

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merilain, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain 2 §:n ja merityösopimuslain 11 luvun 4 §:n muuttamisesta sekä Kansainvälisen merenkulkujärjestön eräiden yleissopimusten eräiden liitteiden muutosten hyväksymisestä ja laiksi sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merilain, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain 2 §:n ja merityösopimuslain 11 luvun 4 §:n muuttamisesta sekä Kansainvälisen merenkulkujärjestön eräiden yleissopimusten eräiden liitteiden muutosten hyväksymisestä ja laiksi sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (HE 23/2017 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mietinnön antamista varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- neuvotteleva virkamies Jenni Rantio, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Ville Hinkkanen, oikeusministeriö
- yksikönpäällikkö Ville Autero, Liikenteen turvallisuusvirasto
- erityisasiantuntija Esa Pasanen, Liikenteen turvallisuusvirasto
- lakimies Reetta Timonen, Liikenteen turvallisuusvirasto
- liiketoimintajohtaja Hannu Ylärinne, Arctia Oy
- Senior Associate Maija Mattila, Borenius Oy
- senior advisor Olof Widén, Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- oikeusministeriö
- Onnettomuustutkintakeskus
- tietosuojavaltuutetun toimisto
- Alfons Håkans AS
- Suomen Konepäälystöliitto ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Liikennevirasto

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2017 vp

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan, että aluksen päiväkirjoja koskevat merilain säännökset uudistettaisiin ja lakiin lisättäisiin säännökset onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamisesta. Esityksellä toututetaan osaltaan hallitusohjelman tavoitetta digitalisaation edistämisestä ja säädösten sujuvoittamisesta.

Digitalisaatiota edistettäisiin mahdollistamalla aluksen päiväkirjojen pitäminen sähköisessä muodossa. Alusten päiväkirjoja koskeva sääntely nostettaisiin lain tasolle ja saatettaisiin samalla ajan tasalle. Lakiin lisättäisiin myös säännökset ajopäiväkirjasta, joka keventäisi päiväkirjan pitämistä tietyillä aluksilla.

Meriturvallisuuden parantamiseksi ja turvallisuusriskien ennakoinniseksi merilakiin lisättäisiin säännökset aluksen käytön yhteydessä tapahtuneiden onnettomuus- ja vaaratilannetietojen ilmoittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä vaaratilannetta koskevan tiedon käyttöä koskevat säännökset. Kirjallista ilmoitusta ja vapautusta meriselityksen antamisesta koskevia säännöksiä ehdotetaan myös muutettaviksi.

Lisäksi merilakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto toimii Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleissopimuksissa ja päätöslauselmissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena, jollei erikseen toisin säädetä.

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin ja merityösopimuslakiin tehtäisiin teknisiä muutoksia ja tarkistuksia.

Esityksessä ehdotetaan myös, että eduskunta hyväksyisi Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleissopimusten liitteisiin tehdyt arviointeja ja tarkastuksia koskevat muutokset. Muutoksilla saatettaisiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön suorittamat arvoinnit ja tarkastukset pakollisiksi. Esitykseen sisältyy ehdotus laiksi sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lisäksi merilakiin lisättäisiin uusi luku Kansainvälisen merenkulkujärjestön sekä Euroopan komission ja Euroopan meriturvallisuusviraston suorittamista tarkastuksista ja arvioinneista.

Lait merilain, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain ja merityösopimuslain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleissopimusten liitteiden muutosten voimaansaattamista koskevan lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella ja se on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti, kun muutokset tulevat Suomen osalta kansainvälisesti voimaan.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Esityksen mukaan aluksen päällikkö ja laivaisäntä ovat velvollisia ilmoittamaan aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Valiokunta pitää hyvänä, että esityksellä pyritään edistämään merenkulun turvallisuutta kehittämällä onnettomuus- ja vaaratilanteita koskevan tiedon saatavuutta valvontaviranomaisen tehtä-

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2017 vp

vien toteuttamista varten. Vaaratilanteita koskevan tiedon analysoimisella voidaan pyrkiä ehkäisemään vastaavien tilanteiden syntyminen jatkossa. Saadun selvityksen mukaan ilmoitus tulee tehdä viipymättä sen jälkeen, kun vaaratilanne on päättynyt. Valiokunnan käsityksen mukaan uusi ilmoitusvelvollisuus ei ole päällekkäinen kansainvälisen turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevan sääntelyn kanssa.

Esityksellä pyritään edistämään digitalisaatiota tekemällä laiva- ja konepäiväkirjojen pitäminen sähköisenä mahdolliseksi. Esityksen mukaan päiväkirjoja on pidettävä luotettavalla tavalla ja siten, että tiedot säilyvät eheinä ja muuttumattomina koko tietojen säilyttämisen ajan. Valiokunta pitää meriliikenteen turvallisuuden ja resurssien tehokkaan käytön kannalta hyvänä, että sääntely mahdollistaa myös sähköisten päiväkirjamerkintöjen automatisoinnin, millä luodaan osaltaan edellytyksiä myös automatisoituvan meriliikenteen kehittymiselle.

Vaaratilanteen määrittely perustuu Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n yleiskokouksen päätöslauselman A.839(20) liitteenä olevaan onnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevaan säännöstöön. Saadun selvityksen mukaan vaaratilanteita ei ole tilanteiden monimuotoisuudesta johtuen tarkoituksenmukaista määritellä kansallisesti yksityiskohtaisemmin. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että vaaratilanteen määritelmä ei koske esimerkiksi viranomaistehtävän, alusten hinauksen tai jäänmurron yhteydessä välttämätöntä ja tavanomaista huomattavan lähelle toista alusta menemistä. Tällaisissa tapauksissa kyse ei ole sellaisesta suunnittelelmattomasta ja tahattomasta vaaratilanteesta, josta tulee esityksen mukaan ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan myös Onnettomuustutkintakeskuksella on oikeus saada vastaavia meriliikenteen onnettomuus- ja vaaratilannetietoja tutkintaa varten, ja myös Liikenteen turvallisuusvirastolla on velvollisuus ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle sellaiset tapahtumat, jotka voivat tulla tutkittavaksi. Onnettomuustutkintakeskuksen toiminnasta ja tiedonsaantioikeuksista säädetään turvallisuustutkintaa koskevassa erityislainsäädännössä.

Esityksessä tarkoitetun vaaratilanteiden ilmoittamista koskevan velvollisuuden tarkoituksena on edistää meriliikenteen turvallisuutta parantamalla turvallisuudesta vastaavan viranomaisen toimintaedellytyksiä. Ilmoitusvelvollisuuden kautta saatuja tietoja käytetään lähtökohtaisesti vain turvallisuustyössä. Ilmoitettujen tietojen salassapidosta säädetään julkisuuslaissa (621/1999), ja lähtökohtaisesti nämä tiedot ovat luottamuksellisia. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan vaaratilanteiden syntymiseen ei useimmiten liity rangaistavaksi säädettyjä menettelyjä eikä esityksen tarkoituksena ole, että toimitettujen tietojen perusteella arvioitaisiin menettelyjen rangaistavuutta. Liikenteen turvallisuusvirasto hyödyntää saamiaan tietoja vain turvallisuuden kehittämiseen ja valvontatehtävänsä toteuttamiseen, eikä virastolla valiokunnan saaman selvityksen mukaan ole myöskään, edellä mainittua Onnettomuustutkintakeskuksen tiedonsaantioikeutta lukuunottamatta, velvollisuutta toimittaa tapahtumia koskevia tietoja eteenpäin muita viranomais- tarpeita varten.

VALIOKUNNAN YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. lakiehdotus

15 §. Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle. Esityksen 1. lakiehdotuksen 18 luvun 15 §:n 2 momentin mukaan onnettomuus- ja vaaratilannetietojen salassa pitämisestä säädetään julkisuuslain 24 §:ssä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voisi mainitun momentin mukaan pitää salassa ilmoitettua onnettomuus- tai vaaratilannetietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esityksen ehdotus poikkeamatietojen luottamuksellisuudesta vastaa muita liikennemuotoja koskevaa nykyistä sääntelyä.

Perustuslain 12 §:n 2 momentin mukaisena pääsääntönä on, että viranomaisen hallussa olevat asiakirjat ovat julkisia, jollei niiden julkisuutta ole välttämättömien syiden vuoksi lailla erikseen rajoitettu. Julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 15 kohdan mukaan salassa pidettäviä ovat asiakirjat, jotka sisältävät tietoja viranomaisen tehtäväksi säädetystä tarkastuksesta tai muusta valvontatoimeen liittyvästä seikasta, jos tiedon antaminen niistä vaarantaisi valvonnan tai sen tarkoituksen toteutumisen tai ilman painavaa syytä olisi omiaan aiheuttamaan vahinkoa asiaan osalliselle.

Valiokunta pitää Liikenteen turvallisuusviraston laissa säädettyjen meriliikenteen turvallisuutta koskevien valvontatehtävien toteuttamisedellytysten kannalta välttämättömänä, että poikkeamatietoja pidetään lähtökohtaisesti luottamuksellisina esityksessä ehdotetulla tavalla.

Valiokunta myös katsoo saamansa selvityksen perusteella, että meriliikenteen turvallisuutta koskevassa viranomaistoiminnassa tarvittavien tietojen saaminen voisi olennaisesti vaarantua, mikäli näitä tietoja ei pidettäisi luottamuksellisina. Tietojen saamisen vaarantuminen taas heikentäisi Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävän toteuttamismahdollisuuksia merkittävästi. Valiokunnan näkemyksen mukaan edellä mainittu julkisuuslain säännös kattaa selkeästi myös tämän kaltaisen tilanteen eikä asiasta ole siten tarpeen säätää erikseen. Näin ollen on riittävää, että onnettomuus- ja vaaratilanteita koskevien tietojen salassapidosta säädetään kaikilta osin julkisuuslain 24 §:ssä. Valiokunta on poistanut tarpeettomana edellä mainitusta 15 §:stä säännöksen, jonka mukaan salassa voidaan pitää myös ilmoitettua tietoa koskeva seikka, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

Itsekriminointisuoja tarkoittaa oikeutta olla myötävaikuttamatta oman syyllisyytensä selvittämiseen. Oikeusministeriöltä saadun selvityksen mukaan ehdotettua ilmoitusvelvollisuutta koskevaa sääntelyä ei ole pidettävä itsekriminointisuojan kannalta ongelmallisena. Itsekriminointisuoja voi kuitenkin olla eräissä tapauksissa merkitystä arvioitaessa ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnistä mahdollisesti aiheutuvia seuraamuksia. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan tällöin ehdotettuja säännöksiä on tulkittava itsekriminointisuojan kanssa yhteensopivasti, mikä saat-
taa yksittäisessä tapauksessa merkitä esimerkiksi sitä, että henkilö vapautuu tietojen antamista koskevasta velvoitteesta eikä häntä voida rangaista tämän velvollisuuden laiminlyönnistä.

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2017 vp

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy hallituksen esityksessä HE 23/2017 vp tarkoitetut yleissopimusten liitteisiin ja yleissopimusten pöytäkirjojen liitteisiin tehdyt muutokset.

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 23/2017 vp sisältyvät 2.—4. lakiehdotuksen.

Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 23/2017 vp sisältyvän 1. lakiehdotuksen.

Valiokunnan muutosehdotukset

1.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan merilain (674/1994) 18 luvun 5 §:n 4 momentti,
muutetaan 18 luvun 1 - 4 §, 5 §:n otsikko ja 3 momentti, 6 §:n 4 momentti sekä 8 ja 15 §, sellaisina kuin niistä ovat 6 §:n 4 momentti ja 8 § laissa 1688/2009 ja 15 § laissa 530/2011, sekä *lisätään* 18 lukuun 15 §:n edelle uusi väliotsikko ja uusi 15 a §, lakiin uusi 22 a luku ja 23 lukuun uusi 3 § seuraavasti:

18 luku

Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus

1 §

Velvollisuus pitää päiväkirjaa

Tässä laissa tarkoitettuja päiväkirjoja ovat laivapäiväkirja, konepäiväkirja, yhdistetty laiva- ja konepäiväkirja, ajopäiväkirja, kalastusaluksen päiväkirja ja radiopäiväkirja. Ajopäiväkirjaan ja radiopäiväkirjaan ei sovelleta 20 luvun rangaistussäännöksiä. Aluksella pidettävistä ympäristön

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2017 vp

pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvistä päiväkirjoista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009).

Kansainvälisen liikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, on pidettävä laivapäiväkirjaa ja konepäiväkirjaa. Jos kansainvälisen liikenteen aluksen bruttovetoisuus on alle 500, voidaan erillisten laiva- ja konepäiväkirjojen sijasta pitää yhdistettyä laiva- ja konepäiväkirjaa. Kansainvälisen liikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 100, voidaan edellä mainittujen päiväkirjojen sijasta pitää ajopäiväkirjaa.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300, tai joka kuljettaa vähintään 100 matkustajaa, on pidettävä yhdistettyä laiva- ja konepäiväkirjaa tai erillisiä laiva- ja konepäiväkirjoja. Jos aluksen satamien välinen matka kestää enintään 20 minuuttia, voidaan aluksessa pitää edellä mainittujen päiväkirjojen sijasta ajopäiväkirjaa. Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 mutta alle 300, on pidettävä vähintään ajopäiväkirjaa.

Kalastusaluksessa, jonka pituus on vähintään 24 metriä, on pidettävä yhdistettyä laiva- ja konepäiväkirjaa tai erillisiä laiva- ja konepäiväkirjoja. Kalastusaluksessa, jonka pituus on vähintään 15 metriä mutta alle 24 metriä, on pidettävä kalastusaluksen päiväkirjaa.

Aluksessa, joka kansainvälisten sopimusten tai Liikenteen turvallisuusviraston antamien määräysten mukaan on varustettava radiolaitteilla, on pidettävä radiopäiväkirjaa.

2 §

Päiväkirjan muoto ja tietojen säilyttäminen

Päiväkirjaa pidetään Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymällä sähköisellä järjestelmällä tai manuaalisesti. Sähköiseen päiväkirjaan voidaan yhdistää aluksella pidettävä radio-, lasti-, öljy-, jäte- tai muu vastaava päiväkirja.

Päiväkirjaan merkittävien tietojen käsittelyssä on varmistettava tietojen saatavuus ja käytettävyys. Tietojen tulee säilyä eheinä ja muuttumattomina koko niiden säilytysajan. Sähköisen päiväkirjan säilyminen on varmistettava luotettavalla tavalla, jolla estetään päiväkirjaan merkittyjen tietojen häviäminen tai tuhoutuminen sähköhäiriön tai muun teknisen vian vuoksi.

Laivanisäntä vastaa päiväkirjan säilyttämisestä. Päiväkirjaan tehdyt merkinnät on säilytettävä vähintään kolme vuotta viimeisestä merkinnästä. Päiväkirjan liitteet on säilytettävä vähintään kolme vuotta laskettuna liitteen päivämäärästä. Jos päiväkirjaan merkityn tapahtuman johdosta on mainitussa ajassa pantu vireille oikeudenkäynti, päiväkirja on säilytettävä, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Sähköisen päiväkirjan järjestelmän valmistajan on haettava järjestelmän hyväksymistä Liikenteen turvallisuusvirastolta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä päiväkirjojen muodosta ja tietojen säilyttämisestä sekä sähköisen päiväkirjan järjestelmän hyväksymisen edellytyksistä kansainvälisten yleissopimusten vaatimusten mukaisesti.

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2017 vp

3 §

Päiväkirjan pitäminen

Aluksen päällikön on huolehdittava siitä, että aluksessa pidetään 1 §:ssä tarkoitettua päiväkirjaa. Päiväkirjaa pitää se laivaväkeen kuuluva henkilö, joka vastaa vahdinpidosta. Päiväkirjaa on pidettävä aluksen työkielellä tai englanniksi.

Merkinnät päiväkirjaan on tehtävä aikajärjestyksessä vahtivuoroittain. Päiväkirjan pitäjän on varmistettava päiväkirjaan tekemänsä merkinnät hyväksynnällään. Aluksen päällikön on myös hyväksyttävä päiväkirjan merkinnät, lukuun ottamatta konepäiväkirjaa, jonka merkinnät hyväksyy aluksen konepäällikkö.

Päiväkirjaan tehtyä merkintää tai päiväkirjan liitettä ei saa poistaa eikä tehdä epäselväksi. Päiväkirjan pitäjän on korjattava tekemänsä virheelliset merkinnät päiväkirjan tai sen liitteen asianomaiseen kohtaan tehdyllä uudella merkinnällä tai lisäämällä oikea liite virheellisen liitteen yhteyteen. Päiväkirjaan tai sen liitteeseen tehdystä korjauksesta on käytävä ilmi korjauksen teko-aika, sisältö ja tekijä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä päiväkirjan pitämisestä sekä siihen tehtävistä merkinnöistä ja niiden hyväksymisestä.

4 §

Päiväkirjaan merkittävät tiedot

Laivapäiväkirjaan on merkittävä tiedot siitä, mitä aluksella matkan ja satamassa olon aikana tapahtuu. Lisäksi päiväkirjaan on merkittävä tiedot, joista voi olla hyötyä laivanisännälle, lastin-omistajalle, vakuutuksenantajalle tai muulle, jonka oikeuksiin matkan tapahtumilla voi olla vaikutusta.

Konepäiväkirjaan on merkittävä koneiston käyttöön liittyvät tiedot ja polttoaineiden määrä aluksessa.

Yhdistettyyn laiva- ja konepäiväkirjaan, ajopäiväkirjaan sekä kalastusaluksen päiväkirjaan on merkittävä kyseisen päiväkirjan edellyttämässä laajuudessa vastaavat tiedot kuin mitä 1 ja 2 momentissa säädetään laivapäiväkirjaan ja konepäiväkirjaan merkittävistä tiedoista.

Radiopäiväkirjaan on merkittävä tiedot kaikesta hätä-, pika- ja varoitusliikenteestä sekä muista radiotoimintaan liittyvistä tapahtumista.

Siltä osin kuin päiväkirjaan merkittäviin tietoihin sisältyy henkilötietoja, sovelletaan henkilötietolakea (523/1999).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä päiväkirjoihin merkittävistä tiedoista ja päiväkirjan liitteistä.

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2017 vp

5 §

Tietojen luovuttaminen

Päiväkirjasta voidaan antaa arkaluonteisia henkilötietoja vain asianomaisen henkilön suostumuksella tai jos se on tarpeen oikeusvaateen laatimiseksi, esittämiseksi, puolustamiseksi tai ratkaisemiseksi.

6 §

Velvollisuus antaa meriselitys

Poikkeuksista velvollisuuteen antaa meriselitys eräissä tapauksissa säädetään 11 §:n 2 momentissa ja 14 §:n 2 momentissa.

8 §

Kirjallinen ilmoitus meriselitystä varten

Aluksen päällikön on 6 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa viipymättä toimitettava kirjallinen ilmoitus tapahtumasta meriselitystä varten Liikenteen turvallisuusvirastolle tai, jos alus on ulkomailla, lähimmälle 7 §:n 3 momentissa tarkoitettulle Suomen ulkomaan edustustolle.

Kirjallista ilmoitusta, joka koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, ei saa antaa vastapuolelle tiedoksi, ennen kuin tapahtuman johdosta annettava meriselitys on otettu oikeuden tai muun asianomaisen viranomaisen käsiteltäväksi.

Suomen ulkomaan edustuston, joka on vastaanottanut tässä pykälässä tarkoitettun kirjallisen ilmoituksen, tulee, kun ilmoitusta ei enää tarvita, lähettää se viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettusta kirjallisesta ilmoituksesta ja sen sisällöstä.

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittaminen

15 §

Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle

Aluksen päällikön tai laivanisännän on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoonsa tulleista aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista suomalaisella aluksella.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen salassa pitämisestä säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:ssä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2017 vp

~~pitää salassa 1 momentissa tarkoitettua tietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.~~

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamisesta Onnettomuustutkintakeskukselle säädetään turvallisuustutkintalaissa (525/2011).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tekemisestä ja sisällöstä.

15 a §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Viranomaisen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittele mattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee viranomaisen tietoon ainoastaan siksi, että siitä on tehty ilmoitus 15 §:n nojalla, ellei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa (39/1889) rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

Varustamo, laivanisäntä, aluksen päällikkö tai muu tässä laissa tarkoitettu toimija eivät saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan olevasta mahdollisesta vaaratilanteesta.

22 a luku

Tarkastus ja arviointi

1 §

Kansainvälisen merenkulkujärjestön suorittama tarkastus ja arviointi

Kansainvälisellä merenkulkujärjestöllä on oikeus arvioida ja tarkastaa, miten Suomi noudattaa ja panee täytäntöön merenkulun kansainväliset velvoitteet, jotka perustuvat merenkulkua koskeviin yleissopimuksiin ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmiin. Tämän tehtävänsä suorittamiseksi, Kansainvälisellä merenkulkujärjestöllä on oikeus tehdä tarkastuksia kaikkiin valtion lainkäyttövaltaan kuuluviin paikkoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa yhteistyöstä Suomen hallituksen sekä Kansainvälisen merenkulkujärjestön välillä sekä vastaa edellä mainittujen tarkastuskäyntien yleisestä järjestelystä Suomessa.

2 §

Euroopan komission ja Euroopan meriturvallisuusviraston suorittamat tarkastuskäynnit

Euroopan komissiolla ja Euroopan meriturvallisuusvirastolla on oikeus suorittaa tarkastuskäyntejä meriturvallisuusviraston hallintoneuvoston määrittelemän toimintapolitiikan mukaisesti ja arvioida Suomen viranomaisten toiminta Euroopan unionin meriturvallisuus-, meriympäristö- ja merenkulun turvatoimiasioita koskevan sääntelyn noudattamiseksi ja täytäntöön panemiseksi.

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2017 vp

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa Euroopan meriturvallisuusviraston suorittamien tarkastuskäyntien yleisestä järjestelystä Suomessa.

Turvallisuustutkintaa koskevien tarkastuskäyntien yleisestä järjestelystä Suomessa vastaa Onnettomuustutkintakeskus.

23 luku

Erinäiset säännökset

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Liikenteen turvallisuusvirasto toimii Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleissopimuksissa ja päätöslauselmissa tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena, jollei tässä tai muussa laissa toisin säädetä.

Tämä laki tulee voimaan _____
päivänä _____ kuuta 20 ____.

2.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 9 kohta, sellaisena kuin se on laissa 910/2011, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2017 vp

9) *luokituslaitosdirektiivillä* alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/15/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

— — — — —

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

merityösopimuslain 11 luvun 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merityösopimuslain (756/2011) 11 luvun 4 §:n 3 momentti seuraavasti:

11 luku

Laivatoimikunta

4 §

Laivatoimikunnan päätös ja käsittelystä laadittava pöytäkirja

— — — — —

Laivapäiväkirjaan tehdään merkintä laivatoimikunnan kokouksista ja niissä käsitellyistä asioista. Alkuperäinen laivatoimikunnan kokouksesta laadittu pöytäkirja säilytetään laivapäiväkirjan erillisenä liitteenä noudattaen, mitä merilain (674/1994) 18 luvun 2 §:n 3 momentissa säädetään laivapäiväkirjan liitteiden säilyttämisestä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

Kansainvälisen merenkulkujärjestön eräiden yleissopimusten eräiden liitteiden muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Vuoden 1966 kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen (SopS 52/1968) liitteeseen, vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteeseen ja kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen liitteeseen Lontoossa 4 päivänä joulukuuta 2013 sekä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteeseen ja vuoden 1966 kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvään vuoden 1988 pöytäkirjan (SopS 12/2000) liitteeseen Lontoossa 22 päivänä toukokuuta 2014 sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (51/1983) liitteisiin I, II, III, IV, V ja VI 4 päivänä huhtikuuta 2014 tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimusten muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 19.5.2017

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen ps
jäsen Katja Hänninen vas
jäsen Jyrki Kasvi vihr
jäsen Jukka Kopra kok
jäsen Susanna Koski kok
jäsen Suna Kymäläinen sd
jäsen Mats Löfström r
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Markku Pakkanen kesk
jäsen Jari Ronkainen ps

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2017 vp

jäsen Satu Taavitsainen sd
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Sofia Vikman kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula