

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merilain, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta 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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että aluksen päiväkirjoja koskevat merilain säännökset uudistettaisiin ja lakiin lisättäisiin säännökset onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamisesta. Esityksellä toteutetaan 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.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
sisälys.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 Nykytila.....	4
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
1.1.1 Päiväkirjoja koskeva sääntely.....	4
1.1.2 Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen.....	5
1.1.3 Tarkastus ja arviointi.....	6
1.1.4 Toimivaltainen viranomainen.....	7
1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	7
1.2.1 Päiväkirjoja koskeva sääntely.....	7
1.2.2 Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen.....	9
1.2.3 Tarkastus ja arviointi.....	10
1.3 Nykytilan arviointi.....	12
1.3.1 Päiväkirjoja koskeva sääntely.....	12
1.3.2 Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen.....	13
1.3.3 Toimivaltainen viranomainen.....	13
2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	14
2.1 Päiväkirjoja koskeva sääntely.....	14
2.2 Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen.....	15
2.3 Tarkastus ja arviointi.....	15
2.4 Toimivaltainen viranomainen.....	15
3 Esityksen vaikutukset.....	16
3.1 Päiväkirjoja koskeva sääntely.....	16
3.2 Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen.....	17
3.3 Tarkastus ja arviointi.....	18
3.4 Toimivaltainen viranomainen.....	18
4 Asian valmistelu.....	18
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	21
1 Lakiehdotusten perustelut.....	21
1.1 Laki merilain muuttamisesta.....	21
1.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	31
1.3 Laki merityösopimuslain 11 luvun 4 §:n muuttamisesta.....	31
1.4 III-säännöstöön liittyvien sopimusmuutosten sisältö ja suhde Suomen lainsäädäntöön.....	31

1.5	Laki kansainvälisen merenkulkujärjestön eräiden yleissopimusten eräiden liitteiden muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	32
2	Tarkemmat säännökset ja määräykset.....	32
3	Voimaantulo.....	33
4	Suhde perustuslakiin, eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys.....	33
4.1	Suhde perustuslakiin	33
4.2	Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	34
4.3	Käsittelyjärjestys.....	37
	Lakiehdotukset.....	39
	merilain muuttamisesta	39
	aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	44
	merityösopimuslain 11 luvun 4 §:n muuttamisesta.....	45
	Kansainvälisen merenkulkujärjestön eräiden yleissopimusten eräiden liitteiden muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	46
	Sopimusteksti.....	47
	Liitteet.....	77
	Rinnakkaistekstit.....	77
	merilain muuttamisesta	77
	aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	85
	merityösopimuslain 11 luvun 4 §:n muuttamisesta.....	86

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

1.1.1 Päiväkirjoja koskeva sääntely

Aluksen päiväkirjojen pitämistä koskevat keskeiset kansalliset säännökset sisältyvät merilain (674/1994) 18 luvun 1–5 §:iin. Laivapäiväkirjaan on merkittävä aluksen navigointiin ja muuhun aluksen kulkuun ja hallintaan liittyvät tapahtumat ja konepäiväkirjaan aluksen koneiden käyttöön liittyvät asiat. Aluksen päiväkirjoihin merkitään se, mitä matkan aikana tapahtuu ja minkä tietämisestä voi olla hyötyä laivanisännälle, lastinomistajalle, vakuutuksenantajalle tai muulle, jonka oikeuksiin matkan tapahtumilla voi olla vaikutuksia. Aluksen päiväkirjat sisältävät siten yleiskatsauksen aluksen käyttöön liittyvistä tapahtumista.

Merilain 18 luvun 1 §:n 1 momentissa säädetään velvollisuudesta pitää laiva- ja konepäiväkirjaa ulkomaanliikenteessä käytettävässä aluksessa. Ulkomaanliikenne on korvattu uudemmassa lainsäädännössä termillä kansainvälinen liikenne. Pykälän 2 momentin mukaan laiva- ja konepäiväkirjan tulee olla vahvistetun kaavan mukainen, sivunumeroin varustettu ja sinetöidyllä langalla läpivedetty. Pykälän 3 momentti sisältää valtuutuksen säätää asetuksella, miten päiväkirjaa on pidettävä eräissä ulkomaanliikenteen aluksissa sekä kotimaanliikenteen aluksissa ja kalastusaluksissa. Pykälän 4 momentissa viitataan muihin aluksella pidettäviin päiväkirjoihin, joista säädetään erikseen. Viittauksella tarkoitetaan merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) säänneltyjä öljy-, lasti- ja jätepäiväkirjoja. Radiopäiväkirjan pitäminen aluksessa perustuu kansainvälisten sopimusten määräyksiin ja Liikenteen turvallisuusviraston määräykseen varustaa kyseiset alukset radiolaitteilla. Aluksen päiväkirjojen pitämiseen liittyvistä rangaistuksista säädetään merilain 20 luvussa.

Alusten päiväkirjoista on voimassa myös alemmanasteista sääntelyä, joka on annettu nykyistä merilakia edeltäneen vuoden 1939 merilain (167/1939) valtuutussäännösten nojalla. Nykyisen merilain 24 luvun 1 §:n 3 momentin mukaan kumotun lain nojalla annetut asetukset jäivät edelleen voimaan, jollei asetuksella toisin säädetä. Laivapäiväkirjan ja konepäiväkirjan pitämisestä eräissä aluksissa annetussa asetuksessa (224/1960) säädetään päiväkirjojen pitämisestä ulkomaanliikenteen aluksissa, joiden bruttovetoisuus on enintään 500 ja jotka liikennöivät asetuksen mukaisessa rajoitetussa liikenteessä. Lisäksi asetuksessa säädetään päiväkirjojen pitämisestä kotimaanliikenteen aluksissa ja kalastusaluksissa. Laiva- ja konepäiväkirjaan tehtävistä merkinnöistä säädetään päällikön velvollisuuksista aluksen merikelpoisuuteen ja laivapäiväkirjan pitämiseen katsoen annetussa kauppa- ja teollisuusministeriön päätöksessä (326/1967). Laivapäiväkirjaan merkittävistä asioista on lisäksi säännöksiä useissa eri laeissa.

Radiopäiväkirjan pitämisestä aluksella ei ole voimassa olevaa laintasoista sääntelyä. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009), jäljempänä *alusturvallisuuslaki*, nojalla 19 päivänä marraskuuta 2014 määräykset alusten radiolaitteista (TRAFI/5379/03.04.01.00/2014) sekä määräykset radiolaitteiden katsastuksista alusten katsastuksista 14 päivänä helmikuuta 2013 annetussa määräyksessä (TRAFI/976/03.04.01.00/2013). Radiopäiväkirjasta ja radiopäiväkirjan pitämisestä ja säilytyksestä määrätään laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009), jäljempänä *laivaväkilaki*, nojalla 26 päivänä syyskuuta 2011 annetussa vahdinpi-

toa aluksella koskevassa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä (TRA-FI/16654/03.04.01.00/2011).

Aluksen päiväkirjoja koskevien nykyisten merilain 18 luvun säännösten noudattaminen ei ole enää käytännössä kaikilta osin mahdollista säännösten vanhentuneen sisällön vuoksi. Säännösten mukaan päiväkirjan tulee olla vahvistetun kaavan mukainen. Käytännössä päiväkirjan pitämistä koskevaa sääntelyä on pyritty tarkentamaan muuttamalla päiväkirjojen kaavoja käytännön soveltamisen kannalta tarkoituksenmukaisemmaksi. Liikenteen turvallisuusvirasto on muuttanut päiväkirjojen kaavoja viimeksi vuonna 2010, jolloin laiva- ja konepäiväkirjat julkaistiin myös englanninkielisinä.

Liikenteen turvallisuusvirasto julkaisee nykyisissä päiväkirjoja koskevissa säännöksissä tarkoitetut, vahvistamiensa kaavojen mukaiset päiväkirjat. Päiväkirjat hinnoitellaan liiketaloudellisin perustein. Päiväkirjojen sinetöinnin hoitavat Liikenteen turvallisuusviraston tarkastajat. Sinetöinnistä perittävästä maksusta säädetään Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1585/2015).

Aluksen päiväkirjojen tietojen luotettavuuden ja alkuperäisyyden varmistaminen on erityisen tärkeää. Aluksen päiväkirjat sisältävät dokumentoitua kirjallista tietoa aluksen käyttöön ja olosuhteisiin liittyvistä tapahtumista, jolla on merkittävä arvo todisteena. Päiväkirjoihin merkittyä tietoa pidetään lähtökohtaisesti oikeana, ellei muuta esitetä. Päiväkirjoja käytetään asiakirjoina muun muassa meriselityksissä ja alukseen liittyvissä oikeudenkäynneissä. Lisäksi päiväkirjojen tietoja voidaan käyttää myös muissa yhteyksissä, kuten meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetussa laissa (1277/2007) tarkoitettujen tukien hakemisessa osoittamaan aluksen liikennöinnin laatua ja laajuutta. Päiväkirjojen tietoja voidaan käyttää myös onnettomuustilanteisiin liittyvien vahingonkorvausvastuiden selvittämisessä. Tämän lisäksi luotsauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen (246/2011) mukaan linjaluotsinkirjan myöntämisen eräänä edellytyksenä on laivapäiväkirjaan perustuva luotettava selvitys hakijan osallistumisesta aluksen navigointiin.

1.1.2 Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Voimassa oleva merenkulkua koskeva lainsäädäntö sisältää useita erilaisia ilmoitusvelvollisuuksia onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

Merilain 18 luvun 6 §:ssä säädetään suomalaisen aluksen päällikön velvollisuudesta antaa meriselitys. Merilain 18 luvun 8 §:n mukaan silloin, kun meriselitys on annettava 6 §:n mukaan, aluksen päällikön on viivytyksettä toimitettava myös kirjallinen ilmoitus tapahtumasta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pykälän 2 momentin mukaan aluksen päällikön on annettava kirjallinen ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle myös momentissa erikseen luetelluissa muissa tapauksissa. Pykälän 3 momentin mukaan ilmoituksen, joka on laadittava täyttämällä liikenne- ja viestintäministeriön vahvistaman kaavan mukainen lomake, tulee sisältää seikkaperäinen selostus tapahtumasta ja siitä, mikä voi olla apuna arvosteltaessa sen syitä, sekä täydellinen jäljennös tapahtumasta laivapäiväkirjaan ja konepäiväkirjaan tehdyistä merkinnöistä. Käytännössä kyse on merionnettomuusilmoituksesta, jonka voi antaa sähköisesti Liikenteen turvallisuusviraston verkkosivujen kautta.

Merilain 6 luvun 11 a §:n mukaan aluksen päällikkö on velvollinen ilmoittamaan merihädän vaarasta meripelastuslaissa (1145/2001) tarkoitetulle meripelastuskeskukselle tai meripelastuslohkokeskukselle taikka muulle asianomaisella alueella etsintä- ja pelastustointia johtavalle yksikölle.

Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 20 §:n mukaan valvontaviranomaiselle on tehtävä, mikäli mahdollista, kirjallinen ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta. Alusliikennepalvelulain (623/2005) 23 §:n mukaan aluksen päällikön on puolestaan ilmoitettava VTS-viranomaiselle kaikista meriliikenteessä Suomen vesialueella tapahtuvista vaaratilanteista sekä onnettomuuksista. Kyseinen ilmoitus tehdään Liikennevirastolle, joka toimii Suomessa VTS-viranomaisena.

Turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §:n 2 momentin mukaan ilmoitusvelvollisuus Onnettomuustutkintakeskukselle kaikista sellaisista onnettomuuksista, jotka voivat tulla kyseisen lain mukaan tutkittavaksi, on muun muassa Liikenteen turvallisuusvirastolla sekä sellaisella oikeushenkilöllä, joka on meriliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta. Myös meripelastuslaissa (1145/2001) säädetään ilmoitusvelvollisuudesta. Lain 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen on viipymättä välitettävä vaaratilannetta koskevat ilmoitukset ja tiedonannot sekä ilmoitettava sitä koskevat havainnot ja toimenpiteet asianomaiselle meripelastuksen johtokeskukselle.

1.1.3 Tarkastus ja arviointi

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (jäljempänä *IMO*) tekemistä tarkastuksista ja arvioinneista eli auditoinneista ei ole aiempaa laintasoista sääntelyä Suomessa. IMO auditoi Suomen merenkulkuhallinnon vuonna 2011, jolloin auditointi perustui IMO:n sääntöjen mukaan vapaaehtoisuuteen. Lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/21/EY 7 artiklan nojalla IMO:n on suoritettava jäsenvaltioiden hallinnon auditointi vähintään seitsemän vuoden välein. Kyseisen artiklan voimassaolo lakkaa viimeistään 17 päivänä kesäkuuta 2017 tai aikaisemmin, kun IMO:n jäsenvaltioille pakollinen auditointijärjestelmä on tullut voimaan.

Vuoden 2011 auditoinnissa IMO:n tarkastajat selvittivät, miten Suomen viranomaiset ovat panneet täytäntöön IMO:n eri yleissopimuksia. Auditoinnissa arvioitiin myös Suomen suoriutumista lippu-, rannikko- ja satamavaltiona. IMO:n auditointiraportissa Suomi sai sekä kiitoksia että kehoituksia toiminnan kehittämiseen. Auditoinnissa mukana olleet suomalaiset merenkulkuviranomaiset pitivät auditointia yleisesti erittäin hyödyllisenä ja myönteisenä kokemuksena. Auditointia pidettiin myös hyvänä työkaluna toiminnan kehittämiseen. Suomi on lähettänyt IMO:n auditointiraportin johdosta suoritettut toimenpiteet tiedoksi IMO:n sihteeristölle joulukuussa 2014.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset ja direktiivit sisältävät usein säännöksen, joka edellyttää, että tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi ja yleisen toiminnan seuraamiseksi komissio tekee tarkastuskäyntejä jäsenvaltioihin. Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1406/2002 3 artiklan mukaan Euroopan meriturvallisuusvirasto (jäljempänä *EMSA*) voi komission edellyttämien tehtävien toteuttamiseksi suorittaa tarkastuskäyntejä jäsenvaltioissa. Jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten on edistettävä EMSA:n suorittamien tarkastusten toteuttamista. Tarkastuskäynneillä EMSA selvittää, kuinka jäsenvaltiot ovat saattaneet voimaan Euroopan unionin

meriturvallisuus-, meriympäristö- ja merenkulun turvatoimiasioita koskevan sääntelyn. Tarkoituksena on myös seurata yhteisön meriturvallisuuteen ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisyyn liittyvän järjestelmän yleistä toimintaa.

EMSA on tehnyt Suomeen useita tarkastuskäyntejä, joissa on tarkastettu muun muassa laivavarusteista annetun neuvoston direktiivin 96/98/EY sekä aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY täytäntöönpanoa. EMSA on auditoinut myös Suomen turvallisuustutkiminnan.

IMO:n arvioinnit ja tarkastukset sekä EMSA:n tarkastuskäynnit toteutetaan useimmiten asiakirjoihin ja käytännön toimintaan tutustumalla sekä haastatteluilla. IMO ja EMSA arvioivat liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan kuuluvien toimijoiden lisäksi myös muut tahot, joiden tehtäväalueeseen IMO:n yleissopimukset tai EU:n meriturvallisuus-, meriympäristö- ja merenkulun turvatoimiasioita koskeva sääntely kuuluvat. Tällaisia toimijoita ovat esimerkiksi Onnettomuustutkintakeskus, Rajavartiolaitos, Tulli ja Suomen ympäristökeskus.

1.1.4 Toimivaltainen viranomainen

Nykyisin toimivaltaisesta merenkulun viranomaisesta säädetään erikseen aina asianomaisessa laissa. Yleissäännöstä toimivaltaisesta merenkulun viranomaisesta ei tällä hetkellä ole.

IMO hyväksyy vuosittain useita päätöslauselmia, joilla muutetaan merenkulkua koskevien yleissopimusten liitteitä. Useimmiten päätöslauselmat koskevat teknisiä muutoksia, ja ne voidaan pääasiassa saattaa voimaan valtioneuvoston asetuksella. Päätöslauselman voimaansaataminen voi kuitenkin joskus edellyttää toimivaltaisen viranomaisen määrittelyä, mikä puolestaan edellyttää lainsäädäntöä. Useimmiten toimivaltaiseksi viranomaiseksi määritellään tällöin Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka tehtäviin kuuluu Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) 2 §:n nojalla sekä huolehtia merenkulun turvaamisesta että rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja.

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

1.2.1 Päiväkirjoja koskeva sääntely

Osa kansainvälisessä liikenteessä liikennöivien alusten päiväkirjojen pitämistä ja sisältöä koskevista säännöksistä perustuu Suomea velvoittaviin kansainvälisiin yleissopimuksiin.

Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen (SopS 11/1981), jäljempänä *SOLAS-yleissopimus*, liitteen V luvun säännössä 28 määrätään navigointitoimien tallentamisesta. Säännön mukaan kaikissa kansainvälisessä liikenteessä käytettävissä aluksissa on pidettävä kirjaa navigointitoimista ja navigoinnin turvallisuuden kannalta merkittävistä tapahtumista. Tallennettavien tietojen on oltava riittävän yksityiskohtaisia ja katettava koko merimatka IMO:n hyväksymät suositukset huomioon ottaen. Jos näitä tietoja ei ole merkitty aluksen laivapäiväkirjaan, ne voidaan kirjata jossain muussa hallinnon hyväksymässä muodossa. SOLAS-yleissopimuksen liitteen V lukua sovelletaan, ellei nimenomaan ole toisin määrätty, kaikkiin aluksiin kaikilla matkoilla.

IMO:n yleiskokous on 22. istunnossa vahvistanut antamallaan päätöslauselmalla A.22(916) suuntaviivat navigointia koskevien tapahtumien merkitsemisestä. IMO:n suositukset ovat oi-

keudelliselta luonteeltaan ohjeellisia. Niiden mukaan manuaalisesti kirjan muodossa pidettävän laivapäiväkirjan sijasta laivapäiväkirjaa voidaan pitää myös muulla hallinnon hyväksymällä tavalla. Merkinnot on tehtävä pysyvällä tavalla käsin, mekaanisesti tai sähköisesti. Lisäksi suosituksissa annetaan ohjeita päiväkirjan pitämisestä ja päiväkirjaan tehtävistä merkinnöistä.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun sääntö 28 koskee kuitenkin vain kansainvälistä liikennettä. Liitteen V luvun säännön 1 mukaan hallinto saa lisäksi määritellä, missä määrin säännön 28 määräyksiä ei sovelleta bruttovetoisuudeltaan alle 150 oleviin aluksiin matkasta riippumatta, bruttovetoisuudeltaan alle 500 oleviin aluksiin, joita ei käytetä kansainvälisillä matkoilla sekä kalastusaluksiin. Liitteen V luvun säännön 3 mukaan hallinto voi myöntää vapautuksen säännön 28 määräyksistä aluksille, joissa ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa. Lisäksi hallinto voi asetettujen edellytysten täytyessä myöntää yksittäisille aluksille osittaisia tai ehdollisia vapautuksia tai samanarvoisuuksia navigointitoimien tallentamisesta.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun edellä mainitut määräykset on saatettu voimaan lailla ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (1358/2002). Lain 2 §, joka sisälsi säännökset SOLAS-yleissopimuksen tarkoittamista hallinnolle annetuista määräyksenantovaltuuksista sekä valtuuden myöntää osittaisen tai ehdollisen vapautuksen navigoinnin turvallisuusvaatimuksista tai samanarvoisuuden, on kumottu lailla (1690/2009) vuoden 2010 alusta, jolloin alusturvallisuuslainsäädännön uudistus tuli voimaan. Kyseiset säännökset sisältyvät nykyisin alusturvallisuuslain 11 §:ään, jossa myös säädetään vapautuksen tai samanarvoisuuden myöntämisen ehdoista.

SOLAS-yleissopimuksen liitteessä on lukuisia kaikkia aluksia tai tiettyjä alustyyppisiä koskevia yksityiskohtaisia määräyksiä merkintöjen tekemisestä laivapäiväkirjaan tai sitä vastaavaan päiväkirjaan. Kaikkia aluksia koskevia määräyksiä on annettu muun muassa aluksen työkieltä, ohjaus- ja hengenpelastuslaitteiden tarkastus- ja testausaikoja sekä harjoituksia koskevista merkinnöistä. Tiettyjä alustyyppisiä koskevia määräyksiä on annettu muun muassa aluksen turvallisuudelle tärkeiden aukkojen sulkemis- ja avaamisaikoja sekä sulkemis- ja lukitsemislaitteiden käyttöä koskevista merkinnöistä.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen IV luvussa viitataan radiopäiväkirjan pitämisen osalta Kansainvälisen televiestintäliiton (*ITU*) radio-ohjesääntöön. Radio-ohjesäännön liitteen 16 määräysten mukaan radiopäiväkirjaan tulee tehdä merkinnät vähintään hätä-, pika- ja varoitusliikenteestä sekä muista tärkeistä radioliikennetapahtumista. Sekä SOLAS-yleissopimuksen että radio-ohjesäännön mukaan hallinnolla on oikeus määritellä tarkemmin miten ja millä menetelmillä merkinnät radiopäiväkirjaan tehdään.

Voimassa oleva merilaki on valmisteltu yhteistyössä samanaikaisesti Ruotsin, Tanskan ja Norjan kanssa, joiden lainsäädännössä on myös aluksen päiväkirjoja koskevia säännöksiä. Ruotsin, Tanskan ja Norjan lainsäädännön mukaan päiväkirjojen pitäminen on mahdollista myös sähköisesti.

Suomen merilain aluksen päiväkirjoja koskevat säännökset ovat sisällöllisesti lähimpänä Ruotsin merilain (Sjölag 1994:1009) vastaavia säännöksiä. Myös Ruotsin merilakiin sisältyvät säännökset velvollisuudesta pitää päiväkirjoja, päiväkirjoihin tehtävistä merkinnöistä, päiväkirjojen pitämisestä sekä tiedonsaantioikeudesta ja päiväkirjojen säilyttämisestä. Ruotsissa

merenkulkuasioista vastaava viranomais (Transportstyrelsen) on antanut määräykset laiva-, kone- sekä yhdistetyn laiva- ja konepäiväkirjan pitämisestä (Transportstyrelsens föreskrifter om skeppsdagbok, maskindagbok, kombinerad skepps- och maskindagbok samt journal TSFS 2010:18). Käsintehdyt merkinnät päiväkirjaan voidaan korvata teknisten tallenteiden kautta saatavilla tiedoilla. Edellytyksenä on, että tietoja ei voida jälkikäteen muuttaa. Lisäksi tietojen merkitseminen järjestelmään edellyttää merkinnän tekijältä henkilökohtaisten tunnusten käyttöä. Ruotsissa ei nykyisin julkaista päiväkirjoja painetussa muodossa. Ruotsin merenkulkuasioista vastaavan viranomaisen määräyksiin sisältyvät mallisivut päiväkirjoista sekä tiedot siitä, millaisia päiväkirjojen tulee muodoltaan olla.

Tanskan merilaissa (Søloven LBK nr 538 af 15/06/2004) säädetään päiväkirjoja koskevasta tiedonsaantioikeudesta sekä päiväkirjojen säilyttämisestä. Aluskohtaisesta velvollisuudesta päiväkirjojen pitämiseen on säädetty Tanskan merenkulkuhallituksen (Søfartsstyrelsen) määräyksillä laiva- ja radiopäiväkirjoista (Bekendtgørelse om skibs- og radiodagbøger BEK nro 978 af 20/07/2007). Tanskan merenkulkuhallituksen määräysten mukaan merenkulkuhallitus voi hyväksyä sähköiset päiväkirjat ja sen, että merkinnät laiva- tai radiopäiväkirjoihin tehdään kokonaan tai osittain sähköisesti. Merkinnät on tehtävä siten, että niitä ei voi jälkikäteen muuttaa. Merkintöjen tekeminen edellyttää merkinnän tekijältä henkilökohtaisten tunnusten käyttöä. Lisäksi sähköisistä päiväkirjamerkinnöistä on otettava päivittäin varmuuskopiot. Tanskassa merenkulkuhallitus julkaisee päiväkirjat painetussa muodossa.

Norjassa aluksen päiväkirjoja koskeva sääntely perustuu alusturvallisuuslakiin (Lov om skips-sikkerhet LOV 2007-02-16 nr 09). Norjan merenkulkuhallitus (Sjøfartsdirektoratet) on antanut määräykset päiväkirjojen pitämisestä aluksilla ja kelluvilla laitteilla (Forskrift om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger FOR 1992-09-15 nro 693). Määräyksissä edellytetään, että sähköisten päiväkirjojen järjestelmät ja asennus täyttävät kansainväliset määräykset. Lisäksi edellytetään, että yrityksellä on sähköisen päiväkirjan pitämisestä sopimus merenkulkuhallituksen kanssa. Norjan merenkulkuhallituksen määräysten mukaan sähköiset päiväkirjat on suojattava tietojen muuttamiselta ja poistamiselta. Päiväkirjat on allekirjoitettava sähköisesti, jos niitä koskee allekirjoitusvaatimus. Norjassa merenkulkuhallitus julkaisee päiväkirjat painetussa muodossa.

1.2.2 Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

IMO:lla ei sen peruskirjan mukaan ole sellaista norminantovaltaa, että se pystyisi antamaan onnettomuustutkintaa koskevia sitovia säännöksiä sopimusvaltioille, mutta SOLAS-yleissopimus antaa tähän mahdollisuuden. IMO on pitänyt sopimusvaltioiden yhteistyötä merionnettomuuksien tutkimisessa tärkeänä ja pyrkinyt edistämään merenkulku-yhteisön yhteistä etua useilla päätöslauselmilla, joista ensimmäinen tuli voimaan vuonna 1968.

Yksittäiset päätöslauselmat yhdistettiin ja laajennettiin hyväksymällä vuonna 1997 säännöstö merellä sattuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkimista, eli päätöslauselma A.884(21), sekä päätöslauselma A.849(20) (Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents). Päätöslauselman A.849(20) liite sisältää IMO:n merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkimista koskevan säännösten (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents). IMO hyväksyi vuonna 2008 päätöslauselmallaan MSC.257(84) SOLAS-yleissopimukseen uuden säännön. Tämän yleissopimuksen lisäyksen mukaan merionnettomuuksien tutkimisessa on noudatettava IMO:n päätöslauselman

MSC.255(84) mukaisia ”kansainvälisiä standardeja ja suositettuja menetelmiä merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden turvallisuustutkinnassa”. Tämä päätöslauselma toi muutoksia ja lisäyksiä vuonna 1997 hyväksyttyyn edellä mainittuun säännöstöön.

Säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi vaadittavasta pakollisesta katsastusjärjestelmästä annettu neuvoston direktiivi 1999/35/EY, jäljempänä *tarkastusdirektiivi*, oli ensimmäinen EU-säädös, jossa oli säännöksiä merionnettomuuksien tutkinnasta. Tarkastusdirektiivin soveltamisala kattaa kaikki säännöllisessä liikenteessä olevat ro-ro-matkustaja- ja suurnopeusalukset niiden lipusta eli rekisteröintivaltioista riippumatta. Tarkastusdirektiivi antaa jäsenvaltioille oikeuden suorittaa onnettomuuden tutkinnan tai osallistua siihen, jos onnettomuus tapahtuu direktiivin tarkoittamassa liikenteessä. Merionnettomuuksien tutkintaa koskevia säännöksiä on myös alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/59/EY. Merionnettomuuksien tutkinnan sääntely Euroopan unionissa sai jatkoa, kun komissio teki vuoden 2005 marraskuussa ehdotuksen direktiiviksi meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnasta. Meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan perusperiaatteista ja neuvoston direktiivin 1999/35/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/18/EY, jäljempänä *merionnettomuusdirektiivi*, tuli voimaan kesäkuussa 2009. Suomessa direktiivi on pantu täytäntöön turvallisuustutkintalailla.

Ruotsissa on säädetty vaaratilanteiden ilmoittamisesta merilaissa siten, että ilmoittamisvelvollisuus koskee kaikkia ruotsalaisten kauppa-alusten, kalastusalusten ja valtionalusten päälliköitä. Heidän tulee viipymättä raportoida erikseen määritellylle viranomaiselle onnettomuuksien lisäksi myös tapahtumat, joista voidaan olettaa, että niiden tuloksena olisi voinut olla tapahtuma, josta aiheutuu vahinkoa lastille tai alukselle. Onnettomuustutkinnasta annettu laki (Lag om undersökning av olyckor 1990:712) velvoittaa tutkimaan myös muut sellaiset tapahtumat kuin merionnettomuudet, jotka olisivat voineet johtaa merionnettomuuteen. Suomesta poiketen Ruotsissa meriselitys annetaan myös läheltä piti -tilanteesta.

Tanskassa on säädetty vaaratilanteiden ilmoittamisesta meriturvallisuuslaissa (Lov on sikkerhed til søs), jonka nojalla Tanskan merenkulkuviranomainen on antanut määräyksen merionnettomuuksien, kuolemien ja läheltä piti -tilanteiden raportoinnista (638/14.6.2011). Raportointivelvollisuus koskee kaikkia tanskalaisia aluksia ja aluksia Tanskan aluevesillä, pois lukien huviveneet ja alukset, joita ei käytetä kaupalliseen meriliikenteeseen. Päällikön ja laivanisäntien tehtävänä on varmistaa, että ilmoitus tehdään. Raportoinnin laiminlyönti johtaa sakkorangaistukseen.

Iso-Britanniassa on säädetty vaaratilanteiden ilmoittamisesta onnettomuustutkintaa koskevassa lainsäädännössä (2012 No. 1973, The Merchant Shipping Regulations 2012), ja ilmoitusvelvollisen aluksen päällikön tai omistajan jättäessä säädetyn ilmoituksen tekemättä ilman pätevää syytä, hänen katsotaan syyllistyneen sakolla rangaistavaan rikkeeseen.

1.2.3 Tarkastus ja arviointi

IMO:n suorittaman auditoinnin kriteerit on määritelty IMO:n yleiskokouksen 28. istunnossa 4 päivänä joulukuuta 2013 vahvistetulla päätöslauselmalla A.1070(28), eli niin kutsutulla III-säännöstöllä (IMO Instruments Implementation Code). III-säännöstö sisältää koonnoksen me-

renkulun hallintoja koskevista pakollisista, IMO:n säännöksiä toimeenpanoon ja toteuttamiseen liittyvistä, vastuista. Tarkastuksessa sovelletaan kuitenkin ainoastaan niitä III-säännösten osia, jotka koskevat jäsenvaltion voimaan saattamia yleissopimuksia ja säännöstöjä. Tarkastukset rajoittuvat vain niihin velvoitteisiin, joihin jäsenvaltio on sitoutunut. Säännösten kohdat 29–32, jotka koskevat satamavaltiotarkastajien pätevyyttä ja pakollista meripalvelua, ovat puolestaan ainoastaan ohjeellisia.

IMO:n yleiskokous hyväksyi myös päätöslauselman A.1067(28), jossa määritetään puitteet ja menettelyt IMO:n jäsenvaltioiden tarkastussuunnitelmalle. Tällä luonteeltaan ohjeellisella päätöslauselmalla luodaan viitekehys IMO:n suorittamille tarkastuksille ja arvioinneille. Kyseessä ei siten ole sitova päätöslauselma, vaan enemmänkin ohjeet sekä IMO:lle että jäsenvaltioille siitä, miten tarkastukset ja arvoinnit toteutetaan.

Auditointeja koskevat säännökset on tehty pakolliseksi ja ulotettu koskemaan useita IMO:n yleissopimuksia yleiskokouksen, meriturvallisuuskomitean (MSC) ja meriympäristön suojelukomitean (MEPC) tekemillä päätöksillä. IMO:n yleiskokous hyväksyi 28. istunnossa 4 päivänä joulukuuta 2013 päätöslauselman A.1070(28) ohella päätöslauselmat A.1083(28), A.1084(28) ja A.1085(28), joilla III-säännösten soveltaminen tehtiin pakolliseksi vuoden 1966 kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen, jäljempänä *lastiviivayleissopimus*, (SopS 52/1968), vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen, jäljempänä *aluksenmittausyleissopimus*, (SopS 31/1982) ja kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen, jäljempänä *COLREG-yleissopimus*, (SopS 30/1977) nojalla. IMO:n meriturvallisuuskomitea hyväksyi 93. istunnossaan 22 päivänä toukokuuta 2014 päätöslauselmat MSC.366(93), MSC.373(93), MSC.374(93) ja MSC.375(93), joilla tehtiin muutoksia SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen, kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimuksen, jäljempänä *STCW-yleissopimus*, (SopS 22/1984) liitteeseen ja vuoden 1966 kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvään vuoden 1988 pöytäkirjan (SopS 291/2000) liitteeseen. Lisäksi IMO:n meriympäristön suojelukomitea hyväksyi 66. istunnossaan 4 päivänä huhtikuuta 2014 päätöslauselmat MEPC.246(66) ja MEPC.247(66), joilla tehtiin muutoksia alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan, jäljempänä *MARPOL-yleissopimus*, (SopS 51/1983) I, II, III, IV ja V sekä VI liitteeseen. Näiden edellä mainittujen yleissopimusten määräykset sisältyvät Suomen kansallisessa lainsäädännössä eri lakeihin ja asetuksiin.

Yleissopimukseen tehty auditointia koskevat muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä siten, että ne katsotaan SOLAS-yleissopimuksen VIII(b)(vi)(2)(bb) artiklan mukaisesti hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2015, jollei niitä siihen mennessä ole vastustanut enemmän kuin 1/3 sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden yhteenlaskettu tonnisto on yli 50 prosenttia maailman kauppalaivaston tonnistosta. STCW-yleissopimuksen XII(1)(a)(vii)(2) artiklan mukaisesti muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2015, jollei niitä siihen mennessä ole vastustanut enemmän kuin 1/3 sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden yhteenlaskettu tonnisto on yli 50 prosenttia maailman kauppalaivaston tonnistosta. Vuoden 1966 kansainvälisen lastiviivayleissopimukseen liittyvän vuoden 1988 pöytäkirjan pykälän 2(f)(ii)(bb) mukaisesti muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2015, jollei niitä siihen mennessä ole vastustanut enemmän kuin 1/3 lastiviivayleissopimuksen vuoden 1988 pöytäkirjan osapuolista tai osapuolet, joiden yhteenlaskettu tonnisto on yli 50 prosenttia maailman kauppalaivaston tonnistosta. MARPOL-yleissopimuksen 16(2)(f)(iii) artiklan mukaisesti muutokset katsotaan hyväksytyiksi

si 1 päivänä heinäkuuta 2015, jollei niitä siihen mennessä ole vastustanut 1/3 sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden yhteenlaskettu tonnisto on yli 50 prosenttia maailman kauppalaivaston tonnistosta. Muutokset tulivat edellä mainittujen sääntöjen mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016 lukuun ottamatta niitä sopimusvaltioita, jotka ovat vastustaneet muutoksia hyväksymispäivämäärään mennessä, eivätkä ole peruuttaneet vastustustaan ennen voimaantuloapäivämäärää.

Suomi on 26 päivänä toukokuuta 2015 ilmoittanut nootilla tallettajana toimivalle IMO:n pääsihteerille, ettei se ole voinut vielä hyväksyä päätöslauselmilla tehtyjä sopimusmuutoksia, koska ne sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja edellyttävät siten eduskunnan suostumusta. Nootissa todettiin, että Suomen tarkoituksena on peruuttaa vastustuksensa ja siten hyväksyä muutokset, kun niille on saatu asianmukainen valtiosisäinen hyväksyntä.

Euroopan unioni ei ole antanut lainsäädäntöä, joka koskisi tyhjentävästi III-säännöstöä. Lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/21/EY säädetään velvollisuuksista, jotka jäsenvaltioiden on lippuvaltioina täytettävä. Näihin lukeutuu jäsenvaltioiden velvollisuus toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, jotta niiden hallinnolle voidaan suorittaa IMO:n auditointi vähintään joka seitsemäs vuosi. Asianomaisen säännöksen voimassaolo kuitenkin päättyy viimeistään 17 päivänä kesäkuuta 2017 tai komission vahvistuksesta aiemmin, mikäli IMO:n jäsenvaltioille pakollinen auditointijärjestelmä tulee voimaan.

Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta 19 päivänä marraskuuta 2008 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY koskee velvollisuuksia, joita lippuvaltioiden on noudatettava STCW-yleissopimuksen nojalla. Näin ollen STCW-yleissopimus kuuluu Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

1.3 Nykytilan arviointi

1.3.1 Päiväkirjoja koskeva sääntely

Voimassa oleva aluksen päiväkirjoja koskeva sääntely ei kaikilta osin vastaa perustuslain 80 §:n 1 momentissa säädettyä vaatimusta, jonka mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävä laissa. Eräiden kansainvälisen liikenteen alusten ja kotimaanliikenteen alusten sekä kalastusalusten päiväkirjojen pitämistä koskevat säännökset ovat edelleen asetustasolla.

Nykyiset päiväkirjoja koskevat säännökset ovat sisällöltään puutteellisia ja myös osittain vanhentuneita. Merilain 18 luvun päiväkirjoja koskevat säännökset perustuvat sisällöltään pääosin kumotun, vuoden 1939 merilain vastaaviin säännöksiin, eikä niitä ei ole uudistettu vuoden 1994 jälkeen, jolloin nykyinen merilaki tuli voimaan. Voimassa olevat asetuksella ja kauppa- ja teollisuusministeriön päätöksellä annetut päiväkirjojen pitämistä ja niihin tehtäviä merkintöjä koskevat säännökset on annettu myös vuoden 1939 merilain valtuutussäännösten nojalla, eikä niitä ole uudistettu 1960-luvun jälkeen.

Nykyisissä säännöksissä edellytetään päiväkirjan pitämistä manuaalisesti kirjan muodossa, vaikka nykytekniikka mahdollistaisi päiväkirjan pitämisen myös sähköisessä muodossa. SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun ja ITU:n radio-ohjesäännön määräysten mukaan päiväkirjaa on mahdollista pitää manuaalisen päiväkirjan sijasta myös muulla hallinnon hyväksy-

mällä tavalla. Ruotsi, Tanska, Norja sekä useat muut valtiot ovatkin päiväkirjoja koskevissa määräyksissään hyväksyneet sähköisen päiväkirjan pitämisen manuaalisen päiväkirjan sijasta tai sen rinnalla.

Aluksen käyttöön liittyvät tiedot kerätään nykyisin uusissa aluksissa monilta osin automaattisesti. Kehittyvä tekniikka on tuonut aluksille laitteita, jotka merkitsevät muistiin aluksen käyttöön ja käyttöympäristöön liittyviä mitattavia tekijöitä. Nämä vähentävät tarvetta jäljentää tietoja erikseen päiväkirjoihin. Aluksen käyttöolosuhteisiin liittyviä tietoja voidaan myös saada ulkopuolisista lähteistä, kuten esimerkiksi sääkartoista, jotka ovat tulleet entistä tarkemmiksi sekä maista käsin toimivista alusliikennepalveluista, joten riippuvuus aluksella kirjatusta tiedoista on vähentynyt. Tietoja saadaan myös lastiasiakirjojen jäljennöksinä ja tulosteina.

Nykyisten säännösten mukaan manuaalisen päiväkirjan tulee olla vahvistetun kaavan mukainen, sivunumeroin varustettu ja sinetöidyllä langalla läpivedetty. Näistä erityisesti sinetöintiä koskeva vaatimus ei ole enää nykypäivän vaatimusten mukainen. Yhdistetyn laiva- ja konepäiväkirjan pitämistä koskeva velvollisuus on myös melko vaativa kokoluokaltaan pienemmille aluksille.

1.3.2 Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Merenkulun lainsäädännössä voimassa olevat erilaiset ilmoitusvelvollisuudet ovat osittain päällekkäisiä. Niiden laajuus ja sisältö vaihtelevat, koska niillä tavoitellaan erilaisia asioita. Esimerkiksi alusliikennepalvelulain 23 §:n mukainen ilmoitus VTS-viranomaiselle tehdään radioteitse ja velvollisuus sen tekemiseen koskee ainoastaan Suomen aluevesillä tai valvonassa olevia aluksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa tällä hetkellä kattavasti tietoonsa onnettomuuksia eikä etenäkään aluksen käytön yhteydessä tapahtuneita vaaratilanteita koskevia tietoja omaa turvallisuustyötään varten. Toisin kuin ilmailussa ja rautatieliikenteessä merenkulun voimassa olevassa kansallisessa lainsäädännössä ei tällä hetkellä säännellä lainkaan onnettomuus- ja vaaratilannetietojen ilmoittamisesta eli poikkeamaraportoinnista Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Poikkeamaraportointi on osa turvallisuusjohtamista, ja sen tarkoitus on parantaa turvallisuutta. Merenkulussa poikkeamaraportointijärjestelmä sisältyy kansainvälisen turvallisuusjohtamisjärjestelmän, jäljempänä *ISM-säännöstö*, vaatimuksiin. ISM-säännöstö on alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva minimistandardi, jota kaikkien SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten on noudatettava. Poikkeamaraportoinnin perusteena on, että analysoimalla läheltä piti -tilanteita ja vähäisiä onnettomuuksia sekä toteuttamalla ennakoivia korjaustoimenpiteitä voidaan pienentää vakavan onnettomuuden riskiä.

1.3.3 Toimivaltainen viranomainen

Merilaki ei nykyisellään sisällä yleissäännöstä toimivaltaisesta merenkulun viranomaisesta. Useissa IMO:n päätöslauselmissa annetaan tehtäviä ”toimivaltaiselle viranomaiselle” tai ”hallinnolle”. Useimmiten päätöslauselmilla tehdyt muutokset ovat luonteeltaan teknisiä ja yleiseltä merkitykseltään vähäisiä. Ne eivät siten sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, eivätkä ne muutoinkaan vaadi eduskunnan suostumusta. Muutokset ovat sen vuoksi useimmi-

ten saatettavissa voimaan valtioneuvoston asetuksella. Muutoksista, jotka eivät vaadi voimaansaattamista, julkaistaan liikenne- ja viestintäministeriön ilmoitus Suomen säädöskokoelman sopimussarjassa. Toimivaltaisen viranomaisen määrittely kuitenkin edellyttää laintasoista sääntelyä silloin, kun sopimus asettaa viranomaiselle sellaisia tehtäviä, joihin ei ole haettavissa riittäviä valtuuksia kansallisesta laista. Yleissäännös toimivaltaisesta viranomaisesta yksinkertaistaisi jatkossa IMO:n päätöslauselmien täytäntöönpanoa.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Päiväkirjoja koskeva sääntely

Esityksen keskeisenä tavoitteena on pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti edistää digitalisaatiota ja sujuvoittaa sääntelyä. Päiväkirjoja koskeva sääntely ehdotetaan selkeytettäväksi ja saatettavaksi keskeisiltä osiltaan perustuslain vaatimusten mukaisesti lain tasolle siten, että oikeuksien ja velvoitteiden perusteista ja viranomaisten valtuuksista säädetään laissa. Valtuutussäännösten, joilla lain soveltamisesta annetaan tarkempia säännöksiä, tulee olla riittävän täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Päiväkirjoja koskeviin säännöksiin ehdotetaan lisättäväksi niiden alusten päiväkirjojen pitämistä koskevat säännökset, joista nykyisin säädetään asetuksella. Sääntelyä sujuvoitettaisiin myös kumoamalla sisällöltään vanhentuneet laivapäiväkirjan ja konepäiväkirjan pitämisestä eräissä aluksissa annettu asetus sekä päällikön velvollisuuksista aluksen merikelpoisuuteen ja laivapäiväkirjan pitämiseen katsoen annettu kauppa- ja teollisuusministeriön päätös.

Esityksen tavoitteena on selventää päiväkirjan pitämisvelvollisuutta erilaisissa aluksissa aluksen koon, liikennöintialueen ja matkustajien määrän perusteella. Samalla tavoitteena on keventää kooltaan pienempien alusten päiväkirjan pitoon liittyviä velvollisuuksia säätämällä uudesta päiväkirjatyyppistä, ajopäiväkirjasta, johon tehtävät merkinnät ovat suppeampia kuin nykyisin käytössä oleviin päiväkirjoihin tehtävät merkinnät. Velvollisuuksien kevennys koskisi kansainvälisen liikenteen aluksia, joiden bruttovetoisuus on alle 100 sekä kotimaanliikenteen aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 150 mutta alle 300, ja myös kaikkia kotimaanliikenteen aluksia, joiden satamien välinen matka kestäisi enintään 20 minuuttia. Tavoitteena on myös keventää pienten kalastusalusten päiväkirjan pitämistä koskevaa velvollisuutta siten, että kalastusaluksen päiväkirjaa olisi jatkossa pidettävä kalastusaluksilla, joiden vähimmäispituus on 15 metriä. Nykyisin päiväkirjaa on pidettävä kalastusaluksilla, joiden pituus on vähintään 10 metriä. Tavoitteena on suhteuttaa kalastusalusten päiväkirjan pitämistä koskeva velvollisuus vaativuudeltaan samalle tasolle muiden alusten kanssa. Lisäksi tavoitteena on saattaa päiväkirjan pitämistä ja päiväkirjaan tehtäviä merkintöjä koskevat säännökset ajan tasalle.

Päiväkirjan pitämistä koskevia säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi siten, että päiväkirjan pitäminen olisi mahdollista myös sähköisessä muodossa. Sähköiseen päiväkirjaan voitaisiin yhdistää muita aluksella pidettäviä päiväkirjoja tai liittää siihen muuta aluksella käytössä olevalla nykYTEKNIKALLA kerättyä tietoa. Nykyisten säännösten mukaan päiväkirjaa voidaan pitää vain manuaalisesti ja päiväkirjan on oltava vahvistetun kaavan mukainen, sivunumeroin varustettu ja sinetöidyllä langalla läpivedetty. Esityksen mukaan laissa ei enää säädettäisi päiväkirjan muotoon liittyvistä yksityiskohdista, vaan niistä säädettäisiin lakiin sisältyvien valtuutussäännösten nojalla annettavilla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Manuaalista päiväkirjaa koskevissa määräyksissä on tarkoitus muun muassa luopua käytännön ongelmia aiheuttavasta päiväkirjan sinetöintivaatimuksesta.

Esityksellä mahdollistettaisiin myös päiväkirjan pitäminen englanniksi vaikka englantia ei olisi sikaan määritelty aluksen työkieleksi. Tätä puoltavat monet seikat. Englanti on merenkulun työkieli kansainvälisillä vesillä, miehistöjen vaihtuvuus on suurta ja alusten henkilökunnan tulee osata englantia jo senkin vuoksi, että he ovat saavuttaneet STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyden. Monissa varustamoissa englantia käytetään myös raportointikielenä, vaikka se ei olisi aluksen työkieli, jolloin päiväkirjan pitäminen englanniksi on selkeämpää.

Tarkempia säännöksiä alusten päiväkirjoista annettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä ja koskisivat päiväkirjojen muotoa, sähköisen päiväkirjan hyväksymismenettelyä, tietojen säilyttämistä, päiväkirjan pitämistä ja siihen tehtäviä merkintöjä ja niiden hyväksymistä sekä päiväkirjoihin merkittäviä tietoja ja päiväkirjan liitteitä.

Aluksen päiväkirjojen pitämiseen liittyvistä rangaistuksista säädetään merilain 20 luvun 3 §:n 2 ja 3 momentissa sekä 4 §:ssä. Näihin säännöksiin ei esitettäisi muutoksia.

2.2 Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Merilakiin ehdotetaan uusia säännöksiä onnettomuus- ja vaaratilannetietojen toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle turvallisuustyön kehittämiseksi ja edistämiseksi vastaavasti kuin ilmailussa ja rautatieliikenteessä on jo säädetty. Tavoitteena on luoda yhteiset toimintatavat sille, minkä tasoiset ja millaiset tapaukset edellyttävät ilmoituksen tekemistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarvitsee kansallista merenkulun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tietokantaa turvallisuusjohtamisjärjestelmien toimivuuden tarkkailuun ja merenkulun riskien ja turvallisuustrendien tunnistamiseen riskiperusteisen viranomais toiminnan pohjaksi sekä myös sääntelyn kehittämiseen. Luotettavan tiedon avulla toiminta saadaan kohdennettua oikea-aikaisesti, oikein mitoitettuna ja oikeisiin kohteisiin, jolloin resurssien käyttö ja toimienpiteiden vaikuttavuus tehostuvat. Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää myös liikennejärjestelmän tilakuvaa, joka kertoo Suomen liikennejärjestelmän turvallisuuden tilasta.

2.3 Tarkastus ja arviointi

IMO sekä Euroopan komissio ja EMSA ovat tarkastaneet ja arvioineet Suomen merenkulkuviranomaisten toimintaa jo aikaisemmin. Nykyisestä vapaaehtoisuuteen perustuvasta järjestelmästä tulee kuitenkin pakollinen IMO:n jäsenvaltioille III-säännösten voimaantullessa. Esityksellä pyydetään eduskunnan hyväksyntää III-säännöstöä koskeville IMO:n yleissopimusten liitteisiin tehdyille muutoksille siten, että muutokset voisivat tulla Suomessa voimaan. Lisäksi merilakiin ehdotetaan lisättäväksi säännökset myös Euroopan komission ja EMSA:n suorittamista auditoinneista.

2.4 Toimivaltainen viranomainen

Merilakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi IMO:n yleissopimuksissa ja päätöslauselmissa tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena. Liikenteen turvallisuusvirasto olisi toimivaltainen viranomainen, ellei merilaissa tai jossain toisessa laissa toisin säädetä. Kyseessä olisi yleissäännös, josta voitaisiin säätää poikkeuksia joko merilaissa tai muissa laeissa.

Muutoksen tarkoituksena on yksinkertaistaa ja helpottaa IMO:n päätöslauselmien täytäntöönpanoa. Tämän lisäksi esityksen tavoitteena on edistää asiakaslähtöisyyttä ja selkeyttää tilannetta merenkulun toimijoiden näkökulmasta, koska toimivaltaisena viranomaisena toimisi lähtökohtaisesti aina sama taho.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Päiväkirjoja koskeva sääntely

Esityksellä ei olisi laivanisännille merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, koska sisällöltään pääosin vastaavat säännökset ovat olleet jo voimassa merilain 18 luvun sekä laivapäiväkirjan ja konepäiväkirjan pitämisestä eräissä aluksissa annetun asetuksen perusteella. Esityksellä luotaisiin ennen kaikkea edellytykset päiväkirjan pitoon liittyvien toimintatapojen uudistamiselle digitalisaatiota hyödyntäen mahdollistamalla päiväkirjan pitäminen sähköisessä muodossa painetun päiväkirjan sijaan. Kansainvälisesti sähköisen päiväkirjan käyttö on yleistä useissa valtioissa. Suomalaiset laivanisännät ovat myös jo pitkään esittäneet siirtymistä sähköisen päiväkirjan käyttöön, ja monissa suomalaisissa aluksissa se onkin jo käytössä. Sähköisen päiväkirjan käyttöönotto ei kuitenkaan olisi pakollista. Laivanisännille aiheutuisi mahdollisesti lisäkustannuksia tietojärjestelmistä ja laitteista, jos alusten päiväkirjoja ryhdyttäisiin pitämään sähköisessä muodossa. Kustannukset vähenisivät kuitenkin jonkin verran, kun laivanisäntien ei tämän jälkeen enää tarvitsisi hankkia manuaalisesti pidettäviä päiväkirjoja.

Päiväkirjan pitoon liittyvät velvollisuudet kevenisivät niiden alustyyppien kohdalla, jotka voisivat jatkossa pitää yhdistetyn laiva- ja konepäiväkirjan sijasta ajopäiväkirjaa. Myös pienten kalastusalusten päiväkirjan pitoon liittyvät velvollisuudet kevenisivät, kun alle 15 metrin pituisilla kalastusaluksilla ei enää tarvitsisi pitää päiväkirjaa. Ehdotettujen muutosten arvioidaan vähentävän päiväkirjan pitämiseen liittyvää työtä näillä aluksilla sekä myös vähäisessä määrin vähentävän aluksista vastaavien laivanisäntien kustannuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto menettäisi jonkin verran tuloja päiväkirjojen myynnistä, jos kaikki laivanisännät siirtyisivät pitämään päiväkirjoja aluksillaan sähköisessä muodossa. Tästä aiheutuvat Liikenteen turvallisuusviraston tulojen menetykset arvioidaan vähäisiksi.

Päiväkirjan sinetöintivaatimuksesta luopuminen alentaisi alukselle hankittavan päiväkirjan hintaa. Sinetöimättömien päiväkirjojen hinta on 72–93 euroa. Päiväkirjan sinetöinnistä peritään voimassa olevan Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annetun asetuksen mukaan 55 euron suuruinen maksu.

Sinetöinnistä luopumisella helpotettaisiin laivanisännän toimintaa, kun sinetöinnistä luopumisen jälkeen käytössä olisi vain yksi päiväkirjatyyppe, jolloin välttyttäisiin sekaannuksilta päiväkirjojen tilauksia tehtäessä. Sinetöinnistä luopuminen helpottaisi myös Liikenteen turvallisuusviraston toimintaa, vaikka sinetöinnistä luopumisen vaikutusten viraston tehtävien määrään arvioidaankin jäävän vähäisiksi.

Tulevaisuudessa olisi mahdollista, että Liikenteen turvallisuusvirasto lopettaisi manuaalisten päiväkirjojen julkaisemisen ja painattamisen. Tällöin päiväkirjaa voitaisiin pitää aluksella joko sähköisesti tai manuaalisesti Liikenteen turvallisuusviraston asiasta antaman määräyksen vaatimukset täyttävällä muulla vastaavalla päiväkirjalla.

Esityksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi sähköisen päiväkirjan ohjelman siten, että ohjelman valmistaja hakisi sen hyväksyntää virastolta. Ohjelmien hyväksyntää koskevia hakemuksia arvioidaan olevan erittäin vähän, joten niiden vaikutus viraston tehtäviin ja niistä saatavat tulot ovat erittäin vähäiset.

3.2 Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Esityksellä olisi myönteisiä vaikutuksia meriturvallisuuteen. Onnettomuus- ja vaaratilannetietojen laaja ja yhdenmukainen kerääminen, tallentaminen ja analysointi luovat kattavamman kokonaiskuvan merenkulun turvallisuuden tilasta sekä mahdollisista turvallisuusriskeistä. Riskeihin voitaisiin puuttua entistä tehokkaammin, koska laaja tietopohja helpottaa turvallisuutta parantavien toimenpiteiden määrittelyä ja kohdentamista. Parantunut turvallisuus vähentää onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden määrää ja niistä asianosaisille sekä yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia.

Liikenteen turvallisuusvirastossa merenkulun turvallisuuden analysointiin on osoitettu kaksi henkilötyövuotta. Jos tietokantaratkaisut tehdään kehittyneesti eikä raakatiedon manuaaliseen käsittelyyn tarvitse osoittaa resursseja, kustannusvaikutukset kohdistuvat tietokannan kehittämiseen ja ylläpitoon. Riskiperusteisen viranomaistoiminnan onnistuminen edellyttää kattavaa tietopohjaa. Analysoitu poikkeamatieto helpottaa viranomaisresurssien kohdentamista sinne, missä riskit ja toimenpiteiden vaikuttavuus on suurin ja tuo näin positiivisia kustannusvaikutuksia. Esitys aiheuttaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle jonkin verran lisätyötä, mutta se pystyttäisiin hoitamaan nykyisillä henkilöresursseilla.

Varustamoille esitys saattaisi aiheuttaa jonkin verran lisäkustannuksia raportointijärjestelmien kehittämistarpeen vuoksi. Toisaalta varustamoilta, joita turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskeva ISM-säännöstö velvoittaa, edellytetään jo nyt raportointijärjestelmiä. Vastaavat kustannukset kohdistuvat toimijoille kaupallisessa ilmailussa ja raideliikenteessä, eikä niitä ole pidetty kohtuuttomina. Raportointijärjestelmä luo tietopohjan varustamon oman toiminnan riskien tunnistamiselle, ja voi siten tuoda huomattavia säästöjä parantuneen turvallisuuden sekä toiminnan kehittämismahdollisuuksien myötä.

Liikenteen turvallisuusvirasto on painottanut viime aikoina toiminnassaan erityisesti poikkeamatiedon keräämistä ja analysointia. Ilmailun osalta poikkeamaraportoinnista saatua tietoa on hyödynnetty viranomaistoimenpiteiden kohdentamisessa jo usean vuoden ajan. Tulevaisuudessa organisaatioiden ja viranomaisten tulisi kehittää nykyistä enemmän poikkeamaraportoinnin perusteella suoritettujen toimenpiteiden vaikuttavuuden seurantaa jokaisessa liikenne muodossa.

Esityksellä olisi myönteisiä vaikutuksia viranomaisten tiedonsaantiin myös meriympäristöön liittyvissä asioissa. Ympäristöön liittyviä poikkeamailmoituksia tehdään niin vähän, ettei niiden perusteella ole mahdollisuutta tilastolliseen analyysiin. Liikenteen lisääntymisen myötä onnettomuuksien ja öljyvahinkojen uhka oletettavasti kasvaa, vaikka liikenteenohjausta ja alusten turvallisuutta kehitetään samaan aikaan. Vaikka poikkeamaraportoinnilla saataisiin tietoa pääasiassa suomalaisten alusten toiminnasta, on tärkeää vaikuttaa asian edistämiseksi myös kansainvälisesti ja tukea EMSA:n toimia kattavan Euroopan-laajuisen raportointitiedon saamiseksi.

3.3 Tarkastus ja arviointi

Merenkulun viranomaisten näkökulmasta vapaaehtoisista tarkastuksista ja arvioinneista on ollut hyötyä niiden toiminnan kehittämisen ja tehostamisen kannalta. Tarkastukset ja arvoinnit olisivat jatkossakin toteutettavissa nykyisin resurssein. Arviointien ja tarkastusten perusteella tehtyjen havaintojen korjaavat toimenpiteet saattavat kuitenkin edellyttää viranomaisilta kansallisten menettelyiden muuttamista. Auditoinnin seurauksena edellytetyt toimenpiteet voivat myös aiheuttaa kustannuksia tai edellyttää lisäresurssien osoittamista havaittujen puutteiden korjaamiseksi.

IMO-auditoinnin läpikäyminen vaikuttaa myös alusten riskiprofiiliin ja samalla suomalaisten varustamoiden kilpailukykyyn. Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitettua satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskeva yhteisymmärryspöytäkirja, jäljempänä *Pariisin pöytäkirja*, soveltaa satamavaltiotarkastuksissa riskiperusteista alusten riskiprofiilia. Alus määräytyy tiettyjen yleisten ja historiallisten tekijöiden perusteella suuren, normaalin tai pienen turvallisuusriskin alukseksi. Yhtenä edellytyksenä pienen turvallisuusriskin alukseksi on, että aluksen lippuvaltio on läpikäynyt IMO-auditoinnin. Suomen merenkulkuhallinto auditoitiin vuonna 2011. Suomen varustamojen kilpailutilannetta edesauttoi, että alukset voivat nyt saavuttaa pienen turvallisuusriskin profiilin vieraillessaan ulkomailla. Alusten tarkastusvälit määräytyvät näiden luokitusten mukaisesti siten, että suuren turvallisuusriskin alukset tarkastetaan useammin.

3.4 Toimivaltainen viranomainen

Toimivaltaisen viranomaisen määrittelyminen Liikenteen turvallisuusvirastoksi saattaisi lisätä viraston tehtäviä joissakin tapauksissa. Virastolle voisi mahdollisesti tulla tehtäviä IMO:ssa hyväksytyjen uusien sääntöjen ja menettelyjen myötä. Toisaalta toimivaltaisen viranomaisen määrittelyminen vähentäisi sääntelyn tarvetta jatkossa pääasiassa teknisten IMO:n päätöslauselmien voimaansaattamisen yhteydessä.

Muutoksella ei olisi vaikutuksia nykytilaan niissä tapauksissa, joissa toimivaltaiseksi viranomaiseksi on kansallisessa lainsäädännössä määritelty joku muu viranomainen kuin Liikenteen turvallisuusvirasto. Myös jatkossa erikseen määrätyissä asioissa toimivaltaiseksi viranomaiseksi voitaisiin määritellä joku muu viranomainen kuin Liikenteen turvallisuusvirasto. Asiakasnäkökulmasta olisi kuitenkin selkeämpää, jos merenkulussa olisi määritelty yksi taho, joka pääasiallisesti olisi toimivaltainen viranomainen.

4 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, sisäministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Metsähallitukselta, Onnettomuustutkintakeskukselta, Rajavartiolaitokselta, Suomen ympäristökeskukselta, Tietosuojavaltuutetun toimistolta, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitto EK:lta, Suomen Varustamot ry:ltä, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry:ltä, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto ry:ltä, Meriteollisuus ry:ltä, Suo-

men Merimies-Unioni SMU ry:ltä, Suomen Laivameklariliitto ry:ltä, Suomen Konepäälystöliitto ry:ltä, Suomen Laivanpäälystöliitto ry:ltä, Suomen Meripelastusseura ry:ltä, Kalatalouden Keskusliitolta, Suomen Ammattikalastajaliitto ry:ltä, Oy Alfons Håkans Ab:lta, Arctia Shipping Oy:ltä, Bore Ltd:lta, Eckerö Shipping Ab Ltd:lta, ESL Shipping Oy:ltä, FinnFerriesiltä, Finnlines Oy:ltä, Finnpilot Pilotage Oy:ltä, Godby Shipping Ab:lta, Oy Langh Ship Ab:lta, Napa Ltd:lta, Navidom Oy:ltä, Meriaura Oy:ltä, Meritaito Oy:ltä, Tallink Silja Oy:ltä, Viking Line Abp:lta, Aboa Marealta, Högskolan på Ålandilta, Kymenlaakson ammattikorkeakoululta ja Satakunnan ammattikorkeakoululta.

Lausunnon antoivat oikeusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Onnettomuustutkintakeskus, Rajavartiolaitos, Suomen ympäristökeskus, Tietosuoja-valtuutetun toimisto, Tulli, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Varustamot ry, Alfons Håkans Ab, Arctia Shipping Oy ja Napa Ltd.

Lausunnonantajista Ahvenanmaan maakunnan hallituksella, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:llä ja Tullilla ei ollut lausuttavaa esityksestä.

Yleisesti ottaen lausunnonantajat kannattivat ehdotettuja muutoksia ja pitivät niitä perusteltuina.

Etenkin varustamot ovat pitkään esittäneet sähköiseen laivapäiväkirjaan siirtymistä. Elinkeino-sidosryhmät korostivatkin esityksen myönteisiä vaikutuksia päiväkirjoihin liittyvän sääntelyn uudistusten osalta etenkin digitalisaation edistämisen ja sääntelyn sujuvoittamisen näkökulmasta. Lausunnonantajat kannattivat valinnanmahdollisuutta päiväkirjan muodon suhteen, ja katsoivat hyödylliseksi, että sähköiseen laivapäiväkirjaan on mahdollista yhdistää muita aluksella pidettäviä päiväkirjoja. Useassa lausunnossa pidettiin tärkeänä, että sähköisen päiväkirjan säilyminen varmistetaan luotettavalla tavalla, jolla estetään päiväkirjaan merkittyjen tietojen häviäminen tai tuhoutuminen.

Oikeusministeriön lausunnon johdosta esityksessä on selvennetty sitä, että sähköistä päiväkirjaa voi pitää vain sellaisella järjestelmällä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt, sekä tähän liittyvää Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuutta ja sen perusteluja on täsmennetty. Alfons Håkans Ab:n ja Napa Ltd:n lausunnon perusteella esitykseen on jatkovalmistelussa lisätty, että päiväkirjan pitäminen olisi mahdollista aluksen työkielen lisäksi myös englanniksi. Arctia Shipping Oy esitti lausunnossaan, että jäänmurron erityispiirteet päiväkirjan pidossa huomioitaisiin lisäämällä merilakiin erillinen maininta jäänmurtopäiväkirjasta sekä säätämällä sen sisällöstä tarkemmin asetuksella. Jatkovalmistelussa esitystä ei katsottu tarkoituksenmukaiseksi muuttaa tältä osin. Esityksen tavoitteena on sujuvoittaa merilain mukaisten päiväkirjojen pitämistä koskevaa sääntelyä, eikä eri alustyypeille ole katsottu perustelluksi säätää erillisiä vaatimuksia, vaan lain yleiset vaatimukset koskevat kaikkia sen soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Päiväkirjan pitämiseen liittyvät erityistarpeet voidaan mahdollisuuksien mukaan huomioida esimerkiksi markkinoilta hankittavassa sähköisen päiväkirjan järjestelmässä.

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamista koskevien säännösten osalta Onnettomuustutkintakeskus totesi erikseen pitävänsä uudistusta tärkeänä. Myös monet viranomaiset kannattivat esitettyjä muutoksia ja esittivät tältä osin lähinnä teknisluonteisia tarkennuksia lakiehd-

tukseen ja sen perusteluihin, tai viittaussäännöksiä muuhun lainsäädäntöön, jotka on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon. Suomen Varustamot ry:n lausunnossa tuotiin esille, että esitystä tulee selventää ilmoitusvelvollisuuteen liittyviltä osin, koska se jättää tulkinnanvaraa onnettomuus- ja vaaratilanteiden määrittelyyn liittyen ja vaikeuttaa siten esitykseen liittyvien kustannusvaikutusten laskemista. Esityksen perusteluja on muokattu lausunnon johdosta tarkkarajaisemmiksi.

Toimivaltaisen viranomaisen määrittelyyn sekä esityksen tarkastuksia ja arviointeja koskevaan osuuteen kiinnitettiin huomiota muutamassa viranomaistahon lausunnossa kannattamalla ehdotettuja muutoksia. Oikeusministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota, että merilain 22 a lukuun ehdotetut säännökset tarkastuksesta ja arvioinnista jättävät epäselväksi, kehen ehdotettujen muutosten on tarkoitettu kohdistuvan. Jatkovalmistelussa esitystä täydennettiin tältä osin. Lisäksi oikeusministeriö katsoi, että esityksessä on selvennettävä miltä osin tarkastuksia ja arviointeja koskevat sopimusmuutokset kuuluvat Suomen toimivaltaan ja toisaalta lainsäädännön alaan. Esitystä on tältä osin muokattu lausunnon perusteella ja jatkovalmistelussa siitä on myös pyydetty kommentteja ulkoasiainministeriöltä. Lisäksi oikeusministeriö esitti muita lakiteknisia huomioita ja muutosehdotuksia, jotka on otettu huomioon.

Esityksen jatkovalmistelussa siihen on lisätty aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuutta käytöstä annetun lain sekä työ- ja elinkeinoministeriön lausunnon perusteella erityyppisistä lausunnoin muuttamista koskevat lakiehdotukset.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki merilain muuttamisesta

18 luku – Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus

Päiväkirjat

1 §. *Velvollisuus pitää päiväkirjaa.* Pykälää esitetään muutettavaksi siten, että siinä säädettäisiin kaikista merilaissa tarkoitetuista kansainvälisessä liikenteessä ja kotimaanliikenteessä liikennöivissä aluksissa sekä kalastusaluksissa pidettävistä päiväkirjoista. Pykälä sisältäisi myös viittauksen aluksella pidettäviin ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviin päiväkirjoihin. Nykyisen 18 luvun 1 §:n 3 momentin asetuksenantovaltuus eräitä aluksia koskevista päiväkirjoista poistettaisiin tarpeettomana, koska ehdotetussa pykälässä säädettäisiin kaikkia aluksia koskevasta velvollisuudesta pitää päiväkirjaa. Lisäksi poistettaisiin tarpeettomana nykyisen 18 luvun 1 §:n 2 momentin säännös laiva- ja konepäiväkirjan kaavasta, sivunumeroinnista ja sinetöinnistä, koska päiväkirjan muotoon liittyvistä asioista säädettäisiin ehdotetussa 2 §:ssä. Pykälän otsikko täsmennettäisiin vastaamaan pykälän sisältöä.

Pykälän *1 momentissa* lueteltaisiin laissa tarkoitettut päiväkirjat, joita olisivat laivapäiväkirja, konepäiväkirja, yhdistetty laiva- ja konepäiväkirja, ajopäiväkirja, kalastusaluksen päiväkirja ja radiopäiväkirja. Ajopäiväkirjaan ja radiopäiväkirjaan ei kuitenkaan sovellettaisi merilain 20 luvun rangaistussäännöksiä. Lisäksi momentti sisältäisi informatiivisen viittauksen merenkulun ympäristönsuojelulakiin, jossa säädetään aluksella pidettävistä ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvistä päiväkirjoista.

Pykälän *2 momentti* sisältäisi säännökset kansainvälisen liikenteen aluksissa pidettävistä päiväkirjoista. Kansainvälinen liikenne on määritelty alusturvallisuuslain 2 §:n 34 kohdassa, jonka mukaan sillä tarkoitetaan liikennettä ulkomaan satamien tai Suomen ja ulkomaan satamien välillä. Kansainvälinen liikenne jaetaan itämerenliikenteeseen, lähiliikenteeseen euroopanliikenteeseen ja kaukoliikenteeseen, jotka on määritelty tarkemmin alusturvallisuuslain edellä mainitussa kohdassa.

Kansainvälisen liikenteen aluksessa pidettävä päiväkirja määräytyisi aluksen bruttovetoisuuden mukaan. Jos aluksen bruttovetoisuus olisi vähintään 500, aluksessa olisi pidettävä erikseen laivapäiväkirjaa ja konepäiväkirjaa. Aluksen bruttovetoisuuden ollessa alle 500, aluksessa voitaisiin pitää erillisten laiva- ja konepäiväkirjojen sijasta yhdistettyä laiva- ja konepäiväkirjaa. Jos aluksen bruttovetoisuus olisi alle 100, aluksessa voitaisiin pitää aiemmin momentissa mainittujen päiväkirjojen sijasta ajopäiväkirjaa.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin kotimaanliikenteen aluksissa pidettävistä päiväkirjoista. Kotimaanliikenne on määritelty alusturvallisuuslain 2 §:n 36 kohdassa, jonka mukaan sillä tarkoitetaan liikennettä kotimaan satamien välillä. Kotimaanliikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä

liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä. Kotimaanliikenne jaetaan liikennealueisiin I, II ja III, jotka on määritelty tarkemmin alusturvallisuuslain edellä mainitussa kohdassa ja Liikenteen turvallisuusviraston 15 päivänä maaliskuuta 2010 antamassa kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoja koskevassa määräyksessä (TRAFI/7106/03.04.01.00/2010).

Kotimaanliikenteen aluksessa pidettävä päiväkirja määräytyisi aluksen bruttovetoisuuden, matkustajien määrän tai aluksen liikennöimän satamien välisen matkan ajallisen keston perusteella. Jos kotimaanliikenteessä liikennöivän aluksen bruttovetoisuus olisi vähintään 300, tai jos alus kuljettaisi vähintään 100 matkustajaa, aluksessa olisi pidettävä yhdistettyä laiva- ja konepäiväkirjaa tai niiden sijasta erillisiä laiva- ja konepäiväkirjoja. Jos kyseisen aluksen satamien välinen matka kestäisi enintään 20 minuuttia, voitaisiin aluksessa kuitenkin pitää näiden päiväkirjojen sijasta ajopäiväkirjaa. Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus olisi vähintään 150 mutta alle 300, olisi pidettävä vähintään ajopäiväkirjaa.

Pykälän 4 *momentti* sisältäisi kalastusaluksissa pidettäviä päiväkirjoja koskevat säännökset. Vähintään 24 metrin pituisessa kalastusaluksessa olisi pidettävä yhdistettyä laiva- ja konepäiväkirjaa tai sen sijasta erillisiä laiva- ja konepäiväkirjoja. Nämä kalastusalukset kuuluvat yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annetun neuvoston direktiivin 97/70/EY (kalastuslainsäädäntö) soveltamisalaan. Näitä pienemmissä kalastusaluksissa, joiden pituus olisi vähintään 15 metriä mutta alle 24 metriä, olisi pidettävä kalastusaluksen päiväkirjaa. Voimassa olevien säännösten mukaan kalastusaluksen päiväkirjaa on pidettävä vähintään 10 metrin pituisilla kalastusaluksilla. Jatkossa velvollisuus pitää kalastusaluksen päiväkirjaa koskisi vähintään 15 metrin pituisia kalastusaluksia. Päiväkirjanpitovelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät näin ollen luokkaan I kuuluvat kalastusalukset, jotka pääasiallisesti liikennöivät pyyntialueella I. Pyyntialueella tarkoitetaan järviä sekä sisä- ja ulkosaaristoa Suomen sisäisten aluevesien ulkorajaan asti. Kalastusalusten luokat ja pyyntialueet on määritelty alusturvallisuuslain 2 §:n 32 ja 39 kohdissa.

Pykälän 5 *momentissa* säädettäisiin velvollisuudesta pitää aluksessa radiopäiväkirjaa, jos alus on kansainvälisten sopimusten tai Liikenteen turvallisuusviraston antamien määräysten mukaan varustettava radiolaitteilla. Nykyisen 18 luvun säännöksissä ei velvoiteta pitämään radiopäiväkirjaa aluksessa eikä radiopäiväkirjan pitämisestä ole voimassa myöskään muita laintasoisia säännöksiä. Velvollisuus radiopäiväkirjan pitämiseen aluksessa perustuu ITU:n radio-ohjesääntöön.

2 §. Päiväkirjan muoto ja tietojen säilyttäminen. Pykälässä säädettäisiin päiväkirjan pitämisen muodosta ja tietojen säilyttämisestä. Pykälän otsikko muutettaisiin sen sisältöä vastaavaksi. Nykyisen 18 luvun 2 §:n tarkoittamista laiva- ja konepäiväkirjan pitämiseen liittyvistä asioista säädettäisiin ehdotetussa 3 §:ssä.

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin siitä, missä muodossa päiväkirjaa voitaisiin pitää aluksella. Nykyisen 18 luvun säännösten mukaan päiväkirjaa voidaan pitää vain manuaalisesti kirjan muodossa. Säännöksiä esitetään muutettavaksi siten, että mahdollistettaisiin päiväkirjan pitäminen myös sähköisesti Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymällä sähköisellä järjestelmällä. Laivanisäntä päättäisi, missä muodossa päiväkirjaa pidettäisiin aluksessa. Eri päiväkirjojen pitäminen eri muodoissa olisi myös mahdollista. Joitain päiväkirjoja, esimerkiksi laiva- ja konepäiväkirjaa voitaisiin pitää sähköisesti ja esimerkiksi ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä päiväkirjoja voitaisiin pitää manuaalisesti.

Sähköiseen päiväkirjaan voitaisiin yhdistää muita aluksella pidettäviä päiväkirjoja, kuten radiopäiväkirja tai merenkulun ympäristönsuojelulaissa tarkoitettu lasti-, öljy- tai jätepäiväkirja taikka mahdollisesti jokin muu aluksella pidettävä vastaava päiväkirja. Vastaavalla päiväkirjalla tarkoitettaisiin esimerkiksi sellaisia päiväkirjoja, joita aluksella pidetään muun kuin aluksen kulkuun tai ympäristönsuojeluun liittyvän lainsäädännön perusteella. Tällaisia päiväkirjoja ovat muun muassa aluksen laiva-apteekkia koskevien säännösten perusteella pidettävä lääkepäiväkirja tai laivaväen ruokahuollosta aluksella annettujen säännösten perusteella pidettävä ruokapäiväkirja. Vastaavaa päiväkirjaa koskevan maininnan tarkoituksena olisi kattaa myös ne mahdolliset tilanteet, jolloin kansallista lainsäädäntöä ei ehditä muuttaa riittävän ajoissa esimerkiksi kansainvälisistä sopimuksista johtuvan uuden päiväkirjan pitämisvelvoitteen vuoksi.

Pykälän 2 *momentti* sisältäisi säännökset päiväkirjaan merkittävien tietojen käsittelystä ja säilymisestä. Päiväkirjaan merkittävien tietojen käsittelyssä olisi varmistettava, että kyseiset tiedot olisivat jatkuvasti saatavilla ja käytettävissä. Päiväkirjaa olisi pidettävä luotettavalla tavalla, jolla varmistettaisiin päiväkirjaan merkittyjen tietojen säilyminen eheinä ja muuttumattomina koko niiden säilytysajan. Tietojen eheydellä tarkoitetaan sitä, ettei niiden väliin saa lisätä mitään. Sähköisen päiväkirjan ja siihen tehtyjen merkintöjen säilyminen alkuperäisessä muodossaan olisi varmistettava luotettavalla tavalla, jolla estetään päiväkirjaan merkittyjen tietojen häviäminen tai tuhoutuminen sähköhäiriön tai muun teknisen vian vuoksi. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että sähköisen päiväkirjan tietojen olisi tallennuttava vähintään kahteen erilliseen kohteeseen, josta ne ovat tarvittaessa saatavissa.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin päiväkirjaan tehtyjen merkintöjen ajallisesta säilyttämisestä. Laivanisäntä olisi vastuussa päiväkirjan säilyttämisestä. Sähköiseen päiväkirjaan tehdyt merkinnät olisi säilytettävä vähintään kolme vuotta merkinnän tekemisestä. Manuaalinen päiväkirja olisi säilytettävä vähintään kolme vuotta laskettuna päiväkirjaan tehdystä viimeisestä merkinnästä. Päiväkirjan liitteet olisi säilytettävä vähintään kolme vuotta laskettuna liitteen päivämäärästä. Jos päiväkirjaan merkityn tapahtuman johdosta olisi mainitussa ajassa pantu vireille oikeudenkäynti, sähköisen päiväkirjan merkintä tai manuaalinen päiväkirja olisi säilytettävä, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Pykälän 4 *momentin* mukaan sähköisen päiväkirjan järjestelmän hyväksyminen tapahtuisi siten, että sen valmistaja hakisi hyväksymistä Liikenteen turvallisuusvirastolta. Laivanisännät voisivat hankkia hyväksynnän saaneen sähköisen päiväkirjan järjestelmän sen valmistajalta. Momenttiin sisältyvän valtuutussäännöksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä päiväkirjojen muodosta ja tietojen säilyttämisestä sekä sähköisen päiväkirjan ohjelman hyväksymismenettelystä. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä ja sisältäisivät muun muassa eri päiväkirjojen mallisivut sekä sähköisen ja manuaalisen päiväkirjan muotoa koskevat vaatimukset. Sähköisen päiväkirjan järjestelmän hyväksymisen edellytykset perustuisivat kansainvälisten yleissopimusten määräyksiin. Päiväkirjan pitäminen sähköisesti on SOLAS-yleissopimuksen liitteen V säännön 28 mukaan mahdollista ja IMO:n yleiskokouksen vahvistama päätöslauselma A.22(916) sisältää sekä sähköistä että manuaalista päiväkirjaa koskevia tarkempia teknisiä vaatimuksia. MARPOL-yleissopimuksessa ei nykyisellään ole mainintaa sähköisistä päiväkirjoista, mutta vuoden 2016 huhtikuussa pidetyssä MEPC-komitean kokouksessa käsiteltiin MARPOL-yleissopimuksen mukaisten päiväkirjojen pitäminen sähköisesti. Kokouksessa käsiteltyssä asiakirjassa ”Use of Electronic Record Books” määritellään tarkasti sähköisten päiväkirjojen vaatimukset. Ohjeistuksen jatkovalmistelun päätettyä se tullaan lähettämään MEPC-komitean kokouksen hyväksyttäväksi. Tässä ohjeistuksessa käytännössä määritetään kaikkien sähköisten päiväkirjojen tekniset vaatimukset.

3 §. Päiväkirjan pitäminen. Pykälä sisältäisi päiväkirjan pitämistä koskevat säännökset, jotka nykyisin sisältyvät 18 luvun 2 §:ään. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin kuitenkin nykyistä 2 §:ää tarkemmin päiväkirjan pitämisestä, siihen tehtyjen merkintöjen hyväksymisestä ja merkintöjen korjaamisesta. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan sen sisältöä.

Pykälän *1 momentin* mukaan aluksen päällikön velvollisuutena olisi huolehtia siitä, että aluksessa pidetään ehdotetussa 1 §:ssä tarkoitettua päiväkirjaa. Uuden päiväkirjan hankkimisesta säädetään nykyisin hyvin yksityiskohtaisesti 18 luvun 4 §:ssä. Esiitetyn muutoksen seurauksena tämä velvollisuus sisältyisi päiväkirjan pitämiseen. Aluksen päällikön olisi huolehdittava myös uuden päiväkirjan hankkimisesta, jos päiväkirja on hävinnyt tai sitä ei jostain syystä voida käyttää. Uusi päiväkirja olisi hankittava niin pian kuin mahdollista. Sinä aikana, kun aluksella ei olisi käytettävissä päiväkirjaa, tulisi päiväkirjaan tarkoitetuista merkinnöistä tehdä väliaikaiset muistiinpanot esimerkiksi muistikirjaan, josta ne olisi siirrettävä mahdollisimman pian varsinaiseen päiväkirjaan. Vaatimus väliaikaisten muistiinpanojen tekemisestä koskisi sekä manuaalista että sähköistä päiväkirjaa. Ehdotetun momentin mukaan päiväkirjaa olisi pidettävä aluksen työkielellä tai englanniksi. Aluksen työkielellä tarkoitettaisiin samaa kuin mitä aluksen työkielellä tarkoitetaan laivaväkilain 25 §:ssä. Jokaisen laivaväkeen kuuluvan tulee ymmärtää riittävästi aluksen työkieltä, jolla annetaan turvallisuuteen liittyvät määräykset ja ohjeet. Myös turvallisuusohjeiden on oltava työkielellä. Työkielestä on tehtävä merkintä laivapäiväkirjaan. Laivanisäntä ja aluksen päällikkö vastaavat aluksen työkieltä koskevien säännösten noudattamisesta. Vaihtoehtoisesti päiväkirjaa voitaisiin pitää myös englanniksi, vaikka englantia ei olisi aluksen työkieli. Tällöin englantia ei myöskään tarvitsisi määritellä erikseen aluksen työkieleksi eikä esimerkiksi turvallisuusohjeita tarvitsisi näin kääntää englanniksi.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin päiväkirjan konkreettisesta pitämisestä aluksella. Ehdotetun momentin mukaan merkinnät päiväkirjaan olisi tehtävä aikajärjestyksessä vahtivuoroittain. Päiväkirjan pitäminen kuuluisi sille laivaväkeen kuuluvalla henkilölle, joka kulloinkin on vahtivuorossa ja vastaa vahdinpidosta. Vahdinpitojärjestelyistä ja vahdissa noudatettavista periaatteista säädetään laivaväkilain 23 §:ssä ja vahdinpidosta aluksella annetussa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä. Määräyksessä todetaan muun muassa, että komentosiltavahdinpidossa on vahdin aikana tehtävä asianmukaiset päiväkirjamerkinnät aluksen kulusta ja muusta navigointiin liittyvästä toiminnasta ja konevahdinpidossa on huolehdittava konepäiväkirjan pitämisestä ajan tasalla. Merkinnät vahtivuoron aikana voitaisiin tehdä alustavasti väliaikaisina muistiinpanoina esimerkiksi muistikirjaan. Päiväkirjan pitäjän olisi kuitenkin siirrettävä merkinnät päiväkirjaan niin pian kuin mahdollista, mutta viimeistään vahtivuoron päättyessä. Momentin mukaan päiväkirjan pitäjän olisi varmistettava päiväkirjaan tekemänsä merkinnät hyväksynnällään vahtivuoronsa päättyessä. Myös aluksen päällikön olisi hyväksyttävä päiväkirjan merkinnät. Konepäiväkirjan merkinnät hyväksyisi kuitenkin aluksen konepäällikkö. Aluksen päällikön ja konepäällikön tulisi hyväksyä merkinnät vähintään viikon välein. Manuaalisen päiväkirjan merkintöjen hyväksyminen tapahtuisi päiväkirjan asianomaiseen kohtaan tehdyllä allekirjoituksella. Sähköisesti pidettävään päiväkirjaan saisivat tehdä merkintöjä vain henkilöt, joilla on tunnistamisjärjestelmän edellyttämät henkilökohtaiset käyttöoikeudet. Käytännössä vaatimus tarkoittaisi sitä, että merkintöjen tekeminen sähköiseen päiväkirjaan edellyttäisi käyttäjältä henkilökohtaisen käyttäjätunnuksen, salasanan tai muita niitä vastaavia teknisiä järjestelyjä, joilla järjestelmän käyttö rajoitettaisiin vain käyttöoikeuden saaneisiin henkilöihin.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin päiväkirjaan tehtyjen merkintöjen ja päiväkirjan liitteiden korjaamisesta. Päiväkirjaan tehtyä merkintää tai päiväkirjan liitettä ei saisi poistaa eikä tehdä

epäselväksi. Päiväkirjan pitäjän olisi korjattava tekemänsä virheelliset merkinnät päiväkirjan tai sen liitteen asianomaiseen kohtaan tehdyllä uudella merkinnällä tai lisäämällä oikea liite virheellisen liitteen yhteyteen. Virheellinen liite olisi merkittävä virheelliseksi siten, että se on helposti erotettavissa oikeasta liitteestä. Päiväkirjaan tai sen liitteeseen tehdystä korjauksesta olisi käytävä ilmi korjauksen teko aika, sisältö ja tekijä.

Pykälän 4 momentti sisältäisi valtuutussäännöksen Liikenteen turvallisuusvirastolle antaa tarkemmat määräykset päiväkirjan pitämisestä sekä siihen tehtävistä merkinnöistä ja niiden hyväksymisestä. Nykyisen 18 luvun 3 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö voisi antaa päiväkirjan pitämistä koskevia tarkempia määräyksiä, mutta ministeriö ei ole kyseisiä määräyksiä antanut. Päiväkirjan pitämiseen liittyvien määräysten teknisen luonteen ja yksityiskohdaisuuden vuoksi olisi kuitenkin perusteltua, että ne annettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

4 §. Päiväkirjaan merkittävät tiedot. Pykälässä esitetään säädettäväksi päiväkirjaan merkittävistä tiedoista, joista nykyisin säädetään 18 luvun 3 §:ssä. Pykälän otsikko muutettaisiin sen sisältöä vastaavaksi.

Pykälän 1 momentin mukaan laivapäiväkirjaan olisi merkittävät tiedot siitä, mitä aluksella matkan ja satamassa olon aikana tapahtuu ja minkä tietämisestä voi olla hyötyä laivanisännälle, lastinomistajalle, vakuutuksenantajalle tai muulle, jonka oikeuksiin matkan tapahtumilla voi olla vaikutusta. Päiväkirjaan merkittävät tiedot koskisivat alukseen, olosuhteisiin ja liikennöintiin liittyviä toimenpiteitä ja tapahtumia sekä laivaväkeen ja mahdollisesti muihin aluksella oleviin henkilöihin liittyviä toimenpiteitä ja tapahtumia. Päiväkirjan tietoja voitaisiin siten käyttää todistelutarkoituksessa oikeudenkäynneissä ja vahingonkorvauksiin liittyvien asioiden selvittämisessä.

Laivapäiväkirjaan merkittävistä tiedoista on lisäksi säännöksiä muissakin laeissa. Esimerkiksi tämän esityksen yhteydessä muutettavaksi ehdotetun merityösopimuslain 11 luvun 4 §:n sisältämän viittauksen mukaan laivatoimikunnan kokouksista ja niissä käsitellyistä asioista on tehtävä merkintä laivapäiväkirjaan.

Pykälän 2 momentin mukaan konepäiväkirjaan olisi merkittävät koneiston käyttöön liittyvät tiedot ja tapahtumat sekä polttoaineiden määrä aluksessa.

Pykälän 3 momentti sisältäisi säännökset yhdistettyyn laiva- ja konepäiväkirjaan, ajopäiväkirjaan sekä kalastusaluksen päiväkirjaan merkittävistä tiedoista. Näihin päiväkirjoihin olisi kyseisen päiväkirjan edellyttämässä laajuudessa merkittävät vastaavat tiedot kuin on merkittävät laivapäiväkirjaan ja konepäiväkirjaan.

Pykälän 4 momentin mukaan radiopäiväkirjaan olisi merkittävät tiedot kaikesta hätä-, pika- ja varoitusliikenteestä sekä muista radiotoimintaan liittyvistä tapahtumista. Radiopäiväkirjaan olisi merkittävät tiedot mainitusta liikenteestä ja tapahtumista siltä osin kuin ne liittyvät omaan alukseen tai oman aluksen kulkualueeseen. Vaatimus radiopäiväkirjaan merkittävistä tiedoista perustuu ITU:n radio-ohjesääntöön. Hätäliikenteen hätähälytyksellä tai -kutsulla tarkoitetaan, että alusta tai laivaväkeä tai jotain muuta henkilöä uhkaa vakava tai välitön vaara, minkä vuoksi tarvitaan välitöntä apua. Pikaliikenteen pikasanomalla tarkoitetaan erittäin kiireellistä sanomaa, joka koskee aluksen tai henkilön turvallisuutta, mutta kyse ei ole kuitenkaan varsinaisesta merihätätilanteesta. Varoitusliikenteen varoitussanomalla aluksia varoitetaan merellä

uhkaavista vaaroista, kuten kelluvista esineistä, puuttuvista merimerkeistä tai vaarallisista sääolosuhteista.

Pykälän 5 momentti sisältäisi informatiivisen viittauksen henkilötietolakiin (523/1999), jota sovellettaisiin siltä osin kuin päiväkirjaan merkittäviin tietoihin sisältyisi henkilötietoja ja henkilötietolain säännökset tulisivat sovellettavaksi. Edellä 1 momentissa mainittujen perustelujen mukaisesti aluksen päiväkirjat sisältävät yleiskatsauksen aluksen käyttöön liittyvistä tapahtumista, mutta päiväkirjat voivat poikkeuksellisesti kuitenkin sisältää myös tietoja, jotka voidaan yhdistää luonnollisiin henkilöihin. Lähtökohtaisesti päiväkirjaan merkitään henkilötietoja vain silloin, kun aluksella tapahtuu jotain normaalitilanteesta poikkeavaa, kuten esimerkiksi henkilön kuolema aluksella, henkilön loukkaantuminen onnettomuustilanteessa tai henkilön evakuointi alukselta. Käsiteltävien henkilötietojen tulisi olla 1 momentissa määritellyn henkilötietojen käsittelyn tarkoituksen kannalta tarpeellisia, eikä tietoja saisi käyttää muuhun kuin tässä laissa määriteltyihin käyttötarkoituksiin. Ehdotetun 18 luvun 2 §:n mukaan laivastantä vastaa päiväkirjan säilyttämisestä. Tietojen luovuttamisesta säädettäisiin 5 §:ssä.

Pykälän 6 momentti sisältäisi valtuutussäännöksen Liikenteen turvallisuusvirastolle tarkempien määräysten antamiseen päiväkirjoihin merkittävistä tiedoista ja päiväkirjan liitteistä. Nykyisin päiväkirjoihin merkittävistä tiedoista säädetään päällikön velvollisuuksista aluksen merikelpoisuuteen ja laivapäiväkirjan pitämiseen katsoen annetun kauppa- ja teollisuusministeriön päätöksessä, joka olisi tarkoitus kumota tämän lain voimaantulon yhteydessä.

5 §. Tietojen luovuttaminen. Pykälän 3 momentin päiväkirjan säilytystä koskevat säännökset siirrettäisiin ehdotettuun 2 §:ään ja pykälän 4 momentti kumottaisiin tarpeettomana. Pykälän otsikko muutettaisiin sen sisältöä vastaavaksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin päiväkirjaan sisältyvien arkaluonteisten henkilötietojen luovuttamisesta. Päiväkirjaan saattaa sisältyä joissakin poikkeuksellisissa tapauksissa arkaluonteisia henkilötietoja, esimerkiksi miehistöön kuuluvalla tai jollekin muulle aluksella olevalla henkilölle sattuneesta tapaturmasta. Päiväkirjasta saisi antaa arkaluonteisia henkilötietoja vain asianomaisen henkilön suostumuksella tai jos se on tarpeen oikeusvaateen laatimiseksi, esittämiseksi, puolustamiseksi tai ratkaisemiseksi. Perusteet arkaluonteisten henkilötietojen luovuttamiseen olisivat samat kuin mitä henkilötietolain (523/1999) 12 §:n 1 momentin 1 ja 4 kohdissa säädetään poikkeuksina arkaluonteisten tietojen käsittelykiellosta.

Meriselitys

6 §. Velvollisuus antaa meriselitys. Pykälän 4 momentista ehdotettaisiin poistettavaksi viittaus merilain 18 luvun 15 §:ään. Voimassaoleva 15 § korvattaisiin uudella 15 §:llä, josta poistettaisiin vapautus meriselityksen antamisesta, jos tapahtuma tutkitaan turvallisuustutkintalain mukaisesti.

8 §. Kirjallinen ilmoitus meriselitystä varten. Pykälästä poistettaisiin tarpeettomana nykyinen 2 momentti, jossa säädetään aluksen päällikön velvollisuudesta antaa kirjallinen ilmoitus eräissä muissa kuin 6 §:n tarkoittamissa meriselitystä koskevissa tapauksissa. Näistä tapauksista Liikenteen turvallisuusvirasto saisi jatkossa tiedot ehdotetun uuden, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamista koskevan 15 §:n nojalla. Meriselitykseen olennaisesti liittyvä ja merioikeudessa aineistona käytettävä kirjallinen ilmoitus pidettäisiin näin erillään 15 §:n mu-

kaisesta onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamista koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta, sillä vaaratilanteiden ilmoittamista koskisi 15 a §:n mukainen suoja.

Sääntelyä kevennettäisiin poistamalla pykälän 4 momentti, jossa säädetään kirjallisen ilmoituksen antamisesta liikenne- ja viestintäministeriön vahvistaman kaavan mukaisella lomakkeella. Jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto voisi ehdotetun 4 momentin mukaan antaa tarkempia määräyksiä kirjallisesta ilmoituksesta ja sen sisällöstä. Pykälän otsikkoon ehdotetaan selkeyden vuoksi lisättäväksi maininta meriselityksestä.

Pykälän *1 momentin* mukaan aluksen päällikön olisi 6 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa viipymättä toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallinen ilmoitus tapahtumasta meriselitystä varten tai, jos alus on ulkomailla, lähimmälle 7 §:n 3 momentissa tarkoitettulle Suomen ulkomaan edustustolle. Ehdotettu momentti vastaisi sisällöltään nykyistä 1 momenttia.

Pykälän *2 momentin* mukaan kirjallista ilmoitusta, joka koskisi aluksen törmäämistä toiseen alukseen, ei saisi antaa vastapuolelle tiedoksi, ennen kuin tapahtuman johdosta annettava meriselitys on otettu oikeuden tai muun asianomaisen viranomaisen käsiteltäväksi. Ehdotettu momentti vastaisi nykyistä 4 momenttia.

Pykälän *3 momentin* mukaan Suomen ulkomaan edustuston, joka olisi vastaanottanut pykälässä tarkoitettua kirjallista ilmoituksen, tulisi, kun ilmoitusta ei enää tarvittaisi, lähettää se viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ehdotettu momentti vastaisi nykyistä 5 momenttia.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitettua kirjallisesta ilmoituksesta ja sen sisällöstä.

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittaminen

15 §. *Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle.* Voimassaoleva 18 luvun 15 § korvattaisiin uudella 15 §:llä. Voimassaoleva 15 § koskee vapautusta meriselityksen antamisesta eräissä tapauksissa. Vapautuksesta luovuttaisiin, joten sitä koskeva säännös poistettaisiin laista tarpeettomana. Jatkossa meriselitys olisi annettava, vaikka tapahtuma tutkittaisiin turvallisuustutkintalain mukaisesti. Meriselityksen ja turvallisuustutkintalain mukaisen turvallisuustutkinnan välisen yhteyden poistaminen on tärkeää, sillä meriselitys on ennen kaikkea yksityisoikeudellinen vastuukysymysten ratkaisemiseen tähtäävä menettely merioikeudessa. Turvallisuustutkinnalla puolestaan turvataan onnettomuuksien ja vaaratilanteiden riippumaton tutkinta, jossa ei oteta mitään kantaa syyllisyyskysymyksiin.

Ehdotettu 15 § koskisi aluksen käytön yhteydessä tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ilmoittamista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan ehdotetun pykälän sisältöä. Pykälän edelle lisättäisiin väliotsikko ”Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittaminen”.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin aluksen päällikön tai laivanisännän velvollisuudesta ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle aluksen käytön yhteydessä tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista, jotka tapahtuvat suomalaisella aluksella. Ilmoitus olisi tehtävä viipymättä sen jälkeen, kun kyseinen taho on saanut onnettomuutta tai vaaratilannetta koske-

van tiedon. Lisäksi jokaisella, joka saa tietoonsa meriturvallisuutta vaarantavan seikan, olisi mahdollisuus tehdä vapaaehtoinen ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Onnettomuuden ja vaaratilanteen määritelmät perustuisivat merionnettomuusdirektiivin 3 artiklan 1 ja 2 kohtiin ja niissä viitattuun IMO:n yleiskokouksen päätöslauselman A.849(20) liitteinä olevaan merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevaan säännöstöön. Direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa todetaan muun muassa että ”merellä sattunut onnettomuus” ja ”merellä sattunut vaaratilanne” on tulkittava kyseisessä IMO:n säännöstyössä olevien määritelmien mukaisesti. Tällöin aluksen käytön yhteydessä tapahtuneella onnettomuudella tarkoitetaan IMO:n merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevan säännöstyön kohdan 4.1 mukaisesti tapahtumaa tai tapahtumasarjaa, jolla on ollut jokin alla mainituista seurauksista ja joka on tapahtunut välittömästi aluksen käytön yhteydessä:

- 1) henkilön kuolema tai vakava vamma;
- 2) aluksella olleen henkilön katoaminen;
- 3) aluksen menetys, oletettu menetys tai hylkääminen;
- 4) alukselle syntynyt aineellinen vahinko;
- 5) aluksen karilleajo tai vahingoittuminen tai osallisuus törmäykseen;
- 6) aluksen ulkopuoliselle meri-infrastruktuurille koitunut aineellinen vahinko, joka saattaa vakavasti vaarantaa aluksen, toisen aluksen tai yksilön turvallisuuden; taikka
- 7) aluksen tai alusten vauriosta aiheutuva vakava ympäristövahinko tai mahdollisuus vakavaan ympäristövahinkoon.

Aluksen käytön yhteydessä tapahtuneella vaaratilanteella puolestaan olisi IMO:n merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevan säännöstyön kohdan 4.4 mukaisesti jokin muu sellainen tapahtuma kuin onnettomuudeksi määritelty tapahtumat, joka tapahtuu suorassa yhteydessä aluksen käyttöön. Kyseeseen tulee tapahtuma, joka vaaransi, tai jollei tilanteeseen olisi puututtu, olisi vaarantanut aluksen, sen miehistön tai ympäristön turvallisuuden.

Pykälässä tarkoitettaisiin laivanisännällä sellaista aluksen omistajaa, yhtiötä, muuta organisaatiota tai henkilöä tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttäisi tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä. Laivanisäntään rinnastetaan myös sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä. Tämä vastaisi alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n 3 kohdan mukaista laivanisännän määritelmää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin 1 momentissa tarkoitettujen tietojen salassapidosta viittaamalla viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:ään. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pitää salassa 1 momentissa tarkoitettua tietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

Pykälän 3 *momentti* sisältäisi selvyyden vuoksi viittauksen turvallisuustutkintalakiin, jonka mukaan onnettomuuksista ja vaaratilanteista olisi myös erikseen ilmoitettava Onnettomuustutkintakeskukselle siten kuin turvallisuustutkintalaissa säädetään.

Pykälän 4 *momentti* sisältäisi valtuutussäännöksen Liikenteen turvallisuusvirastolle tarkempien määräysten antamiseen pykälässä tarkoitetun ilmoituksen tekemisestä ja sisällöstä. Tämä olisi tarpeen muun muassa onnettomuus- ja vaaratilannetietojen ilmoittamista koskevan tietokannan tulevan toiminnan varmistamiseksi.

15 a §. *Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö.* Lain 18 lukuun ehdotetaan lisättäväksi uusi 15 a §, joka koskisi ehdotetun uuden 15 §:n mukaisesti saadun vaaratilannetta koskevan tiedon käyttöä. Säännöksellä pyritäisiin suojaamaan ilmoituksen tekijöitä seuraamuksilta ja edistämään ilmoittamista vastaavasti kuin ilmailulain 128 §:ssä ja rautatielain 82 a §:ssä säädetään. Kyse on niin sanotusta Just Culture -suojusta ja siitä, että ehdotetun uuden 15 §:n perusteella saatuja tietoja ei käytettäisi muuhun kuin turvallisuuden edistämiseen tähtäävään työhön.

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin viranomaisen velvollisuudesta olla ryhtymättä oikeudellisiin toimenpiteisiin sellaisten suunnitteleptomien tai tahattomien rikkomusten johdosta, jotka tulevat viranomaisen tietoon ainoastaan siksi, että niistä on tehty ilmoitus 15 §:n 1 *momentissa* tarkoitetun ilmoittamisvelvollisuuden perusteella. Pidättäytymisvelvollisuutta ei kuitenkaan olisi, jos kyse on törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa (39/1889) rangaistavaksi säädetystä menettelystä. Rikoslain soveltuvia säännöksiä olisi joka tapauksessa sovellettava. Säännöksellä pyritään suojaamaan poikkeamailmoitusten tekijöitä seuraamuksilta ja varmistamaan mahdollisimman kattavan tiedon saaminen onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Pykälän mukainen suoja ei kuitenkaan rajoitaisi alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 15 §:n soveltamista.

Pykälän 2 *momentissa* kiellettäisiin varustamoa, laivanisäntää, aluksen päällikköä tai muuta merilaissa tarkoitettua toimijaa kohtelemasta syrjivästi sellaisia sen palveluksessa olevia työntekijöitä tai muita henkilöitä, jotka tekevät ilmoituksen tiedossaan olevista mahdollisista vaaratilanteista. Tälläkin säännöksellä pyritään suojaamaan poikkeamailmoituksen tekijöitä seuraamuksilta ja edistämään poikkeamatietojen ilmoittamista.

22 a luku – Tarkastus ja arviointi

Merilain VI osaan (Loppusäännökset) ehdotetaan lisättäväksi *uusi 22 a luku* Tarkastus ja arviointi, jossa säädettäisiin IMO:n sekä Euroopan komission ja Euroopan meriturvallisuusviraston tekemistä tarkastuksista ja arvioinneista.

1 §. *Kansainvälisen merenkulkujärjestön suorittama tarkastus ja arviointi.* Suomen viranomaisten toiminta olisi tarkastettava ja arvioitava säännöllisesti IMO:n jäsenvaltioita koskevan tarkastusohjelman eli III-säännösten (IMO Instruments Implementation Code) mukaisesti. Pykälässä säädetään IMO:lle oikeus tarkastaa ja arvioida, kuinka Suomen merenkulun vastuuviranomaiset täyttävät IMO:n velvoitteet lippu-, satama- ja rannikkovaltiona. Pykälässä säädetään IMO:n arviointiryhmälle oikeus tehdä tarkastuksia kaikkiin valtion lainkäyttövaltaan kuuluihin paikkoihin. Merenkulun vastuuviranomaisia ovat liikenne- ja viestintäministeriön ja sen hallinnon alalle kuuluvien virastojen lisäksi muun muassa Rajavartiolaitos, Tulli, Onnettomuustutkintakeskus ja Suomen ympäristökeskus.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi tarkastuksista ja arvioinneista vastaavasta viranomaisesta. Pykälän 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi yhteistyöstä Suomen hallituksen sekä Kansainvälisen merenkulkujärjestön välillä sekä vastaisi Kansainvälisen merenkulkujärjestön suorittamien arviointien ja tarkastusten yleisestä järjestelystä Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä olisi huolehtia siitä, että tarkastukset ja arvioinnit voidaan suorittaa yhteistyössä kaikkien merenkulun vastuuviranomaisten kesken. Liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii käytännössä siitä, että tarkastukset ja arvioinnit voidaan suorittaa kaikkien niiden tahojen osalta, joita Kansainvälisen merenkulkujärjestön arvioinnit ja tarkastukset koskevat. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on koordinoiva rooli, mutta tällä säännöksellä ei poisteta kunkin viranomaisen vastuuta vastata sen toimivaltaan kuuluvista tehtävistä.

2 §. *Euroopan komission ja Euroopan meriturvallisuusviraston suorittamat tarkastuskäynnit.* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten sekä direktiivien edellyttämien tarkastuskäyntien mukaisesti tarkastetaan ja arvioidaan, kuinka Suomen viranomaiset noudattavat tai panevat täytäntöön Euroopan unionin meriturvallisuus-, meriympäristö- ja merenkulun turvatoimiasioita koskevan sääntelyn. Pykälässä säädetään Euroopan komissiolle ja EMSA:lle oikeus suorittaa tarkastuskäynnit Suomessa EMSA:n hallintoneuvoston määrittelemän toimintapolitiikan mukaisesti ja arvioida Suomen viranomaisten toimintaa edellä mainitun sääntelyn noudattamiseksi ja täytäntöön panemiseksi. Tarkastusten ja arviointien suorittamisesta vastaa komissio EMSA:n avustuksella. EMSA voi myös suorittaa tarkastuskäynnit itsenäisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö huolehtisi myös Euroopan meriturvallisuusviraston suorittamien tarkastuskäyntien yleisestä järjestelystä. Kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriö voisi esimerkiksi tulosohtauksen keinoin sopia, että käytännössä EMSA:n tarkastuskäyntien järjestelyyn ja toteuttamiseen liittyvät toimenpiteet hoitaisi asianomainen virasto, yleensä Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikennevirasto. Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla olisi kuitenkin, että kaikki asianomaiset toimet liittyen EMSA:n tarkastuskäynteihin tulisivat toteutetuiksi.

Poikkeuksena turvallisuustutkintaa koskevista tarkastuksista ja arvioinneista vastaavana viranomaisena toimisi Onnettomuustutkintakeskus. EMSA tekee jäsenvaltioihin tarkastuskäyntejä merionnettomuusdirektiivin täytäntöönpanoon liittyen. Turvallisuustutkinta-asioista vastaa oikeusministeriön yhteydessä toimiva Onnettomuustutkintakeskus. Onnettomuustutkintaa koskevat säännökset edellyttävät, että onnettomuustutkinnasta vastaa tutkinnan kohteen säädösvastuusta riippumaton toimielin.

23 luku – Erinäiset säännökset

3 §. *Toimivaltainen viranomainen.* Lain 23 lukuun lisättäisiin uusi 3 pykälä, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto olisi IMO:n yleissopimuksissa ja päätöslauselmissa tarkoitettu kansallinen toimivaltainen viranomainen, jollei merilaissa tai muussa laissa toisin säädetä. Toimivaltaisella viranomaisella tarkoitettaisiin ”competent authority”, ”administration” tai muita vastaavia IMO:n yleissopimuksissa ja päätöslauselmissa käytettyjä käsitteitä. IMO:n yleissopimuksissa käytetään useita synonyymeja toimivaltaisesta viranomaisesta, joista ”competent authority” ja ”administration” ovat yleisimmin käytetyt käsitteet. Varsinkin SOLAS-yleissopimuksen liitteen sekä MARPOL-yleissopimuksen liitteiden muutoksissa viitataan usein kansalliseen toimivaltaiseen viranomaiseen tai hallintoon. Muita IMO:n yleissopimuksia ovat muun muassa lastiviivayleissopimus, aluksenmittausyleissopimus, COLREG-

yleissopimus, STCW-yleissopimus ja vuoden 1966 kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvä vuoden 1988 pöytäkirja.

Kyseessä olisi yleissäännös, josta voitaisiin poiketa joko merilaissa tai muussa laissa määrittelemällä toimivaltaiseksi viranomaiseksi joku muu taho kuin Liikenteen turvallisuusvirasto. Esimerkiksi Liikennevirasto on määritelty toimivaltaiseksi viranomaiseksi alusliikennepalvelulaissa ja Onnettomuustutkintakeskus on määritelty kansalliseksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi onnettomuustutkintaan liittyvissä asioissa turvallisuustutkintalain nojalla. Toimivaltaisen viranomaisen tehtävät määräytyisivät yleissopimuksen liitteiden perusteella. Tehtävät ovat usein esimerkiksi erilaisia hyväksymisiä.

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

2 §. Määritelmät. Pykälän 9 kohdassa määritellään luokituslaitosdirektiivi. Määritelmän mukaan luokituslaitosdirektiivillä tarkoitetaan 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. Komissio on antanut 17 päivänä joulukuuta 2014 komission täytäntöönpanodirektiivin 2014/111/EU direktiivin 2009/15/EY muuttamisesta siltä osin kuin kyse on tiettyjen säännösten ja niihin liittyvien tiettyjen yleissopimusten ja pöytäkirjojen muutosten hyväksymisestä Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO). Luokituslaitosdirektiivin määritelmää muutetaan siten, että luokituslaitosdirektiivillä tarkoitetaan direktiiviä 2009/15/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

1.3 Laki merityösopimuslain 11 luvun 4 §:n muuttamisesta

11 Luku – Laivatoimikunta

4 §. Laivatoimikunnan päätös ja käsittelystä laadittava pöytäkirja. Pykälän 3 momentin viittaus merilain päiväkirjan säilyttämisestä koskevaan säännökseen muutettaisiin vastaamaan merilakiin ehdotettuja muutoksia. Muutos olisi luonteeltaan säädöstekninen.

1.4 III-säännöstöön liittyvien sopimusmuutosten sisältö ja suhde Suomen lainsäädäntöön

III-säännöstö on saatettu pakollisesti sovellettavaksi useisiin IMO:n yleissopimuksiin IMO:n yleiskokouksen, meriturvallisuuskomitean ja merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmilla. Näitä yleissopimuksia ovat SOLAS-yleissopimus, MARPOL-yleissopimus, lastiviivayleissopimus, aluksenmittausyleissopimus, COLREG-yleissopimus sekä lastiviivayleissopimukseen liittyvä vuoden 1988 pöytäkirja. Sopimusmuutokset ovat sisällöltään samanlaiset kaikissa yleissopimuksissa. Sen vuoksi hallituksen esityksen tässä jaksossa käsitellään ainoastaan yhden sopimusmuutosta koskevan päätöslauselman (pätöslauselma MSC.366(93)) sisältöä ja suhdetta Suomen lainsäädäntöön.

Meriturvallisuuskomitean päätöslauselman MSC.366(93) mukaisesti SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen lisättäisiin uusi luku XIII ”Noudattamisen todentaminen” (Verification of Compliance). Luku sisältää seuraavat kolme sääntöä:

Sääntö 1. Määritelmät. Säännössä on määritelty, mitä auditoinnilla, auditointijärjestelmällä, täytäntöönpanosäännöstöllä sekä auditointistandardilla tarkoitetaan.

Sääntö 2. Soveltaminen. Säännön mukaan jäsenvaltion on sovellettava III-säännösten määräyksiä, kun se toteuttaa kyseisessä yleissopimuksessa mainittuja sitoumuksia ja velvoitteita. Säännössä määrätään, että soveltaessaan yleissopimusta osapuolten on käytettävä hyväkseen täytäntöönpanosäännösten määräyksiä.

Sääntö 3. Noudattamisen todentaminen. Säännön kohdan 1 mukaan jäsenvaltiot ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä. Määräaikaistarkastuksilla todennetaan SOLAS-yleissopimuksen noudattaminen ja täytäntöönpano. Säännössä määrätään IMO:n oikeudesta tehdä tarkastuksia sopimusvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin paikkoihin ja arvioida, kuinka Suomi on toteuttanut sopimuksista johtuvat kansainväliset velvoitteet. Käytännössä auditoinnit edellyttävät, että IMO:n tarkastajat saavat nähtäville asianomaiset asiakirjat, voivat haastatella viranomaisia ja pääsevät viranomaisten tiloihin selvittääkseen, että Suomen viranomaiset noudattavat IMO:n yleissopimuksia. IMO:n tarkastusoikeudessa on kyse julkisen vallan käyttämisestä Suomen alueella. Asiaa on näin ollen arvioitava myös perustuslain täysivaltaisuutta koskevista säännöksistä lähtien. Asiaa käsitellään jäljempänä jaksossa ”Käsittelyjärjestys”.

Säännön kohdan 2 mukaan IMO:n pääsihteeri on vastuussa IMO:n auditointijärjestelmän hallinnoinnista. Sääntö koskee yksinomaan IMO:n sisäisiä toimia.

Säännön kohdan 3 mukaan jokaisella jäsenvaltiolla on velvollisuus edistää auditoinnin suorittamista sekä auditoinnissa tehtyjen havaintojen korjaavien toimenpiteiden toteuttamista. Sopimusmuutoksella velvoitetaan suomalaiset viranomaiset osallistumaan ja valmistautumaan auditointiin, sekä huolehtimaan siitä, että auditoinnissa tehdyt havainnot otetaan viranomaisten työssä jatkossa huomioon. Tämä kohta liittyy keskeisesti säännön kohtaan 1.

Säännön kohta 4 koskee auditointien aikataulua ja suorittamista. Sääntö koskee yksinomaan IMO:n sisäisiä toimia.

1.5 Laki kansainvälisen merenkulkujärjestön eräiden yleissopimusten eräiden liitteiden muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää säännöksen siitä, että yleissopimusten liitteiden muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut. Jaksossa ”Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus” on selostettu, mitkä yleissopimusten liitteiden muutokset kuuluvat lainsäädännön alaan.

2 §. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana. Sopimusmuutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta ehdotetaan säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti, kun muutos tulee Suomen osalta voimaan.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Merilain muuttamisesta annettavan lain mukaan Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä annettaisiin tarkemmat määräykset päiväkirjojen muodosta ja tietojen säilyttämisestä sekä

sähköisen päiväkirjan ohjelman hyväksymismenettelystä (18 luvun 2 §:n 4 momentti), päiväkirjan pitämisestä sekä siihen tehtävistä merkinnöistä ja niiden hyväksymisestä (18 luvun 3 §:n 4 momentti) sekä päiväkirjoihin merkittävistä tiedoista ja päiväkirjan liitteistä (18 luvun 4 §:n 6 momentti). Samoin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä annettaisiin tarkemmat määräykset meriselitystä varten annettavasta kirjallisesta ilmoituksesta ja sen sisällöstä (18 luvun 8 §:n 4 momentti) sekä aluksen käytön yhteydessä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä (18 luvun 15 §:n 4 momentti). Valtuudet määräysten antamiseen on laadittu perustuslain 80 §:n säännökset huomioon ottaen riittävän täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi.

3 Voimaantulo

Lait merilain, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain ja merityö sopimuslain muuttamisesta ehdotetaan tulevaksi 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.

4 Suhde perustuslakiin, eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Suhde perustuslakiin

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu kuin 80 §:n 1 momentissa tarkoitettu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna määräyksenantovaltuuksiin kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamisen asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, s. 3/I ja PeVL 16/2002 vp, s. 2/I). Muiden viranomaisten norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista (PeVM 10/1998 vp, s. 123/II ja PeVL 16/2002 vp s. 2/I). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, s. 133/II; ks. myös PeVL 16/2002 vp, s. 2/I ja PeVL 19/2002 vp, s. 5/I).

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään käsitellyt myös perustuslain 80 §:n 2 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä (PeVL 17/2004 vp, s. 3/II). Erityiseksi syyksi voidaan katsoa esimerkiksi se, että säänneltävään toimintaan liittyy runsaasti ammatillisia erityispiirteitä. Perustuslakivaliokunta on myös korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuussäännösten nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä (PeVL 48/2001 vp, s. 4, PeVL 1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 19/2006 vp, s. 3).

Ehdotetulla lailla annettaisiin uusia määräyksenantovaltuuksia Liikenteen turvallisuusvirastolle seuraavissa merilain säännöksissä: 18 luvun 2 §:n 4 momentti, 18 luvun 3 §:n 4 momentti,

18 luvun 4 §:n 6 momentti, 18 luvun 8 §:n 4 momentti ja 18 luvun 15 §:n 4 momentti. Valtuutuksien valmistelussa on otettu huomioon asiaan liittyvät perustuslain asettamat vaatimukset.

Valtuutussäännökset on sijoitettu ja asiallisesti kytketty säänneltävää asiaa koskeviin pykäliin. Aluksen päiväkirjoihin sekä poikkeamaraportointiin liittyy runsaasti ammatillisiksi luonnehdittavia ja teknisiä erityispiirteitä, mikä tukee sitä, että määräykset antaa liikenne- ja viestintäministeriötä alempi viranomainen. Määräyksissä määriteltäisiin esimerkiksi päiväkirjaan tehtäviin merkintöihin liittyvät muodolliset ja tekniset seikat ja vaaratilannetta koskevien ilmoitusten tarkempi tekotapa. Valtuudet koskisivat teknisluonteisia ja vähäisiä yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Poikkeamaraportointia sekä päiväkirjoja koskevat säännökset ja määräykset perustuvat osin kansainvälisiin sopimuksiin ja suosituksiin sekä Euroopan unionin lainsäädäntöön. Määräyksenantovaltuutuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Lisäksi laissa säädettäisiin yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Valtuutussäännökset eivät siten ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Aluksen päiväkirjat sisältävät yleiskatsauksen aluksen käyttöön liittyvistä tapahtumista. Kerätyt tiedot liittyvät pääasiassa aluksen käyttöön ja olosuhteisiin liittyviin tapahtumiin, joita saadaan aluksen eri laitteista. Päiväkirjat voivat poikkeuksellisesti kuitenkin sisältää myös tietoja, jotka voidaan yhdistää luonnollisiin henkilöihin. Perustuslain näkökulmasta ehdotettuja säännöksiä on siten tarkasteltava yksityiselämän suojan sekä siihen liittyvän henkilötietojen suojan näkökulmasta.

Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkintakäytännön (PeVL 14/1998 vp, PeVL 12/ 2000 vp, PeVL 14/2002 vp ja PeVL 51/2002 vp) mukaan henkilötietojen suojan kannalta tärkeitä sääntelykohteita ovat ainakin rekisteröinnin tavoite, rekisteröitävien henkilötietojen sisältö, henkilötietojen sallitut käyttötarkoitukset, mukaan luettuna tietojen luovutettavuus sekä tietojen säilytysaika henkilörekisterissä ja rekisteröidyn oikeusturva.

Henkilötietojen käsittelyn osalta ehdotetussa laissa säädettäisiin niistä tiedoista, joita päiväkirjoihin tallennetaan, käsittelytarkoituksesta, tietojen säilytysajoista sekä tietojen luovuttamisen ehdoista. Ehdotetussa laissa täsmennetään myös, että siltä osin kuin päiväkirjaan merkittäviin tietoihin sisältyy henkilötietoja, sovelletaan henkilötietolakia (523/1999).

Edellä esitetyn perusteella ehdotetut säännökset turvaavat yksityiselämän suojan sekä henkilötietojen suojan vaatimukset perustuslain edellyttämällä tavalla.

4.2 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. Perustuslakivaliokunnan mukaan tämä perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Valtiosopimuksen tai muun kansainvälisen velvoitteen määräys on luettava lainsäädännön alaan,

- 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun 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.

Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11/2000 vp, PeVL 12/2000 vp ja PeVL 45/2000 vp).

Suomen ja Euroopan unionin jaettuun toimivaltaan kuuluvan kansainvälisen velvoitteen eli 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).

Valtioneuvoston ohjesäännön (VNOS) 3 §:n 9 kohdan mukaan valtioneuvoston yleisistunto ratkaisee Euroopan unionissa päätettäviin asioihin sekä niihin sisällöltään ja vaikutuksiltaan rinnastettaviin asioihin liittyvät toimenpiteet, jos ne edellyttävät valtioneuvoston päätöstä. Kyseisen kohdan perustelujen mukaan tällaisia ovat myös sellaiset sopimukset, jotka kuuluvat Euroopan yhteisön tai unionin toimivaltaan, mutta joiden osapuoleksi yhteisö tai unioni ei voi tulla sen vuoksi, että sopimuksen osapuoliksi voivat tulla valtiot. Edelleen perustelujen mukaan sopimukseen liittyviä toimenpiteitä voivat olla ainakin allekirjoitusvaltuuksien myöntäminen, ratifiointi, hyväksyminen, liittyminen ja sopimusten irtisanominen. Euroopan yhteisö ei ole IMO:n eikä sen kansainvälisten yleissopimusten sopimuspuoli.

Nyt voimaansaatettavien sopimusmuutosten nojalla jäsenvaltioiden on hyväksyttävä, että IMO auditoi jäsenvaltiot III-säännöstöä noudattaen. IMO:n suorittamassa tarkastuksessa varmistetaan, että jäsenvaltio toteuttaa ne tehtävät, joihin se on sitoutunut niiden kansainvälisten sopimusten nojalla, jotka se on ratifioinut tai hyväksynyt. Nämä eri yleissopimukset sisältävät erinäisiä toimenpide- ja valvontavastuita, mutta eivät kaikissa tapauksissa tarkkaan määrittele, miten tätä valvontaa suoritetaan.

III-säännöstö saatetaan voimaan tekemällä muutokset useaan IMO:n yleissopimukseen. Eräissä tapauksissa Euroopan unioni on antanut tarkentavaa sääntelyä niistä aiheista, joista on olemassa IMO-sääntelyä. Nyt voimaansaatettavien sopimusmuutosten osalta EU-toimivalta on hieman erilainen eri sopimustyypeissä.

Aluksenmittausyleissopimus ja COLREG-yleissopimus kuuluvat kansalliseen toimivaltaan, ja niitä koskevien sopimusmuutosten hyväksyntä edellyttää eduskunnan suostumusta.

SOLAS-, MARPOL- ja lastiviivayleissopimuksen muutokset koskevat itse yleissopimuksen lisäksi useita sopimukseen liittyviä kansainvälisiä säännöstöjä, joista luokituslaitossäännöstö

kuuluu Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Luokituslaitoksista Euroopan unioni on antanut IMO-sääntelyä tarkentavaa sääntelyä (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 391/2009 alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista, jäljempänä *luokituslaitosasetus*, sekä siihen liittyvä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/15/EY alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista, jäljempänä *luokituslaitosdirektiivi*). Luokituslaitosasetuksen ja luokituslaitosdirektiivin voidaan katsoa olevan jäsenvaltioiden IMO-yleissopimusten nojalla määriteltyjä velvoitteita ja niiden suorittamista tarkentavia säädöksiä. Näin ollen eräiltä osin SOLAS-, MARPOL- ja lastiviivayleissopimuksen muutokset kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan, mutta ne sisältävät pääosin kansalliseen toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Näin ollen myös näiden sopimusmuutosten kansalliseen toimivaltaan kuuluvien muutosten osalta eduskunnan suostumus voimaansaattamiselle on tarpeen.

STCW-yleissopimus kuuluu puolestaan EU:n yksinomaiseen toimivaltaan, ja sen osalta sovelletaan VNOS 3 §:n 9 kohtaa. Siihen tehdyistä muutoksista julkaistaan siten liikenne- ja viestintäministeriön ilmoitus.

Edellä mainituilla perusteilla III-säännöstöä koskevissa sopimusmuutoksissa on eduskunnan hyväksymistä edellyttäviä määräyksiä.

SOLAS-yleissopimusta muuttava 1 sääntö koskee määritelmiä. Sen osalta voidaan todeta, että sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määritelmät kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Näin ollen sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Vastaavat säännökset määritelmistä on lisätty MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen I säännön 2 loppuun kohdiksi 44–47, liitteeseen II säännön 1 loppuun kohdiksi 18–21, liitteeseen III uuden säännön 1 ”Yleistä” kohdiksi 3–6, liitteen IV sääntöön 1 kohdiksi 12–15, liitteen V III uuden säännön 1 ”Yleistä” kohdiksi 15–18 sekä liitteen VI säännön 1 kohdiksi 44–47; lastiviivayleissopimuksen liitteen I, lukuun I, säännön 3 kohdiksi 13–16; lastiviivayleissopimukseen liittyvään vuoden 1988 pöytäkirjan liitteen B, luvun I, säännön 3 kohdiksi 17–20; aluksenmittausyleissopimuksen liitteen I, säännön 2 kohdiksi 9–12.

SOLAS-yleissopimusta muuttava 2 sääntö vaikuttaa yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten sisältöön ja soveltamiseen, koska se sisältää määräyksen III-säännöstön käyttämisestä yleissopimusta sovellettaessa. Näin ollen se kuuluu lainsäädännön alaan. Vastaavat säännökset soveltamisesta on lisätty MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen I, liitteeseen II, liitteeseen III uuteen sääntöön 1, liitteeseen IV, liitteeseen V III sekä liitteeseen VI; lastiviivayleissopimuksen liitteen I lukuun I; lastiviivayleissopimukseen liittyvään vuoden 1988 pöytäkirjan liitteen B lukuun I; aluksenmittausyleissopimuksen liitteeseen I.

Edellä mainitut 1 ja 2 sääntöä koskevat yleissopimusten muutokset sisältävät näin ollen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan suostumus sopimusmuutosten voimaansaattamiselle on siksi tarpeen.

SOLAS-yleissopimusta muuttavan 3 säännön 1 ja 3 kohtien osalta voidaan puolestaan todeta, että tarkastuksissa on kyse julkisen vallan käyttämisestä Suomen alueella, mikä edellyttää eduskunnan suostumusta. Tältä osin SOLAS-yleissopimuksen luvun XIII sääntöjä 2 ja 3 vas-

taava ”Tämän yleissopimuksen määräysten noudattamisen todentaminen” (Verification of compliance with the provisions of this Convention) -luku lisätään MARPOL-yleissopimuksen liitteen I uudeksi luvuksi 10, sopimuksen liitteen II uudeksi luvuksi 9, liitteen III uudeksi luvuksi 2, liitteen IV uudeksi luvuksi 6, liitteen V uudeksi luvuksi 2 sekä liitteen VI uudeksi luvuksi 5. Lastiviivayleissopimukseen lisätään uusi liite IV ”Verification of compliance with the provisions of this Convention”, lastiviivayleissopimukseen liittyvään vuoden 1988 pöytäkirjaan lisätään uusi liite IV ”Noudattamisen todentaminen” (Verification of Compliance) sekä aluksenmittausyleissopimukseen lisätään uusi liite III ”Tämän yleissopimuksen määräysten noudattamisen todentaminen” (Verification of compliance with the provisions of the Convention), jotka vastaavat SOLAS-yleissopimuksen luvun XIII sääntöjä 2 ja 3. COLREG-yleissopimukseen lisätään uusi Osa F ”Yleissopimuksen määräysten noudattamisen todentaminen” (Verification of compliance with the provisions of the Convention), joka vastaa SOLAS-yleissopimuksen lukua XIII.

4.3 Käsittelyjärjestys

IMO:lla on III-säännösten mukaan oikeus tehdä tarkastuksia sopimuspuolten alueella. IMO:n tarkastustoiminnassa on katsottava olevan kyse julkisen vallan käyttämisestä Suomen alueella. Näin ollen IMO:n oikeutta päästä Suomen lainkäyttövaltaan kuuluviin paikkoihin on arvioitava valtion täysivaltaisuutta koskevien perustuslain säännösten kannalta. Perustuslain 1 §:n 1 momentin mukaan Suomi on täysivaltainen tasavalta. Perustuslain 1 §:n 3 momentin mukaisesti Suomi osallistuu kansainväliseen yhteistyöhön rauhan ja ihmisoikeuksien turvaamiseksi sekä yhteiskunnan kehittämiseksi. Perustuslain esitöiden (HE 1/1998 vp) mukaan viimeksi mainitulla säännöksellä on tulkinnallista merkitystä arvioitaessa, milloin kansainvälinen velvoite on ristiriidassa perustuslain täysivaltaisuussäännösten kanssa. Perustuslakivaliokunta on perustuslain esitöiden pohjalta katsonut, että sellaiset kansainväliset velvoitteet, jotka ovat tavanomaisia nykyaikaisessa kansainvälisessä yhteistoiminnassa ja jotka vain vähäisessä määrin vaikuttavat valtion täysivaltaisuuteen, eivät sellaisenaan ole ristiriidassa perustuslain täysivaltaisuussäännösten kanssa (PeVL 11/2000 vp, PeVL 12/2000 vp ja PeVL 19/2010 vp).

Sopimusmuutosten asiasisältö puoltaa tarkastusvaltuuden myöntämistä IMO:lle Suomen alueella. IMO:n suorittamat tarkastukset vahvistavat merkittävällä tavalla kansainvälisten sopimusten täysimääräistä ja tasapuolista toimeenpanoa kansainvälisesti. Täysimääräisellä ja tasapuolisella toimeenpanolla edistetään ja mahdollistetaan Suomen kauppamerenkulun kilpailukykyä kansainvälisesti. Näillä toimilla edistetään ihmishenkien turvallisuutta merellä ja suojellaan meriympäristöä, erityisesti nostamalla turvallisuuden tasoa kehittyvillä alueilla. IMO:lle annettavien tarkastusvaltuuksien voidaan katsoa olevan tavanomaisia nykyaikaisessa kansainvälisessä yhteistoiminnassa ja vain vähäisessä määrin vaikuttavan valtion täysivaltaisuuteen. Ne eivät siksi ole ristiriidassa Suomen täysivaltaisuutta koskevien perustuslain säännösten kanssa.

Ehdotetut lait eivät sisältäisi perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeusrajoituksia. IMO:n yleissopimusten muutokset eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Sopimusmuutokset voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja esitykseen sisältyvät lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa säätämisjärjestyksessä.

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

eduskunta hyväksyisi vuoden 1966 kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen liitteeseen, vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen 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 liitteeseen ja vuoden 1966 kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvään vuoden 1988 pöytäkirjan liitteeseen Lontoossa 22 päivänä toukokuuta 2014 sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan liitteisiin I, II, III, IV, V ja VI 4 päivänä huhtikuuta 2014 tehdyt muutokset.

Edellä esitetyn perusteella ja koska yleissopimusten liitteisiin tehdyt muutokset sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

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 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 tehty 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.

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, lastinomitajalle, vakuutusenantajalle 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 henkilötietolakia (523/1999).

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

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 tarkoitetun 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 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 tarkoitettun ilmoituksen tekemisestä ja sisällöstä.

15 a §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Viranomainen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnitteleamattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee viranomaisen tietoon ainoastaan siksi, että siitä on tehty ilmoitus 15 §:n nojalla, ellei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuden 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.

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:

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 16 päivänä maaliskuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Sopimusteksti

PÄÄTÖSLAUSELMA A.1083(28)

Annettu 4 päivänä joulukuuta 2013

MUUTOKSET VUODEN 1966 KANSAINVÄLISEEN LASTIVIIVAYLEISSOPIMUKSEEN

YLEISKOKOUS, JOKA

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 15 artiklan j kohdan, joka koskee merenkulun turvallisuutta koskeviin sääntöihin ja ohjeisiin liittyviä yleiskokouksen tehtäviä,

PALAUTTAA MYÖS MIELIIN, että se hyväksyi päätöslauselmalla A.1070(28) IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten (III-säännösten),

PANEE MERKILLE vuoden 1966 kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen (vuoden 1966 lastiviivayleissopimus) ehdotetut muutokset, joilla III-säännösten soveltaminen asetetaan pakolliseksi,

PANEE MYÖS MERKILLE, että meriturvallisuuskomitea hyväksyi 91. istuntonsaan ehdotetut muutokset vuoden 1966 lastiviivayleissopimuksen 29 artiklan 3 momentin a kohdan mukaisesti,

ON KÄSITELLYT vuoden 1966 lastiviivayleissopimukseen ehdotetut muutokset,

1. HYVÄKSYY vuoden 1966 lastiviivayleissopimuksen 29 artiklan 3 momentin b kohdan mukaisesti muutokset, jotka on esitetty tämän päätöslauselman liitteessä;

2. PÄÄTTÄÄ, että liitteen IV uuden 53 säännön mukaisesti III-säännöstössä (pätöslauselman A.1070(28) liite) käytetty ilmaus "tulisi" tulkitaan ilmaukseksi "tulee" lukuun ottamatta 29, 30, 30,31 ja 32 kappaletta;

3. PYYTÄÄ pääsihteeriä vuoden 1966 lastiviivayleissopimuksen 29 artiklan 3 momentin b kohdan mukaisesti toimittamaan oike-

RESOLUTION A.1083(28)

Adopted on 4 December 2013

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety,

RECALLING ALSO that, by resolution A.1070(28), it adopted the IMO Instruments Implementation Code (III Code),

NOTING proposed amendments to the International Convention on Load Lines, 1966 (1966 LL Convention) to make the use of the III Code mandatory,

NOTING ALSO that the Maritime Safety Committee, at its ninety-first session, adopted the proposed amendments in accordance with article 29(3)(a) of the 1966 LL Convention,

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to the 1966 LL Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 29(3)(b) of the 1966 LL Convention, the amendments, set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES that, pursuant to new regulation 53 of annex IV, whenever the word "should" is used in the III Code (Annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30,31 and 32;

3. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article 29(3)(b) of the 1966 LL Convention, to transmit certified copies

aksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä kaikille mainitun yleissopimuksen sopimushallituksille harkittaviksi ja hyväksyttäväksi sekä toimittamaan myös jäljennökset kaikille järjestön jäsenille;

4. KEHOTTAa kaikkia kyseisiä hallituksia hyväksymään muutokset mahdollisimman pian; ja

5. PÄÄTTÄÄ, että jos edellä mainitut muutokset tulevat voimaan vuoden 1966 lastiviivayleissopimuksen 29 artiklan 2 momentin mukaisen yksimielisen hyväksymisen seurauksena ennen niiden voimaantuloa tässä päätöslauselmassa pyydetyn hyväksymisen perusteella, tämä päätöslauselma lakkaa olemasta voimassa.

of the present resolution and its annex to all Contracting Governments to the said Convention, for consideration and acceptance, and also to transmit copies to all Members of the Organization;

4. URGES all Governments concerned to accept the amendments at the earliest possible date; and

5. RESOLVES that, should entry into force of the aforementioned amendments take place following their unanimous acceptance in accordance with article 29(2) of the 1966 LL Convention, prior to entry into force based on their acceptance as requested by this resolution, this resolution shall become invalid.

LIITE

MUUTOKSET VUODEN 1966 KANSAINVÄLISEN LASTIVIIVAYLEISSOPIMUKSEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA, LIITTEISIIN I JA IV

Liite I

SÄÄNNÖT LASTIVIIVOJEN MÄÄRÄÄMISTÄ VARTEN

I Luku

Yleistä

3 sääntö – Liitteissä käytettyjen sanontojen määritelmät

1 Lisätään seuraavat uudet määritelmät (12) määritelmän jälkeen:

"(13) Auditointi on järjestelmällinen, riippumaton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

(14) Auditointijärjestelmä tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laattimat ohjeet.

(15) Täytäntöönpanosäännöstö tarkoittaa

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEXES I AND IV TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

Annex I

REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES

Chapter I

General

Regulation 3 – Definitions of terms used in the annexes

1 The following new definitions are added after definition (12):

"(13) *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

(14) *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

(15) *Code for Implementation* means the

IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

(16) Auditointistandardi tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä."

2 Lisätään uusi liite IV liitteen III jälkeen seuraavasti:

"LIITE IV

Tämän yleissopimuksen määräysten noudattamisen todentaminen

53 sääntö

Soveltaaminen

Sopimushallitusten on sovellettava täytäntöönpanosäännöstön määräyksiä täyttäessään tähän yleissopimukseen sisältyviä velvollisuuksiaan ja vastuutaan.

54 sääntö

Noudattamisen todentaminen

(1) Kaikki sopimushallitukset ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän yleissopimuksen noudattaminen ja täytäntöönpano.

(2) Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

(3) Jokainen sopimushallitus vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyyn tarkoitetun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

(4) Kaikille sopimushallituksille tehtävät auditoinnit

(a) perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

(b) toteutetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet."

IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

(16) *Audit Standard* means the Code for Implementation."

2 A new Annex IV is added after Annex III, to read as follows:

"ANNEX IV

Verification of compliance with the provisions of this Convention

Regulation 53

Application

Contracting Governments shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

Regulation 54

Verification of compliance

(1) Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(2) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

(3) Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

(4) Audit of all Contracting Governments shall be:

(a) based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

(b) conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization."

PÄÄTÖSLAUSELMA A.1084(28)

(annettu 4 päivänä joulukuuta 2013)

MUUTOKSET VUODEN 1969 KANSAINVÄLISEEN ALUKSENMITTAUSYLEISSOPIMUKSEEN

YLEISKOKOUS, JOKA

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 15 artiklan j kohdan, joka koskee merenkulun turvallisuutta koskeviin sääntöihin ja ohjeisiin liittyviä yleiskokouksen tehtäviä,

PALAUTTAA MYÖS MIELIIN, että se hyväksyi päätöslauselmalla A.1070(28) IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten (III-säännösten),

PANEE MERKILLE vuoden 1969 kansainväliseen aluksenmittausyleissopimukseen (vuoden 1969 aluksenmittausyleissopimus) ehdotetut muutokset, joilla III-säännösten soveltaminen asetetaan pakolliseksi,

PANEE MYÖS MERKILLE, että meriturvallisuuskomitea hyväksyi 91. istunnonsaan ehdotetut muutokset vuoden 1969 aluksenmittausyleissopimuksen 18 artiklan 3 momentin a kohdan mukaisesti,

ON KÄSITELLYT vuoden 1969 aluksenmittausyleissopimukseen ehdotetut muutokset,

1. HYVÄKSYY vuoden 1969 aluksenmittausyleissopimuksen 18 artiklan 3 momentin b kohdan mukaisesti muutokset, jotka on esitetty tämän päätöslauselman liitteessä;

2. PÄÄTTÄÄ, että liitteen III uuden 8 säännön mukaisesti III-säännöstyössä (pätöslauselman A.1070(28) liite) käytetty ilmaus "tulisi" tulkitaan ilmaukseksi "tulee" lukuun ottamatta 29, 30, 31 ja 32 kappaletta;

3. PYYTÄÄ pääsihteeriä vuoden 1969 aluksenmittausyleissopimuksen 18 artiklan 3 momentin b kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätös-

RESOLUTION A.1084(28)

(adopted on 4 December 2013)

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety,

RECALLING ALSO that, by resolution A.1070(28), it adopted the IMO Instruments Implementation Code (III Code),

NOTING proposed amendments to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (1969 Tonnage Measurement Convention) to make the use of the III Code mandatory,

NOTING ALSO that the Maritime Safety Committee, at its ninety-first session, adopted the proposed amendments in accordance with article 18(3)(a) of the 1969 Tonnage Measurement Convention,

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to the 1969 Tonnage Measurement Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 18(3)(b) of the 1969 Tonnage Measurement Convention, the amendments, set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES that, pursuant to new regulation 8 of annex III, whenever the word "should" is used in the III Code (Annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article 18(3)(b) of the 1969 Tonnage Measurement Convention, to transmit certified copies of the present reso-

lauselmasta ja sen liitteestä kaikille mainitun yleissopimuksen sopimushallituksille harkittaviksi ja hyväksyttäviksi sekä toimittamaan myös jäljennökset kaikille järjestön jäsenille;

4. KEHOTTAa kaikkia kyseisiä hallituksia hyväksymään muutokset mahdollisimman pian; ja

5. PÄÄTTÄÄ, että jos edellä mainitut muutokset tulevat voimaan vuoden 1969 aluksenmittausyleissopimuksen 18 artiklan 2 momentin mukaisen yksimielisen hyväksymisen seurauksena ennen niiden voimaantuloa tässä päätöslauselmassa pyydetyn hyväksymisen perusteella, tämä päätöslauselma lakkaa olemasta voimassa.

lution and its annex to all Contracting Governments to the said Convention, for consideration and acceptance, and also to transmit copies to all Members of the Organization;

4. URGES all Governments concerned to accept the amendments at the earliest possible date; and

5. RESOLVES that, should entry into force of the aforementioned amendments take place following their unanimous acceptance in accordance with article 18(2) of the 1969 Tonnage Measurement Convention, prior to entry into force based on their acceptance as requested by this resolution, this resolution shall become invalid

Liite

MUUTOKSET VUODEN 1969 KANSAINVÄLISEN ALUKSENMITTAUSYLEISSOPIMUKSEN LIITTEISIIN I JA III

LIITE I

SÄÄNNÖT ALUSTEN BRUTTO- JA NETTOVETOISUUKSIEN MÄÄRITTÄMISTÄ VARTEN

2 sääntö – Liitteissä käytettyjen sanontojen määritelmät

1 Lisätään seuraavat määritelmät (8) määritelmän jälkeen:

"(9) *Auditointi* on järjestelmällinen, riippumaton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

(10) *Auditointijärjestelmä* tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laativat ohjeet.

(11) *Täytäntöönpanosäännöstö* tarkoittaa IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

(12) *Auditointistandardi* tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä.

Annex

AMENDMENTS TO ANNEXES I AND III TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

ANNEX I

REGULATIONS FOR DETERMINING GROSS AND NET TONNAGES OF SHIPS

Regulation 2 – Definitions of terms used in the annexes

1 The following definitions are added after definition (8):

"(9) *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

(10) *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

(11) *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

(12) *Audit Standard* means the Code for Implementation.

Lisätään uusi liite III liitteen II jälkeen seuraavasti:

"LIITE III

Tämän yleissopimuksen määräysten noudattamisen todentaminen

8 sääntö

Sovelttaminen

Sopimushallitusten on sovellettava täytäntöönpanosäännösten määräyksiä täyttäessään tähän yleissopimukseen sisältyviä velvollisuuksiaan ja vastuutaan.

9 sääntö

Noudattamisen todentaminen

(1) *Kaikki sopimushallitukset* ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän yleissopimuksen noudattaminen ja täytäntöönpano.

(2) *Järjestön pääsihteeri* on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

(3) *Jokainen sopimushallitus* vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyyn tarkoitetun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

(4) *Kaikille sopimushallituksille* tehtävät auditoinnit

.1 perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.2 toteutetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

2 A new Annex III is added after Annex II to read as follows:

"ANNEX III

Verification of compliance with the provisions of this Convention

Regulation 8

Application

Contracting Governments shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

Regulation 9

Verification of compliance

(1) *Every Contracting Government* shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(2) *The Secretary-General of the Organization* shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

(3) *Every Contracting Government* shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization*.

(4) *Audit of all Contracting Governments* shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization*; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization

PÄÄTÖSLAUSELMA A.1085(28)

(annettu 4 päivänä joulukuuta 2013)

**MUUTOKSET KANSAINVÄLISISTÄ
SÄÄNNÖISTÄ YHTEENTÖRMÄÄMISEN
EHKÄISEMISEKSI MERELLÄ VUONNA
1972 TEHTYYN YLEISSOPIMUKSEEN**

YLEISKOKOUS, JOKA

PALAUTTAA MIELIIN kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä "yleissopimus") VI artiklan, joka koskee sääntöjen muutoksia,

PALAUTTAA MYÖS MIELIIN, että se hyväksyi päätöslauselmalla A.1070(28) IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten (III-säännösten),

PANEE MERKILLE yleissopimukseen ehdotetut muutokset, joilla III-säännösten soveltaminen asetetaan pakolliseksi,

ON KÄSITELLYT yleissopimuksen muutokset, jotka meriturvallisuuskomitea on hyväksynyt 91. istunnossaan ja ilmoittanut kaikille sopimuspuolille yleissopimuksen VI artiklan 2 kappaleen mukaisesti, ja myös meriturvallisuuskomitean suositukset, jotka koskevat näiden muutosten voimaantuloa,

1. HYVÄKSYY yleissopimuksen VI artiklan 3 kappaleen mukaisesti muutokset, jotka on esitetty tämän päätöslauselman liitteessä;

2. PÄÄTTÄÄ yleissopimuksen VI artiklan 4 kappaleen mukaisesti, että muutokset tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016, ellei 1 päivään heinäkuuta 2015 mennessä vähintään yksi kolmannes yleissopimuksen sopimuspuolista ole ilmoittanut vastustavansa muutoksia;

3. PÄÄTTÄÄ, että uuden osan F uuden 40 säännön mukaisesti III-säännöstyössä (pätöslauselman A.1070(28) liite) käytetty ilmaus "tulisi" tulkitaan ilmaukseksi "tulee" lukuun ottamatta 29, 30, 31 ja 32 kappaletta;

RESOLUTION A.1085(28)

(adopted on 4 December 2013)

**AMENDMENTS TO THE CONVENTION
ON THE INTERNATIONAL REGULA-
TIONS FOR PREVENTING COLLISIONS
AT SEA, 1972**

THE ASSEMBLY,

RECALLING article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (hereinafter referred to as "the Convention"), on amendments to the Regulations,

RECALLING ALSO that, by resolution A.1070(28), it adopted the IMO Instruments Implementation Code (III Code),

NOTING proposed amendments to the Convention to make the use of the III Code mandatory,

HAVING CONSIDERED the amendments to the Convention, adopted by the Maritime Safety Committee at its ninety-first session and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2, article VI of the Convention; and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning the entry into force of these amendments,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 3, article VI of the Convention, the amendments set out in the annex to the present resolution;

2. DECIDES, in accordance with paragraph 4, article VI of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 January 2016, unless by 1 July 2015 more than one third of Contracting Parties to the Convention have notified their objection to the amendments;

3. DETERMINES that, pursuant to new rule 40 of new part F, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31

4. PYYTÄÄ pääsihteeriä yleissopimuksen VI artiklan 3 kappaleen mukaisesti ilmoittamaan nämä muutokset kaikille yleissopimuksen sopimuspuolille hyväksymistä varten; ja

5. KEHOTTAA yleissopimuksen sopimuspuolia toimittamaan mahdolliset vastalauseensa muutoksista viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2015, minkä jälkeen muutokset katsotaan hyväksytyiksi voimaantuloa varten tässä päätöslauselmassa määrätyllä tavalla.

Liite

MUUTOKSET VUODEN 1972 KANSAINVÄLISIIN SÄÄNTÖIHIN YHTEENTÖRMÄÄMISEN EHKÄISEMISEKSI MERELLÄ, SELLAISENA KUIN NE OVAT MUUTETTUINA

Lisätään uusi osa F nykyisen osan E (Vapautukset) jälkeen seuraavasti:

"OSA F

Yleissopimuksen määräysten noudattamisen todentaminen

39 sääntö

Määritelmät

(a) Auditointi on järjestelmällinen, riippumaton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

(b) Auditointijärjestelmä tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laativat ohjeet*.

(c) Täytäntöönpanosäännöstö tarkoittaa IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

(d) Auditointistandardi tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä.

and 32;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3, article VI of the Convention, to communicate these amendments to all Contracting Parties to the Convention for acceptance; and

5. INVITES Contracting Parties to the Convention to submit any objections they may have to the amendments not later than 1 July 2015, where after the amendments shall be deemed to have been accepted for entry into force as determined in the present resolution

Annex

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972, AS AMENDED

After existing part E (Exemptions), a new part F is added to read as follows:

"PART F

Verification of compliance with the provisions of the Convention

Rule 39

Definitions

(a) Audit means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

(b) Audit Scheme means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization*.

(c) Code for Implementation means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

(d) Audit Standard means the Code for Implementation.

40 sääntö

Soveltaaminen

Sopimuspuolten on sovellettava täytäntöönpanosäännösten määräyksiä täyttäessään tämän yleissopimukseen sisältyviä velvollisuuksiaan ja vastuutaan.

Rule 40

Application

Contracting Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

41 sääntö

Noudattamisen todentaminen

(a) Kaikki sopimuspuolet ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän yleissopimuksen noudattaminen ja täytäntöönpano.

(b) Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti*.

(c) Jokainen sopimuspuoli vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyyn tarkoitetun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti*.

(d) Kaikille sopimuspuolille tehtävät auditoinnit

(i) perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

(ii) toteutetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

Rule 41

Verification of compliance

(a) Every Contracting Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(b) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization*.

(c) Every Contracting Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization*.

(d) Audit of all Contracting Parties shall be:

(i) based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

(ii) conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

PÄÄTÖSLAUSELMA MSC.366(93)

(annettu 22 päivänä toukokuuta 2014)

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

MERITURVALLISUUSKOMITEA, JOKA

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 28 artiklan b kohdan, joka koskee komitean tehtäviä,

PALAUTTAA MYÖS MIELIIN ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) (jäljempänä "yleissopimus") VIII artiklan b kohdan, joka koskee yleissopimuksen liitteeseen, lukuun ottamatta sen I luvun määräyksiä, sovellettavaa muutosmenettelyä,

PALAUTTAA LISÄKSI MIELIIN, että yleiskokous on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28) *IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten (III-säännösten)*,

PANEE MERKILLE yleissopimukseen ehdotetut muutokset, joilla III-säännösten soveltaminen asetetaan pakolliseksi,

ON KÄSITELLYT 93. istunnossaan yleissopimukseen tehtävät muutokset, jotka on ehdotettu ja ilmoitettu yleissopimuksen VIII artiklan b kohdan i kappaleen mukaisesti,

1 HYVÄKSYY yleissopimuksen VIII artiklan b kohdan iv kappaleen mukaisesti yleissopimuksen muutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

2 PÄÄTTÄÄ, että XIII luvun uuden 2 säännön mukaisesti III-säännöstyössä (pätöslauselman A.1070(28) liite) käytetty ilmaus "tulisi" tulkitaan ilmaukseksi "tulee" lukuun ottamatta 29, 30, 31 ja 32 kappaletta;

3 PÄÄTTÄÄ MYÖS yleissopimuksen VIII artiklan b kohdan vi kappaleen 2 alakohdan bb luetelmakohdan mukaisesti, että

RESOLUTION MSC.366(93)

(adopted on 22 May 2014)

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

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

RECALLING ALSO 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,

RECALLING FURTHER that the Assembly, by resolution A.1070(28), adopted the *IMO Instruments Implementation Code (III Code)*,

NOTING proposed amendments to the Convention to make the use of the III Code mandatory,

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

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

2 DETERMINES that, pursuant to new regulation 2 of chapter XIII, whenever the word "should" is used in the III Code (Annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32

3 DETERMINES ALSO, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be

mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2015, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimushallituksista tai sopimushallitukset, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittaneet vastustavansa muutoksia;

4 KEHOTTA SOLAS-yleissopimuksen sopimushallituksia panemaan merkillä, että muutokset tulevat yleissopimuksen VIII artiklan b kohdan vii kappaleen 2 alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016, kun ne on hyväksytty 3 kappaleen mukaisesti;

5 PYYTÄÄ pääsihteeriä yleissopimuksen VIII artiklan b kohdan v kappaleen mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille yleissopimuksen sopimushallituksille;

6 PYYTÄÄ MYÖS pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole yleissopimuksen sopimushallituksia.

deemed to have been accepted on 1 July 2015, unless, prior to that date, 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 world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

4 INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;

5 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 the annex to all Contracting Governments to the Convention;

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

LIITE

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

XIII LUKU

NOUDATTAMISEN TODENTAMINEN

Lisätään uusi XIII luku nykyisen XII luvun jälkeen seuraavasti:

"XIII LUKU

NOUDATTAMISEN TODENTAMINEN

1 sääntö – Määritelmät

1 Auditointi on järjestelmällinen, riippuma-

ANNEX

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

CHAPTER XIII

VERIFICATION OF COMPLIANCE

A new chapter XIII is added after the existing chapter XII, as follows:

"CHAPTER XIII

VERIFICATION OF COMPLIANCE

Regulation 1 – Definitions

1 Audit means a systematic, independent

ton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

2 *Auditointijärjestelmä* tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

3 *Täytäntöönpanosäännöstö* tarkoittaa IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

4 *Auditointistandardi* tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä.

2 sääntö – Soveltaminen

Sopimushallitusten on sovellettava täytäntöönpanosäännöstön määräyksiä täyttäessään tähän yleissopimukseen sisältyviä velvollisuuksiaan ja vastuutaan.

3 sääntö – Noudattamisen todentaminen

1 Kaikki sopimushallitukset ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän yleissopimuksen noudattaminen ja täytäntöönpano.

2 Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

3 Jokainen sopimushallitus vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyyn tarkoitetun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön hyväksymien ohjeiden mukaisesti.

4 Kaikille sopimushallituksille tehtävät auditoinnit

.1 perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.2 toteutetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet."

and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

2 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

3 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

4 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

Regulation 2 – Application

Contracting Governments shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

Regulation 3 – Verification of compliance

1 Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines adopted by the Organization.

4 Audit of all Contracting Governments shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization."

PÄÄTÖSLAUSELMA MSC.375(93)

(annettu 22 päivänä toukokuuta 2014)

MUUTOKSET VUODEN 1966 KANSAINVÄLISEEN LASTIVIIVAYLEISSOPIMUKSEEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA, LIITTYVÄÄN VUODEN 1988 PÖYTÄKIRJAAN

MERITURVALLISUUSKOMITEA, JOKA

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 28 artiklan b kohdan, joka koskee komitean tehtäviä,

PALAUTTAA MYÖS MIELIIN vuoden 1966 kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvän vuoden 1988 pöytäkirjan (jäljempänä "vuoden 1988 lastiviivapöytäkirja") VI artiklan, joka koskee muutosmenettelyjä,

PALAUTTAA LISÄKSI MIELIIN, että yleiskokous on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28) *IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten (III-säännösten)*,

PANEE MERKILLE vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjaan ehdotetut muutokset, joilla III-säännösten soveltaminen asetetaan pakolliseksi,

ON KÄSITELLYT 93. istunnossaan vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjaan tehtävät muutokset, jotka on ehdotettu ja ilmoitettu pöytäkirjan VI artiklan 2 kappaleen a kohdan mukaisesti.

1 HYVÄKSYY vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan VI artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjaan tehtävät muutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

2 PÄÄTTÄÄ, että liitteen IV uuden 53 säännön mukaisesti III-säännöstyössä (pätöslauselman A.1070(28) liite) käytetty ilmaus "tulisi" tulkitaan ilmaukseksi "tulee" lukuun ottamatta 29, 30, 31 ja 32 kappaletta;

3 PÄÄTTÄÄ MYÖS vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan VI artiklan 2 kappaleen f kohdan ii alakohdan bb luetelmakohdan mu-

RESOLUTION MSC.375(93)

(adopted on 22 May 2014)

AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

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

RECALLING ALSO article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as the "1988 Load Lines Protocol") concerning amendment procedures,

RECALLING FURTHER that the Assembly, by resolution A.1070(28), adopted the *IMO Instruments implementation Code (III Code)*,

NOTING proposed amendments to the 1988 Load Lines Protocol to make the III Code mandatory,

HAVING CONSIDERED, at its ninety-third session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1 ADOPTS, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES that, pursuant to new regulation 53 of Annex IV, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3 DETERMINES ALSO, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said

kaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2015, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittaneet vastustavansa muutoksia;

4 KEHOTTAA kyseisiä sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan VI artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016, kun ne on hyväksytty 3 kappaleen mukaisesti;

5 PYYTÄÄ pääsihteeriä vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan IV artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan sopimuspuolille;

6 PYYTÄÄ MYÖS pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan sopimuspuolia.

amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, have notified their objections to the amendments;

4 INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;

5 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;

6 ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

LIITE

MUUTOKSET VUODEN 1966 KANSAINVÄLISEEN LASTIVIIVAYLEISSOPIMUKSEEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA, LIITTYVÄN VUODEN 1988 PÖYTÄKIRJAN LIITTEeseen B

LIITE B

LIITTEET YLEISSOPIMUKSEEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA SIHEN LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1988 PÖYTÄKIRJALLA

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX B TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

ANNEX B

ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO

Liite I	Annex I
Lastiviivojen määrittämistä koskevat säännöt	Regulations for determining load lines
I luku	Chapter I
Yleistä	General
3 sääntö	Regulation 3
Liitteissä käytettyjen sanontojen määritelmät	Definitions of terms used in the annexes
<i>1 Lisätään seuraavat määritelmät (16) määritelmän jälkeen:</i>	<i>1 The following new definitions are added after definition (16):</i>
"(17) <i>Auditointi</i> on järjestelmällinen, riippumaton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.	"(17) <i>Audit</i> means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.
(18) <i>Auditointijärjestelmä</i> tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.	(18) <i>Audit Scheme</i> means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.
(19) <i>Täytäntöönpanosäännöstö</i> tarkoittaa IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).	(19) <i>Code for Implementation</i> means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).
(20) <i>Auditointistandardi</i> tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä."	(20) <i>Audit Standard</i> means the Code for Implementation."
LIITE B	ANNEX B
LIITTEET YLEISSOPIMUKSEEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA SIIHEN LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1988 PÖYTÄKIRJALLA	ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO
<i>2 Lisätään uusi liite IV liitteen III jälkeen seuraavasti:</i>	<i>2 A new annex IV is added after annex III, to read as follows:</i>
"Liite IV	"Annex IV
Noudattamisen todentaminen	Verification of compliance
53 sääntö	Regulation 53

Soveltaaminen

Sopimushallitusten on sovellettava täytäntöönpanosäännösten määräyksiä täyttäessään tähän yleissopimukseen sisältyviä velvollisuuksiaan ja vastuutaan.

54 sääntö

Noudattamisen todentaminen

(1) Kaikki sopimushallitukset ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän yleissopimuksen noudattaminen ja täytäntöönpano.

(2) Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

(3) Jokainen sopimushallitus vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyyn tarkoitettun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

(4) Kaikille sopimushallituksille tehtävät auditoinnit

(a) perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

(b) toteutetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet."

Application

Contracting Governments shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

Regulation 54

Verification of compliance

(1) Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(2) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

(3) Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

(4) Audit of all Contracting Governments shall be:

(a) based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

(b) conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization."

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.246(66)

(annettu 4 päivänä huhtikuuta 2014)

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN LIITTYVÄN VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJAN LIITTEeseen

(MARPOL-yleissopimuksen I, II, III, IV ja V liitteisiin tehtävät muutokset, joilla III-säännösten soveltaminen asetetaan pakolliseksi)

MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEA, JOKA

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean tehtäviä,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä ”vuoden 1973 yleissopimus”) 16 artiklan ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (jäljempänä ”vuoden 1978 pöytäkirja”) VI artiklan, joissa yhdessä määritellään vuoden 1978 pöytäkirjan muuttamismenettely ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia vuoden 1973 yleissopimukseen, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1978 pöytäkirjalla (MARPOL-yleissopimus),

PALAUTTAA MIELIIN, että yleiskokous hyväksyi 28. säännöllisessä istunnossaan päätöslauselmalla A.1070(28) *IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten (III-säännösten)*,

ON KÄSITELLYT MARPOL-

RESOLUTION MEPC.246(66)

(adopted on 4 April 2014)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Amendments to MARPOL Annexes I, II, III, IV and V to make the use of the III Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL),

RECALLING that the Assembly, at its twenty-eighth regular session, adopted, by resolution A.1070(28), the *IMO Instruments Implementation Code (III Code)*,

HAVING CONSIDERED proposed

yleissopimuksen I, II, III, IV ja V liitteisiin ehdotetut muutokset, joilla III-säännösten soveltaminen asetetaan pakolliseksi,

1 HYVÄKSYY vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti MARPOL-yleissopimuksen I, II, III, IV ja V liitteisiin tehtävät muutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

2 PÄÄTTÄÄ, että I liitteen 44 säännön, II liitteen 19 säännön, III liitteen 10 säännön, IV liitteen 15 säännön ja V liitteen 11 säännön mukaisesti III-säännöstössä (pätöslauselman A.1070(28) liite) käytetty ilmaus "tulisi" tulkitaan ilmaukseksi "tulee" lukuun ottamatta 29, 30, 31 ja 32 kappaletta;

3 PÄÄTTÄÄ vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2015, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittaneet järjestölle vastustavansa muutoksia;

4 KEHOTTA sopimuspuolia panemaan merkille, että mainitut muutokset tulevat vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016, kun ne on hyväksytty 3 kappaleen mukaisesti;

5 PYYTÄÄ pääsihteeriä vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolille;

6 PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolia.

amendments to MARPOL Annexes I, II, III, IV and V to make the use of the III Code mandatory,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annexes I, II, III, IV and V of MARPOL, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES that, pursuant to regulation 44 of Annex I, regulation 19 of Annex II, regulation 10 of Annex III, regulation 15 of Annex IV and regulation 11 of Annex V, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

4 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;

5 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

6 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL, copies of the present resolution and its annex.

LIITE

**MUUTOKSET MARPOL-
YLEISSOPIMUKSEN I, II, III, IV JA V
LIITTEISIIN**

**MUUTOKSET MARPOL-
YLEISSOPIMUKSEN I LIITTEeseen**

1 Lisätään seuraavat 35–38 kappaleet 1 säännön loppuun:

"35 *Auditointi* on järjestelmällinen, riippumaton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

36 *Auditointijärjestelmä* tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

37 *Täytäntöönpanosäännöstö* tarkoittaa IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

38 *Auditointistandardi* tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä.

2 Lisätään uusi 10 luku seuraavasti:

"10 luku – Tämän yleissopimuksen määräysten noudattamisen todentaminen

44 sääntö

Soveltaminen

Sopimuspuolten on sovellettava täytäntöönpanosäännöstön määräyksiä täyttäessään tähän liitteeseen sisältyviä velvollisuuksiaan ja vastuutaan.

45 sääntö

Noudattamisen todentaminen

1 Kaikki sopimuspuolet ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaika-

ANNEX

**AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES
I, II, III, IV AND V**

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

1 The following paragraphs 35 to 38 are added at the end of regulation 1:

"35 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

36 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

37 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

38 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

2 A new chapter 10 is added to read as follows:

"Chapter 10 – Verification of compliance with the provisions of this Convention

Regulation 44

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 45

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance

tarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän liitteen noudattaminen ja täytäntöönpano.

2 Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

3 Jokainen sopimuspuoli vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyn tarkoitetun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

4 Kaikille sopimuspuolille tehtävät auditoinnit

.1 perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.2 toteutetaan säännöllisin väliajoin, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

MUUTOKSET MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN II LIITTEeseen

3 Lisätään seuraava 1 säännön loppuun:

"18 *Auditointi* on järjestelmällinen, riippumaton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

19 *Auditointijärjestelmä* tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

20 *Täytäntöönpanosäännöstö* tarkoittaa IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

21 *Auditointistandardi* tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä.

4 Lisätään uusi 9 luku seuraavasti:

"9 luku – Tämän yleissopimuksen määrä-

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX II

3 The following is added at the end of regulation 1:

"18 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

19 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

20 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

21 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

4 A new chapter 9 is added to read as follows:

"Chapter 9 – Verification of compliance

ysten noudattamisen todentaminen

with the provisions of this Convention

19 sääntö

Regulation 19

Soveltaminen

Application

Sopimuspuolten on sovellettava täytäntöönpanosäännösten määräyksiä täyttäessään tähän liitteeseen sisältyviä velvollisuuksiaan ja vastuutaan.

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

20 sääntö

Regulation 20

Noudattamisen todentaminen

Verification of compliance

1 Kaikki sopimuspuolet ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän liitteen noudattaminen ja täytäntöönpano.

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Jokainen sopimuspuoli vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyyn tarkoitetun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön hyväksymien ohjeiden mukaisesti.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines adopted by the Organization.

4 Kaikille sopimuspuolille tehtävät auditoinnit

4 Audit of all Parties shall be:

.1 perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 toteutetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

MUUTOKSET MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN III LIITTEeseen

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX III

5 Lisätään uusi otsikko ennen 1 sääntöä seuraavasti:

5 A new heading is added before regulation 1 to read as follows:

"1 luku – Yleistä"

"Chapter 1 – General"

6 Lisätään uusi 1 sääntö seuraavasti:

6 A new regulation 1 is added to read as fol-

"1 sääntö

Määritelmät

Tässä liitteessä:

1 *Haitallisilla aineilla* tarkoitetaan aineita, jotka on määritelty meriä saastuttaviksi aineiksi vaarallisten aineiden kansainvälisessä merenkulkualan kuljetussäännöstössä (IMDG-säännöstö) tai jotka täyttävät tämän liitteen lisäyksessä esitetyt perusteet.

2 *Pakattu muoto* tarkoittaa haitallisille aineille IMDG-säännöstössä määriteltyjä säilytysmuotoja.

3 *Auditointi* on järjestelmällinen, riippumaton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

4 *Auditointijärjestelmä* tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

5 *Täytäntöönpanosäännöstö* tarkoittaa IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

6 *Auditointistandardi* tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä.

7 Seuraavat säännöt numeroidaan *uudelleen* vastaavasti.

8 Poistetaan 2 säännöstä (Soveltaminen) 1.1 ja 1.2 kohta.

9 Lisätään uusi 2 luku seuraavasti:

"2 luku – Tämän liitteen määräysten noudattamisen todentaminen

10 sääntö

Soveltaminen

Sopimuspuolten on sovellettava täytäntöönpanosäännöstön määräyksiä täyttäessään tähän liitteeseen sisältyviä velvollisuuksiaan ja vastuutaan.

lows:

"Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Harmful substances* are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) or which meet the criteria in the appendix of this Annex.

2 *Packaged form* is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.

3 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

4 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

5 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

6 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

7 The subsequent regulations are renumbered accordingly.

8 In regulation 2, Application, subparagraphs 1.1 and 1.2 are deleted.

9 A new chapter 2 is added to read as follows:

"Chapter 2 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 10

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

11 sääntö

Noudattamisen todentaminen

1 Kaikki sopimuspuolet ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän liitteen noudattaminen ja täytäntöönpano.

2 Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

3 Jokainen sopimuspuoli vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyyn tarkoitettua toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

4 Kaikille sopimuspuolille tehtävät auditoinnit

.1 perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.2 toteutetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

MUUTOKSET MARPOL- YLEISSOPIMUKSEN IV LIITTEeseen

10 Lisätään seuraava 1 säännön loppuun:

"12 *Auditointi* on järjestelmällinen, riippumaton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

13 *Auditointijärjestelmä* tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

14 *Täytäntöönpanosäännöstö* tarkoittaa IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

15 *Auditointistandardi* tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä.

Regulation 11

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

10 The following is added at the end of regulation 1:

"12 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

13 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

14 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

15 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

11. Lisätään uusi 6 luku seuraavasti:

11 A new chapter 6 is added to read as follows:

"6 luku – Tämän liitteen määräysten noudattamisen todentaminen

"Chapter 6 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

15 sääntö

Regulation 15

Soveltaaminen

Application

Sopimuspuolten on sovellettava täytäntöönpanosäännösten määräyksiä täyttäessään tähän liitteeseen sisältyviä velvollisuuksiaan ja vastuutaan.

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

16 sääntö

Regulation 16

Noudattamisen todentaminen

Verification of compliance

1 Kaikki sopimuspuolet ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän liitteen noudattaminen ja täytäntöönpano.

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Jokainen sopimuspuoli vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsitteilyyn tarkoitetun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Kaikille sopimuspuolille tehtävät auditoinnit

4 Audit of all Parties shall be:

.1 perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 toteutetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

**MUUTOKSET MARPOL-
YLEISSOPIMUKSEN V LIITTEeseen**

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX V

12 Lisätään uusi otsikko ennen 1 sääntöä seuraavasti:

"1 luku – Yleistä"

13 Lisätään seuraava 1 säännön loppuun:

"15 *Auditointi* on järjestelmällinen, riippumaton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

16 *Auditointijärjestelmä* tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

17 *Täytäntöönpanosäännöstö* tarkoittaa IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

18 *Auditointistandardi* tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä.

14 Lisätään uusi 2 luku seuraavasti:

"2 luku – Tämän liitteen määräysten noudattamisen todentaminen"

11 sääntö

Soveltaaminen

Sopimuspuolten on sovellettava täytäntöönpanosäännöstön määräyksiä täyttäessään tähän liitteeseen sisältyviä velvollisuuksiaan ja vastuutaan.

12 sääntö

Noudattamisen todentaminen

1 Kaikki sopimuspuolet ovat auditointistandardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän liitteen noudattaminen ja täytäntöönpano.

2 Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön

12 A new heading is added before regulation 1 to read as follows:

"Chapter 1 – General"

13 The following is added at the end of regulation 1:

"15 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

16 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

17 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

18 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

14 A new chapter 2 is added, to read as follows:

"Chapter 2 – Verification of compliance with the provisions of this Annex"

Regulation 11

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 12

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administer-

laatimien ohjeiden mukaisesti.

3 Jokainen sopimuspuoli vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyyn tarkoitetun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

4 Kaikille sopimuspuolille tehtävät auditoinnit

.1 perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.2 toteutetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

ing the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.247(66)

(annettu 4 päivänä huhtikuuta 2014)

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHDYN KANSAINVÄLISEN YLEISSOPIMUKSEN, SELLAISENA KUIN SE OLI MUUTETTUNA SIIHEN LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJALLA, MUUTTAMISESTA VUONNA 1997 TEHDYN PÖYTÄKIRJAN LIITTEEN

(III-säännösten asettaminen pakolliseksi)

MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEA, JOKA

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean (komitea) tehtäviä,

PANEE MERKILLE alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä "vuoden 1973 yleissopimus") 16 artiklan, alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (jäljempänä "vuoden 1978 pöytäkirja") VI artiklan ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla liitetyn vuoden 1997 muutospöytäkirjan (jäljempänä "vuoden 1997 pöytäkirja") 4 artiklan, joissa yhdessä määritellään vuoden 1997 pöytäkirjan muuttamismenettely ja annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia vuoden 1973 yleissopi-

RESOLUTION MEPC.247(66)

(adopted on 4 April 2014)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(To make the use of the III Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

mukseen, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla,

PANEE MYÖS MERKILLE, että vuoden 1997 pöytäkirjalla lisättiin vuoden 1973 yleissopimukseen VI liite "Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi" (jäljempänä "VI liite"),

PALAUTTAA MIELIIN, että yleiskokous hyväksyi 28. säännöllisessä istunnossaan päätöslauselmalla A.1070(28) *IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevan säännösten (III-säännösten)*,

ON KÄSITELLYT MARPOL - yleissopimuksen VI liitteeseen ehdotetut muutokset, joilla III-säännösten soveltaminen asetetaan pakolliseksi,

1 HYVÄKSYY vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti VI liitteeseen tehtävät muutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteinä;

2 PÄÄTTÄÄ, että liitteen VI uuden 24 säännön mukaisesti III-säännöstyössä (pätöslauselman A.1070(28) liite) käytetty ilmaus "tulisi" tulkitaan ilmaukseksi "tulee" lukuun ottamatta 29, 30, 31 ja 32 kappaletta;

3 PÄÄTTÄÄ vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä heinäkuuta 2015, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittaneet järjestölle vastustavansa muutoksia;

4 KEHOTTA sopimuspuolia panemaan merkille, että mainitut muutokset tulevat vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016, kun ne on hyväksytty 3 kappaleen mukaisesti;

5 PYYTÄÄ pääsihteeriä vuoden 1973 yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

RECALLING that the Assembly, at its twenty-eighth regular session, adopted, by resolution A.1070(28), the *IMO Instruments Implementation Code (III Code)*,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to MARPOL Annexes VI to make the use of the III Code mandatory,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES that, pursuant to new regulation 24 of Annex VI, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

4 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;

5 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the

vuoden 1973 yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla, sopimuspuolille;

6 PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteeriä toimitamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole vuoden 1973 yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla, sopimuspuolia.

present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

6 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

LIITE

MUUTOKSET MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN VI LIITTEeseen

1 Lisätään seuraava 2 säännön loppuun:

"Tässä liitteessä:

44 *Auditointi* on järjestelmällinen, riippumaton ja dokumentoitu prosessi, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

45 *Auditointijärjestelmä* tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

46 *Täytäntöönpanosäännöstö* tarkoittaa IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstöä (III-säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

47 *Auditointistandardi* tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä.

2 Lisätään uusi 5 luku seuraavasti:

"5 luku – Tämän liitteen määräysten noudattamisen todentaminen

24 sääntö

Sovelttaminen

Sopimuspuolten on sovellettava täytäntöönpanosäännöstön määräyksiä täyttäessään tähän liitteeseen sisältyviä velvollisuuksiaan

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

1 The following is added at the end of regulation 2:

"For the purposes of this annex:

44 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

45 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

46 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

47 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

2 A new chapter 5 is added to read as follows:

"Chapter 5 – Verification of compliance with the provisions of this annex

Regulation 24

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in

ja vastuitaan.

this Annex.

25 sääntö

Noudattamisen todentaminen

(1) Kaikki sopimuspuolet ovat auditointi-standardin mukaisesti järjestön määräaikaistarkastusten piirissä, jotta voidaan todentaa tämän liitteen noudattaminen ja täytäntöönpano.

(2) Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

(3) Jokainen sopimuspuoli vastaa auditointin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsitteilyyn tarkoitetun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

(4) Kaikille sopimuspuolille tehtävät auditoinnit

.1 perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.2 toteutetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

Regulation 25

Verification of compliance

(1) Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

(2) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

(3) Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

(4) Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

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:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

18 luku

18 luku

Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus**Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus**

1 §

1 §

*Velvollisuus pitää laiva- ja konepäiväkirjaa**Velvollisuus pitää päiväkirjaa*

Jokaisessa aluksessa, jota käytetään ulkomaan liikenteessä on, jos 3 momentin nojalla ei toisin säädetä, pidettävä laivapäiväkirjaa ja, jos alus on konein kulkeva, lisäksi erillistä konepäiväkirjaa.

Sekä laiva- että konepäiväkirjan tulee olla vahvistetun kaavan mukainen, sivunumeroin varustettu ja sinetöidyllä langalla läpivedetty.

Asetuksella säädetään, onko ja missä laajuudessa päiväkirjaa pidettävä sellaisessa ulkomaan liikenteeseen käytettävässä aluksessa, jonka bruttovetoisuutta osoittava luku on enintään 500 ja jonka matka ei ulotu kauemaksi länteen kuin Lindesnäs ja Hanstholm väliselle linjalle tai Cuxhaveniin saakka, sekä kotimaan liikenteen aluksessa ja kalastusaluksessa.

Eräiden muiden päiväkirjojen pitämisestä säädetään erikseen.

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

tovetoisuus 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 brutto-vetoisuus 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 §

Laiva- ja konepäiväkirjan pitäminen

Laivapäiväkirjaa pitää päällikkö tai hänen valvontansa alaisena perämies. Konepäiväkirjaa pitää päällikön valvonnan alaisena konepäällikkö tai hänen valvontansa alaisena konemestari. Merkinnät on tehtävä aikajärjestyksessä, satamassa vuorokausittain ja merellä vartioittain. Mitä vartion aikana tapahtuu, voidaan alustavasti merkitä muistikirjaan, mutta merkinnät on, jos se on mahdollista, ennen vuorokauden päättymistä kirjoitettava päiväkirjaan.

Päiväkirjan pidossa on noudatettava järjestystä ja selvyyttä. Mitä siihen on kirjoitettu, ei saa poistaa, pyyhkiä yli tai muutoin tehdä mahdottomaksi lukea, vaan milloin on merkitty väärin, oikaisu on tehtävä päiväkirjan asianomaiseen kohtaan.

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 käsitteilyssä on varmistettava tietojen saatavuus ja käytettävyyys. 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 liikenteen päivämäärästä. Jos päiväkirjaan merkityn tapahtuman johdosta on mainituksa 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.

3 §

Merkinnät

Laivapäiväkirjaan on tarkoin merkittävä, mitä matkan aikana tapahtuu ja minkä tietämisestä voi olla hyötyä laivanisännälle, lastinomitajalle, vakuutuksenantajalle tai muulle, jonka oikeuteen matkan kulku voi vaikuttaa.

Konepäiväkirjassa on mainittava polttoaineen ja muiden koneiston käyttöön tarvittavien aineiden varastot aluksen lähtiessä satamasta ja niiden vuorokautinen kulutus sekä muutoin kaikki tärkeät koneiston käyntiä ja hoitoa koskevat seikat.

Konepäiväkirjan aikaa koskevissa merkinnöissä on noudatettava samaa paikallisaikaa, jota käytetään laivapäiväkirjassa. Konehuoneen kello on vähintään kerran vuorokaudessa verrattava komentosillan kelloon.

Liikenneministeriö voi antaa tarkemmat määräykset päiväkirjan pitämisestä.

4 §

Uuden päiväkirjan hankkiminen

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

Kun päiväkirja tulee täyteen tai sitä muusta syystä ei voida käyttää taikka jos se onnettomuuden johdosta on hävinnyt, päällikön on pyydettävä, jos alus on suomalaisessa satamassa, asianomaiselta viranomaiselta uusi päiväkirja. Jos alus on ulkomailla, päällikön on laadittava vahvistetun kaavan mukainen uusi päiväkirja ja pyydettävä ensimmäisessä satamassa, johon saavutaan, Suomen ulkomaan edustustoa tai, jollei siellä ole sellaista, muuta viranomaista vetämään langan sen lävitse ja varustamaan sen virkasinetillään sekä todistamaan sivujen luvun. Kun uusi päiväkirja siten laaditaan tai näytetään, on päällikön samalla esitettävä entinen päiväkirja ja pyydettävä siihen heti viimeksi tehdyn merkinnän jälkeen todistus siitä, että päiväkirja on näytetty ja uusi päiväkirja alukselle annettu. Jollei päällikkö voi entistä päiväkirjaa esittää, on syy ilmoitettava ja uuteen päiväkirjaan merkittävä.

5 §

Tiedonsaantioikeus ja päiväkirjan säilyttäminen

Laivanisännän on säilytettävä päiväkirja vähintään kolme vuotta sen päättämisen jälkeen. Milloin päiväkirjaan merkityn tapahtuman johdosta on sanotussa ajassa pantu viireille oikeudenkäynti, se on säilytettävä, kunnes asia on lainvoimaisella tuomiolla ratkaistu.

Mitä tässä pykälässä säädetään päiväkirjasta, sovelletaan myös päiväkirjaa varten pidettyyn muistikirjaan sekä siihen, mitä teknisin keinoin on merkitty aluksen navigoinnista ja sen koneiston käynnistä.

Laivapäiväkirjaan on merkittävät tiedot siitä, mitä aluksella matkan ja satamassa olon aikana tapahtuu. Lisäksi päiväkirjaan on merkittävät tiedot, joista voi olla hyötyä laivanisännälle, lastinomistajalle, vakuutusenantajalle tai muulle, jonka oikeuksiin matkan tapahtumilla voi olla vaikutusta.

Konepäiväkirjaan on merkittävät 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 merkittävät tiedot kaikesta hätä-, pika- ja varoitusliikenteestä sekä muista radiotoimintaan liittyvistä tapahtumista.

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

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

5 §

Tietojen luovuttaminen

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

(kumotaan)

6 §

Velvollisuus antaa meriselitys

Poikkeuksista velvollisuuteen antaa meriselitys eräissä tapauksissa säädetään 11 §:n 2 momentissa, 14 §:n 2 momentissa ja 15 §:ssä.

8 §

Kirjallinen ilmoitus

Milloin meriselitys 6 §:n mukaan on annettava, päällikön on viivytyksettä toimitettava kirjallinen ilmoitus tapahtumasta Liikenteen turvallisuusvirastolle tai, jos alus on ulkomailla, lähimmälle 7 §:n 3 momentissa tarkoitettulle Suomen ulkomaan edustustolle.

Päällikön on myös annettava ilmoitus:

1) kun 6 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tapahtuma on sattunut satamassa tai reidillä;

2) kun joku on pudonnut aluksesta ja hukunut tai niin voidaan otaksua tapahtuneen;

3) kun Liikenteen turvallisuusvirasto sitä vaatii jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä;

4) kun meriselitystä on 6 §:n 2 momentin nojalla pyydetty; sekä

5) kun aluksen käytön yhteydessä alukselle, lastille tai aluksen ulkopuolella olevalle omaisuudelle on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen huomattavaa vahinkoa.

Ilmoituksen, joka on laadittava täyttämällä liikenne- ja viestintäministeriön vahvistaman kaavan mukainen lomake, tulee sisältää seikkaperäinen selostus tapahtumasta ja siitä, mikä voi olla apuna arvosteltaessa sen syitä, sekä täydellinen jäljennös tapahtumasta laivapäiväkirjaan ja konepäiväkirjaan tehdyistä merkinnöistä.

Ilmoitusta, joka koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, ei saa antaa vastapuolelle tiedoksi, ennen kuin tapahtuman johdosta

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 tarkoitettua kirjallisesta ilmoituksesta ja sen sisällöstä.

annettava meriselitys on otettu oikeuden tai muun asianomaisen viranomaisen käsiteltäväksi.

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

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittaminen

15 §

Vapautus meriselityksen antamisesta eräissä tapauksissa

Meriselitys ei ole tarpeen, jos tapahtuma tutkitaan turvallisuustutkintalain (525/2011) mukaisesti.

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 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 tarkoitettujen ilmoituksen tekemisestä ja sisällöstä.

15 a §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Viranomainen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee viranomaisen tietoon ainoastaan siksi, että siitä on tehty ilmoitus 15 §:n nojalla, ellei ky-

se 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 päätöslauseelmiin. 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.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa Euroopan meriturvallisuusviraston suorittamien tarkastus-käyntien 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, jolle 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:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

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;

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:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

11 luku

11 luku

Laivatoimikunta

Laivatoimikunta

4 §

4 §

Laivatoimikunnan päätös ja käsittelystä laadittava pöytäkirja

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 5 §:n 3 momentissa säädetään laivapäiväkirjan ja siihen liittyvien muistiinpanojen säilyttämisestä.

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