

**TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA**

**PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU**

**B 162
2009**

SATAMALAINSÄÄDÄNNÖN JA SATAMANPIDON SÄÄNTELYKENTTÄÄN LIITTYVIEN KÄYTÄNTÖJEN KARTOITUS TIETYISSÄ EUROOPAN MAISSA

Tapio Karvonen

Hannu Tikkala



TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 162
2009

SATAMALAINSÄÄDÄNNÖN JA SATAMANPIDON SÄÄNTELYKENTTÄÄN LIITTYVIEN KÄYTÄNTÖJEN KARTOITUS TIETYISSÄ EUROOPAN MAISSA

Tapio Karvonen
Hannu Tikkala

Turku 2009

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF

Juhani Vainio

JULKAISIJA / PUBLISHER:

Turun yliopisto / University of Turku
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Veistämönaukio 1–3
FI-20100 TURKU, FINLAND

Puh. / Tel. + 358 (0)2 281 3300
Fax + 358 (0)2 281 3311
<http://mkk.utu.fi>

Painosalama Oy
Turku 2009

ISBN 978-951-29-3854-4 (nid.)

ISBN 978-951-29-3855-1 (PDF)

ISSN 1456–1824

ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriö on parhaillaan uudistamassa Suomen satamalainsäädäntöä, minkä tavoitteena on saada satamatoiminnalle alan erityispiirteet huomioon ottava ajantasainen ja toimiva lainsäädäntö. Lainsäädäntötyön taustaksi Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus (MKK) teki vuonna 2004 selvityksen *Satamatoimintojen kehittäminen ja satamia koskevan lainsäädännön uudistaminen*.

Nyt valmistunut julkaisu on täydennys vuoden 2004 selvitykseen. Liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta vertailtiin tiettyjen Euroopan maiden satamalainsäädäntöjen sisältöä ja satamanpidon sääntelykenttään liittyviä erilaisia käytäntöjä. Vertailumaiksi valittiin Alankomaat, Iso-Britannia, Ruotsi, Saksa ja Tanska, jotka ovat Suomen ulkomaan merikuljetusten kannalta keskeisimpiä maita.

Satamia koskevan lainsäädäntöpohjan kokoaminen ja vertailu osoittautui erittäin haasteelliseksi tehtäväksi, sillä satamia koskeva lainsäädäntö on hyvin eritasoista eri maissa. Selvitystyön keskeiset tulokset on koottu tähän julkaisuun tiiviiksi raportiksi, jota täydentävät liitteenä olevat maakohtaiset raportit.

MKK esittää parhaat kiitoksensa tutkimuksen tilanneelle liikenne- ja viestintäministeriölle ja sen puolesta projektia ohjanneille kansainvälisten asioiden neuvos Silja Ruokolalle, liikenneneuvos Lassi Hilskalle ja ylitarkastaja Susan Hindströmille laitosta kohtaan osoittamastaan luottamuksesta sekä hankkeen tutkijoille VT Hannu Tikkalalle ja VTM Tapio Karvoselle kireällä aikataululla laaditusta hyvästä työstä.

Turussa 9.3.2009

Juhani Vainio

johtaja
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

TIIVISTELMÄ

Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on uudistaa Suomen satamalainsäädäntöä ajantasaiseksi, toimivaksi ja alan erityispiirteet huomioon ottavaksi. Ministeriön toimeksiannosta Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus (MKK) laati vuonna 2004 satamatoimintojen kehittämistä ja satamia koskevan lainsäädännön uudistamisesta selvityksen, jonka täydennykseksi MKK nyt laati vertailun satamalainsäädännön sisällöstä ja satamanpidon sääntelykenttään liittyvistä erilaisista käytännöistä tietyissä Euroopan maissa. Vertailun kohdemaiksi valittiin Suomen ulkomaan merikuljetusten kannalta keskeiset Alankomaat, Iso-Britannia, Ruotsi, Saksa ja Tanska.

Kohdemaiden satamat toimivat satamasääntelyltään hyvin erilaisilla malleilla. Erillinen yleinen satamalaki löytyy vain Iso-Britanniasta ja Tanskasta, ja ne ovat keskenään täysin erilaiset. Iso-Britannian vanha, vuodelta 1964 peräisin oleva Harbours Act ei sovellu malliksi Suomen satamalainsäädännön uudistamiselle rakenteeltaan eikä sisällöltään. Tanskan satamalaki vuodelta 1999 on lähempänä Suomen lainsäädännön perinteitä ja voisi joltain osin soveltua käytettäväksi valmistelutyön pohjana. Saksassa satamat kuuluvat osavaltioiden vastuulle. Ruotsin ja Alankomaiden satamat puolestaan toimivat lakia alempitaisoisilla säännöillä, jotka paikallisviranomaiset ovat vahvistaneet voimaan.

Selvitystyön alaisiksi määriteltyjä erilliskysymyksiä (toimilupa, rangaistusmääräykset, viranomaistoiminnot, satamamaksut, alusten vastaanottaminen ja asiakassuhteet) ei vertailumaissa pidetä erityisen merkittävinä, sillä säädöksissä erilliskysymykset esiintyvät vain satunnaisesti.

Vertailumaiden satamalainsäädännöstä on saatavissa vain vähissä määrin tukea Suomen satamalainsäädännön uudistustyöhön. Ulkomaiset satamalainsäädännön ratkaisumallit ovat kovin erilaisia ja osin hyvin niukkoja, joten käyttökelpoista vertailupohjaa ei selvityksessä tullut esille siinä määrin kuin työtä aloitettaessa oletettiin. Tanskan sääntelymallia parempaa esimerkkiä vertailumaiden aineisto ei tarjoa.

Satamalainsäädännön kaikki oleelliset osiot kattavan syvällisen vertailun tekeminen kohdemaista saadun aineiston perusteella ei ole mahdollista ja siksi on vaikea esittää pitkälle meneviä johtopäätöksiä ulkomaiden ratkaisumallien soveltuvuudesta Suomeen. Erilliskysymyksistä voidaan ottaa säännökset mahdolliseen uuteen satamalakiin, mutta pykälien muotoiluissa ei vertailumaista apua saa, joten Suomi voi muotoilla ne parhaaksi katsomallaan tavalla. Sisältöä, sääntelyrakennelmia ja kokemuksia löytyy vertailumaiden satamalainsäädäntöä paremmin analogian kautta Suomen rautatie- ja lentoliikenteen sääntelystä.

SISÄLLYSLUETTELO

1	Johdanto.....	7
1.1	Toimeksianto ja tavoite	7
1.2	Toteutus	7
2	Selvitystyön keskeiset tulokset.....	9
2.1	Yleisiä havaintoja materiaalin perusteella.....	9
2.2	Erilliskysymykset	9
2.2.1	Toimilupa	9
2.2.2	Rangaistusmääräykset	10
2.2.3	Viranomaistoiminnot	10
2.2.4	Satamamaksut.....	11
2.2.5	Alusten vastaanottaminen.....	11
2.2.6	Asiakassuhteet	12
3	Yhteenveto.....	13

LIITE 1. Maaraportit

Saksa.....	14
Iso-Britannia	15
Alankomaat.....	16
Tanska.....	18
Ruotsi.....	19

LIITE 2. Ruotsin satamatoimintoja koskevia säädöksiä liittyen ympäristöön, työympäristöön ja turvallisuuteen	20
LIITE 3. Tanskan satamalaki.....	23

1 JOHDANTO

1.1 Toimeksianto ja tavoite

Liikenne- ja viestintäministeriö on parhaillaan uudistamassa Suomen satamalainsäädäntöä. Tavoitteena on saada satamatoiminnalle ajantasainen ja toimiva lainsäädäntö, jossa alan erityispiirteet otetaan huomioon. Lainsäädännön uudistaminen tehdään kansallisista lähtökohdista.

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus on tehnyt ministeriön toimeksiannosta lainsäädäntötyön taustaksi vuonna 2004 selvityksen satamatoimintojen kehittamisestä ja satamia koskevan lainsäädännön uudistamisesta. Selvityksessä keskityttiin satamatoimintojen nykytilanteen ja lainsäädännöllisen pohjan kartoittamiseen Suomessa sekä kehittämistarpeiden ja ongelmakohtien esiintuomiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö päätti syksyllä 2008 täydentää vuoden 2004 selvitystä kansainvälisellä vertailulla satamalainsäädännön sisällöstä ja satamanpidon sääntelykenttään liittyvistä erilaisista käytännöistä Euroopassa. Maantieteellisesti kiinnostus kohdistui Suomen ulkomaankuljetusten kannalta keskeisimpiin maihin. Tämä täydennysselvitys tilattiin Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskukselta (MKK).

Selvityksen tavoitteet olivat:

1. yleistasoinen kokonaiskuvan muodostaminen satamalainsäädännön rakenteesta ja keskeisestä sisällöstä kohdemaissa,
2. yksityiskohtaisempi tarkastelu satamanpidon sääntelykenttään liittyvistä erityiskysymyksistä ja käytännöistä kohdemaissa ja
3. Suomen lainsäädännön kannalta ongelmallisiksi katsottujen kysymysten vertailu ulkomaisiin ratkaisumalleihin ja johtopäätösten teko kohdemaiden käytäntöjen soveltuvuudesta Suomen tilanteeseen.

Tilaaaja ja selvityksen toteuttaja valitsivat kohdemaiksi Alankomaat, Iso-Britannian, Ruotsin, Saksan ja Tanskan.

1.2 Toteutus

Selvityksen toteutus aloitettiin kohdemaiden lainsäädäntöpohjan kokoamisella ja yleistarkastelulla. Valittujen viiden kohdemaan osalta pyrittiin keräämään keskeinen satamien lainsäädännöllinen aineisto, säädökset ja määräykset. Työn oli sovittu keskittyvän pääosin satamia koskeviin varsinaisiin erityislakeihin, vähäisemmässä määrin myös muihin satamien toimintaa koskeviin lakeihin. Aineisto koottiin kunkin kohdemaan lainsäädäntöelimistä ja -tietokannoista sekä yhteistyöllä kohdemaiden keskeisten toimijoiden kanssa. Euroopan satamaliitto ESPO oli tärkeä apu satamalainsäädäntöön perehtyneiden yhdyshenkilöiden löytämiseksi eri maista.

Satamia koskevan lainsäädäntöpohjan kokoaminen osoittautui erittäin haastavaksi tehtäväksi. Kohdemaista saatujen tietojen perusteella kävi ilmi, että satamia koskeva lainsäädäntö on hyvin eritasoista eri maissa: joissakin on säädetty erillinen satamalaki, toisissa taas on paljon satamatoimintaa koskevia säädöksiä hajallaan eri lakikokonaisuuksissa.

Tietoja saatiin Internetin avulla suoraan eri maiden lainsäädäntötietokannoista. Lisäksi lakitekstejä ja tietoja satamia koskevan lainsäädännön olemassa olostsa saatiin yhteyshenkilöiden avustuksella eri maista. Tärkeimmät yhteyshenkilöt maittain olivat:

- Alankomaat:
 - Jan Bron Dik, Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 - Thijs Kattouw, Port of Amsterdam, Legal Affairs
- Iso-Britannia:
 - Mark Pearson, PD Ports
- Ruotsi
 - Anders Klingström, Miljö och säkerhet, Sveriges Hamnar, TransportGruppen
- Saksa
 - Jana Scheidek, Port of Hamburg ja Martin Kröger, ZDS-Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hampuri
- Tanska
 - Søren Clausen, specialkonsulent, Tanskan liikenneministeriö

Suunnitelmissa olleita satamalainsäädännön asiantuntijoiden haastatteluja kohdemaissa ei selvityksen aikana tehty. Osittain tähän ratkaisuun päädyttiin siksi, että joidenkin maiden osalta haastatteluilla ei olisi saatu mitään oleellista lisäarvoa, koska riittävän kattavat tiedot saatiin muutenkin. Toisen syyn muodostivat yhteyshenkilöiden kiireet, joiden vuoksi suunnitteilla ollutta matkaa ei voitu toteuttaa aikataulujen yhteen-sopimattomuuden vuoksi.

Selvityksen toteuttamisesta MKK:ssa vastasivat erikoistutkijat Tapio Karvonen ja Hannu Tikkala, jotka vastasivat myös vuoden 2004 selvityksen toteuttamisesta. Tilaaajana toimineen liikenne- ja viestintäministeriön puolelta hanketta ohjasivat kansainvälisten asioiden neuvos, yksikön päällikkö Silja Ruokola, liikenneneuvos, johtava asiantuntija Lassi Hilska ja ylitarkastaja Susan Hindström. Kansainvälisen vertailun käsittänyt selvitystyö valmistui helmikuussa 2009.

2 SELVITYSTYÖN KESKEISET TULOKSET

2.1 Yleisiä havaintoja materiaalin perusteella

Selvityksen kohteina olivat Alankomaat, Iso-Britannia, Ruotsi, Saksa ja Tanska. Kohdemaiden satamat toimivat satamasääntelyltään hyvin erilaisilla malleilla. Erillinen yleinen satamalaki löytyy vain kahdesta maasta, Iso-Britanniasta ja Tanskasta. Ilmeisesti satamalakien ikäerosta ja lainsäädäntökulttuurista johtuen Iso-Britannian ja Tanskan satamalait ovat keskenään täysin erilaiset. Brittiläisen yhdyshenkilön kanssa käydyn keskustelun perusteella Iso-Britannian jo ikääntyneen, vuodelta 1964 peräisin olevan Harbours Actin käytännön painoarvo ei ole merkittävä. Iso-Britannian satamalain ikääntyneisyys yhdistettynä siihen, ettei sen painoarvo ole merkittävä, ja brittiläisen lainsäädäntökulttuurin erilaisuus suomalaiseen verrattuna ovat tekijöitä, joiden vuoksi Iso-Britannian satamalaki ei sovellu malliksi Suomen satamalainsäädännön uudistamiselle rakenteeltaan eikä sisällöltään. Tanskan satamalaki vuodelta 1999 on lähempänä Suomen lainsäädännön perinteitä ja voisi joltain osin soveltua käytettäväksi valmistelutyön pohjana. Tosin lain IV-osassa on tarpeettomalta tuntuva satamien hallintotyyppien jaottelu.

Saksassa satamat kuuluvat Saksan osavaltioiden (länder) vastuulle. Osavaltioilla on oma satamaviranomainen, joka valvoo alueensa satamia. Tämän lisäksi selvitystyössä esimerkkitapauksena käytetty Hampurin satama itsessään on osavaltion satamaviranomaisesta erillinen julkisoikeudellinen satamaviranomainen (HPA), joka päättää käytännön toiminnoista satamassa, sen kehittämisestä, laajentamisesta, johtamisesta sekä julkisen infrastruktuurin tarjoamisesta käyttäjille ja maa-alueiden vuokraamisesta.

Ruotsin ja Alankomaiden satamat toimivat lakia alempitaisoisilla säännöillä, jotka paikallisviranomaiset ovat vahvistaneet voimaan omistamissaan satamissa. Alankomaiden esimerkkitapauksena tarkastelussa käytetyn Rotterdamin yhtiömuotoisen sataman säännöissä viitataan paikallisen kunnallislain 149 §:ään.

Vertailumaiden satamalait tai satamajärjestykset eivät käsittele kattavasti tämän selvitystyön toimeksiannossa määriteltyjä erilliskysymyksiä.

2.2 Erilliskysymykset

2.2.1 Toimilupa

Satamatoiminnan harjoittaminen edellyttää toimilupaa Iso-Britanniassa ja Tanskassa. Molemmissa maissa luvan myöntää kansallisen tason viranomainen: Iso-Britanniassa kansallinen satamaneuvosto ja Tanskassa liikenneministeriö. Lupa on tarpeen ainakin sataman perustamiseen ja laajentamiseen. Tanskaa lukuun ottamatta vertailumaissa ei eritellä eikä erikseen säännellä erilaisia sataman hallintomalleja (satamatyyppejä). Yksityisen kaupallisesti toimivan sataman osalta Tanskan laki (S.11) ei rajoita sataman toimintaa. Tanskassa satamalain säätämisen taustalla olikin poliittinen tahto parantaa

satamien asemaa logistiikkaketjussa. Tanskassa katsottiin, että antamalla satamille mahdollisuus muuttaa organisaatiomallinsa osakeyhtiöpohjaiseksi ne voivat laajentaa liiketoimintaansa myös muille aloille kuin satamainfrastruktuurin ylläpitäjäksi. Tämä muutos nähtiin välttämättömäksi, jotta satamien tehokkuutta ja siten niiden kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla voidaan tulevaisuudessa vahvistaa.

Toimilupajärjestelmässä onkin mahdollista ainakin tosiasiallisesti antaa painoarvoa sataman omistustautustalle yhtenä toimiluvan ehtojen harkintakriteerinä. Alankomaissa satamatoiminta on puhtaimmillaan kuntien omistamaa liiketoimintaa, jolle omistaja on omistusoikeuteensa perustuen vahvistanut säännöt.

Maavertailun perusteella on vaikea esittää suositusta kysymykseen yksityisen yleisen sataman sääntelystä. Toimilupajärjestelmän käyttöönotto siirtäisi kysymyksen poliittisen päätöksenteon kohteeksi, minkä johdosta sataman liiketoiminta voisi tulla vähemmän ennalta arvattavaksi.

2.2.2 Rangaistusmääräykset

Suomen perustuslain 8 §:n mukaan ketään ei saa pitää syyllisenä rikokseen eikä tuomita rangaistukseen sellaisen teon perusteella, jota ei ole tekohetkellä laissa säädetty rangaistavaksi. Tämän perusteella pelkkä satamajärjestyksen määräysten rikkominen ei voi olla rikos Suomessa. Kuitenkin kyseinen teko tai laiminlyönti voi tulla rangaistavaksi jonkun voimassa olevan erityislain perusteella.

Lakiin perustuvat rangaistussäännökset löytyvät Tanskasta ja Iso-Britanniasta. Tanskan satamalaki mahdollistaa myös yhteisörangaistuksen. Osakeyhtiömuodossa toimivan Alankomaiden Rotterdamin sataman satamajärjestyksessä on rangaistussäännös (art. 8.2.), jonka mukaan satamajärjestyksen rikkomisesta voidaan tuomita kahden kuukauden vankeuteen tai sakkoon. Rangaistussäännös ei tukeudu kansalliseen lainsäädäntöön.

Rikosoikeudellisten seuraamusten osalta Suomessa on tarpeen muuttaa tai täydentää lainsäädäntöä. Erikoislainsäädäntö ja kansainväliset sopimukset (ISPS ym.) kattavat suurimman osan ajateltavissa olevista rangaistavista teoista satamissa. Satamajärjestyksen määräysten rikkomisen uhkaksi olisi mahdollista säätää viimesijainen lain tasoinen rangaistussäännös tyyliin "..., jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta..." (ks. esimerkiksi osakeyhtiölaki 25 luku tai henkilötietolaki 48 § 2 momentti). Ratalaki 86 § voisi olla edellisiä parempi esimerkki, onhan se ainakin henkilötietolakia uudempi, logistiikan alaa ja aika lyhyen ytimekkäästi kirjoitettu. Tanskan satamalain S.18-kohta on yksinkertaisuudessaan maavertailun paras esimerkki rangaistussäännöksestä.

2.2.3 Viranomaistoiminnot

Satamien viranomaistoimintoja ei ole määritelty vertailumaista saadussa aineistossa. Satamatoimintoja johtaa yleensä viranomaiseksi kutsuttu julkinen organisaatio (port authority). Rotterdamin yhtiömuotoisen sataman lähes kaikki tehtävät hoitaa kaupungin-

hallitus ("municipal executive"). Sille kuuluvat tyypilliset viranomaistehtävät kuten lupien, poikkeusten ja vapautusten myöntäminen, rajoitusten asettaminen ja satamassa olevan laivan määrääminen siirrettäväksi. Sataman kaupallista toimintaa ei aineiston perusteella ole erotettu viranomaistehtävistä. Kunnanhallitus kylläkin nimittää Harbour master -tittelillä toimivan henkilön, mutta tämän toimenkuva jää lähdeaineiston perusteella epäselväksi.

Viranomaistehtävät sisältävät julkisen vallan käyttämistä, jonka on perustuttava lakiin (Suomen perustuslaki 2 §). Julkisen vallan käyttäminen pitää sisällään luonnollisiin ja oikeushenkilöihin kohdistettua yksipuolista oikeuksiin puuttumista. Julkisen vallan käyttäjällä on myös oikeus saada virka-apua oikeustoimen täytäntöönpanossa. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan Suomen perustuslain 124 §:n mukaan antaa vain viranomaisille.

Maavertailu ei ratkaise kysymystä siitä, miten satamien julkiset tehtävät tulisi erottaa liiketoiminnallisesta päätöksenteosta. Vallitsevana näyttäisi olevan ajattelu, että omistusoikeuteen nojaten omistajalla on täydet toimivaltuudet päättää kaikesta toiminnasta omistamallaan alueella, siis satamassa. Rajoitteina ovat vain ylikansalliset säännökset ja sopimukset liittyen esimerkiksi ympäristönsuojeluun. Suomelle on tarjolla edelläkävijän asema, mikäli satamalakiin otetaan asiaa koskeva säännös.

2.2.4 Satamamaksut

Sataman käytöstä aiheutuvat maksut ovat vertailumaissa yksityisoikeudellisia. Niitä ei voida saattaa ulosottoperintään ilman alioikeuden tuomiota. Maksut eivät ole luonteeltaan julkisoikeudellisia kuten Suomessa ns. kunnallisilla satamilla (Laki kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista 2 §). Käytännössä satamamaksujen periminen ei ole ongelma Suomessakaan eivätkä luottotappiot ole mainittava ongelma. Myöskään vertailumaista ei kerrottu ongelmista maksujen kerryttämisessä.

Suomessa julkisoikeudellisilta maksuilta on vaadittu tiukkaa tasapuolisuutta suhteessa maksajiin. Tämä suhtautuminen on puhtaimmillaan estänyt satamia neuvottelemasta asiakaskohtaisia maksuja. Julkisten maksutariffien muuttamisella tai uusilla tariffikohdilla on voitu räätälöidä hintoja uusille asiakkaille. Hampurin satamajärjestyksessä on lueteltu erilaisia perusteita maksualennuksille ja -vapautuksille. Vastaava tai pidemmälle menevä kriteerien avoimuus on tarpeen Suomessakin, mikäli satamamaksujen julkisoikeudellinen luonne halutaan säilyttää.

Vertailun johtopäätöksenä voidaan miettiä, onko olemassa perusteita tai tarvetta sille, että satamamaksut ovat luonteeltaan julkisoikeudellisia. Satamatoimintaa pidetään yhä laajemmin normaalina liiketoimintana, joka ei tarvitse maksuilleen erityiskohtelua.

2.2.5 Alusten vastaanottaminen

Tanskan satamalaki on ainoa, joka asettaa satamalle selkeän yleisen velvollisuuden vastaanottaa aluksia (S.5-kohta). Velvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos sataman ja laitureiden tilakapasiteetti on käytössä. Velvollisuutta on voitu rajoittaa myös

liikenneministeriön toimiluvassa. Laki ei kerro muita kapasiteetin jakokriteereitä kuin em. aikaprioriteettiin perustuvan ”ensiksi ehtinyt saa laituripaikan”.

Rotterdamin satamajärjestyksessä on yksityiskohtaisia määräyksiä oikeudesta laituroida. Lähinnä ne ovat kieltoja, joilla varmistetaan sääntöjen noudattaminen sekä rajoitetaan vahinkoa aiheuttavien laitteiden tai vaarallisten aineiden saapumista laituriin.

2.2.6 Asiakassuhteet

Vertailumaiden säädösaineisto käsittelee asiakassuhteita lähinnä maksujen ja sataman käyttöön liittyvien teknisten seikkojen osalta. Asiakasvalintaan tai kaupallisiin neuvotteluihin liittyvää normistoa ei ole. Asiakkaita ei luokitella muuten kuin esimerkiksi alustyyppin mukaan maksuasioissa.

3 YHTEENVETO

Käytännön riitatilanteita vertailumaissa ei tullut esille selvityksen laatimisen yhteydessä. Yksi selitys tähän on se, etteivät haastattelukäynnit toteutuneet eikä sääntelyasioiden selvittämisestä päästy etenemään käytännössä esiintyneihin ongelmatilanteisiin.

Tässä selvityksessä määriteltyjä erilliskysymyksiä ei vertailumaissa pidetty erityisen merkittävinä. Säädöksissä erilliskysymykset esiintyvät vain satunnaisesti. Viestinnässä vertailumaiden yhteyshenkilöiden kanssa yksikään erilliskysymys ei johtanut aktiiviseen jatkokeskusteluun. Tämä tarkoittanee sitäkin, etteivät kyseiset seikat ole aiheuttaneet ongelmia asiakassuhteisiin.

Vertailumaiden satamalainsäädännöstä on saatavissa vain vähissä määrin tukea Suomen satamalainsäädännön uudistustyöhön. Ulkomaiset satamalainsäädännön ratkaisumallit ovat kovin erilaisia ja osin hyvin niukkoja, joten käyttökelpoista vertailupohjaa ei selvityksessä tullut esille siinä määrin kuin työtä aloitettaessa oletettiin. Tanskan sääntelymallia parempaa esimerkkiä vertailumaiden aineisto ei tarjoa.

Satamalainsäädännön kaikki oleelliset osiot kattavan syvällisen vertailun tekeminen kohdemaista saadun aineiston perusteella ei ole mahdollista ja siksi on vaikea esittää pitkälle meneviä johtopäätöksiä ulkomaiden ratkaisumallien soveltuvuudesta Suomeen. Erilliskysymyksistä voidaan ottaa säännökset mahdolliseen uuteen satamalakiin, mutta pykälien muotoiluissa ei vertailumaista apuja saa, joten Suomi voi muotoilla ne parhaaksi katsomallaan tavalla. Sisältöä, sääntelyrakennelmia ja kokemuksia löytyy vertailumaiden satamalainsäädäntöä paremmin analogian kautta Suomen rautatie- ja lentoliikenteen sääntelystä.

LIITE 1: MAARAPORTIT

SAKSA

Saksassa ei ole liittovaltion tasoista satamalakia. Yleisesti voi sanoa, että satamat kuuluvat Saksan osavaltioiden (länder) vastuulle. Kuitenkin asiasta riippuu, millä tasolla on vastuu ja ohjaus. Liittovaltion kompetenssiin kuuluvat tulliasiat ja luontoarvot kuten pohjavesi, eläimistö ja kasvisto. Samoin vesiväylät, erityistalousalueet, aluevedet ja merenkulku ovat liittovaltiotason asioita. Vahingonkorvausnormisto määräytyy liittovaltion säädösten ja alan kauppataivan mukaan. Sataman turvallisuus- ja ympäristöasiat kuuluvat osavaltioille.

Saksassa on runsaasti lakeja, joista on valittava oikea sen mukaan, mitä osavaltiota ja mitä oikeudenalaa koskevaa tietoa etsii. Eri osavaltioissa on erilaiset säännöt satamien organisaatioista ja juridisesta statuksesta. Tiedonlähteet eivät kertoneet Suomen satamaliiton kaltaisesta organisaatiosta, joka ohjaisi esimerkiksi satamajärjestyksiä mallisäännöillä.

Jokaisella osavaltiolla on normaalit kauppaministerit, liikenneosastot jne. Näiden lisäksi osavaltioilla on oma satamaviranomainen, joka valvoo osavaltion alueen satamia, osaa satamainfrastruktuurista, satama-alueen vuokraustoimintaa, myös liikenneyhteyksiä sisämaahan jne.

Case Hamburg

Hampurin osavaltion/Hampurin sataman osalta viranomaisasemassa on Hamburg Port Authority (HPA), joka on julkisoikeudellinen laitos ("public law institution"). HPA hallitsee sataman maa-alueita ja vastaa sataman kehittämisestä. Toimintamallina on ns. landlord-järjestelmä, jossa Hampurin kaupunki omistaa 7 300 hehtaarin maa-alueet ja vuokraa niitä. Ei myy.

Säädösperustana on Hampurin senaatin kommunikaatio Hampurin parlamentille koskien Hampurin satamaviranomaisen perustamista vuodelta 2005 ja perustamiskirja ("foundation law" / "Bürgerschaft"), joka sisältää HPA:n oikeudet ja velvollisuudet. Lisäksi säädöksiin kuuluvat kehittämislaki ("development law") ja satamamaksuja koskeva dokumentti, joita sovelletaan Hampurin satamaan 1.1.2008. Dokumentit ovat saksaksi.

Hampurin sataman 61-sivuisen perustamiskirjan sääntelemiä aiheita ovat mm. kilpailutilanne ja muutostarve sekä satamaviranomaisen asema ohjauksen, vastuiden, pääoman, palvelun turvallisuuden ja palkitsemisen osalta. Henkilöstön asemasta on määräyksiä, samoin sataman johtamisesta, resursseista ja taloudenpidosta. Määräykset ovat hyvin yleisiä ja tavoiteltuontoisia.

Hampurin sataman 25-sivuiseen kehittämislakiin sisältyy 23 pykälää mm. sataman kehittämisestä yleissatamana, kilpailusta, alueturvallisuudesta, alueen käytöstä, maan etuostosta ja pakkolunastamisesta.

Hampurin sataman perustamiskirjan artikkelin 12 perusteella Hampurin satamaviranomaisella on oikeus päättää satamamaksuista. Vesialueen käyttö synnyttää siviilioikeudellisen sopimuksen käyttäjän ja satamaviranomaisen kesken. Sopimus syntyy aluksen saapumisella satama-alueelle. Tariffi määrää satama- ja laiturointimaksut. Maksuista vastaa yhteisvastuullisesti varustamo, agentti tai muu vastaava. Maksun suuruus on käyttäjän laskettava itse, sanktiona on korotettu satamamaksu. Tariffista voi saada alennusta tuomalla lisäliikennettä verrattuna saman toimijan kahden edellisen vuoden keskiarvoliiikennemääriin. Alennusperusteena on matkustajaaluksilla myös käyntien lukumäärä. Alennusta on vaadittava. Satamaviranomaisella on pidätysoikeus laivaan maksamattomia maksuja vastaan. Pidätys/panttioikeudelle ei tuoda esiin kansallista lainsäädäntötukea.

Lisätietolähteitä:

- www.hamburg-port-authority.de – englanniksi vastuut, maksut, vuosiraportit ym.
- www.hafen-hamburg.de – markkinoinnin lisätietoa
- www.bsh.de – ”Liittovaltion merenkulku- ja merikartoitusviraston” sivuilla on lainsäädäntöä ympäristöasioista.
- Jana Scheidek, Port of Hamburg ja Martin Kröger, ZDS-Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Hamburg.

ISO-BRITANNIA

Kansallinen 100-sivuinen satamalaki Harbours Act on vuodelta 1964. Lailla perustetaan Kansallinen satamaneuvosto (”National Ports Council”), jonka tehtävänä on kontrolloida satamien kehittämistä ja rahoitusta sekä määrätä rakentamista, parantamista, ylläpitoa, johtamista ja maksuja koskevista asioista. Satamaneuvoston nimittää liikenneministeriö, puheenjohtajan lisäksi on 7–11 jäsentä eri satama-alan ammattiryhmistä.

Satamaneuvosto vastaa Iso-Britannian satamien kansallisesta suunnittelusta, johon sisältyy mm. olemassa olevia ja uusia satamia. Satamaneuvosto määrää kaikkien tai osan satamaviranomaisten osalta satamamaksuista (section 4). Satamaviranomaisella tarkoitetaan henkilöä, joka hoitaa kehittämis-, ylläpito- tai johtotehtäviä satamassa.

Liikenneministeriö kontrolloi satamien investointeja harkintansa mukaan kieltämällä tai määräämällä investoinnin suuruudesta, kustannuksista, suhteesta toisiin projekteihin, tarkoituksesta tai muista kriteereistä (sec. 9). Laissa on rahamääräisiä valtuusrajoja. Ministeriö voi myös antaa satamalle määräyksiä tavoitteista ja tehokkuudesta. Päätösvallan delegointia koskee kohta 18. Ministeriö voi määrätä myös alusten siirtämisestä satamissa (sec. 20).

Satamalaki kumoaa satamaviranomaisen maksupäätösharkintaa rajoittavat aiemmat säännökset (sec. 26). Satamalakiin sisältyy useita erilliskohtia ja yleinen kohta 45. rangaistuksista. Laki asettaa sakoille (minimi)rahamääriä. Myös vankeus-rangaistuspykälä sisältyy lakiin (esim. sec.14).

Liikenneministeriön sijasta Minister of Agriculture, Fisheries and Food ohjaa kalastusasioita ja Secretary of State ohjaa ”marine works” -asioita (sec. 15). Marine work -käsite on määritelty 57. kohdassa, jossa on laaja listaus lain käyttämistä käsitteistä.

Lakitekstin ulkopuolisista lähteistä saadun tiedon mukaan Iso-Britannian satamien hallintomalleina ovat ainakin säätiöpohja (trust port) ja kunnallinen satama. Englannin ja Walesin satamia koskevan selonteon mukaan kunnallinen satama on paikallisviranomaisen yksi toiminto muiden joukossa, kun taas säätiömallin satama on itsenäinen juridinen organisaatio. Selonteossa kaupallisen toiminnan harjoittamista kunnallisella hallintomallilla ei pidetä suositeltavana – esille nousee epäilyjä kehityksen ja kunnossapidon systemaattisen hoitamisen sekä liiketoimintasuunnittelun puutteista.

Englannissa ja Walesissa on noin 60 kunnallista satamaa. Satamatoimintaa harjoittaa paikallisviranomainen, joka asettaa satamalle paikalliset säännöt. Nämä satamajärjestykset ovat samankaltaisia, mutta paikallisia variaatioita löytyy.

Sataman oikeus rakentaa ja ylläpitää satamainfrastruktuuria perustuu Satamalakiin ja vaatii valtiosihteerin (Secretary of State) hyväksynnän. Sataman on oltava avoin kaikille käyttäjille (all persons for the shipping and unshipping of goods...). Satamajärjestyksessä oikeutetaan perimään satamamaksuja ja sääntelemään sataman käyttöä.

Lisätietolähteitä:

- Mark Pearson, PD Ports
- British Port Association www.britishports.org.uk

ALANKOMAAT

Alankomaissa ei ole erillistä kansallista satamalakia (toisin kuin Belgian Flanderissa, jossa on ”Havendecreet”). Kaikki sääntely Alankomaiden satamissa tapahtuu paikallisviranomaisen toimesta kunnallisina säädöksinä, määräyksinä ja ohjeistuksina.¹ Lähtökohtaisesti sataman perustaminen kuuluu elinkeinovapauteen, mutta ympäristö- ja kaavoitussäännökset yms. asettavat vaatimuksia, mistä johtuen uusia satamia ei käytännössä perusteta. Myös sataman tarvitsemasta maasta on niukkuutta.

Enin osa Alankomaiden satamista on kuntien omistamia. Kunnat ovat perustaneet niitä taloudellisten etujen vuoksi. Kunnat ohjaavat ja kontrolloivat satamiaan päättämällä

¹ Jan Bron Dik, Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

satamajärjestyksestä ("municipal by-laws"). Kunnat eivät myy satamien maa-alueita vaan toimivat landlord-konseptilla vuokraten maata ahtaus- ja teollisuusyrittäjille.

Satamajärjestyksessä määritellään sataman maantieteellinen alue, jolla satamajärjestys on voimassa ja jolla satama on vastuussa infrastruktuurin suunnittelusta, rakentamisesta, ylläpidosta ja hyväksikäytöstä.

Sataman hallintomallin suhteen trendinä on yhtiöittäminen. Rotterdamin satama on vuodesta 2004 lähtien toiminut yhtiömuodossa, yksityisenä yhtiönä, jonka osakkeet omistavat kaupunki ja valtio.

Euroopan unioni, erityisesti DG TREN tuottaa satamatoimintoja ohjaavia määräyksiä. Tärkeitä aiheita ovat kilpailuoikeus, valtion tuet ja sataman maa-alueiden käyttö-oikeudet.

Case Rotterdam

Rotterdamissa on käytössä satamajärjestys, jonka Rotterdamin kaupunginvaltuusto on päättänyt saattaa voimaan 1.1.2004. Mitään kansallista lakia ei mainita säännösten perustana. Satamajärjestyksessä on määräyksiä järjestyksenpidosta, sataman käytöstä, palveluista, vaarallisista aineista, lastitilan pesusta ja rangaistuksista.

Kunnanhallitus ("Municipal Executive") on vahvassa roolissa, se mm. nimittää satamajohtajan, myöntää lisenssejä ja poikkeuksia, asettaa niille rajoitteita, voi siirtää laivan laiturista toiseen ja antaa järjestyks- ja turvallisuusohjeita. Lisenssit annetaan pääsäännön mukaan enintään 5 vuodeksi.

Satama määritellään laivaliikenteelle avoimeksi vesiväyläksi, joka on kaupungin alueella. Maa-alueita, jotka eivät kuulu satamaan, on listattu.

Satamajärjestyksen rikkomisesta rangaistaan enintään 2 kuukauden vankeudella tai sakolla. Rangaistussäännös (art. 8.2) ei tukeudu kansalliseen lainsäädäntöön.

Lisätietolähteitä:

- Frans van Zoelen, Head legal department, Port of Rotterdam Authority. Vastaanotetussa liitemateriaalissa on paljon vaarallisia aineita, jätteitä, aluksen pesua tms. ympäristöasioita koskevia tekstejä ja lomakkeita.
- Thijs Kattouw, Port of Amsterdam, Legal Affairs. Amsterdamin satamajärjestys.

TANSKA

Valtiopäivien ("Folketinget") 28.5.1999 säätäjä ja 1.1.2000 voimaan astunut kansallinen satamalaki koskee kaupallisia satamia. Satamalaki kumoaa tai muuttaa aiempia satamien omia lakeja. Satamalaki on vain 6-sivuinen ja liikenneministeriön ohjaus on vahva.

Satamalain säätämisen taustalla oli poliittinen tahto parantaa satamien asemaa kuljetus-/logistiikkaketjussa. Tanskassa katsottiin, että antamalla satamille mahdollisuus muuttaa organisaatiomallinsa osakeyhtiöpohjaiseksi ne voivat laajentaa liiketoimintaansa myös muille aloille kuin satamainfrastruktuurin ylläpitäjäksi. Tämä muutos nähtiin välttämättömäksi, jotta satamien tehokkuutta ja siten niiden kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla voidaan tulevaisuudessa vahvistaa.²

Uuden sataman perustamiseen tai olemassa olevan laajentamiseen vaaditaan pääsääntöisesti ministeriön lupa. Kun ympäristövaikutusten arviointi on tarpeen, lupa tarvitaan aina. Muutoin on lievennyksiä vaatimukseen (2 §).

Ministeriö voi määrätä yhteishankkeiden kustannusjaosta satamien kesken, antaa infrastruktuurin korjausmääräyksiä ja jopa purattaa sataman (3–4 §). Satamilla on velvollisuus vastaanottaa aluksia tilakapasiteetin rajoissa, ellei ministeriö ole toisin määrännyt satamalle myöntämässään toimiluvassa.

Laki tuntee viisi sataman hallintomallia:

1. valtion satama
2. kunnallinen satama
3. itsenäinen kunnallinen satama
4. osakeyhtiö, jonka kokonaan tai osittain omistaa paikallisviranomainen
5. yksityinen satama, joka ei täytä 4. kohdan ehtoja

Näiden yhdistelmät ovat mahdollisia ministeriön ohjeistuksen mukaan (6 §).

Sataman eri hallintomalleista on omat pykälät 7–11, samoin henkilöstön asemasta eri hallintomalleissa (12–14). Ministeriöllä on oikeus antaa määräyksiä hyvästä menettelystä satamissa (15 §).

Laituointioikeuden epäämispäätökseen voi hakea muutosta ministeriön asettamalta 10-jäseniseltä hallitukselta, jonka puheenjohtaja on juristi. Ministeriö määrää hallituksen säännöt.

Lain rangaistussäännös mahdollistaa sakkorangaistuksen sääntöjen rikkomisesta. Yhteisörankaistus on mahdollinen rikoslain määräysten mukaisesti.

Lisätietolähteitä:

- Satamalain 28.5.1999 epävirallinen englanninkielinen käännös
- Søren Clausen, Specialkonsulent, Tanskan liikenneministeriö

² Søren Clausen, Tanskan liikenneministeriö

RUOTSI

Ruotsissa ei ole pelkästään satamia koskevaa lainsäädäntöä. Tärkein laki satamien kannalta on ”Miljöbalken”, jossa on tiukkoja satamia koskevia ympäristöllisiä rajoitteita. Lisäksi on suuri joukko lakeja, asetuksia ja säädöksiä, jotka vaikuttavat satamatoimintoihin sitä kautta, että ne koskevat ympäristöä, työympäristöä, turvallisuutta ja suojelua. Ruotsissa on myös EU-lainsäädäntöön pohjautuvaa kilpailulainsäädäntöä.³

Miljöbalkenin (1998:808) eli ympäristökaaren määräykset pyrkivät edistämään kestävästä kehitystä, mikä pitää sisällään sen, että nykyisille ja tuleville sukupolville varmistetaan terve ja hyvä ympäristö. Sellainen kehitys perustuu näkemykselle, jonka mukaan luonnolla on suojeluarvo ja että ihmisen oikeus muuttaa ja hyödyntää luontoa yhdistyy vastuuseen hoitaa luontoa hyvin.

Ympäristökaarta sovelletaan siten, että

1. ihmisten terveys ja ympäristö suojellaan vahingoilta ja epäkohdilta riippumatta siitä, johtuvatko nämä saastuttamisesta tai muista vaikutuksista,
2. arvokkaat luonto- ja kulttuuriympäristöt suojellaan ja niistä pidetään huolta,
3. biologinen monimuotoisuus säilytetään,
4. maata, vettä ja muuta fyysistä ympäristöä käytetään siten, että ekologisesta, sosiaalisesta, kulttuurisesta ja yhteiskuntataloudellisesta näkökulmasta pitkäjänteisesti hyvä taloudenpito varmistetaan ja että
5. kierrätystä ja uusiokäyttöä kuten myös muuta materiaalin, raaka-aineiden ja energian säästöä edistetään.

Arbetsmiljölagen (1977:1160) koskee työympäristöä ja siinä on useita erillisiä huomautuksia soveltamisesta laivatyöhön ja satamissa tapahtuvaan työhön.

Satamatoimintoja koskevia säädöksiä liittyen ympäristöön, työympäristöön ja turvallisuuteen on liitteessä.

Lisätietolähteitä:

- Anders Klingström, Miljö och säkerhet, Sveriges Hamnar, TransportGruppen

³ Anders Klingström ja Katarina Hellner, Sveriges Hamnar

LIITE 2

Ruotsin satamatoimintoja koskevia säädöksiä liittyen ympäristöön, työympäristöön ja turvallisuuteen:

Miljöbalken med tillhörande förordningar

- Miljöbalk (1998:808)
- Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd
- Förordning (1998:901) om verksamhetsutövers egenkontroll
- Förordning (1998:1388) om vattenverksamhet mm
- Förordning (1998:1473) om miljöskadeförsäkring och saneringsförsäkring
- Förordning (2001:527) om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft
- Avfallsförordning (2001:1063)

Naturvårdsverkets föreskrifter och allmänna råd

- NFS (2001:2) allmänna råd om egenkontroll
- NFS (2003:18) allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar
- NFS (2004:14) allmänna råd till avfallsförordningen (2001:1063) avseende farligt avfall
- NFS (2005:3) om transport av avfall
- NFS (2006:9) om miljörapport
- NFS (2008:4) om ändring i NFS (2006:9) om miljörapport

Naturvårdsverkets handböcker

- Handbok (2001:2) om miljörapport
- Handbok (2001:3) om egenkontroll - en fortlöpande process
- Handbok (2003:5) om tillståndsprövning och anmälan avseende miljöfarlig verksamhet
- Handbok (2003:7) om hamnars hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning mm
- Handbok (2003:8) om farligt avfall enligt avfallsförordningen
- Handbok (2003:9) Natura 2000

Arbetsmiljö

- Arbetsmiljölagen (1977:1160)
- Arbetsmiljöförordningen (1977:1166)
- AFS (2001:1) Systematiskt arbetsmiljöarbete
- AFS (2003:4) om ändring i AFS (2001:1) Systematiskt arbetsmiljöarbete
- AFS (2008:15) om ändring i AFS (2001:1) Systematiskt arbetsmiljöarbete
- AFS (2001:9) Hamnarbete
- AFS (2003:6) Besiktning av lyftanordningar och vissa andra tekniska anordningar
- AFS (2005:15) Vibrationer
- AFS (2006:4) Användning av arbetsutrustning
- AFS (2006:5) Användning av truckar
- AFS (2006:6) Användning av lyftanordningar och lyftredskap
- AFS (2006:7) Tillfälliga personlyft med kranar och truckar
- SJÖFS (2006:33) om samverkan mellan Sjöfartsinspektionen och Arbetsmiljöverket
- Checklista för skyddsron och kartläggning av arbetsmiljö, hamnar allmänt
- Checklista för skyddsron och kartläggning av arbetsmiljö, containerhantering
- Vibrationsguiden, hjälpmedlen för kartläggning och och bedömning av risker vid
helkroppsvibrationer samt hand- och armb vibrationer
- Blankett "Körtillstånd för truck" (TYA)
- Blankett "Körtillstånd för lyftanordningar" (TYA)
- Blankett "Dokumentation av praktiska och teoretiska kunskaper för truck och lyftanordningar"
(TYA)

Skydd mot olyckor

- Lag (2003:778) om skydd mot olyckor
- Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor

SRVFS (2003:10) om skriftlig redogörelse för brandskyddet
SRVFS (2004:3) allmänna råd och kommentarer om systematiskt brandskyddsarbete
SRVFS (2004:4) allmänna råd och kommentarer om skriftlig redogörelse för brandskyddet bilaga till SRVFS (2004:4)
SRVFS (2004:8) allmänna råd och kommentarer om skyldigheter vid farlig verksamhet

Seveso lagstiftning (Storskaliga kemikalieolyckor)

Lag (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor
Förordning (1999:382) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor
SRVFS (2005:2) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor
AFS (2005:19) Förebyggande av allvarliga kemikalieolyckor
AFS (2005:22) om ändring i AFS (2005:19)

Brandfarliga och explosiva varor

Lag (1988:868) om brandfarliga och explosiv varor
Förordning (1988:1145) om brandfarliga och explosiv varor
SÄIFS (1990:2) om hantering av brandfarliga gaser och vätskor i anslutning till vissa transportmedel
SÄIFS (1995:3) om tillstånd till hantering av brandfarliga gaser och vätskor
SÄIFS (1996:3) Förbuds- och varningsanslag samt märkning av rörledning vid hantering av brandfarliga och explosiva varor
SÄIFS (1997:9) om öppna cisterner och rörledningar m.m. för brandfarliga vätskor
SÄIFS (2000:2) om hantering av brandfarliga vätskor
AFS (2003:3) Arbete i explosionsfarlig miljö
SRVFS (2004:7) om explosionsfarlig miljö vid hantering av brandfarliga gaser och vätskor

Farligt gods

Lag (2006:263) om transport av farligt gods
Förordning (2006:311) om transport av farligt gods
SRVFS (2006:9) om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods
SRVFS (2006:7) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)
SRVFS (2006:8) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)
SJÖFS (2007:20); IMDG-koden band 1 (ver 33-06)
SJÖFS (2007:20); IMDG-koden band 2 (ver 33-06)
SJÖFS (2008:21) om ändring i (SJÖFS 2007:20) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden)
SJÖFS (1991:8) om transport av farligt gods i hamn
SJÖFS (2005:21) om ändring i SJÖFS (1991:8)
SJÖFS (2008:34) om ändring i SJÖFS (1991:8)
SJÖFS (2008:1) om transport av förpackat farligt gods på rorofartyg i Östersjön (Östersjöavtalet)
SJÖFS (2008:22) om ändring i (SJÖFS 2008:1)
SJÖFS (2008:57) om ändring i (SJÖFS 2008:1)
Se även om anmälnings- och rapporteringsplikt under Fartygsrapporteringsystem (FRS) nedan.

Avfallsmottagning från fartyg

EG direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester
Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg
Förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg
SJÖFS (2001:12) om mottagning av avfall från fartyg
SJÖFS (2008:46) om ändring i SJÖFS (2001:12)
SJÖFS (2007:15) och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg
SJÖFS (2007:25) om ändring i SJÖFS (2007:15)
SJÖFS (2008:85) om ändring i SJÖFS (2007:15)

Sjöfartsverkets handbok "Mottagning av fartygsavfall i hamn"

Se även om anmälnings- och rapporteringsplikt under Fartygsrapporteringsystem (FRS) nedan.

Förordning (1983:140) om statsbidrag för omhändertagande av oljeavfall m m från fartyg

SJÖFS (1983:62) om statsbidrag för omhändertagande av oljeavfall m m från fartyg

Transport av last (giftig atmosfär i lastrum och lastsäkring på fartyg)

EG direktiv 2001/96/EG om lastning och lossning av bulkfartyg

IMO:s resolution A.862(20), BLU-koden

IMO Circular 1160, Guidlines till BLU-koden

Lag (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg

Förordning (2003:439) om lastning och lossning av bulkfartyg

Fartygssäkerhetslag (2003:364)

Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

SJÖFS (2008:4) om transport av last

SJÖFS (2008:26) om ändring i (SJÖFS 2008:4) om transport av last

Sjöfartsskydd

EG förordning 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (innehåller även ISPS-koden i bilagorna)

Lag (2004:487) om sjöfartsskydd

Förordning (2004:283) om sjöfartsskydd

SJÖFS (2004:13) om sjöfartsskydd

SJÖFS (2005:3) om ändring i SJÖFS (2004:13)

SJÖFS (2008:95) om ändring i SJÖFS (2004:13)

SJÖFS (2004:14) om Kustbevakningens uppgifter enligt förordningen (2004:238) om sjöfartsskydd

SJÖFS (2008:94) föreskrifter om avgifter för tillsyn

Checklista för intern kontroll av hamnanläggningens skyddsaktiviteter

Hamnskydd

EG direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd

Lag (2006:1209) om hamnskydd

Förordning (2006:1213) om hamnskydd

SJÖFS (2007:1) om hamnskydd

SJÖFS (2008:74) om ändring i (2007:1)

Fartygsrapporteringsystem (FRS)

EG direktiv 2002/59 om ett övervaknings- och informationssystem för sjöfarten

SJÖFS (2005:19) om anmälningsplikt, informations- och rapporteringsskyldighet i vissa fall

SJÖFS (2006:22) om ändring i SJÖFS (2005:19)

SJÖFS (2007:16) om ändring i SJÖFS (2005:19)

SJÖFS (2008:87) om ändring i SJÖFS (2005:19)

LIITE 3

Tanskan satamalaki

Ministry of Transport Act No. 326 of 28 May 1999

Epävirallinen englanninkielinen versio seuraavalta sivulta alkaen, käsittää kuusi sivua.

