable to liquefy.

7.2.3 A cargo shift caused by liquefaction may occur when the moisture content exceeds the TML. Some cargoes are susceptible to moisture migration and may develop a dangerous wet base even if the average moisture content is less than the TML. Although the cargo surface may appear dry, undetected liquefaction may take place resulting in shifting of the cargo. Cargoes with high moisture content are prone to sliding, particularly when the cargo is shallow and subject to large heel angles.

7.2.4 In the resulting viscous fluid state cargo may flow to one side of the ship with a roll but not completely return with a roll the other way. Consequently the ship may progressively reach a dangerous heel and capsize quite suddenly.

### 7.3 Provisions for cargoes which may liquefy

#### 7.3.1 General

7.3.1.1 Concentrates or other cargoes which may liquefy shall only be accepted for loading when the actual moisture content of the cargo is less than its TML. Notwithstanding this provision, such cargoes may be accepted for loading on specially constructed or fitted cargo ships even when their moisture content exceeds the TML.

7.3.1.2 Cargoes which contain liquids other than packaged canned goods or the like shall not be stowed in the same cargo space above

teiden irtolastien päälle tai viereen.

7.3.1.3 Nesteiden pääsyn estämiseksi siihen lastitilaan, johon nämä kiinteät irtolastit on ahdattu matkan ajaksi, tulee ryhtyä riittäviin toimenpiteisiin.

7.3.1.4 Päälliköitä tulee varoittaa veden käyttämisen vaaroista näiden lastien viilentämiseen aluksen ollessa merellä. Lastien saattaminen kosketukseen veden kanssa voi saattaa ne virtaavaan tilaan. Jos veden käyttämiseen on tarvetta, tulee sitä käyttää asianmukaisella varovaisuudella sumuttamalla.

### 7.3.2 Erityisrakenteiset tai erityisesti varustellut lastialukset

7.3.2.1 Lasteja, joiden kosteuspitoisuus ylittää niiden TML:n, tulee kuljettaa vain erityisrakenteisissa tai erityisesti varustelluissa lastialuksissa.

7.3.2.2 Erityisrakenteisissa lastialuksissa tulee olla pysyvät rakenteet, jotka on järjestetty niin, että ne rajoittavat lastin siirtymisen hyväksyttävään määrään. Kyseisellä aluksella tulee olla todiste hallinnon hyväksynnästä.

7.3.2.3 Erityisesti varustellut lastialukset tulee varustaa erityisesti suunnitelluilla siirrettävillä osastoilla, jotka rajoittavat lastin siirtymisen hyväksyttävään rajoihin. Erityisesti varusteltujen lastialusten tulee noudattaa seuraavia vaatimuksia:

- .1 Tällaisten erityisjärjestelyjen suunnittelussa ja sijoittelussa tulee ottaa riittävästi huomioon sekä tiiviiden irtolastien virtaamisen aiheuttamat valtavat voimat että tarve rajoittaa lastin poikittaisesta virtaamisesta lastitilan halki aiheutuvat mahdolliset kallistusliikkeet hyväksyttävälle, turvalliselle tasolle. Näiden vaatimusten noudattamiseen järjestettyjä osastoja ei tule rakentaa puusta.
- .2 Aluksen rakenteen elementtejä, jotka rajaavat tällaista lastia, tulee vahvistaa tarpeen mukaan.
- .3 Erityisjärjestelyjen suunnitelman ja vakavuusolojen yksityiskohtien, joihin suunnitelma perustuu, tulee

or adjacent to these solid bulk cargoes.

7.3.1.3 Adequate measures shall be taken to prevent liquids entering the cargo space in which these solid bulk cargoes are stowed during the voyage.

7.3.1.4 Masters shall be cautioned about the possible danger of using water to cool these cargoes while the ship is at sea. Introducing water may bring the moisture content of these cargoes to a flow state. When necessary, due regard shall be paid to apply water in the form of a spray.

### 7.3.2 Specially constructed or fitted cargo ships

7.3.2.1 Cargoes having a moisture content in excess of the TML shall only be carried in specially constructed cargo ships or in specially fitted cargo ships.

7.3.2.2 Specially constructed cargo ships shall have permanent structural boundaries, so arranged as to confine any shift of cargo to an acceptable limit. The ship concerned shall carry evidence of approval by the Administration.

7.3.2.3 Specially fitted cargo ships shall be fitted with specially designed portable divisions to confine any shift of cargo to an acceptable limit. Specially fitted cargo ships shall be in compliance with the following requirements:

- .1 The design and positioning of such special arrangements shall adequately provide not only the restraint of the immense forces generated by the flow movement of high-density bulk cargoes, but also for the need to reduce to an acceptable safe level the potential heeling movements arising out of a transverse cargo flow across the cargo space. Divisions provided to meet these requirements shall not be constructed of wood.
- .2 The elements of the ship's structure bounding such cargo shall be strengthened, as necessary.
- .3 The plan of special arrangements and details of the stability conditions on which the design has been based

olla hallinnon hyväksymiä. Kyseisellä aluksella tulee olla todisteet hallinnon hyväksynnästä.

shall have been approved by the Administration. The ship concerned shall carry evidence of approval by the Administration.

7.3.2.4 Tällaisen aluksen hyväksymisestä hallinnolle tehdyn esityksen tulee sisältää:

7.3.2.4 A submission made to an Administration for approval of such a ship shall include:

- .1 asiaankuuluvat rakennepiirrokset, jotka sisältävät pitkittäiset ja poikittaiset osat mittakaavassa;
- .2 vakavuuslaskelmat, joissa on otettu huomioon lastausjärjestelyt ja lastin mahdollinen siirtyminen, lastin ja nesteiden jakautuminen säiliöissä ja mahdollisesti nesteytyvän lastin jakautuminen; ja
- .3 kaikki muu tieto, mikä voi auttaa hallintoa esityksen arvioinnissa.

- .1 relevant structural drawings, including scaled longitudinal and transverse sections;
- .2 stability calculations, taking into account loading arrangements and possible cargo shift, showing the distribution of cargo and liquids in tanks, and of cargo which may become fluid; and
- .3 any other information which may assist the Administration in the assessment of the submission.

## 8 sääntö

## Section 8

### *Mahdollisesti nesteytyvien lastien koemenetelmät*

### *Test procedures for cargoes which may liquefy*

#### **8.1 Yleistä**

Ryhmän A lasteille tosiasiallinen kosteuspiitoisuus ja suurin turvallinen kuljetuskosteuspitoisuus tulee määrittellä asianmukaisen viranomaisen määrittelemän menetelmän mukaisesti, kuten tämän säännösten 4.1.4 säännössä edellytetään, ellei lastia kuljeteta erityisrakenteisessa tai erityisesti varustellussa aluksessa.

#### **8.1 General**

For a Group A cargo, the actual moisture content and transportable moisture limit shall be determined in accordance with a procedure determined by the appropriate authority as required by section 4.1.4 of this Code, unless the cargo is carried in a specially constructed or fitted ship.

#### **8.2 Kosteuspitoisuuden mittaamisen koemenetelmät**

On olemassa kansainvälisesti ja kansallisesti tunnustettuja menetelmiä erilaisten materiaalien kosteuspitoisuuden määrittelemiseen. Tässä viitataan liitteen 2 kohtaan 1.1.4.4.

#### **8.2 Test procedures for measurement of moisture content**

There are recognized international and national methods for determining moisture content for various materials. Reference is made to paragraph 1.1.4.4 of appendix 2.

#### **8.3 Suurimman turvallisen kuljetuskosteuspitoisuuden määrittelemisen menetelmiä**

Liitteessä 2 on ilmoitettu suositellut suurimman turvallisen kuljetuskosteuspitoisuuden määrittelemisen menetelmät.

#### **8.3 Methods for determining transportable moisture limit**

The recommended methods for determining transportable moisture limit are given in appendix 2.

#### **8.4 Täydentävä koemenetelmä nesteyty-**

#### **8.4 Complementary test procedure for**

**mismahdollisuuden määrittämiseen**

Aluksen päällikkö voi suorittaa tarkistuskokeen virtaamisen mahdollisuuden likimääräiseksi määrittelemiseksi aluksella tai laiturilla seuraavalla apumenetelmällä:

Täytä sylinterin muotoinen purkki tai vastaava säiliö (vetoisuudeltaan 0,5–1 litraa) puolilleen materiaalinäytteellä. Ota purkki toiseen käteen ja lyö se terävästi kovaa pintaa kuten tukevaa pöytää vasten noin 20 cm korkeudelta. Toista tämä 25 kertaa yhden tai kahden sekunnin välein. Tutki näytteen pinta vapaan kosteuden tai nestemäisen olotilan varalta. Jos vapaata kosteutta tai nestemäinen olotila ilmenee, tulisi tehdä järjestelyt lisäkoekiden suorittamiseksi laboratoriossa ennen materiaalin hyväksymistä lastattavaksi.

## 9 sääntö

*Kemiallisesti vaaralliset aineet***9.1 Yleistä**

Kiinteät irtolastit, jotka voivat aiheuttaa kemiallista vaaraa kuljetuksen aikana johtuen kemiallisesta luonteestaan tai ominaisuuksistaan, on koottu ryhmään B. Jotkut näistä materiaaleista on luokiteltu vaarallisiksi aineiksi, ja toiset ovat vain irtolastina vaarallisia aineita (MHB). On elintärkeää hankkia ajankohittaiset, paikkansapitävät tiedot irtolastina laivattavien lastien fysikaalisista ja kemiallisista ominaisuuksista ennen lastaamista.

**9.2 Vaaraluokitukset**

9.2.1 Kemiallista vaaraa aiheuttavat, irtolastina tämän säännösten mukaisesti laivattavaksi tarkoitetut materiaalit tulee luokitella 9.2.2 ja 9.2.3 säännön mukaisesti.

**9.2.2 Vaarallisten aineiden luokittelu**

SOLAS-yleissopimuksen VII/7 sääntö määrittelee vaaralliset kiinteät irtolastit. Tässä säännöstössä vaaralliset aineet luokitellaan IMDG-säännösten 2 osan mukaisesti.

**9.2.2.1 Luokka 4.1: Helposti syttyvät kiinteät aineet**

Tämän luokan materiaalit ovat helposti syttyviä kiinteitä aineita ja kiinteitä aineita, jotka voivat kitkan vaikutuksesta aiheuttaa tulipalon.

**9.2.2.2 Luokka 4.2: Helposti itsestään****determining the possibility of liquefaction**

A ship's master may carry out a check test for approximately determining the possibility of flow on board ship or at the dockside by the following auxiliary method:

Half fill a cylindrical can or similar container (0.5 to 1 litre capacity) with a sample of the material. Take the can in one hand and bring it down sharply to strike a hard surface such as a solid table from a height of about 0.2 m. Repeat the procedure 25 times at one- or two-second intervals. Examine the surface for free moisture or fluid conditions. If free moisture or a fluid condition appears, arrangements should be made to have additional laboratory tests conducted on the material before it is accepted for loading.

## Section 9

*Materials possessing chemical hazards***9.1 General**

Solid bulk cargoes which may possess a chemical hazard during transport, because of their chemical nature or properties, are in Group B. Some of these materials are classified as dangerous goods and others are materials hazardous only in bulk (MHB). It is essential to obtain current, valid information about the physical and chemical properties of the cargoes to be shipped in bulk, prior to loading.

**9.2 Hazard classification**

9.2.1 The classification of materials possessing chemical hazards and intended to be shipped in bulk under the requirements of this Code shall be in accordance with 9.2.2 and 9.2.3.

**9.2.2 Classification of dangerous goods**

SOLAS regulation VII/7 defines dangerous goods in solid form in bulk. For the purpose of this Code, dangerous goods shall be classified in accordance with part 2 of the IMDG Code.

**9.2.2.1 Class 4.1: Flammable solids**

The materials in this class are readily combustible solids and solids which may cause fire through friction.

**9.2.2.2 Class 4.2: Substances liable to**

**syttyvät aineet**

Tämän luokan materiaalit ovat materiaaleja, jotka eivät ole pyroforisia materiaaleja, mutta jotka ovat taipuvaisia kuumenemaan itsestään ilman energialähdettä ollessaan kosketuksissa ilman kanssa.

**9.2.2.3 Luokka 4.3: Aineet, jotka veden kanssa kosketukseen joutuessaan kehittävät palavia kaasuja**

Tämän luokan materiaalit ovat kiinteitä aineita, jotka ovat vuorovaikutuksessa veden kanssa taipuvaisia syttymään itsestään tai päästämään vaarallisissa määrin palavia kaasuja.

**9.2.2.4 Luokka 5.1: Syttyvästi vaikuttavat (hapettavat) aineet**

Tämän luokan materiaalit ovat materiaaleja, jotka eivät ole välttämättä itsessään palavia, mutta jotka voivat, yleensä luovuttamalla hapetta, aiheuttaa tai edistää muiden materiaalien syttymistä.

**9.2.2.5 Luokka 6.1: Myrkylliset aineet**

Tämän luokan materiaalit ovat materiaaleja, jotka voivat aiheuttaa joko kuoleman, vakavan loukkaantumisen tai haittaa ihmisten terveydelle nieltynä, hengitettynä tai ihokontaktin kautta.

**9.2.2.6 Luokka 7: Radioaktiiviset aineet**

Tähän luokkaan kuuluvat kaikki materiaalit, jotka sisältävät radionuklideja, joissa sekä aktiivisuuskonsentraatio että lähetyksen kokonaisaktiivisuus ylittävät IMDG-säännösten 2.7.7.2.1–2.7.7.2.6 säännössä määritellyt arvot.

**9.2.2.7 Luokka 8: Syövyttävät aineet**

Tämän luokan materiaalit ovat materiaaleja, jotka aiheuttavat kemiallisella tapahtumalla vakavia vaurioita, jos ne tulevat kosketuksiin elävän kudoksen kanssa, tai vaurioittavat oleellisesti tai jopa tuhoavat muita tavaroita tai kuljetusvälinettä.

**9.2.2.8 Luokka 9: Muut vaaralliset aineet ja esineet**

Tämän luokan materiaalit ovat aineita ja esineitä, jotka aiheuttavat kuljetuksen aikana vaaraa, joka ei sisälly muihin luokkiin.

**9.2.3 Vain irtolastina vaaralliset materiaalit (MHB)**

Nämä ovat materiaaleja, jotka voivat aiheuttaa kemiallista vaaraa irtolastina kuljetetuina, mutta joita ei ole luokiteltu vaarallisiksi

**spontaneous combustion**

The materials in this class are materials, other than pyrophoric materials, which, in contact with air without energy supply, are liable to self-heating.

**9.2.2.3 Class 4.3: Substances which, in contact with water, emit flammable gases**

The materials in this class are solids which, by interaction with water, are liable to become spontaneously flammable or to give off flammable gases in dangerous quantities.

**9.2.2.4 Class 5.1: Oxidizing substances**

The materials in this class are materials while in themselves not necessarily combustible, may, generally by yielding oxygen, cause, or contribute to, the combustion of other material.

**9.2.2.5 Class 6.1: Toxic substances**

The materials in this class are materials liable either to cause death or serious injury or to harm human health if swallowed or inhaled, or by skin contact.

**9.2.2.6 Class 7: Radioactive material**

The materials in this class are any materials containing radionuclides where both the activity concentration and the total activity in the consignment exceed the values specified in 2.7.7.2.1 to 2.7.7.2.6 of the IMDG Code.

**9.2.2.7 Class 8: Corrosive substances**

The materials in this class are materials which, by chemical action, will cause severe damage when in contact with living tissue or will materially damage, or even destroy, other goods or the means of transport.

**9.2.2.8 Class 9: Miscellaneous dangerous substances and articles**

The materials in this class are materials and articles which, during transport, present a danger not covered by other classes.

**9.2.3 Materials hazardous only in bulk (MHB)**

These are materials which may possess chemical hazards when transported in bulk other than materials classified as dangerous

aineiksi IMDG-säännöstyössä.

### 9.3 Ahtausta ja erottelua koskevat vaatimukset

#### 9.3.1 Yleiset vaatimukset

9.3.1.1 Ryhmään B ja 9.2.2 sekä 9.2.3 säännön luokitteluun kuuluvien aineiden aiheuttamat mahdolliset vaarat edellyttävät yhteensopimattomien lastien erottelua. Erottelussa tulee myös ottaa huomioon kaikki tunnistetut toissijaiset riskit.

9.3.1.2 Kokonaisten materiaaliluokkien välisen yleisen erottelun lisäksi voi olla tarpeen erotella tietty materiaali muista. Tulenaroista materiaaleista erottelun tapauksessa tämän ei tule ymmärtää sisältävän pakkausmateriaaleja, kattoa tai säilytyspuita; viimeksi mainitut tulee näissä olosuhteissa pitää minimissä.

9.3.1.3 Yhteensopimattomien materiaalien erottelussa sanojen ”ruuma” ja ”osasto” katsotaan tarkoittavan teräslaipioiden tai ulkolaidoituksen ja teräskansien reunustamaa lastitilaa. Tällaisen tilan rajojen tulee olla tulenkestäviä ja vesitiiviitä.

9.3.1.4 Kuljetettaessa kahta tai useampaa ryhmän B kiinteää irtolastia, tulee niiden välisen erottelun olla 9.3.4 säännön mukainen.

9.3.1.5 Kuljetettaessa eri luokkien kiinteitä irtolasteja samassa lastitilassa, tulee kaikkiin soveltaa ankarinta niitä koskevista erottelumääräyksistä.

9.3.1.6 Kuljetettaessa ryhmän B kiinteitä irtolasteja ja pakattuja vaarallisia aineita, tulee niiden välisen erottelun olla 9.3.3 säännön mukainen.

9.3.1.7 Yhteensopimattomia aineita ei tule käsitellä samanaikaisesti. Kun yhden lastin lastaaminen on saatu valmiiksi, tulee jokaisen lastitilan luukkujen kannet sulkea ja kannet puhdistaa jäännöksistä ennen muiden aineiden lastaamisen aloittamista. Samoja menettelyjä tulee noudattaa purkamisen aikana.

9.3.1.8 Saastumisen välttämiseksi kaikki ruokatavarat tulee ahdata:

- .1 ”erillään” materiaalista, joka on luokiteltu myrkylliseksi;
- .2 ”kokonaisen osaston tai ruuman

goods in the IMDG Code.

### 9.3 Stowage and segregation requirements

#### 9.3.1 General requirements

9.3.1.1 The potential hazards of the cargoes in Group B and falling within the classification of 9.2.2 and 9.2.3 entail the need for segregation of incompatible cargoes. Segregation shall also take account of any identified subsidiary risk.

9.3.1.2 In addition to general segregation as between whole classes of materials there may be a need to segregate a particular material from others. In the case of segregation from combustible materials this shall be understood not to include packaging material, ceiling or dunnage; the latter shall in these circumstances be kept to a minimum.

9.3.1.3 For the purpose of segregating incompatible materials, the words “hold” and “compartment” are deemed to mean a cargo space enclosed by steel bulkheads or shell plating and by steel decks. The boundaries of such a space shall be resistant to fire and liquid.

9.3.1.4 When two or more different solid bulk cargoes of Group B are to be carried, the segregation between them shall be in accordance with 9.3.4.

9.3.1.5 Where different grades of a solid bulk cargo are carried in the same cargo space, the most stringent segregation provisions applicable to any of the different grades shall apply to all of them.

9.3.1.6 When solid bulk cargoes of Group B and dangerous goods in packaged form are to be carried, the segregation between them shall be in accordance with 9.3.3.

9.3.1.7 Incompatible materials shall not be handled simultaneously. Upon completion of loading one cargo, the hatch covers of every cargo space shall be closed and the decks cleaned of residue before the loading of other material is commenced. When discharging, the same procedures shall be followed.

9.3.1.8 To avoid contamination, all foodstuffs shall be stowed:

- .1 “separated from” a material which is indicated as toxic;
- .2 “separated by a complete com-

	verran erillään” kaikista tartuttavista materiaaleista;		partment or hold from” all infectious materials;
.3	”erillään” radioaktiivisista materiaaleista; ja	.3	”separated from” radioactive materials; and
.4	”pois lähettyviltä” syövyttävistä materiaaleista.	.4	”away from” corrosive materials.

Termit on asiaankuuluvien osin määritelty 9.3.3 ja 9.3.4 säännössä.

The terms are defined in 9.3.3 and 9.3.4, as appropriate.

9.3.1.9 Aineet, jotka voivat kehittää myrkyllisiä kaasuja siinä määrin, että ne vaikuttavat terveyteen, ei tule ahdata sellaisiin paikkoihin, mistä kaasut voivat tunkeutua majoitustiloihin tai majoitustiloihin yhteydessä oleviin tuuletusjärjestelmiin.

9.3.1.9 Materials which may evolve toxic gases in sufficient quantities to affect health shall not be stowed in those spaces from where such gases may penetrate into living quarters or ventilation systems connecting to living quarters.

9.3.1.10 Aineet, jotka aiheuttavat niin voimakasta syöpymisvaaraa, että ne vaikuttavat joko ihmiskudoksiin tai aluksen rakenteisiin, tulee lastata vasta, kun on ryhdytty riittäviin varotoimiin ja suojatoimenpiteisiin.

9.3.1.10 Materials which present corrosive hazards of such intensity as to affect either human tissue or the ship's structure shall only be loaded after adequate precautions and protective measures have been taken.

9.3.1.11 Myrkyllisten tai hapettuvien lastien purkamisen jälkeen tulee niiden kuljettamiseen käytetyt tilat tarkastaa saastumisen varalta ennen kuin niitä käytetään muiden lastien kuljettamiseen. Saastunut tila tulee puhdistaa ja tarkastaa asianmukaisesti ennen sen käyttöä muiden lastien kuljettamiseen.

9.3.1.11 After discharge of toxic or oxidizing cargoes, the spaces used for their carriage shall be inspected for contamination before being used for other cargoes. A space which has been contaminated shall be properly cleaned and examined before being used for other cargoes.

9.3.1.12 Lastien purkamisen jälkeen tulee suorittaa tarkka tarkastus mahdollisten jäämien varalta, jotka tulee poistaa ennen aluksen tarjoamista muiden lastien kuljettamiseen.

9.3.1.12 After discharge of cargoes, a close inspection shall be made for any residue, which shall be removed before the ship is presented for other cargoes.

9.3.1.13 Jos lasti vaatii luukkujen avaamista hätätilanteessa, tulee nämä luukut pitää vapaina avattaviksi.

9.3.1.13 For cargoes for which in case of an emergency the hatches shall be opened, these hatches shall be kept free to be capable of being opened up.

## 9.3.2 Erityisvaatimukset

## 9.3.2 Special requirements

### 9.3.2.1 Luokkien 4.1, 4.2 ja 4.3 aineet

### 9.3.2.1 Materials of classes 4.1, 4.2 and 4.3

9.3.2.1.1 Näiden luokkien aineet tulee pitää niin viileinä ja kuivina kuin on kohtuudella mahdollista ja, ellei tässä säännöstössä nimenomaisesti muuta määrätä, ne tulee ahdata ”pois lähettyviltä” kaikista lämmön tai sytytyksen lähteistä.

9.3.2.1.1 Materials of these classes shall be kept as cool and dry as reasonably practicable and, unless expressly provided otherwise in this Code, shall be stowed “away from” all sources of heat or ignition.

9.3.2.1.2 Sähköasennusten ja -kaapeliin tulee olla hyvässä kunnossa ja asianmukaisesti suojattuja oikosulkuja ja kipinöintiä vastaan. Jos laipion edellytetään soveltuvan erotteiluun, tulee kansien ja laipioiden kaapeliin se-

9.3.2.1.2 Electrical fittings and cables shall be in good condition and properly safeguarded against short circuits and sparking. Where a bulkhead is required to be suitable for segregation purposes, cable and conduit

kä putkilinjojen läpivientien olla tiivistetty kaasuja ja höyryjä vastaan.

9.3.2.1.3 Lastit, jotka ovat taipuvaisia kehittämään höyryjä tai kaasuja, jotka voivat muodostaa ilman kanssa räjähdysalttiin seoksen, tulee ahdata koneellisesti tuuletettuun tilaan.

9.3.2.1.4 Tupakointikieltoa tulee valvoa vaarallisilla alueilla, ja ne tulee varustaa selvästi luettavissa olevilla ”TUPAKOINTI KIELLETTY” -kylteillä.

#### 9.3.2.2 Luokan 5.1 aineet

9.3.2.2.1 Tämän luokan materiaalit tulee pitää niin viileinä ja kuivina kuin on kohtuudella mahdollista ja, ellei tässä säännöstössä nimenomaisesti muuta määrätä, ne tulee ahdata ”pois lähettyviltä” kaikista lämmön tai sytytyksen lähteistä. Ne tulee myös ahdata ”erilleen” muista tulenaroista materiaaleista.

9.3.2.2.2 Ennen tämän luokan lastien laa-  
taamista tulee kiinnittää erityistä huomiota niiden lastitilojen puhdistukseen, mihin nämä lastit lastataan. Kohtuuden rajoissa tulee käyttää ahtauksessa palamattomia kiinnitys- ja suojamateriaaleja sekä pienintä mahdollista määrää puutavaraa.

9.3.2.2.3 Hapettuvien materiaalien muihin lastitiloihin, tyhjennysjärjestelmään ja muihin mahdollisesti tulenarkaa materiaalia sisältäviin tiloihin pääsemisen estämiseksi tulee ryhtyä varotoimiin.

#### 9.3.2.3 Luokan 7 aineet

9.3.2.3.1 Vähäisen ominaisaktiivisuuden (LSA-I) aineiden ja pintakontaminoitujen esineiden (SCO-I) kuljettamiseen käytettäviä lastitiloja ei tule käyttää muiden lastien kuljettamiseen ennen kuin ne on puhdistettu pätevän henkilön toimesta siten, että minkä hyvänsä pinnan irtoavan kontaminaation keskiarvo 300 cm<sup>2</sup> alueella ei ylitä seuraavia arvoja:

4 Bq/cm <sup>2</sup> (10 <sup>-4</sup> μCi/cm <sup>2</sup> )	beeta- ja gammasäteilimille ja matalan toksisuuden alfasäteilimille; luonnonuraanille; luonnontoriumille; uranium-235:lle tai uranium-238:lle; torium-232:lle; torium-228:lle ja torium-230:lle, kun ne ovat malmeissa tai fysikaalisissa tai kemialli-
--	---

penetrations of the decks and bulkheads shall be sealed against the passage of gas and vapour.

9.3.2.1.3 Cargoes liable to give off vapours or gases which can form an explosive mixture with air shall be stowed in a mechanically ventilated space.

9.3.2.1.4 Prohibition of smoking in dangerous areas shall be enforced, and clearly legible “NO SMOKING” signs shall be displayed.

#### 9.3.2.2 Materials of class 5.1

9.3.2.2.1 Cargoes of this class shall be kept as cool and dry as reasonably practicable and, unless expressly provided otherwise in this Code, shall be stowed “away from” all sources of heat or ignition. They shall also be stowed “separated from” other combustible materials.

9.3.2.2.2 Before loading cargoes of this class, particular attention shall be paid to the cleaning of the cargo spaces into which they will be loaded. As far as reasonably practicable, non-combustible securing and protecting materials shall be used and only a minimum of dry wooden dunnage shall be used.

9.3.2.2.3 Precautions shall be taken to avoid the penetration of oxidizing materials into other cargo spaces, bilges and other spaces which may contain a combustible material.

#### 9.3.2.3 Materials of class 7

9.3.2.3.1 Cargo spaces used for the transport of Low Specific Activity Materials (LSA-I) and Surface Contaminated Objects (SCO-I) shall not be used for other cargoes until decontaminated by a qualified person so that the non-fixed contamination on any surface when averaged over an area of 300 cm<sup>2</sup> does not exceed the following levels:

4 Bq/cm <sup>2</sup> (10 <sup>-4</sup> μCi/cm <sup>2</sup> )	for beta and gamma emitters and the low-toxicity alpha emitters; natural uranium; natural thorium; uranium-235 or uranium-238; thorium-232; thorium-228 and thorium-230 when contained in ores, physical or
--	---



	sissa rikasteissa; radionuclideille, joiden puoliintumisaika on alle 10 päivää; ja	chemical concentrates; radionuclides with a half-life of less than 10 days; and
0.4 Bq/cm <sup>2</sup> (10 <sup>-5</sup> μCi/cm <sup>2</sup> )	kaikille muille alfasäteelimille.	
	0.4 Bq/cm <sup>2</sup> (10 <sup>-5</sup> μCi/cm <sup>2</sup> )	for all other alpha emitters.

### 9.3.2.4 Luokan 8 materiaalit ja ominaisuuksiltaan samankaltaiset aineet

9.3.2.4.1 Nämä lastit tulee pitää niin kuivina kuin kohtuudella on mahdollista.

9.3.2.4.2 Ennen näiden lastien lastaamista tulee kiinnittää huomiota niiden lastitilojen puhdistamiseen, joihin ne lastataan, ja varsinkin lastitilojen kuivuuden varmistamiseen.

9.3.2.4.3 Näiden aineiden pääsy muihin lastitiloihin, tyhjennysjärjestelmiin, kaivoihin ja kattolevyjen väliin tulee estää.

9.3.2.4.4 Lastitilojen puhdistamiseen purkamisen jälkeen tulee kiinnittää erityistä huomiota, sillä näiden lastien jäämät voivat olla erittäin syövyttäviä aluksen rakenteille. Lastitilojen pesemistä vedellä ja huolellista kuivattamista tulee harkita.

### 9.3.3 Erottelu kemiallisesti vaarallisten irtolastien ja pakattujen vaarallisten aineiden välillä

9.3.3.1 Ellei tässä säännössä tai yksittäisissä ohjekorteissa muuta vaadita, ryhmän B kiinteiden irtolastien ja pakattujen vaarallisten aineiden välisen erottelun tulee olla seuraavan taulukon mukainen.

IMDG-säännösten vaarallisten aineiden luettelo tulee konsultoida pakattujen vaarallisten aineiden ahtauksen ja erottelun lisävaatimuksista.

### 9.3.2.4 Materials of class 8 or materials having similar properties

9.3.2.4.1 These cargoes shall be kept as dry as reasonably practicable.

9.3.2.4.2 Prior to loading these cargoes attention shall be paid to the cleaning of the cargo spaces into which they will be loaded particularly to ensure that these spaces are dry.

9.3.2.4.3 Penetration of these materials into other cargo spaces, bilges, wells and between the ceiling boards shall be prevented.

9.3.2.4.4 Particular attention shall be paid to the cleaning of the cargo spaces after unloading, as residues of these cargoes may be highly corrosive to the ship's structure. Hosing down of the cargo spaces followed by careful drying shall be considered.

### 9.3.3 Segregation between bulk materials possessing chemical hazards and dangerous goods in packaged form

9.3.3.1 Unless otherwise required in this section or in the individual schedules, segregation between solid bulk cargoes of Group B and dangerous goods in packaged form shall be in accordance with the following table.

The Dangerous Goods List of the IMDG Code shall be consulted for additional requirements with regard to stowage and segregation of packaged dangerous goods.

Irtolastit (luokiteltu vaaralliseksi aineiksi)	Pakatut vaaralliset aineet																
	Luokka/ jako	1.1 1.2 1.5	1.3	1.4	2.1	2.2 2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
Helposti syttyvät kiinteät aineet	4.1	4	3	2	2	2	2	X	1	X	1	2	X	3	2	1	X
Helposti itsestään syttyvät aineet	4.2	4	3	2	2	2	2	1	X	1	2	2	1	3	2	1	X
Aineet, jotka veden kanssa kosketukseen joutuessaan kehittävät palavia kaasuja	4.3	4	4	2	1	X	2	X	1	X	2	2	X	2	2	1	X
Syöttävästi vaikuttavat (hapettavat) aineet	5.1	4	4	2	2	X	2	1	2	2	X	2	1	3	1	2	X
Myrkylliset aineet	6.1	2	2	X	X	X	X	X	1	X	1	1	X	1	X	X	X
Radioaktiiviset aineet	7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	X	3	X	2	X
Syövyttävät aineet	8	4	2	2	1	X	1	1	1	1	2	2	X	3	2	X	X
Muut vaaralliset aineet ja esineet	9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vain irtolastina vaaralliset materiaalit (MHB)	MHB	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	3	X	X	X

	Dangerous goods in packaged form																
	Class/ division	1.1 1.2 1.5	1.3	1.4	2.1	2.2 2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
<b>Bulk cargo (classified as dangerous goods)</b>																	
Flammable solids	4.1	4	3	2	2	2	2	X	1	X	1	2	X	3	2	1	X
Substances liable to spontaneous combustion	4.2	4	3	2	2	2	2	1	X	1	2	2	1	3	2	1	X
Substances which, in contact with water, emit flammable gases	4.3	4	4	2	1	X	2	X	1	X	2	2	X	2	2	1	X
Oxidizing substances (agents)	5.1	4	4	2	2	X	2	1	2	2	X	2	1	3	1	2	X
Toxic substances	6.1	2	2	X	X	X	X	X	1	X	1	1	X	1	X	X	X
Radioactive materials	7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	X	3	X	2	X
Corrosive substances	8	4	2	2	1	X	1	1	1	1	2	2	X	3	2	X	X
Miscellaneous dangerous substances and articles	9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Materials hazardous only in bulk (MHB)	MHB	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	3	X	X	X

Numerot liittyvät seuraaviin erottelutermeihin:

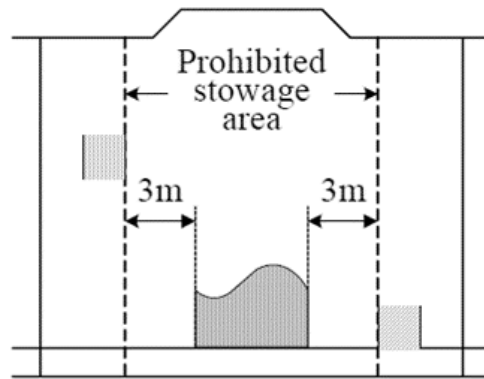
1 ”Poissa lähetyviltä”:

Tehokkaasti erotettu niin, että yhteensopimattomat aineet eivät voi vaikuttaa toisiinsa vaarallisesti onnettomuuden sattuessa, mutta niitä voidaan kuljettaa samassa ruumassa tai osastossa tai samalla kannella, edellyttäen että niiden väliin jätetään vähintään 3 metrin ero vaakatasossa, joka projektoidaan myös pystytasossa.

Numbers relate to the following segregation terms:

1 “Away from”:

Effectively segregated so that incompatible materials cannot interact dangerously in the event of an accident but may be carried in the same hold or compartment or on deck provided a minimum horizontal separation of 3 metres, projected vertically, is provided.

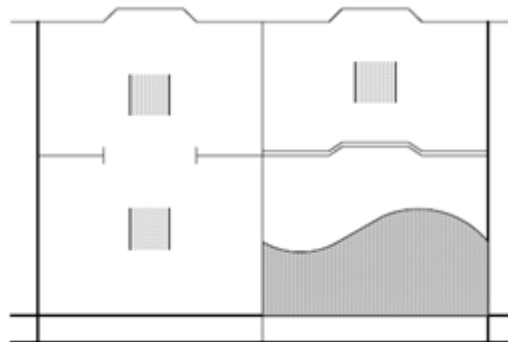


2 ”Erillään”:

Eri ruumissa, jos aineet on ahdattu kannen alle. Edellyttäen, että välissä oleva kansi on tulenkestävä ja vedenpitävä, voidaan pystysuora erottaminen, eli jako erillisiin osastoihin, hyväksyä tätä erottelua vastaavaksi.

2 “Separated from”:

In different holds when stowed under deck. Provided an intervening deck is resistant to fire and liquid, a vertical separation, i.e. in different compartments, may be accepted as equivalent to this segregation.

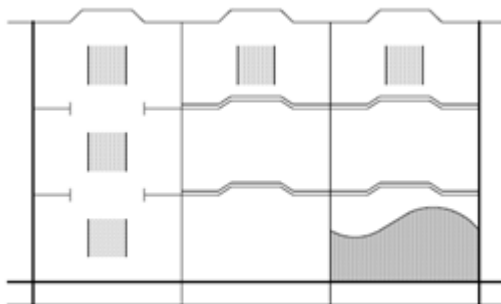


3 ”Kokonaisen osaston tai ruuman verran erillään”:

Tarkoittaa joko pystysuoraa tai vaakasuoraa erottamista. Jos kannet eivät ole tulenkestäviä ja vedenpitäviä, on vain pituussuuntainen erottaminen, eli kokonainen välissä oleva osasto, hyväksyttävä.

3 “Separated by a complete compartment or hold from”:

Means either a vertical or a horizontal separation. If the decks are not resistant to fire and liquid, then only a longitudinal separation, i.e. by an intervening complete compartment, is acceptable.

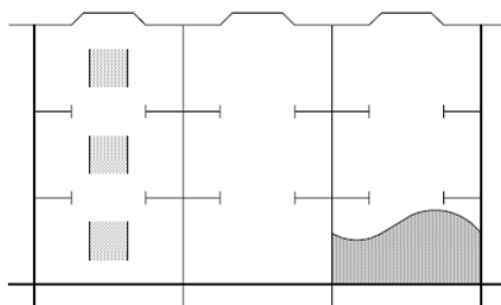


4 ”Kokonaisen osaston tai ruuman verran erillään pituussuunnassa”:

Erottaminen yksistään pystysuunnassa ei täytä tätä vaatimusta.

4 “Separated longitudinally by an intervening complete compartment or hold from”:

Vertical separation alone does not meet this requirement.

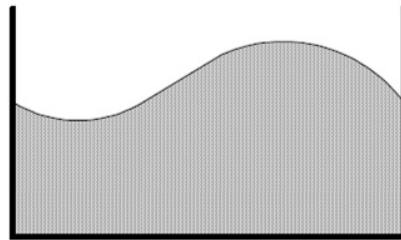


X Mahdollinen erottelu selviää IMDG-säännösten vaarallisten aineiden luettelosta tai tämän säännösten yksittäisistä ohjekorteista.

X Segregation, if any, is shown in the Dangerous Goods List of the IMDG Code or in the individual schedules in this Code.

### Kuvateksti

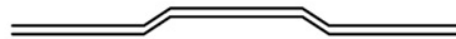
Irtolasti



Pakattuja yhteensopimattomia aineita



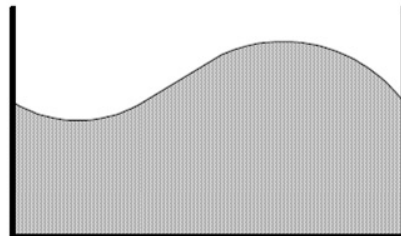
Tulenkestävä ja vedenpitävä kansi



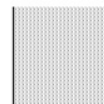
HUOM: Pystysuorat viivat kuvaavat poikittaisia, vesitiiviitä laipioita lastitilojen välissä.

### Legend

Reference bulk material



Packages containing incompatible goods



Deck resistant to liquid and fire



NOTE: Vertical lines represent transverse watertight bulkheads between cargo spaces.

### 9.3.4 Kemiallisesti vaarallisten kiinteiden irtolastien erottelu

Ellei tässä säännössä tai ryhmän B lastien yksittäisissä ohjekorteissa muuta vaadita, tulee kemiallisesti vaarallisten kiinteiden irtolastien erottelu tehdä seuraavan taulukon mukaisesti:

### 9.3.4 Segregation between solid bulk cargoes possessing chemical hazards

Unless otherwise required in this section or in the individual schedules for cargoes of Group B, segregation between solid bulk cargoes possessing chemical hazards shall be according to the following table:

Kiinteät irtolastit										
	Luokka/ jako	4.1	4.2	4.3	5.1	6.1	7	8	9	MHB
Helposti syttyvät kiinteät aineet	4.1	X								
Helposti itsestään syttyvät aineet	4.2	2	X							
Aineet, jotka veden kanssa kosketukseen joutuessaan kehittävät palavia kaasuja	4.3	3	3	X						
Sytyttävästi vaikuttavat (happavat) aineet	5.1	3	3	3	X					
Myrkylliset aineet	6.1	X	X	X	2	X				
Radioaktiiviset aineet	7	2	2	2	2	2	X			
Syövyttävät aineet	8	2	2	2	2	X	2	X		
Muut vaaralliset aineet ja esineet	9	X	X	X	X	X	2	X	X	
Vain irtolastina vaaralliset materiaalit (MHB)	MHB	X	X	X	X	X	2	X	X	X

Solid bulk materials										
	Class/ divi- sion	4.1	4.2	4.3	5.1	6.1	7	8	9	MHB
Flammable solids	4.1	X								
Substances liable to spontaneous combustion	4.2	2	X							
Substances which, in contact with water, emit flammable gases	4.3	3	3	X						
Oxidizing substances	5.1	3	3	3	X					
Toxic substances	6.1	X	X	X	2	X				
Radioactive materials	7	2	2	2	2	2	X			
Corrosive substances	8	2	2	2	2	X	2	X		
Miscellaneous dangerous substances and articles	9	X	X	X	X	X	2	X	X	
Materials hazardous only in bulk (MHB)	MHB	X	X	X	X	X	2	X	X	X



Numerot liittyvät seuraaviin erottelutermeihin:

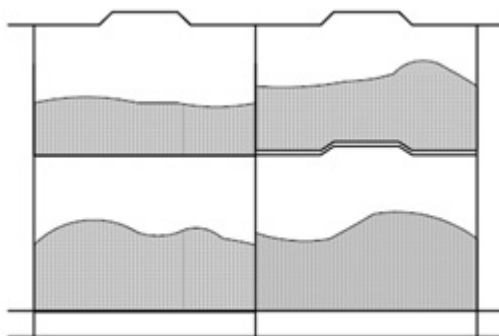
2 ”Erillään”:

Eri ruumissa, jos aineet on ahdattu kannen alle. Edellyttäen, että välissä oleva kansi on tulenkestävä ja vedenpitävä, voidaan pystysuora erottaminen, eli jako erillisiin osastoihin, hyväksyä tätä erottelua vastaavaksi.

Numbers relate to the following segregation terms:

2 ”Separated from”:

In different holds when stowed under deck. Provided an intervening deck is resistant to fire and liquid, a vertical separation, i.e. in different compartments, may be accepted as equivalent to this segregation.

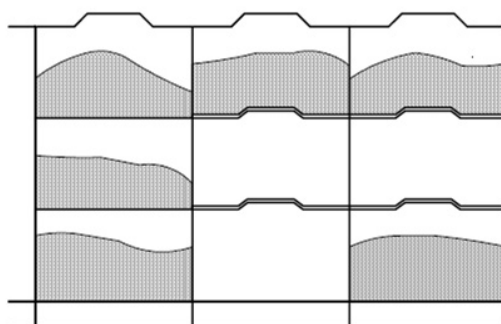


3 ”Kokonaisen osaston tai ruuman verran erillään”:

Tarkoittaa joko pystysuoraa tai vaakasuoraa erottamista. Jos kannet eivät ole tulenkestäviä ja vedenpitäviä, on vain pituussuuntainen erottaminen, eli kokonainen välissä oleva osasto, hyväksyttävä.

3 “Separated by a complete compartment or hold from”:

Either a vertical or a horizontal separation. If the decks are not resistant to fire and liquid, then only a longitudinal separation, i.e. by an intervening complete compartment, is acceptable.

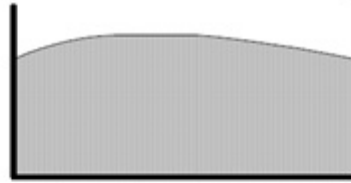


X Mahdollinen erottelu selviää tämän sääntönsösten yksittäisistä ohjekorteista.

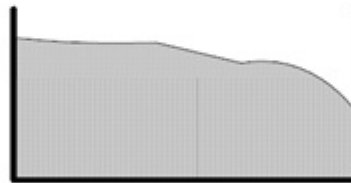
X Segregation, if any, is shown in the individual schedules in this Code

**Kuvateksti**

Irtolasti



Yhteensopimaton irtolasti



Tulenkestävä ja vedenpitävä kansi



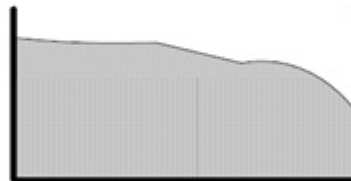
HUOM: Pystysuorat viivat kuvaavat poikittaisia, vesitiiviitä laipioita lastitilojen välissä.

**Legend**

Reference bulk material



Incompatible bulk material



Deck resistant to liquid and fire



NOTE: Vertical lines represent transverse bulkheads between cargo spaces.

## 10 sääntö

## Section 10

*Kiinteiden jätteiden kuljettaminen irtolastina**Carriage of solid wastes in bulk***10.1 Johdanto-osa**

10.1.1 Jätteiden rajatylittävät siirrot muodostavat uhan ihmisten terveydelle ja ympäristölle.

10.1.2 Jätteitä tulee kuljettaa asiaankuuluvien kansainvälisten suositusten ja yleissopimusten mukaisesti ja erityisesti, kun on kyseessä kuljetus meritse irtolastina, tämän säännösten määräysten mukaisesti.

**10.2 Määritelmät**

10.2.1 Tässä säännössä tarkoitetaan jätteillä kiinteitä irtolasteja, jotka sisältävät yhden tai useampia sellaisia ainesosia tai ovat yhden tai useamman sellaisen ainesosan saastuttamia, jotka ovat tämän säännösten luokkien 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 tai 9 lasteihin sovellettavien määräysten alaisia ja joille ei ole suunniteltu mitään välitöntä käyttöä, vaan joita kuljetetaan kaatopaikalle, poltettavaksi tai muutoin hävitettäväksi.

10.2.2 Jätteen rajatylittävällä siirrolla tarkoitetaan kaikkea jätteiden laivausta yhden valtion kansalliselta lainkäyttöalueelta toisen valtion kansalliselle lainkäyttöalueelle tai sen läpi, tai alueelle tai alueen läpi, joka ei ole minkään valtion lainkäyttöaluetta edellyttäen, että vähintään kaksi valtiota osallistuu siirtoon.

**10.3 Sovellettavuus**

10.3.1 Tämän säännön määräyksiä sovelletaan jätteiden kuljettamiseen irtolastina aluksilla, ja ne tulee ottaa huomioon yhdessä tämän säännösten kaikkien muiden määräysten kanssa.

10.3.2 Kiinteisiin lasteihin, jotka sisältävät radioaktiivisia materiaaleja tai ovat niiden saastuttamia, tulee soveltaa radioaktiivisten materiaalien kuljetusta koskevia määräyksiä, eikä niitä tässä säännössä pidetä jätteinä.

**10.4 Baselin yleissopimuksen mukaiset rajatylittävät siirrot**

Jätteiden rajatylittävä siirto voidaan sallia vain sen jälkeen, kun:

- .1 alkuperävaltion toimivaltainen viranomainen, tai jätteen tuottaja tai

**10.1 Preamble**

10.1.1 The transboundary movement of wastes represents a threat to human health and to the environment.

10.1.2 Wastes shall be carried in accordance with the relevant international recommendations and conventions and in particular, where it concerns transport in bulk by sea, with the provisions of this Code.

**10.2 Definitions**

10.2.1 Wastes, for the purpose of this section, means solid bulk cargoes containing or contaminated with one or more constituents which are subject to the provisions of this Code applicable to cargoes of classes 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 or 9 for which no direct use is envisaged but which are carried for dumping, incineration or other methods of disposal.

10.2.2 Transboundary movement of waste means any shipment of wastes from an area under the national jurisdiction of one country to or through an area under the national jurisdiction of another country, or to or through an area not under the national jurisdiction of any country provided at least two countries are involved in the movement.

**10.3 Applicability**

10.3.1 The provisions of this section are applicable to the transport of wastes in bulk by ships and shall be considered in conjunction with all other provisions of this Code.

10.3.2 Solid cargoes containing or contaminated with radioactive materials shall be subject to the provisions applicable to the transport of radioactive materials and shall not be considered as wastes for the purposes of this section.

**10.4 Transboundary movements under the Basel Convention**

Transboundary movement of wastes shall be permitted to commence only when:

- .1 notification has been sent by the competent authority of the country

maastaviejä alkuperävaltion toimivaltaisen viranomaiskanavan kautta, on lähettänyt ilmoituksen määränpäävaltioon; ja

- .2 alkuperävaltion toimivaltainen viranomainen, saatuaan määränpäävaltion kirjallisen suostumuksen, jossa todetaan, että jätteet poltetaan tai hävitetään muilla keinoin turvalisest, on valtuuttanut siirron.

### 10.5 Asiakirjat

Kiinteiden irtolastien kuljettamiseen vaadittujen asiakirjojen lisäksi tulee kaikkien rajatylittävien jätteiden siirtojen mukana kulkea jätteidensiirtoasiakirja siitä hetkestä, kun rajatylittävä siirto alkaa, hävittämiskohteeseen saakka. Tämän asiakirjan tulee olla aina toimivaltaisten viranomaisten ja kaikkien jätteidensiirto-operaatioiden hallinnointiin liittyvien henkilöiden saatavilla.

### 10.6 Jätteiden luokittelu

10.6.1 Jätettä, joka sisältää vain yhden ainesosan, joka on tämän säännösten luokkien 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 tai 9 lasteihin sovellettavien määräysten alainen lasti, tulee pitää sinä nimenomaisena lastina. Jos ainesosan pitoisuus on sellainen, että jäte edelleen aiheuttaa ainesosan itsensä aiheuttamaa vaaraa, tulee jäte luokitella kuuluvaksi siihen ainesosaan sovellettavaan luokkaan.

10.6.2 Jäte, joka sisältää kahta tai useampaa ainesosaa, jotka ovat tämän säännösten luokkien 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 tai 9 lasteihin sovellettavien määräysten alaisia lasteja, tulee luokitella niiden vaarallisten ominaisuuksien mukaiseen soveltuvaan luokkaan kuuluvaksi, kuten 10.6.3 ja 10.6.4 säännössä on kuvattu.

10.6.3 Luokittelu vaarallisten ominaisuuksien mukaan tulee toteuttaa seuraavalla tavalla:

- .1 fysikaalisten ja kemiallisten ominaisuuksien sekä fysiologisten omi-

of origin, or by the generator or exporter through the channel of the competent authority of the country of origin, to the country of final destination; and

- .2 the competent authority of the country of origin, having received the written consent of the country of final destination stating that the wastes will be safely incinerated or treated by other methods of disposal, has given authorization for the movement.

### 10.5 Documentation

In addition to the required documentation for the transport of solid bulk cargoes all transboundary movements of wastes shall be accompanied by a waste movement document from the point at which a transboundary movement commences to the point of disposal. This document shall be available at all times to the competent authorities and to all persons involved in the management of waste transport operations.

### 10.6 Classification of wastes

10.6.1 A waste containing only one constituent which is a cargo subject to the provisions of this Code applicable to cargoes of classes 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 or 9 shall be regarded as being that particular cargo. If the concentration of the constituent is such that the waste continues to present a hazard inherent in the constituent itself, it shall be classified as the class applicable to that constituent.

10.6.2 A waste containing two or more constituents which are cargoes subject to the provisions of this Code applicable to cargoes of classes 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 or 9 shall be classified under the applicable class in accordance with their dangerous characteristics and properties as described in 10.6.3 and 10.6.4.

10.6.3 The classification according to dangerous characteristics and properties shall be carried out as follows:

- .1 determination of the physical and chemical characteristics and physio-

naisuuksien määrittely mittaamalla tai laskemalla, jota seuraa ainesosiin sovellettavien kriteerien mukainen luokittelu; tai

- .2 jos määrittelemisen ei ole käytännöllistä, tulee jäte luokitella sen ainesosan mukaan, joka aiheuttaa suurimman vaaran.

10.6.4 Suurimman vaaran määrittelemisessä tulee ottaa huomioon seuraavat kriteerit:

- .1 mikäli yksi tai useampi ainesosa kuuluu tiettyyn luokkaan, ja jäte aiheuttaa näille ainesosille ominaista vaaraa, tulee jäte sisällyttää siihen luokkaan; tai
- .2 mikäli jätteessä on kahteen tai useampaan luokkaan kuuluvia ainesosia, tulee jätteen luokittelussa ottaa huomioon IMDG-säännöstössä määritelty järjestys useampia vaaroja aiheuttavien lastien luokittelussa.

### 10.7 Jätteiden ahtaus ja käsittely

Jätteet tulee ahdata ja niitä tulee käsitellä tämän säännösten 1–9 säännön määräysten mukaisesti ja niiden ryhmän B lastien yksittäisiin ohjekortteihin mahdollisesti sisältyvien lisämääräysten mukaisesti, joita sovelletaan vaaraa aiheuttaviin ainesosiin.

### 10.8 Erottelu

Jätteet tulee tarpeen mukaan erotella 9.3.3 ja 9.3.4 säännön määräysten mukaisesti.

### 10.9 Toiminta onnettomuuksissa

Siinä tapauksessa, että jäte muodostaa kuljetuksen aikana vaaran sitä kuljettavalle alukselle tai ympäristölle, tulee päällikön välittömästi ilmoittaa asiasta alkuperä- ja määränpäävaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, ja kysyttävä neuvoja, mihin toimenpiteisiin on ryhdyttävä.

11 sääntö

*Turvamääräykset*

logical properties by measurement or calculation followed by classification according to the criteria applicable to the constituents; or

- .2 if the determination is not practicable, the waste shall be classified according to the constituent presenting the predominant hazard.

10.6.4 In determining the predominant hazard, the following criteria shall be taken into account:

- .1 if one or more constituents fall within a certain class and the waste presents a hazard inherent in these constituents, the waste shall be included in that class; or
- .2 if there are constituents falling under two or more classes, the classification of the waste shall take into account the order of precedence applicable to cargoes with multiple hazards set out in the IMDG Code.

### 10.7 Stowage and handling of wastes

Wastes shall be stowed and handled in accordance with the provisions of sections 1 to 9 of this Code and with any additional provisions included in the individual schedules for cargoes in Group B applicable to the constituents presenting the hazards.

### 10.8 Segregation

Wastes shall be segregated in accordance with the provisions of 9.3.3 and 9.3.4, as appropriate.

### 10.9 Accident procedures

In the event that, during transport, a waste will constitute a danger for the carrying ship or the environment, the master shall immediately inform the competent authorities of the countries of origin and destination and receive advice on the action to be taken.

Section 11

*Security provisions*

**11.1 Yhtiöitä, aluksia ja satamarakenteita koskevat yleiset määräykset**

11.1.1 SOLAS-yleissopimuksen, 1974, XI-2 luvun, sellaisena kuin se on muutettuna, sekä ISPS-säännösten A osan asiaankuuluvia määräyksiä sovelletaan yhtiöihin, aluksiin ja satamarakenteisiin, jotka osallistuvat tai joita käytetään kiinteiden irtolastien käsittelyyn ja kuljetukseen, ja joihin SOLAS-yleissopimuksen, 1974, XI-2 lukua, sellaisena kuin se on muutettuna, sovelletaan ottaen huomioon ISPS-säännösten B osassa annetut ohjeet.

-----

**11.1 General provisions for companies, ships and port facilities**

11.1.1 The relevant provisions of chapter XI-2 of SOLAS 74, as amended, and of part A of the ISPS Code shall apply to companies, ships and port facilities both engaged in the handling and transport of solid bulk cargoes and to which regulation XI-2 of SOLAS 74, as amended, applies, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

-----