Harbours Act

This unofficial version is based on the latest official Act No. 326 of 28 May 1999 from the Ministry of Transport.

We Margrethe II, by the grace of God Queen of Denmark hereby witness:

Folketinget has adopted and We with Our consent hereby enact the following Act:

Part I *Area and scope*

S.1-(1) This Act shall apply to harbours which are used for the commercial handling of freight, vehicles, people, and for the landing of fish.

(2) The provisions of Ss3, 4, and 15 also apply to harbours which are not harbours used commercially.

Part II *Construction, maintenance, and demolition of harbours*

S.2-(1) Construction of a new harbour or extension of an existing harbour requires the authorisation of the Minister for Transport in pursuance of this Act.

(2) Extension of an existing harbour by establishing a permanent construction, deepening, and reclaiming the sea territory within the defence infrastructure of a harbour may be carried out without the authorisation referred to in (1) above unless such extension requires an environmental impact assessment of construction. The Minister for Transport shall lay down regulations hereon.

(3) In connection with notification of authorisation under (1) above conditions may be stipulated, including guarantees for expenditure on removing a harbour or parts of its infrastructure.

S.3 On request, the Minister for Transport shall determine the allocation of expenditure between harbours in situations where several harbours located in the same fjord or channel

shall jointly carry out works to ensure the necessary water depth on the fjord or channel, or where several harbours shall jointly carry out buoying and ice-breaking. Further, the Minister may order a harbour to contribute to expenditure on work of a specific nature which is carried out by one or more harbours on the same fjord or channel..

S.4-(1) The Minister for Transport may order appropriate repair of the infrastructure of a harbour or necessary removal of such.

(2) The Minister for Transport may order a harbour to be removed when it is no longer in use.

Part III *Access to use a harbour*

S.5 Harbours have a duty to receive ships to the extent that this is allowed by the harbour space available unless otherwise determined by the Minister for Transport in permits issued in accordance with previous legislation.

Part IV *Type of administration etc.*

S.6-(1) A harbour may be administered as

- 1) a state harbour
- 2) a municipal harbour
- 3) an independent municipal harbour
- 4) a limited company owned wholly or partly by a local authority, or
- 5) a private harbour which is not covered by 4) above.

(2) Two or more local councils may operate one or more harbours as mentioned in (1) No. 2 or 3 above as a joint local-authority enterprise, c.f. S60 of the Local Government Act. A regional council may participate in a joint local-authority enterprise as mentioned in the point above. The determinations of municipal supervision authorities on authorisation of a joint local-authority enterprise to operate one or more harbours shall be made according to statements obtained from the Minister for Transport.

S.7-(1) A state harbour shall be managed by the Minister for Transport or a person authorised by the Minister for Transport.

(2) The Minister may establish a harbour council to conduct the daily operations. If a harbour council is established, the local council in the local authority wherein the harbour is located shall elect two of the members of the harbour council. The Minister shall lay down the powers of the harbour council.

(3) The harbour shall be responsible for construction and operation of the harbour infrastructure, including defence infrastructure, quays, harbour basins, and adjacent land areas, and may also make available cranes, warehouses, and similar with a view to serving ships, stevedores, tenants, etc.

(4) The Minister for Transport, or a person authorised by the Minister for Transport, shall lay down fees for using state harbours.

(5) The Minister for Transport may decide that a state harbour is to be transferred to a local authority, c.f. S6(1), nos. 2) and 3), or that it is to be converted into a limited company, c.f. S6(1), nos. 4) and 5).

S.8-(1) A municipal harbour shall be managed by a local council in the local authority wherein the harbour is located.

(2) The harbour shall be responsible for construction and operation of the harbour infrastructure, including defence

infrastructure, quays, harbour basins, and adjacent land areas.

(3) If a municipal harbour has an annual turnover of goods of more than 0.5 million tonnes, or has fish landings which amount to an annual value of more than DKK 100 million, the local council may decide that the harbour shall be converted to one of the types of harbour mentioned in S6(1), nos. 3)-5).

S.9-(1) An independent municipal harbour is an independent enterprise which is managed by the local council in the local authority wherein the harbour is located.

(2) The harbour is managed by a harbour board which is elected by the local council. The harbour board shall comprise an odd number of members. A proxy shall be appointed for each member who may be called in when a member is prevented from attending. Elections shall be held at the initial meeting of the local council and shall be effective for the entire tenure of the local council. The harbour council shall elect a chairman.

(3) Following submission from the harbour board, the local council shall approve the board's articles and financial statements, as well as decisions on raising loans and recruitment and dismissal of the harbour master.

(4) The local council and the harbour board shall safeguard the interests of the harbour in the execution of their duties. The harbour board is responsible to the local council for the operation and maintenance of the harbour.

(5) The harbour shall be responsible for construction and operation of the harbour infrastructure, including defence infrastructure, quays, harbour basins, and adjacent land areas and may also make available cranes, warehouses, and similar with a view to serving ships, stevedores, tenants, etc.

(6) Provided it is warranted by conditions in particular circumstances, and at the request of the local council, the Minister for Transport may permit that harbour, in addition to the

tasks mentioned in S5, be responsible for harbour-related operator functions either alone, or in co-operation with private enterprises.

(7) The harbour shall be operated so that its income at least covers its expenses. Within the financial framework laid down by the local council, and in connection with the resolutions adopted hereon, the harbour board shall have independent control of capital and operating resources solely for the purpose of serving the interests of the harbour.

(8) Harbour resources shall be separated in the financial statements from the resources of the local authority, however see (11), point 2 below. The harbour shall prepare profit and loss accounts and balance sheets according to the rules in the Danish Company Accounts Act. Audit of the harbour's financial statements shall be carried out by an auditor elected by the local council.

(9) The Minister for Transport shall lay down regulations on remuneration and disbursements for the chairman of the harbour board and other members, as well as their proxies. The expense for this purpose shall be defrayed from harbour funds.

(10) An independent municipal harbour, following a determination by the local council, may be converted to a municipal harbour when the harbour is no longer in a competitive situation. A harbour is considered to be no longer in competition when it has an annual turnover of goods of less than 0.5 million tonnes, or has fish landings which amount to an annual value of less than DKK 100 million and an annual turnover of goods of less than 0.3 million tonnes. Furthermore, a harbour may be considered not to be in competition when it only serves a small number of enterprises in the vicinity of the harbour and the goods turnover of these enterprises cannot be moved to other harbours.

(11) An independent municipal harbour shall be converted to a municipal harbour when it has suffered an operating loss after interest payments but before depreciation for three

consecutive years. In special circumstances however, the local council may, with the approval of the Minister for Transport, decide to inject new capital into the harbour.

S.10-(1) A harbour which is organised as a limited company owned wholly or partly by a local authority is a commercial enterprise. A harbour organised as a limited company owned wholly by a local authority shall be treated as a state-owned limited company under the Danish Companies Act and under the Danish Company Accounts Act.

(2) When an independent municipal harbour or a municipal harbour is converted to a limited company and when in this connection a non-cash contribution of plant etc. is made, dividends etc. to shareholders shall only be paid after provisions for maintenance and new construction in the harbour have been made.

(3) A harbour organised as a limited company owned wholly or partly by a local authority, in addition to operating a business as an independent municipal harbour, c.f. S9(5), shall only carry out harbour-related operations.

S.11 A privately organised harbour is a commercial enterprise which is not limited from operating other business by this Act.

Part V *Employment*

S.12-(1). If a state harbour is converted to a state-owned limited company, c.f. S7(5), the civil servants who at such time are serving in the state harbour shall serve in the limited company under the same terms and conditions as those which apply in their employment by the state. In the same way, the limited company shall be responsible to the state to employ them. This provision shall also apply to civil servants who serve in the state harbour administration at Esbjerg and at Frederikshavn.

(2) The limited company shall, within a period of two years from the establishment of

the company, offer the civil servants mentioned in (1) above the opportunity to serve in the limited company under special terms and conditions.

(3) The state shall pay salaries etc. and pensions in accordance with the regulations in the Public Servants legislation to those civil servants who do not wish to take up employment in the limited company under (2) above.

(4) On taking over the operation of the harbour, the limited company shall refund to the state such salaries etc. which have been paid under (3) above, and the limited company shall pay regular pension contributions to the state for civil servants who take up employment in the limited company with a right to continue to earn a civil-service pension from the state. The amount of such pension contributions shall be laid down by the Minister for Finance.

S.13 The provisions in S12 shall also apply for civil servants employed at state harbours when operation of the state harbour is taken over by a local authority, a joint local-authority enterprise, or a limited company owned wholly or partly by a local authority, or when it is taken over fully or partly by a state-owned limited company. The local authority, the joint local-authority enterprise, or the limited company owned wholly or partly by a local authority shall be responsible to the state and the civil servants in the same way as a state-owned limited company. When a local authority or a joint local-authority enterprise take over the operation of a state harbour, the offer of employment under special terms and conditions, c.f. S12(2), may be replaced by an offer of employment as a public servant in the local authority or the joint local-authority enterprise.

S.14-(1) Election of employee representatives to the board of directors in limited companies, c.f. S49(2) of the Danish Companies Act, shall take place no longer

than four months after the company has taken over operation of a harbour.

(2) Civil servants who are seconded to a limited company in pursuance of Ss12 and 13 above have the right to vote employee representatives to the board of directors on equal terms with employees in the limited company, and in the same way they are eligible for election to the board. The same applies for local-authority public servants who are seconded to a limited company owned wholly or partly by a local authority.

Part VI

Regulations for good order and rights of appeal

S.15 The Minister for Transport may lay down regulations for good order in harbours.

S.16-(1) Appeals regarding the allocation of berthing space in harbours which have a duty to receive shall be submitted to a board set up by the Minister for Transport, c.f. (2) and (3) below. The decisions of the Board may not be referred to other administrative authorities.

(2) The Board shall comprise five members who are appointed by the Minister for Transport. The Chairman shall have a masters degree in law. The other four members shall possess harbour-technology, maritime, shipping, and fishing expertise respectively. Alternates for the Chairman and the other members shall be appointed.

(3) The Minister for Transport shall lay down the rules of procedure for the Board.

S.17-(1) Appeals regarding the administration of a state harbour shall be submitted to the Minister for Transport.

(2) Appeals regarding the administration of an independent municipal harbour may be submitted to the local council. If the harbour is operated as a joint local-authority enterprise, appeals may, however, be submitted to the board of the joint local-authority enterprise.

(3) Determinations pursuant to this Act made by the local council or the board of a joint local-authority enterprise may be referred to the Minister for Transport.

(4) Furthermore, the Minister for Transport may determine other questions covered by this Act.

Part VII

Penalties, commencement, transitional provisions etc.

S.18-(1) The following offences shall subject to a fine;

- 1) failure to comply with a determination under S3, or
- 2) failure to comply with an order issued in pursuance of S4.

(2) In rules and regulations which are issued in pursuance of this Act, penalties of fines may be laid down for violations of the provisions in such rules and regulations.

(3) Companies etc. (legal persons) may be subject to penalties according to the regulations in Part V of the Penal Code.

S.19-(1) This Act shall enter into force on 1 January 2000. However, S26 shall enter into force on 1 June 1999.

(2) The Commercial Harbours etc. Act No. 316 of 16 May 1990 is repealed.

(3) The rules and regulations issued by the Minister for Transport in pursuance of the Commercial Harbours etc. Act No. 316 of 16 May 1990 shall remain in force until they are replaced by rules and regulations issued in pursuance of this Act. Violations are subject to the same penalties as previously applied.

(4) In the period until 1 January 2002 permits for the construction of new harbours under S2(1) above shall only be issued in special circumstances.

S.20-(1) Irrespective of S9(5), permits issued by the Minister for Transport to harbours under the regulations applying hitherto which allow them to carry out stevedore work, shall remain in force.

(2) Irrespective of S7(3), S8(2), and S9(5), harbours which have hitherto carried out shipping-related services, including pilotage, towing, and hawser towing may continue these services.

S.21-(1) A harbour with restricted use shall be managed by the harbour owner in accordance with the conditions which, pursuant to previous legislation, have been laid down by the Minister for Transport in permits for the establishment or extension of the harbour. Violations of these conditions are subject to the penalties in the regulations which applied hitherto.

(2) Conditions which restrict the use of a harbour as mentioned in (1) above shall lapse if the harbour owner notifies the Minister for Transport that the harbour wishes to extend its use in relation to the original permit. However, these conditions may only lapse for notifications which take effect no earlier than 1 January 2004.

(3) In special circumstances the Minister for Transport may permit that conditions which restrict the use of a harbour lapse before the end of the period mentioned in (2) above.

(4) When the conditions mentioned in (2) and (3) above have lapsed, the harbour shall be subject to a duty to receive, c.f. S5 above.

S.22-(1) Decisions regarding the type of administration a harbour falls under according to this Act may be made before 1 January 2000 so that the decision may come into effect from this date.

(2) Harbours which are administered as municipal commercial harbours as at 1 January 2000 shall be converted to independent municipal harbours unless the relevant local council decides on some other type of administration within the framework of this Act.

(3) When a municipal commercial harbour is converted to an independent municipal harbour, the local council shall elect a harbour board, c.f. S9(2). The local council may, however, decide that the harbour board shall

be composed of members of a harbour committee which is set up pursuant to S19(2) of the Local Government Act.

(4) The period referred to in S9(11) shall be calculated from a date no sooner than 1 January 2000.

S.23 The Port of Copenhagen Act No. 504 of 24 June 1992 shall be amended as follows:

1. S6(1) shall be worded as follows:

'The Harbours Act shall be applied for the operation of the Port of Copenhagen except for S2(2) and Part IV.'

S.24 The Local Government Act, c.f. Consolidated Act No. 59 of 29 January 1998 shall be amended as follows:

1. In S16(5) 'S16a(3)' shall be amended to 'S16a(2)'.
2. In S16(8) 'S16a(3) and (4)' shall be amended to 'S16a(2) and (3)'.
3. S16a(2) shall be repealed.
(3)-(8) shall hereafter become (2)-(7).
4. In S16a(4), which shall become (3), '(3)' shall be amended to '(2)'.
5. In S16a(6), which shall become (5), '(1)-(4)' shall be amended to '(1)-(3)'.
6. In S16a(8), which shall become (7), '(7)' shall be amended to '(6)'.
7. In S19(1) 'c.f., however, (2)' shall be omitted.

8. S19(2) shall be repealed.

9. S64a(1), point 3 shall be repealed.

10. In S65a(1), 'c.f., however, S19(2)' shall be omitted.

11. In S65c(1), 'S19(1)' shall be amended to 'S19'.

12. S67(1), point 2 shall be worded as follows:

'Furthermore the board shall approve provisions on salaries and employment terms and conditions for personnel at independent municipal harbours, c.f. the Harbours Act.'

S.25 In the Hanstholm Harbour Act No. 173 of 29 April 1960, S3 shall be repealed.

S.26 The Commercial Harbours etc. Act No. 316 of 16 May 1990, as amended by Act No. 234 of 4 April 1995 and Act No. 294 of 28 April 1997 shall be amended as follows:

1. S3(3) shall be worded as follows:

'(3) Extension of an existing commercial harbour by establishing a permanent construction, deepening, and reclaiming the sea territory within the defence infrastructure of a harbour may be carried out without the authorisation referred to in (2) above unless such extension requires an environmental impact assessment construction. The Minister for Transport shall lay down regulations hereon.'

S.27 This Act shall not apply in the Faeroe Islands or Greenland.

Fredensborg Slot, 28 May 1999
Under our Royal Seal and Hand

Margrethe R.

/Sonja Mikkelsen



Turun yliopisto
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
Veistämönaukio 1–3
FI-20100 TURKU

<http://mkk.utu.fi>



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU