

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi merilain ja aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 5 §:n muuttamisesta sekä alusturvallisuuden valvonnasta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi merilakia siten, että siihen lisättäisiin säännös laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä tämän säännöksen nojalla annettavien alemmanasteisten säännösten ja määräysten rikkomista koskeva rangaistussäännös. Samalla merilaista poistettaisiin valtuutus säätää asetuksella aluksen merikelpoisuuden valvonnasta. Lisäksi merilain nojalla annettavalla asetuksella säädettäisiin matkustajien luetteloinnista aluksella.

Lisäksi ehdotetaan säädettäväksi alusturvallisuuden valvontaa koskeva laki. Laissa määriteltäisiin alusturvallisuuden käsite, jolla tarkoitetaan merilaissa säänneltyjä aluksen merikelpoisuutta sekä aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä ja merilakiin uutena säännöksenä otettavaa laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa säädettyä vesien pilaantumisen ehkäisemistä. Lakiin sisältyisivät nykyisin asetustasolla olevat aluksen merikelpoisuuden valvontaa koskevat säännökset uudistettuina ja täydennettyinä nykyisten vaatimusten edellyttämällä tavalla. Laissa säädettäisiin myös kaikkien muiden alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta.

Lakia alusturvallisuuden valvonnasta sovellettaisiin myös ulkomaiseen alukseen, kun sitä

käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesi-alueella, ja sellaisen aluksen laivanisäntään. Laissa olisi muun muassa säännökset valvontaviranomaisista ja niiden tehtävistä ja oikeuksista sekä alusturvallisuuden toteamisesta. Lisäksi lakiin ehdotetaan otettavaksi säännökset pakkokeinoista ja seuraamuksista sekä muutoksenhausta. Pakkokeinoina ja seuraamuksina tulisivat kysymyksen muun muassa määräykset havaittujen puutteiden ja epäkohtien korjaamiseksi, uhkasakko ja keskeyttämisuhka sekä aluksen pysäyttäminen tai sen käytön rajoittaminen.

Esitykseen sisältyy myös ehdotus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta siltä osin kuin siinä säädetään merenkuluntarkastajan oikeudesta tietyissä tapauksissa kieltää aluksen lähtö tai keskeyttää sen matka.

Lakien voimaantuloajankohdasta säädettäisiin asetuksella. Tarkoituksena on, että lait tulisivat pääosiltaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1995. Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja sen valvontaa sekä aluksen turvalliseen käyttöön liittyvien johtamisjärjestelyjen valvontaa koskevilta osin säännökset tulisivat kuitenkin voimaan alustyypeittäin porastettuina siten, että muita kuin matkustaja- ja säiliöaluksia koskevilta osin ne tulisivat voimaan myöhemmin asetuksella säädettävänä ajankohtana.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu		Sivu
ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1	1.2. Laki alusturvallisuuden valvonnasta	10
YLEISPERUSTELUT	3	1.3. Laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä	17
1. Nykytila	3	2. Tarkemmat säännökset ja määräykset	17
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	3	2.1. Laki alusturvallisuuden valvonnasta	17
2. Kansainvälinen kehitys ja Pohjoismaiden lainsäädäntö	4	2.2. Merilaki	18
2.1. Kansainväliset sopimukset	4	3. Voimaantulo	18
2.2. Alusturvallisuuden valvonnasta kansainvälisten sopimusten perusteella	5	LAKIEHDOTUKSET	19
2.3. Vertailu muihin pohjoismaihin	6	1. Laki merilain muuttamisesta	19
2.4. Nykytilan arviointi	7	2. Laki alusturvallisuuden valvonnasta	20
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	8	3. Laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 5 §:n muuttamisesta	25
4. Esityksen vaikutukset	9	Rinnakkaistekstit	26
4.1. Taloudelliset vaikutukset	9	1. Laki merilain muuttamisesta	26
4.2. Organisaatio ja henkilöstövaikutukset	9	3. Laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 5 §:n muuttamisesta	28
4.3. Ympäristövaikutukset	9		
5. Asian valmistelu	9		
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	10		
1. Lakiehdotusten perustelut	10		
1.1. Merilaki	10		

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Yleistä

Merilain (674/94) 1 luvun 8 §:ssä säädetään aluksen merikelpoisuudesta. Perinteisen merikelpoisuuden määritelmän lisäksi pykälän 2 momentissa on valtuutussäännös, jonka mukaan aluksen turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä säädetään asetuksella. Eräisiin asetuksiin sisältyy säännöksiä aluksen turvallisesta käytöstä. Sen sijaan aluksen turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä ei ole annettu asetuksella tarkempia säännöksiä.

Merilain 1 luvun 8 §:n 2 momentissa on lisäksi valtuutussäännös, jonka mukaan aluksen katsastuksesta ja muusta sen merikelpoisuuden valvonnasta säädetään asetuksella. Alusten katsastuksista on annettu asetus (748/83). Sen sijaan muusta aluksen merikelpoisuuden valvonnasta ei ole säädetty merilain nojalla.

Aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettu laki (300/79), jäljempänä alusjätelaki, sisältää myös valvontaa koskevia säännöksiä. Laissa on muun muassa säännöksiä merenkuluntarkastajan oikeudesta tarkastaa alus ja tietyissä tapauksissa kieltää aluksen lähtö tai keskeyttää sen matka.

Aluksen merikelpoisuuden valvontaa koskevat säännökset sisältyvät pääasiassa kauppalusten merikelpoisuuden silmälläpidosta annettuun asetukseen (263/20). Asetus on annettu hallitusmuodon 28 §:n mukaisen tasavallan presidentin yleisen asetuksenantovaltuuden nojalla.

Kauppa-alusten merikelpoisuuden silmälläpidosta annetun asetuksen 2 §:n 2 momentin nojalla merenkuluntarkastajien asettamisesta ja heidän yleisestä toimivallastaan ja velvollisuuksistaan säädetään merenkulkuhallinnosta annettussa asetuksessa (299/25). Mainitusta asetuksesta on edelleen voimassa 24 §, joka sisältää nämä säännökset.

Kauppa-alusten merikelpoisuuden silmälläpidosta annetun asetuksen mukainen valvonta

Kauppa-alusten merikelpoisuuden silmälläpi-

dosta annettua asetusta sovelletaan sen 1 §:n mukaan jokaiseen alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen rajojen sisäpuolella. Merikelpoisuuden silmälläpidosta huolehtivat merenkulkuupirien merenkuluntarkastajat merenkulkuhallituksen valvonnan alaisena. Tarkastajilla on apunaan kuntien palkkaamat satamakatsontamiehet. Valvonnalla pyritään takaamaan aluksen ja sen varusteiden asianmukainen kunto määräajoin suoritettavien katsastusten välillä ja varmistamaan aluksen asianmukainen miehitys ja lastaus.

Tutkimusta suorittaessaan merenkuluntarkastaja saa käyttää asiantuntijan apua. Jos omistaja tai päällikkö vastustaa tutkimusta tai jos kieltäytyään antamasta tietoja tai apua, joita merenkuluntarkastaja on oikeutettu saamaan, alus katsotaan merikelvottomaksi siksi kunnes vastakohta asianmukaisesti selvitetään. Tällöin alus on seisautettava.

Jos alus ei ole merikelpoinen, merenkuluntarkastajan tulee pysäyttää alus, kunnes se on saatettu merikelpoiseksi. Jos aluksen yksittäisissä osissa on vikoja tai puutteita, joiden vuoksi ei sillä hetkellä ole riittävää aihetta estää sen lähtöä, mutta jotka kuitenkin voivat joissakin oloissa tuottaa vaaraa aluksessa olevien turvallisuudelle, on aluksen päällikölle tai omistajalle annettava huomautus puutteista ja asetettava riittävä aika puutteiden korjaamiseen. Jollei puutteita korjata määrätyn ajan kuluessa, alus voidaan seisauttaa.

Aluksen seisauttamispäätöksen tekee merenkuluntarkastaja, merenkulunylitarkastaja, merenkulkuhallitus taikka merenkulkuhallituksen merenkulkuosasto. Seisauttamispäätöksen panee täytäntöön asianomainen tulliviranomainen ja satamapäällystö, joiden asiana on katsoa, ettei alusta menosuoriteta. Jos aluksen lähtö ei ole riippuvainen menosuorituksesta, asianomaisen poliisiviranomaisen on ryhdyttävä asianhaaroista riippuviin toimenpiteisiin aluksen käyttämisen estämiseksi.

Jos päällikkö tai isännistö on tyytymätön merenkuluntarkastajan tai ylitarkastajan päätökseen seisauttamisesta, sen on valitettava päätöksestä merenkulkuhallitukselle 24 tunnin kuluessa päätöksen saamisesta. Seisauttamispäätöstä noudatetaan kuitenkin siihen asti, kunnes valitus on merenkulkuhallituksessa ratkaistu.

Merenkulkuhallituksen päätöksestä ei saa

valittaa. Poikkeuksen muodostavat valitukset, jotka koskevat virheellistä menettelyä tai sitä, että ratkaisu perustuu väärään lainkäyttöön.

Merenkuluntarkastajan toimivalta ja velvollisuudet merenkulkuhallinnosta annetun asetuksen 24 §:n nojalla

Pykälän mukaan merenkuluntarkastajan tulee hankkia tarkat tiedot kaikista aluksista, jotka kulkevat hänen piirissään, ja lisäksi toimittaa tarkkoja tutkimuksia aluksella saadaksesen selville niiden merikelpoisuuden. Tämän vuoksi merenkuluntarkastaja on aina päästettävä alukseen, jolla kauppamerenkulkua harjoitetaan tahi matkustajia muutoin kuljetetaan. Hän on myös oikeutettu vaatimaan aluksen henkilökunnalta tietoja sekä toimittamaan tarvittavia katsastuksia ja tutkimuksia.

Valvonta alusjätelain perusteella

Alusjätelain 5 §:n 1 momentti sisältää säännöksen merenkuluntarkastajan oikeudesta tarkastaa alus. Saman pykälän 2 momentin nojalla merenkuluntarkastaja voi tietyissä tapauksissa kieltää aluksen lähdön tai keskeyttää sen matkan. Merenkuluntarkastajalla sekä merivartio- ja poliisiviranomaisella on lisäksi oikeus vedessä havaitun öljyn tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi ottaa näytteitä alukselta ja näytteen ottamista varten tarvittavaksi ajaksi keskeyttää aluksen matka.

2. Kansainvälinen kehitys ja Pohjoismaiden lainsäädäntö

2.1. Kansainväliset sopimukset

Kansainvälisessä liikenteessä olevia aluksia koskevien määräysten yhtenäistämiseksi on Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) valmisteltu useita kansainvälisiä yleissopimuksia. Näistä voidaan ennen kaikkea mainita seuraavat:

1) kansainvälinen lastiviivayleissopimus vuodelta 1966 (SopS 52/68), jäljempänä lastiviivayleissopimus 1966;

2) ihmishengen turvallisuudesta merellä

vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 11/81), jäljempänä SOLAS 1974 -yleissopimus;

3) yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen estämiseksi merellä vuodelta 1972 (SopS 30/77);

4) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn yleissopimukseen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (SopS 51/83), jäljempänä MARPOL 73/78 -yleissopimus; ja

5) kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus (SopS 22/84).

Lisäksi voidaan mainita Kansainvälisen työjärjestön (ILO) vuonna 1976 hyväksymä yleissopimus kauppa-aluksissa noudatettavasta vähimmäistasosta n:o 147 (SopS 54/79).

Edellä mainitut yleissopimukset asettavat vaatimuksia aluksille ja niiden laivahenkilökunnalle. Onnettomuudet voivat kuitenkin johtua osittain laivanisännän maissa olevan organisaation virheistä ja laiminlyönneistä. Eräiden suurta kansainvälistä huomiota herättäneiden onnettomuuksien johdosta IMO:ssa alettiin valmistella suositusta, jossa kiinnitettiin erityistä huomiota laivanisännän maissa olevan organisaation toimintaan.

Ensimmäinen asiaa koskeva päätöslauselma hyväksyttiin vuonna 1989. Sitä uudistettiin vuonna 1991 ja saatujen kokemusten valossa korjattu versio hyväksyttiin IMO:n 18. yleiskokouksessa 4 päivänä marraskuuta 1993. Päätöslauselma määrää kansainvälisistä menettelysäännöistä alusten turvalliseksi käyttämiseksi ja merien pilaantumisen estämiseksi (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, Res. A. 741 (18)). Päätöslauselmaan sisältyvät kansainväliset turvallista johtamista koskevat säännöt, International Safety Management Code (ISM). Niiden tarkoituksena on taata turvallisuus merellä, estää henkilövahingot ja hengenmeno sekä torjua ympäristön, erityisesti meriympäristön, ja omaisuuden vahingoittuminen. Päätöslauselmassa IMO kehottaa jäsenmaiden hallituksia saattamaan ISM-säännöt voimaan kansallisesti niin pian kuin mahdollista ja viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1998.

Päätöslauselmassa ilmaistun pakollista soveltamista koskevan kannan mukaan SOLAS 1974 -yleissopimuksen osallistujavaltiot päättivät 23 päivänä toukokuuta 1994 ottaa SOLAS 1974 -yleissopimukseen uuden IX luvun, jolla

ISM-säännöt otettiin yleissopimuksen osaksi, jolloin niistä tuli pakollisia. Lukua sovelletaan osaan aluksista 1 päivästä heinäkuuta 1998 ja muihin aluksiin viimeistään 1 päivästä heinäkuuta 2002.

ISM-säännöissä kiinnitetään huomiota siihen, että jokaisella varustamolla pitäisi olla muun muassa vahvistettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä, johon kuuluvat turvallisuuspolitiikka, turvaohjeet ja -toimet, määritellyt toimivallan tasot, viestintäyhteydet maa- ja alushenkilöstön kesken, raportointi onnettomuuksista ja määräysten noudattamisen laiminlyönnistä sekä menettelytavat, joilla valmistaudutaan hätätilanteisiin ja kohdataan ne. Lisäksi järjestelmään pitäisi sisältyä menettely varustamon sisäistä tarkastusta ja johtamisen arviointia varten. Sääntöjen tarkoitaman tehtävän toteuttamiseksi tarpeellisten henkilöiden vastuu, toimivalta ja keskinäiset suhteet olisi määriteltävä. Niiden tulisi olla kirjallisena todettavissa. Lisäksi varustamon olisi varmistettava, että sen turvallisuuspolitiikkaa ylläpidetään niin maalla kuin merelläkin. Laivanisännän olisi varmistettava, että alusten henkilökunnalla on riittävä pätevyys ja kokemus ja että se saa turvaohjeet tietoonsa, ymmärtää ne sekä harjaantuu käyttämään niitä. Varustamon organisaation tulisi aina kyetä vastaamaan varustamon alusten kohtaamiin ongelmiin ja vaaratilanteisiin. Turvallisuusjärjestelmään tulisi sisältyä riskien raportointi, tutkiminen ja analysointi sekä korjaamistoimien täytäntöönpano. Turvallisuusjärjestelmän esittämisellä kirjallisessa muodossa olisi keskeinen osa valvonnan kannalta. Varustamon olisi aika ajoin tarkistettava turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä, arvioitava se uudelleen ja korjattava havaitut puutteet.

2.2. Alusturvallisuuden valvonnasta kansainvälisten sopimusten perusteella

Vaikka useimmissa yleissopimuksissa on asiaan liittyviä määräyksiä, alusturvallisuuden valvontaa koskevat ensi sijassa SOLAS 1974 -yleissopimus, MARPOL 1973/1978 -yleissopimus sekä lastiviivayleissopimus 1966.

SOLAS 1974 -yleissopimuksessa valvontaa säännellään sen I luvun säännössä 19 sekä uudessa IX luvussa. Ensiksi mainitun mukaan jokainen alus, jolla on SOLAS 1974 -yleissopimuksen I luvun 12 tai 13 säännön mukainen todistuskirja, on toisten sopimushallitusten sa-

tamissa näiden hallitusten asianmukaisesti valtuuttamien viranomaisten valvonnan alainen, sikäli kuin tämän valvonnan tarkoituksena on todeta, että aluksella on voimassa oleva todistuskirja. Tällainen todistuskirja on hyväksyttävä, jollei ole selviä perusteita otaksua, ettei aluksen tai sen varusteiden kunto olennaisesti vastaa tässä todistuskirjassa olevia tietoja. Tässä tapauksessa on valvontaa suorittavan viranomaisen ryhdyttävä toimenpiteisiin aluksen lähdön estämiseksi, kunnes se voi lähteä merelle tuottamatta vaaraa matkustajille tai laivaväelle.

SOLAS 1974 -yleissopimuksen uuden vuonna 1994 hyväksytyn IX luvun mukaan varustamon ja aluksen on noudatettava ISM-sääntöjen asettamia vaatimuksia. Alusta käyttävällä varustamolla on oltava ISM-sääntöjen asettamien turvallisuusvaatimusten täyttämistä osoittava asiakirja. Sen jäljennöksen on oltava aluksella esitettäväksi tarkastuksessa. Lisäksi jokaisella aluksella on oltava turvallista johtamista koskeva todistus.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaan aluksen, jossa on oltava sääntöjen määräysten mukainen todistus, on sopimuspuolen lainkäyttövallan piiriin kuuluvissa satamissa tai merellä olevissa terminaalissa ollessaan alistuttava tuon sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamien viranomaisten tarkastuksiin. Tarkastuksessa on tyydyttävä ainoastaan toteamaan, että aluksen mukana on voimassa oleva todistus, paitsi milloin on selviä perusteita otaksua, ettei alus tai sen varusteet olennaisesti vastaa todistuksessa annettuja tietoja. Tällöin, tai jos aluksessa ei ole asianmukaista todistusta, tarkastuksen suorittavan sopimuspuolen on tarpeellisin toimenpitein varmistettava, ettei alus lähde merelle ennen kuin se voi niin tehdä aiheuttamatta kohtuutonta vahingonvaaraa meriympäristölle.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 7 artiklan mukaan aluksen tarpeetonta pidättelemistä ja viivyttämistä on kaikin keinoin pyrittävä välttämään. Milloin alusta tarpeettomasti pidätellään tai viivytetään, se on oikeutettu korvaukseen kärsitystä menetyksestä tai vahingosta.

Ministerikokouksessa Pariisissa vuonna 1982 neljatoista Euroopan valtiota, Suomi mukaan luettuna, allekirjoittivat alusten satamatarkastuksia koskevan yhteistyösopimuksen Memorandum of Understanding on Port State Control (MOU). Tällä hetkellä yhteistyösopimuksen piiriin kuuluu 16 valtiota. Sopimuksen mukaan

satamavaltion tulee vuosittain tarkastaa 25 prosenttia sen satamissa käyvistä ulkomaisista aluksista. Satamavaltiotarkastuksissa tulee käydä läpi aluksen kaikki todistus- ja turvallisuuskirjat. Lisäksi tulee tehdä ulkoinen tarkastus etupäässä koskien aluksen varustusta. Tarkastus tehdään myös rungon näkyvästä kunnosta. Satamatarkastuksiin sisältyy nykyisin myös niin sanotut operatiiviset tarkastukset, joissa tarkastetaan kuinka henkilökunta osaa käyttää aluksen turvallisuus- ynnä muita varusteita.

Euroopan yhteisössä on valmisteilla direktiivi, jolla MOU:n luoma satamavaltiotarkastuksia koskeva järjestelmä saatetaan pakolliseksi yhteisön alueella (Proposal for a Council Directive concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions COM (94) 73). Direktiiviä sovellettaisiin yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden tuomiovallan alaisilla vesillä kulkeviin aluksiin. Direktiivillä on tarkoitus määrätä satama- ja rannikkovaltioiden viranomaisten oikeudesta ja velvollisuudesta tarkastaa ja puuttua alueellaan liikkuvien alusten kuntoon ynnä muihin seikkoihin riippumatta siitä, minkä valtion lipun alla ne purjehtivat.

2.3. Vertailu muihin pohjoismaihin

Ruotsi

Ruotsissa merikelpoisuuden valvontaa koskevat säännökset sisältyvät vuonna 1988 annetun alusturvallisuuslakiin (Fartyssäkerhetslag). Lakia sovelletaan kaikkiin aluksiin, joita käytetään merenkulkuun Ruotsin aluevesillä. Lisäksi sitä sovelletaan ruotsalaisiin aluksiin, joita käytetään merenkulkuun Ruotsin aluevesien ulkopuolella.

Alusturvallisuuslain nojalla alusten ja niiden varustuksen ja käytön valvonnasta huolehtii merenkululaitos. Valvonta tapahtuu tarkastustoimittuksissa. Tarkastustoimittuksia ovat katsastukset ja tarkastukset. Katsastuksia tehdään säännöllisesti. Tarkastuksia tehdään silloin, kun valvontaviranomainen katsoo sen tarpeelliseksi.

Tarkastuksissa on tutkittava, jolleivät olosuhteet anna aiheita muuhun, seuraavat seikat:

- 1) onko työympäristö tyydyttävä;
- 2) onko alus asianmukaisesti lastattu ja painolastissa;
- 3) onko alus miehitetty turvallisella tavalla; ja
- 4) onko alus muutoin asianmukaisessa kunnossa.

Ulkomaisten alusten valvonta tapahtuu aina tarkastuksissa. Mitä tulee olosuhteisiin, joita tarkoitetaan turvallisuuskirjoissa, tarkastus on rajoitettava turvallisuuskirjojen tai vastaavien asiakirjojen tarkastamiseen, jollei ole perusteltua syytä olettaa että alus ja sen varusteet poikkeavat olennaisessa määrin asiakirjoissa mainitusta.

Aluksen käyttö voidaan kieltää, jos on perusteltua aiheita olettaa:

- 1) että alus ei ole merikelpoinen liikennealueen tarkoitamalle matkalle;
- 2) että siinä olennaisessa määrin on puutteita sairauksien ja onnettomuuksien ehkäisyn kannalta;
- 3) että se ei ole lastattu tai sellaisessa painolastissa, että se olisi turvallinen;
- 4) että siinä on matkustajia yli sallitun määrän; tai
- 5) että alus ei ole miehitetty turvallisella tavalla matkalle.

Seisauttamispäätöksen tulee sisältää kiellon syyt. Päätöksessä on mainittava ne toimenpiteet, joihin on ryhdyttävä korjausten aikaansaamiseksi. Jos ei ole riittävää syytä antaa kieltoa käyttäjä alusta tai sen varustetta, alukselle voidaan antaa määräys puutteen poistamiseksi tietyssä ajassa.

Ruotsissa on vireillä alusturvallisuuslain muutostyö. Muutoksella on lakiin tarkoitus ottaa ISM-sääntöjen toimeenpanoon tarvittavat säännökset. Ehdotuksen mukaan alusturvallisuusvalvontalaki koskisi kaikkia laivanisäntiä, joiden alukset liikennöivät Ruotsin aluevesillä.

Norja

Norjassa valvonta perustuu vuodelta 1903 peräisin olevaan lakiin alusten merikelpoisuuden julkisesta valvonnasta sekä eräisiin alemmanasteisiin säännöksiin. Näillä on Norjan merenkulkuhallitus (Sjøfartsdirektoratet) valtuutettu antamaan lain soveltamismääräyksiä.

Norjassa saatettiin joulukuussa 1991 kansallisesti voimaan "Forskrift nr. 714 om redarens

plikt å etablere et driftsystem med hensyn til sikker operasjon av passasjeriskip og til hindring av forurensning fra slike skip". Normisto pohjautuu IMO:n päätöslauselmaan A.680(17), joka on päätöslauselman A.741(18) varhaisempi versio.

Alusten merikelpoisuuden valvontalain mukaan tietyn suuruiset norjalaiset alukset kuuluvat laissa tarkoitetun valvonnan piiriin. Laki voidaan määrätä koskemaan myös säädettyä pienempiä aluksia ja Norjan vesillä olevia ulkomaisia aluksia.

Laki valtuuttaa merenkulkuhallituksen määrittämään aluksen omistajan perustamaan johtamisjärjestelmän alusten turvallista käyttöä ja aluksista aiheutuvan pilaantumisen estämistä varten. Sillä on myös oikeus antaa tarkempia määräyksiä alusten ja niiden osien katsastuksista ja niiden yhteydessä asetettavista vaatimuksista sekä matkustaja-alusten rakentamisesta, varusteista ja käytöstä.

Tanska

Tanskassa muodostaa vuonna 1980 voimaan tullut laki aluksen turvallisuudesta perustan alemmanasteisille säännöksille. Laki koskee tanskalaisia aluksia sotilasaluksia lukuunottamatta. Teollisuusministeriöllä on oikeus laajentaa lain soveltamista ulkomaisiin aluksiin, jotka ovat Tanskan satamassa tai merialueella.

Merenkulkuhallituksella on oikeus pysäyttää alus. Pidättämisestä voi valittaa ministeriön asettamalle pidätyslautakunnalle.

Tanskassa on vuonna 1992 annettu "Sjofartsstyrelsens tekniske forskrift nr 4", joka sisältää tekniset määräykset matkustaja-alusten turvallisesta käytöstä, "Teknisk forskrift om sikker drift af passagerskibe".

2.4. Nykytilan arviointi

Merilain muutoksella (286/94), joka tuli voimaan 1 päivänä toukokuuta 1994, laajennettiin silloisen 8 §:n 2 momentin mukaista asetustenantovaltuutta siten, että se koskee myös aluksen turvallista käyttöä ja siihen liittyviä aluksella toteutettavia johtamisjärjestelyjä. Edellä mainittu muutos sisältyy uusitun merilain 1 luvun 8 §:ään.

Eduskunta edellytti hallituksen esitykseen merilain muuttamisesta (He 329/1993 vp) anta-

massaan vastauksessa, että hallitus valmistelee pikaisesti yksityiskohtaisen toiminnan ohjeistamisen vahingotapauksissa ottaen huomioon, että aluksen päällikön tehtäväksi säädettäisiin velvollisuus huolehtia siitä, että aluksella on toimiva turvallisuusjärjestelmä, että turvallisuusjärjestelmällä varmistettaisiin muun muassa, että aluksella on kirjallisesti määriteltynä menettelytavat, jotka koskevat aluksen turvallista käyttöä ja ympäristönsuojelua, että aluksen turvallisuusjärjestelmässä määriteltäisiin vastuuhenkilöt turvallisuuteen liittyvien tehtävien suorittamisessa, että säännökset käsittäisivät myös järjestelmän onnettomuuksien, turvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ja tilanteiden raportoimiseksi ja analysoimiseksi sekä havaittujen epäkohtien poistamiseksi, että aluksella tulisi olla toimintasuunnitelma erilaisia hätätilanteita varten sekä turvallisuuteen liittyvien laitteiden ja järjestelmien huoltosuunnitelma ja että turvallisuusjärjestelmää tulisi tarkastella säännöllisin välein ja korjata tarpeen vaatiessa.

Edellä mainittu merilain muutos ei kuitenkaan sisältänyt laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevaa säännöstä, koska asian valmistelu kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa oli hallituksen esityksen antamisajankohtana vielä kesken.

Sittemmin IMO on saattanut ISM-koodin pakollisena voimaan tulevaksi. Koodi tulee voimaan porrastettuna siten, että kansainvälisessä liikenteessä olevien matkustaja-alusten lisäksi ensimmäisessä vaiheessa koodi koskee öljyä, kemikaaleja, kaasuja ja irtolasteja kuljettavia aluksia. Näiden alusten osalta koodi tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1998. Toisen vaiheen voimaantulopäivä on 1 päivä heinäkuuta 2002 ja se koskee käytännöllisesti katsoen kaikkia muita aluksia, joiden bruttovetoisuutta osoittava luku on vähintään 500.

Edellä mainittua hallituksen esitystä annettaessa tarkoituksena oli, että aluksen turvalliseen käyttöön liittyviä, aluksella toteutettavia johtamisjärjestelyjä koskevat säännökset saatettaisiin erillisinä voimaan. Koska ISM-koodin ensimmäisen vaiheen soveltamisala on odotettua laajempi ja kun lisäksi otetaan huomioon, että koodin määräysten mukaan aluksen ja maaorganisaation turvallisuusjohtamisjärjestelmä on kokonaisuus, jota on vaikea jakaa osiin, olisi tarkoituksenmukaista saattaa aluksen turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä koskevat säännökset ja määräykset

sekä laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat säännökset ja määräykset mahdollisimman pian samanaikaisesti voimaan.

Alusten merikelpoisuuden valvontaa koskeva lainsäädäntö on pääosin peräisin 1920-luvulta. Vaikka säädökset ovat vanhoja, ne ovat tähän asti suhteellisen hyvin kattaneet vaadittavat tarpeet. Kansallisen lainsäädännön lisäksi valvonnassa on noudatettu Suomea sitovien kansainvälisten yleissopimusten määräyksiä, jotka on saatettu Suomessa voimaan niin sanotuilla blankettiasetuksilla. Näiden pohjalta valvontaa toteutetaan ensi sijaisesti tarkastamalla alukselta Suomen lainsäädännön tai Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten nojalla vaadittavat todistus- ja turvallisuuskirjat.

Valvontaa koskevat säännökset ovat kuitenkin teknisesti vanhentuneita eikä niissä ole huomioitu merikelpoisuuden lisäksi merilakiin otettuja uusia käsitteitä, kuten säännöksiä alusten turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä. Myös esimerkiksi muutoksenhakua koskevat säännökset ovat puutteellisia. Lisäksi nykyiset säännökset rajaavat viranomaisvalvonnan koskemaan vain alusta. Uusi kehitys edellyttää valvonnan laajentamista koskemaan myös laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

Alusjätelaki sisältää erilliset säännökset merenkuluntarkastajan oikeudesta tarkastaa alus ja tietyissä tapauksissa kieltää aluksen lähtö tai keskeyttää sen matka. Nämäkin säännökset ovat osin puutteellisia.

Viime aikaisen kansainvälisen kehityksen myötä alusturvallisuuden valvonta on lisäksi laajentunut tai laajentumassa ja valvontaviranomaisen velvollisuudet ja oikeudet puuttua muun muassa ulkomaisiin aluksiin ovat lisääntyneet. Tämä edellyttää, että alusturvallisuuden valvonnasta säädetään lakitasoisella säädöksellä.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen keskeisenä tavoitteena on alusturvallisuuden parantaminen. Tähän pyritään ensinnäkin saattamalla Suomessa kansallisesti voimaan SOLAS 1974 -yleissopimuksen osaksi otetut laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat ISM-säännöt. Valvontaa koskevia säännöksiä uudistettaessa otetaan huomioon kansainvälinen kehitys. Tavoitteena on

lisäksi saattaa norminantotaso nykyisiä vaatimuksia vastaavaksi. Samalla pyritään parantamaan valvonnan kohteina olevien oikeusturvaa.

Esityksessä ehdotetaan määriteltäväksi laissa käytettävä alusturvallisuuden käsite. Alusturvallisuus sisältäisi merilaissa määritellyn aluksen merikelpoisuuden lisäksi merilakiin uusina käsitteinä otetut aluksen turvallisen käytön ja turvalliseen käyttöön liittyvät johtamisjärjestelyt. Käsitteeseen kuuluisi vielä laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäiseminen.

Alusturvallisuuden valvonnasta annettavan lain soveltamisalan piiriin kuuluisi kaikkia edellä mainittuja asioita koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta. Alusjätelain valvontaa koskevat säännökset jäisivät kuitenkin eräiltä osin voimaan ja niitä täydentäisivät esityksessä ehdotetut säännökset.

Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat säännökset ehdotetaan otettavaksi merilain 1 lukuun. Laki sisältäisi yleissäännöksen sekä valtuutussäännöksen, jonka nojalla asetuksella ja alemmanasteisilla määräyksillä säädettäisiin asiasta tarkemmin. Suomalaisen laivanisännän lisäksi turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevaa säännöstä sovellettaisiin sellaiseen ulkomaalaiseen laivanisäntään, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen vesialueella. Merilaki sisältäisi myös rangaistus-säännöksen laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta.

Alusturvallisuuden valvontaa koskevan lakiesityksen mukaan varsinaisena valvontaviranomaisena toimisi merenkulkulaitos. Valvontaviranomaisen oikeudet olisi laissa tarkasti määriteltävä. Merenkulkulaitoksen lisäksi olisivat satama-, tulli-, poliisi-, rajavartiolaitos-, työsuojelu- ja terveysturvallisuusviranomaiset sekä puolustusvoimat velvollisia antamaan merenkulkulaitokselle tarvittavaa virka-apua.

Pääsääntöisesti aluksen katsottaisiin täyttävän alusturvallisuudesta annetut säännökset ja määräykset, jos sillä on vaadittavat todistus- ja turvallisuuskirjat.

Mikäli säännöksiä ja määräyksiä ei noudateta, valvontaviranomainen voisi antaa määräyksen havaittujen puutteiden tai epäkohtien korjaamiseen. Lisäksi määräystä voitaisiin tehostaa käyttämällä uhkasakkoa tai keskeyttämishukkaa uhkasakkolain (1113/90) mukaisesti. Viime kädessä valvontaviranomaisella olisi velvollisuus ryhtyä toimenpiteisiin aluksen pysäyt-

tämiseksi, sen käytön rajoittamiseksi taikka sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämiseksi.

Lisäksi laki sisältäisi säännökset rangaistus-seuraamuksista, vaitiolovelvollisuudesta ja sen rikkomisen seuraamuksista sekä muutoksen-hausta.

Aluksen merikelpoisuudesta, sen turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä säädettäisiin edelleen merilaissa. Samoin alusten katsastamista koskevat säännökset annettaisiin merilain nojalla.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Esitys ei aiheuta valtiolle lisämenoja, kun henkilöstö- ja muut tehtävien muutokset toteutetaan nykyisten henkilöstömäärien ja määrärahojen puitteissa. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän luominen ja ylläpitäminen aiheuttaisi laivanisännille pääasiallisesti kertaluontoisia suunnittelumenoja sekä ajoittaisia koulutusmenoja, joita on vaikea erotella muista vastaavista menoista. Useat laivanisännät ovat jo ennakoineet järjestelmän luomisen vaatimia toimia, joten esityksellä ei heidän osaltaan olisi mainittavia menoja lisääviä vaikutuksia. Toisaalta voidaan edellyttää, että uudistuksen toteuttamisella saavutetaan säästöjä alusturvallisuuden parantuessa ja vahinkokustannusten näin ollen pienentyessä. Kunnille ei esityksestä aiheutuisi menoja.

4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esityksellä ei ole organisatorisia vaikutuksia. Uudistuksen toteuttaminen edellyttää henkilöstön täydennyskoulutusta. Lakiesitys saattaa ainakin alussa merkitä myös virka-aputarpeen lievää lisääntymistä.

4.3. Ympäristövaikutukset

Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevilla uusilla säännöksillä pyritään osaltaan ehkäisemään aluksista aiheutuvia ympäristövahinkoja. Toisaalta säännökset, jotka tähtäävät alusturvallisuuden valvonnan tehostamiseen, lisäävät alusturvallisuutta. Näiden molempien uudistusten avulla on tarkoituksena

ehkäistä aluksista aiheutuvaa vesien pilaantumista.

5. Asian valmistelu

Meriturvallisuuskomitea teki vuonna 1968 esityksen merikelpoisuuden valvontaa koskevien säännösten uudistamiseksi (komiteanmietintö 1968:b 12). Komitea ehdotti annettavaksi merilain nojalla alusten turvallisuudesta asetuksen, johon merikelpoisuuden valvonta olisi sisällytynyt. Ehdotuksen mukaan olisi täsmennetty muun muassa tarkastettavia kohteita ja normistoa, jonka noudattamista viranomaiset valvovat. Komitean esitys ei kuitenkaan toteutunut.

Merenkulun neuvottelukunnan asettama työryhmä antoi neuvottelukunnalle vuonna 1983 esityksen laiksi alusturvallisuuden valvonnasta. Sekään ehdotus ei johtanut lainsäädäntötoimenpiteisiin.

Esillä olevaa esitystä merilain muuttamiseksi ja alusturvallisuuden valvontaa koskevaksi laiksi sekä alusjätelain muuttamiseksi on alustavasti valmisteltu merenkulkuhallituksen yhteydessä toimivan alusturvallisuustyöryhmän asettamassa työryhmässä. Sen jälkeen esitystä on valmisteltu virkatyönä merenkulkuhallituksessa ja liikenneministeriössä.

Esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, kauppa- ja teollisuusministeriöltä, ympäristöministeriöltä, työministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, tullihallitukselta, vesi- ja ympäristöhallitukselta, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, Åbo Akademin meri- ja kauppaoikeuden instituutilta, merenkulun työnantaja- ja työntekijäjärjestöiltä, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitolta, Suomen Kuntaliitolta ja Suomen Satamaliitolta. Lausunnoissa esitetyt huomautukset on pyritty mahdollisimman pitkälle ottamaan huomioon esitystä valmisteltaessa.

Lausunnolla olleeseen esitysluonnokseen sisältyivät säännökset sekä laivahenkilökuntaan kuuluvan että laivanisännän toimintakielloista. Säännökset on lausuntojen johdosta kuitenkin poistettu esityksestä. Niiden mahdollinen toteuttaminen on muun muassa oikeusministeriön lausunnossa katsottu vaativan vielä siinä määrin valmistelua, ettei niitä tässä vaiheessa voida sisällyttää lakiin. Asian jatkoselvitys aloitetaan mahdollisimman pian.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Merilaki

1 luku. Alusta koskevat yleiset säännökset

8 §. *Aluksen merikelpoisuus ja turvallinen käyttö.* Pykälän otsikkoa ehdotetaan täydennettäväksi siten, että siinä mainitaan myös aluksen turvallinen käyttö. Muutos on tarpeen, koska nykyisestä otsikosta saattaa harhaanjohtavasti saada sen käsityksen, että merikelpoisuuden käsitettä olisi laajennettu vuonna 1994 tehdyllä merilain uudistuksella, mikä ei ollut tarkoitus.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siitä poistetaan maininta, jonka mukaan merikelpoisuuden valvonnasta säädetään asetuksella. Merikelpoisuuden valvonnasta on tarkoitus säätää ehdotetulla lailla alusturvallisuuden valvonnasta.

Merionnettomuuden sattua on tarpeellista tietää, keitä henkilöitä aluksessa on ollut. Ms. Estonian onnettomuus toi jälleen esiin alusten matkustajaluetteloiden tarpeellisuuden. Asiasta elokuussa 1991 annettu merenkulkuhallituksen suositus ei ole johtanut toivottuun lopputulokseen, koska vain osa varustamoista noudattaa sitä. Tanskassa tulivat määräykset matkustajien luetteloinnista voimaan kesällä 1990 ja Norjassa kesällä 1991. Ruotsi on suositannut luetteloinnin aloittamista syyskuusta 1991. Myös Ruotsissa on suunnitteilla matkustajaluetteloiden säätäminen pakolliseksi. Euroopan unionin neuvosto on 22 päivänä marraskuuta 1994 hyväksynyt päätöslauselman, jossa neuvosto kehottaa komissiota muun muassa tekemään ehdotuksen neuvoston päätökseksi koskien säännöllisessä liikenteessä olevien roll-on/roll-off matkustajalautojen pakollisia matkustajaluetteloita. Edellä sanotun johdosta ehdotetaan pykälään lisättäväksi säännös, jonka mukaan matkustajaluettelon pitämisestä säädetään asetuksella.

8 a §. *Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä.* Pykälä sisältää yleissäännöksen niistä vaatimuksista, joita laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetaan. Se, mitä laivanisännällä tarkoitetaan ISM-sääntöjä sovellettaessa, on tarkoitus määritellä alusturvallisuuden valvonnasta annettavassa laissa.

ISM-sääntöjen mukaan tulee laivanisännällä

olla turvallisuuden edistämiseksi ja vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi ohjelma ja resurssit sen toteuttamiseen. Varustamon koko henkilökunnan tulisi tuntea ohjelma ja velvollisuutensa sen toteuttamisessa. Ohjelmassa olisi kiinnitettävä huomiota pätevyYTEEN, asenteisiin ja motivointiin sekä hyvään tietojenvaihtoon maaorganisaation sisällä sekä sen ja aluksen kesken. Lisäksi olisi järjestettävä opastus tehtäviin ja ohjeisto. Laivanisännän olisi oltava valmis vastaamaan alusten teknisiin ja operationaalisiin tarpeisiin, korjattava päällikön ilmoittamat puutteet ja järjestettävä onnettomuuksien raportointi. Alusten mahdollisia hätätilanteita olisi analysoitava ja niiden vaatimia toimenpiteitä olisi harjoitettava.

Tarkemmat säännökset laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä annettaisiin asetuksella, jolla säädettäisiin ISM-koodin vaatimat määräykset Suomessa voimaan. Pykälän vaatimukset koskisivat myös ulkomaalaista laivanisäntää, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen vesialueella. Liikenneministeriö voisi asetuksella säädetyssä laajuudessa antaa tarkempia yksityiskohtaisia määräyksiä laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja merenkulkuhallitus voisi yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia säädetyistä vaatimuksista.

8 b §. *Valvonta.* Lakiin on katsottu selvyiden vuoksi tarpeelliseksi ottaa viittaus ehdotettuun lakiin alusturvallisuuden valvonnasta.

20 luku. Rangaistussäännökset

9 §. *Alusturvallisuusrikkomus ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomus.* Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä annettavien säännösten tai määräysten rikkomus ehdotetaan rinnastettavaksi aluksen merikelpoisuutta ja sen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä koskevien säännösten rikkomista koskeviin säännöksiin. Samalla rikkomusten nimikkeitä muutetaan, jotta ne vastaisivat ehdotetussa laissa alusturvallisuuden valvonnasta käytettävää nimitystä.

1.2. Laki alusturvallisuuden valvonnasta

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. *Lain soveltamisala.* Lakiehdotuksen

1 §:stä ilmenee lain soveltamisala, joka on alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta. Alusturvallisuuden käsite määritellään 2 §:ssä.

2 §. *Määritelmät.* Pykälässä määriteltäisiin eräät lakiehdotuksessa käytettävät käsitteet.

Alusturvallisuus on otettu lakiehdotukseen uutena yläkäsitteenä. Se sisältää merilaissa vanhastaan olleen merikelpoisuuden käsitteen lisäksi merilakiin myöhemmin otetut aluksen turvallisen käytön ja turvalliseen käyttöön liittyvät johtamisjärjestelyt. Käsitteeseen kuuluisi vielä laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jonka sisällöstä säädettäisiin merilaissa, sekä aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäiseminen. Alusturvallisuuden käsitteen sijasta on ehdotettu käytettäväksi meriturvallisuuden käsitettä. Alusturvallisuuden käsitteen käyttöä puoltaa kuitenkin se, että meriturvallisuuskäsitettä on käytetty vielä laajempaan, jolloin se käsittää myös väyläturvallisuuden ja meripelastuksen. Myös pohjoismaisessa lainsäädännössä on käytetty alusturvallisuuskäsitettä vastaavassa yhteydessä.

Kotimaan liikenteellä tarkoitetaan tässä laissa liikennettä kotimaan satamien välillä. Kotimaan liikenteellä tarkoitetaan myös Suomen satamasta tapahtuvaa risteilyalusliikennettä, jossa alus lähtee Suomen satamasta ja palaa takaisin suomalaiseen satamaan.

Laivanisännällä tarkoitetaan tässä lakiehdotuksessa sellaista aluksen omistajaa tai koko aluksen vuokraajaa, joka käyttää tosiasiallista määräamisvaltaa alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä. Määräämisvaltaa voidaan käyttää joko yksin tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa. Kyseessä voi olla sekä luonnollinen henkilö että oikeushenkilö. Laivanisäntään rinnastettaisiin sellainen itsenäinen henkilö, yksityinen tai yhteisö, joka sopimuksin tai muuten tosiasiallisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä. Laivanisäntänä pidetään siis sitä tahoa, jolla on suora mahdollisuus vaikuttaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviin kysymyksiin joko siten, että hän itse määrää konkreettisista toimenpiteistä tai että kyseiset tehtävät joko kokonaan tai osittain hänen päätöksellään voidaan siirtää sopimuksin eteenpäin. Kyseisten tehtävien mahdollinen siirtäminen tapahtuu management-sopimuksin. Lakiehdotuksen edellyttämät velvoitteet ja vastuu olisivat sekä management-yhtiöllä että varsinaisella laivanisännällä. Management-järjestelyllä ei tässä yhteydessä tarkoiteta lyhytaikaisia

tai tilapäisiä taikka yksittäisiä konkreettisia tehtäviä, vaan järjestelyltä edellytetään tiettyä pysyvämpää pohjaa.

3 §. *Muu lainsäädäntö.* Aluksen merikelpoisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä säädettäisiin edelleen merilaissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä. Merilain muutoksella siihen sisällytettäisiin laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskeva säännös. Myös alusten määräajoin tapahtuvaa katsastusta koskevat säännökset sisältyisivät merilakiin.

Alusjätelakiin jäisivät edelleen säännökset päästöjen valvonnasta, näytteiden otosta öljyn ja muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi sekä matkan keskeyttämisestä liikenerajoituksen toimeenpanemiseksi. Niiden ohella sovellettaisiin myös alusturvallisuuden valvonnasta ehdotetun lain säännöksiä.

Työsuojelusta ja työsuojeluviranomaisten suorittamasta valvonnasta olisi voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

4 §. *Lain soveltaminen aluksiin ja laivanisäntiin.* Lakia sovellettaisiin ensinnäkin kaikkiin Suomen vesialueella liikkuviin kauppa-aluksiin riippumatta siitä, minkä valtion lipun alle alus on rekisteröity. Toiseksi lakia sovellettaisiin suomalaisiin kauppamerenkulkuun käytettäviin aluksiin myös Suomen aluevesirajojen ulkopuolella.

Tarkoituksena on, että laki koskisi myös kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia, jotka on vain väliaikaisesti poistettu liikenteestä, mutta joihin sovelletaan alusturvallisuutta koskevia aineellisia säännöksiä. Tällaisina tulisivat kysymykseen tilapäisesti varastoina käytettävät kemikaali- ja öljysäiliöalukset. Niiden ympäristölle muodostaman vaaran vuoksi on perusteltua varata viranomaisille mahdollisuus puuttua alusten käyttöön. Sitä vastoin laki ei koskisi pysyvästi liikenteestä poistettuja aluksia, joita käytetään esimerkiksi viljavarastona tai pysyvästi maalla oleviin verkostoihin kytkettyinä asuntona, ravintolana tai hotellina.

Lain soveltamisalaan kuuluisivat myös kaikki suomalaiset laivanisännät. Ulkomaalaisista laivanisännistä lakia sovellettaisiin niihin, jotka harjoittavat kauppamerenkulkua Suomen vesi-alueella.

Hallinnolliseen alukseen lakia sovellettaisiin siltä osin kuin alusturvallisuutta koskeva aineellinen lainsäädäntö koskee niitä. Alusten katsastuksista annetun asetuksen mukaan hal-

linnollisia aluksia ovat sellaiset valtion tai kunnan omistamat alukset, joita käytetään muuhun kuin matkustajien tai lastin kuljettamiseen yleisessä liikenteessä. Vastaavasti laki koskisi tällaisen aluksen laivanisäntää. Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset jäisivät pääsääntöisesti lain soveltamisalan ulkopuolelle kansainvälisen käytännön mukaisesti. Jos mainittuja aluksia kuitenkin käytetään yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen, ne on syytä rinnastaa muihin valtion tai kunnan omistamiin aluksiin.

Huvialukset jäisivät lain soveltamisalan ulkopuolelle. Niiden osalta on valmisteilla vesiliikennelaki, jossa on tarkoitus säännellä myös vesiliikenteen valvonta huvialusten osalta.

2 luku. Viranomaiset ja niiden tehtävät

5 §. *Valvontaviranomaiset.* Nykyisen lainsäädännön mukaan alusturvallisuuden valvonta-tehtävät ovat kuuluneet merenkululaitoksen virkamiehille, pääasiassa merenkuluntarkastajille. Merenkululaitoksesta annetun lain (13/90) 2 §:n 1 momentin mukaan merenkululaitoksen tehtävänä on muun muassa ryhtyä merenkulkua edistäviin, turvaaviin ja järjestäviin toimenpiteisiin. Alusturvallisuuden valvonasta vastaaminen sopii siten edelleen merenkululaitoksen tehtäväksi.

Hyväksyessään hallituksen esityksen laiksi merenkululaitoksesta (HE 148/1989 vp) eduskunta edellytti vastauksessaan että merenkulun turvallisuusvalvonnan itsenäisyys tulee turvata kaikilla tasoilla. Myös eduskunnan oikeusasiamies on merenkululaitosta koskevasta tarkastuksesta 25 päivänä marraskuuta 1992 antamassaan pöytäkirjassa (Dnro 1731/3/92) korostanut merenkulun turvallisuusvalvonnan itsenäisyyden tärkeyttä. Edellä sanotun mukaisesti pykälässä säädettäisiin tarkasti ne virkamiehet, joilla on toimivalta lakiehdotuksen tarkoittamissa asioissa. Näitä ovat merenkulkuhallituksen merenkulkuosaston päällikkö ja kunkin merenkulupiirin merenkuluntarkastustoimialan päällikkö. Nämä voisivat antaa tarkastuksen suorittamisen ja muita valvontaviranomaisille tässä esityksessä osoitettuja tehtäviä määräämänsä virkamiehen suoritettavaksi. Näitä olisivat käytännössä merenkulunylitarkastaja ja merenkuluntarkastaja keskushallinnossa sekä merenkuluntarkastuksen ylitarkastaja ja tarkastaja kussakin piirissä. Asiaa koskevat päätökset

annettaisiin merenkulkuhallituksen tai merenkulupiirin nimissä.

Pykälän 3 momentin mukaan asetuksella säädettäisiin valvontaviranomaisina toimivien virkamiesten pätevyydestä. Asetus annettaisiin sen jälkeen, kun Euroopan yhteisön satamavaltiotarkastuksia koskeva direktiivi, joka sisältää säännöksiä muun muassa tarkastajilta vaadittavasta pätevyydestä, on hyväksytty. Lisäksi IMO:ssa on valmisteilla tarkastuksia suorittavien virkamiesten ja mahdollisesti muiden henkilöiden pätevyysvaatimuksia koskeva päätöslauselma, joka tulee osaksi ISM-järjestelmää ja joka edellyttää pätevyysvaatimusten määräämistä.

6 §. *Valvontaviranomaisten oikeudet.* Pykälässä säädettäisiin tarkasti valvontaviranomaisten oikeudet. Jotta valvontaviranomaisilla olisi mahdollisuudet tehokkaaseen valvontaan, on heillä oltava oikeus päästä valvottavaan alukseen. Tähän liittyy lakiehdotuksen 9 §:n 2 momentti, jonka mukaan valvontaviranomaisella olisi oikeus saada virka-apua, jos tarkastusta yritetään estää tai häiritä.

Kansainvälisissä yleissopimuksissa määrätty alusturvallisuuden valvonta perustuu ensi sijassa alusturvallisuutta osoittavien asiakirjojen tarkastamiseen. Tämän vuoksi pykälän 2 kohdassa ehdotetaan, että valvontaviranomaisella on oikeus saada nähtäväkseen ne asiakirjat ja luettelot, joita laivanisännän tai päällikön on pidettävä tai säilytettävä alusturvallisuutta koskevien säädösten ja Suomea velvoittavien kansainvälisten sopimusten mukaan. Lisäksi valvontaviranomaisilla olisi oikeus ottaa asiakirjoista ja luetteloista jäljennöksiä, koska alkuperäiskappaleita täytyy säilyttää aluksella.

Käytännössä aluksen henkilökunta tuntee aluksen parhaiten. Tämän vuoksi 3 kohdassa ehdotetaan säädettäväksi, että valvontaviranomaisella on tarkastustoimituksessa oikeus saada tietoja ja apua aluksen päälliköltä ja muilta aluksessa palvelevilta henkilöiltä.

Merikelpoisuuden tarkastaminen vaatii alusten teknisen rakenteen ja varustuksen moninaisuuden sekä toimintojen vaativuuden vuoksi laajaa asiantuntemusta usealta alalta. Siksi valvontaviranomaisella täytyy olla mahdollisuus käyttää asiantuntijan apua. Tätä koskeva säännösehdotus on pykälän 4 kohdassa.

Pykälän 5 kohdassa on erikseen mainittu, että valvontaviranomainen voi käyttää merenkulkuhallituksen valtuuttamaa luokituslaitosta apuna johtamisjärjestelyjen ja -järjestelmien

tarkastuksessa. Merenkulkuhallitus kuitenkin vastaa tarkastuksista ja antaa 8 §:n 3 momentissa tarkoitetut todistukset myös luokituslaitoksen suorittamista tarkastuksista.

Eräissä tapauksissa merikelpoisuuden tarkastaminen tai sen seikan toteaminen, täyttääkö alus muutoin alusturvallisuudesta annetut säännökset ja määräykset, saattaa vaatia varsin pitkälle meneviä toimenpiteitä. Tämän vuoksi 6 kohdassa ehdotetaan, että milloin aluksella ei ole pakollisia asiakirjoja tai milloin on perusteltua aihetta olettaa, ettei alus täytä alusturvallisuuden vaatimuksia, valvontaviranomainen voi toimittaa aluksen tarkastuksen tai tutkimuksen tarvittavan laajuksena. Toimenpiteen jyrkkyyden vuoksi siihen ryhtyminen edellyttää, että on perusteltua aihetta olettaa, ettei alus täytä alusturvallisuuden vaatimuksia ja ettei muilla keinoilla voida varmistua asiasta.

Säännöksistä ja määräyksistä ei ole apua, jos niitä ei käytännössä voida noudattaa aluksen henkilökunnan puutteellisten valmiuksien takia. Tämän vuoksi pykälän 7 kohdassa ehdotetaan, että valvontaviranomaisella on oikeus tarkastaa, että henkilökunta kykenee aluksen turvallisuudelle välttämättömiin tehtäviin. Näitä tarkastuksia kutsutaan operatiivisiksi tarkastuksiksi.

Pykälän 8 kohdassa ehdotetaan säädettäväksi valvontaviranomaisille oikeus tarkastaa laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää alusturvallisuuden vaatimassa määrässä. Käytännössä nämä tarkastukset käsittäsivät muun muassa varustamon alusturvallisuuspolitiikan, turvaohjeet ja -toimet, viestintäyhteydet maaorganisaation ja aluksen kesken, onnettomuuksien ja määräysten noudattamisen laiminlyöntien raportoinnin, valmiudet hätätilanteisiin sekä menettelyt varustamon sisäisten tarkastusten ja johtamisen arviointia varten. Toiminnan ja organisaation toimivuuden, arvioinnin ja tarkastuksen kannalta turvallisuusorganisaation dokumentoinnilla on olennainen merkitys. Turvallisuusorganisaation tarkastukset kehittyvät kansainvälisen kokemuksen myötä ISM-sääntöjen toimeenpanon yhteydessä.

7 §. *Tarkastusten toimittaminen aluksilla.* Pykälän 1 momentissa on yleisluontoinen määräys tarkastusten toistuvuudesta ja tehokkuudesta. Tarkastus on toimitettava aina silloin, kun alusturvallisuuden ylläpitäminen sitä vaatii kansallisen lainsäädännön tai kansainvälisten sopimusten mukaan. Lisäksi tarkastus on toi-

mitettava tehokkaasti, jotta vastaavien säännösten asettamat vaatimukset täytettäisiin.

Tarkastusvelvoite on saatettu asettaa kansainvälisessä sopimuksessa tai muussa sitä vastaavassa järjestelyssä. Näin on tehty yleisperustelujen kohdassa 2.2 mainitussa Pariisin yhteistyösopimuksessa. Tarkastamisen tehostamiseen liittyy samassa yleisperustelujen kohdassa mainittu Euroopan yhteisön direktiiviehdotus.

Pykälän 2 momentissa on otettu huomioon se ristiriita, joka saattaa aiheutua yksityisen elinkeinotoiminnan ja julkisen vallan harjoittaman tarkastustoiminnan välille. Säännös velvoittaa valvontaviranomaiset ottamaan huomioon varustamotoiminnan edut kieltämällä tarpeettoman häiriön tuottamisen aluksen toiminnalle. Toisaalta säännöksen lähtökohtana on oletettava, että tarkastustoiminnasta saattaa aiheutua häiriötä ja että elinkeinotoiminnan on se hyväksyttävä tarkastustoimintaan kuuluva silloin, kun se ei ole tarpeetonta.

Tarpeettoman häiriön tuottamisen välttämiseksi tarkastuksesta olisi 3 momentin mukaan ilmoitettava laivanisännälle tai aluksen päällikölle. Mitään määräaikaa ilmoitusvelvollisuudelle ei kuitenkaan ehdoteta säädettäväksi. Itse asiassa tarkastuksen nopea ja tehokas toimitaminen edellyttää, että tarkastus tehdään lyhyellä varoitusajalla. Tarkastukset ovat luonteeltaan erilaisia. Osa niistä vaatii alushenkilöstön apua. Osa saattaa puolestaan vaatia nopeaa toimintaa. On kuitenkin kohtuullista, että laivanisännälle tai tämän edustajalle varataan oikeus läsnäoloon. Lisäksi häntä voidaan tarvita antamaan tietoja ja apua tarkastuksen toimittamisen yhteydessä lakiehdotuksen 6 §:n 3 kohdan mukaisesti. Laivanisännän tai hänen edustajansa poissaolo ei kuitenkaan estä tarkastuksen toimittamista.

8 §. *Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja aluksen johtamisjärjestelyjen tarkastus.* Suomalaisen laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä sellaisen ulkomaalaisen laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen kotimaan liikenteessä, on tarkastettava alusturvallisuuden näkökulmasta riittävän tehokkaasti. Säännöksessä määrättäisiin, että tarkastukset on toimitettava ainakin kerran viidessä vuodessa. Tarkastustoiminnan alkuvaiheessa ja tarvittaessa myöhemminkin toimitettaisiin määräaikaista välitarkastuksia sekä kansainvälisten sopimusten edellyttämiä muita tarkastuksia. Tarkastuksesta on ilmoitettava ajoissa si-

ten, ettei se kuitenkaan vaaranna tarkastuksen toimeenpanoa. Se ei saa kohtuuttomasti haitata laivanisännän toimintaa.

Vastaavassa laajuudessa ja vastaavin tarkastusvälein on tarkastettava aluksen turvalliseen käyttöön liittyvät johtamisjärjestelyt ja niiden yhteensopivuus laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän kanssa. Tarkastus on toteutettava aiheuttamatta tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle.

Pykälän 3 momentissa valtuutetaan säätämään asetuksella tarkemmin tarkastuksista ja niiden perusteella annettavista todistuksista. Kysymyksessä on kehittyvä alue, jota koskevia säännöksiä tulee voida korjata kansainvälisen kehityksen ja turvallisuusvaatimuksista saadun kokemuksen perusteella.

9 §. *Virka-apuviranomaiset.* Kaikissa tilanteissa eivät merenkulkuviranomaisten resurssit riitä alusturvallisuuden tehokkaaseen tarkastamiseen. Merenkulkuviranomaisten oikeudesta saada virka-apua muilta viranomaisilta säädetäisiin 9 §:ssä. Virka-apua olisivat velvollisia antamaan satama-, tulli-, rajavartio-, poliisi-, työsuojelu- ja terveysterviranomaiset sekä puolustusvoimat. Tulli-, rajavartio- ja poliisiviranomaiset avustaisivat merenkulkulaitosta aluksen pysäyttämiseksi. Erityisesti satamaviranomaisten velvollisuutena olisi olla avustamatta pysäytettyä alusta, jos se pyrkii lähtemään satamasta. Tulliviranomaisten velvollisuutena olisi pidättäytyä lähtöselvittämästä pysäytettyä alusta. Lisäksi kaikilla edellä mainituilla viranomaisilla olisi ilmoitusvelvollisuus alusturvallisuuden valvontaan kuuluvissa asioissa. Työsuojelu- ja terveysterviranomaiset voisivat käyttää oman alansa asiantuntemusta avustukseen merenkulkuviranomaista.

Jos tarkastamista yritettäisiin estää tai häiritä, poliisi olisi velvollinen 2 momentin mukaan antamaan virka-apua. Virka-apua voitaisiin tarvita muun muassa silloin, kun valvontaviranomaista ei päästetä alukseen tarkastuskäynnille.

Valtioneuvostolle ehdotetaan annettavaksi oikeus antaa tarkempia määräyksiä virka-avusta, koska kysymyksessä olisi usean hallinnonhaaran välinen yhteistoiminta.

3 luku. Alusturvallisuuden toteaminen

10 §. *Asiakirjojen tarkastus.* Lakiehdotuksen 10 §:ssä omaksuttu oletama, jonka mukaan

alus täyttää alusturvallisuuden vaatimukset, jos sillä on vaadittavat todistuskirjat, vastaa SOLAS 1974 -yleissopimuksen 1 luvun 19 sääntöä sekä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 5 artiklaa.

SOLAS 1974 -yleissopimuksen liitteen 1 luvun 19 säännön mukaan alus on sopimusvaltion satamassa viranomaisten valvonnan alainen, kun tarkoituksena on todeta, että aluksella on voimassa olevat todistuskirjat. Todistuskirjojen olemassaolo korvaa tarkastuksen, jollei ole perusteltua aihetta 11 §:n mukaisiin epäilyksiin. Saman sopimuskohdan 20 säännön mukaan sopimuksen suomia etuuksia ei voida vaatia alukselle, ellei sillä ole asianmukaisia voimassa olevia todistuksia. Jos todistuskirjat puuttuvat, joudutaan alusturvallisuus yleensä varmistamaan tarkastuksella.

11 §. *Aluksen tarkastus tai tutkimus.* Jos alukselta puuttuvat vaaditut asiakirjat tai jos on selvä syy olettaa, ettei aluksen kunto tai tila olennaisessa määrin vastaa asiakirjoista ilmevä, valvontaviranomaisen on suoritettava asioiden selvittämisen vaatima tarkastus tai tutkimus.

Asiakirjoihin perustuva tarkastus ei aina ole mahdollinen. Asiakirjoja ei välttämättä ole sellaisella ulkomaisella aluksella, jonka lippuvaltio ei kuulu Suomen ratifioimien kansainvälisten sopimusten piiriin. Asiakirjat saattavat myös puuttua, jos alus esimerkiksi pienen kokonsa takia ei kuulu sanottujen sopimusten piiriin. Tällaisen aluksen tarkastus voidaan toimittaa vain tosiasiallisen tilanteen perusteella. Pykälän 2 momentin mukaan alus ei tässä tarkastuksessa olennaisessa määrin saa poiketa niistä vaatimuksista, jotka vastaavan kokoisesta vastaavaan liikenteeseen käytettävän suomalaisen aluksen on täytettävä.

4 luku. Pakkokeinot ja seuraamukset

12 §. *Alusturvallisuudessa havaittu puute tai epäkohta.* Jos alus ei täytä alusturvallisuusvaatimuksia taikka jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö jättää noudattamatta alusturvallisuudesta annettuja säännöksiä tai määräyksiä, valvontaviranomaisen on puututtava asiaan. Ensimmäisenä vaiheena on ohjeiden antaminen puutteiden korjaamiseksi. Tämä tapahtuu vasta, kun laivanisännän tai aluksen päällikön kanssa on neuvoteltu asiasta. Asian luonteen johdosta ohjeet on yleensä annettava kirjalli-

sesti. Saajalla on yleensä oltava tilaisuus puut-
teiden korjaamiseen.

Jos tilanne jatkuu ohjeista huolimatta, viran-
omainen voi pykälän 2 momentin mukaan
antaa toimenpiteisiin määrääjassa velvoittavan
päättöksen. Velvoitus voidaan asettaa myös
ilman edeltäviä ohjeita, jos asia ei siedä viivy-
tystä. Toimenpiteet edellyttävät yleensä kuule-
mista. Ulkomaisen aluksen osalta kuulemisvaa-
timusta on lievennetty.

Pykälässä tarkoitetuissa tilanteissa turvalli-
suuden vaara on olemassa, mutta se ei ole niin
ajankohtainen tai kiireinen, että alus ei voisi
jatkaa toimintaansa. Jos vaara ylittää tietyn
kynnyksen, joudutaan soveltamaan 14 §:n sään-
nöksiä.

13 §. *Uhkasakko ja keskeyttämisuhka.* Jos on
epäilyksiä siitä, ettei alusturvallisuuden noudat-
tamiseksi annettuja säännöksiä ja määräyksiä
noudateta, viranomainen voi tehostaa 12 §:n 2
momentissa mainittua määräystä uhkasakol-
la tai keskeyttämisuhalla. Se voidaan asettaa
laivanisännälle, tämän edustajalle tai molem-
mille. Uhkasakkolain (1113/90) mukaan uhka-
sakko voidaan asettaa päävelvoitteena olevan
kiellon tai käskyn toteuttamisen tehosteeksi.
Keskeyttämisessä uhataan päävelvoitteen lai-
minlyöjää työnteon tai muun toiminnan kes-
keyttämisellä taikka laitteen tai muun esineen
käytön estämisellä.

Uhkasakon asettamispäättöksen tekisi meren-
kukuhallitus. Merenkukuhallitus päättää
myös uhkasakon määräämisestä maksettavak-
si, jos sen sanktioimaa määräystä ei noudateta.

Jos on perusteltu syy epäillä, että laivanisän-
tä yrittää välttää päättöksen noudattamista
siirtämällä aluksen pois Suomesta, merenkul-
kuhallitus voi pykälän 2 momentin mukaan
määrätä laivanisännän antamaan vakuuden en-
nen aluksen lähtöä Suomesta. Uhkasakon suu-
ruiseksi määrättävä vakuus on palautettava,
kun toimenpide on suoritettu.

14 §. *Aluksen pysäyttäminen, sen käytön rajoittaminen sekä sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltäminen.* Pykälässä säädettyihin ankarammista toimenpiteistä alusturvallisuuden takaamiseksi. Soveltamisedellytyksenä olisi vaara ihmishengelle tai välitön vaara alukselle, muulle liikenteelle tai meriympäristölle. Lievemmissä tapauksissa, joita käsitellään 12 §:ssä, on tunnusmerkkinä vaaran alhaisempi aste. Silloin riittää turvatoimeksi vaaratekijän poistaminen kohtuullisessa ajassa.

Vaaralla tarkoitetaan ihmishengen menetyk-
sen tai siihen rinnastettavaa olennaisen tervey-
den menettämisen mahdollisuutta aluksen tai sen osan käyttöön liittyvänä seurauksena. Riittävä edellytys ei toisaalta ole pelkkä laivaliikenne, joten vaaran tulee liittyä nimenomaan kyseisen aluksen käyttöön. Välttömällä vaaralla tarkoitetaan tilannetta, jossa vaara voi muuttua vahingoksi koska tahansa ja esimerkiksi jo seuraavan merimatkan aikana. Seurausten tulee toteutuessaan myös olla vakavia. Lisäedellytyksenä pykälän soveltamiselle on se, että vaara aiheutuu siinä liikenteessä, johon alus on tarkoitettu. Vaaraa on toisin sanoen arvioitava aluksen tarkoitettun liikenteen mukaan. Tähän kuuluvat liikennealueen ohella myös lasti, käytön laajuus ja luonne sekä joissakin tapauksissa sääolosuhteet esimerkiksi talviliikenne. Jos on selvät perusteet olettaa, että alusta tosiasiaassa käytetään toisin kuin ilmaistu käyttötarkoitus, todellinen käyttö on otettava huomioon arvostelussa.

Näissä tapauksissa laivaisännälle tai tämän edustajalle on annettava kirjallinen päätös, jossa osoitetaan aluksessa havaitut puutteet. Päättöksessä ilmoitetaan seuraamustoimenpiteen laajuudesta. Samalla päätöksestä annetaan valitusosoitus.

Pykälän 2 momentin mukaan pykälässä mainitut seuraamukset voisivat tulla myös kysymykseen, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö vastustaa tarkastusta, kieltäytyy antamasta säädettyjä tietoja tai ei korjaa puutetta tai epäkohtaa määrääjassa. Valvontaviranomainen voisi tällöin harkintansa mukaan turvautua rajoittamis-, kieltämis- tai pysäyttämistoimenpiteeseen.

Viranomaisilla on pykälän mukaan valittavana erilaisia keinoja alusturvallisuuden vaarantamisen estämiseksi. Niistä on valittava se, joka vastaa havaittua turvallisuusriskiä. Laissa mainituista keinoista käytön rajoittaminen ja aluksen pysäyttäminen ovat jo aikaisemmin käytössä olleita toimenpiteitä. Sen sijaan aluksen osan tai toiminnon käytön kieltäminen kuuluu työsuojelulainsäädännön kehittämiin toimenpiteisiin. Työsuojelun valvonnasta ja muutoksenhausta työsuojeluasioissa annetun lain (131/73) 15 §:ssä mainitaan pakkokeinona viranomaisen oikeus keskeyttää työnteke työpaikassa tai sen osassa tai estää laitteen tai työmenetelmän käyttö.

Aluksen käytön rajoittamisella tarkoitetaan määräystä, jonka mukaan matka saadaan teh-

dä vain tietyllä tavalla tai tietyissä olosuhteissa. Kysymykseen saattaa tulla esimerkiksi nopeuden rajoittaminen tai kulun salliminen vain tietyissä jääolosuhteissa. Aluksen pysäyttäminen taas merkitsee sitä, ettei alus saa lähteä liikkeelle. Toimenpide ei merkitse, että aluksen toiminnot olisi keskeytettävä. Alus saa pysäyttämisenestä huolimatta lastata ja purkaa sekä ottaa ja jättää pois matkustajia, sen koneistoja voidaan huoltaa ja muita vastaavia toimia voidaan suorittaa. Alus ei toisin sanoen voi lähteä matkalle, mutta siinä voidaan suorittaa erilaisia valmistelu- ja kunnossapitotoimia. Työsuojelussa esiintyvää käyttökieltoa muistutettava aluksen osan tai toiminnon käytön kieltäminen kohdistuu aluksen laitteisiin, varusteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin. Jonkun sellaisen osalta käyttöä rajoitetaan tai se kielletään. Esimerkkinä voisi olla jonkin aluksessa olevan kulkutien tai laitteen käyttämisen rajoittaminen. Jos alusta voidaan tuosta tekijästä huolimatta käyttää turvallisesti, kiello ei estä aluksen kulkua.

Pykälän 3 momentin mukaan päätöstä olisi heti noudatettava. Päätöksestä olisi viipymättä ilmoitettava aluksen päällikölle sekä ulkomaisen aluksen kyseessä ollessa myös lippuvallion lähimmälle edustustolle. Viimeksi mainittu on tärkeää riittävän viranomaisvalvonnan aikaansaamiseksi.

15 §. *Syytteeseen ilmoittaminen.* Valvontaviranomaisen olisi tehtävä pykälän 1 momentin mukaan ilmoitus viralliselle syyttäjälle havaitsaansa alusturvallisuutta koskevien säännösten rikkomisen. Säännös ei ole ehdoton. Jos rikos on vähäinen, jos yleinen etu ei vaadi ilmoituksen tekemistä ja jos kysymys on olosuhteet huomioon ottaen anteeksiannettavasta huolimattomuudesta, ilmoitusta ei tarvitse tehdä. Vastaavan luonteinen oikeus olla ilmoittamatta vähäistä rikosta eteenpäin on poliisilain 14 §:n ja tieliikennelain (267/81) 104 §:n mukaan poliisilla sekä kaivoslain (503/65) 63 §:n mukaan muulla viranomaisella.

Koska kysymyksessä ovat yleensä erityistä tietoa ja kokemusta vaativat asiat, ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että valvontaviranomaiselle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi asian oikeuskäsittelyssä, jos kyseinen viranomainen on tehnyt syyteilmoituksen. Viranomainen voi päättää, ettei se käytä tätä oikeutta. Kuuleminen ei koske ylempiä oikeusasteita.

16 §. *Alusturvallisuuden valvontarikkomus.* Pykälässä asetettaisiin rangaistusuhka lai-

vanisännälle, hänen edustajalleen, aluksen päällikölle tai muulle aluksen käytöstä vastaavalle henkilölle, joka ei noudata valvontaviranomaisen 12 §:n 2 momentin tai 14 §:n 2 momentin nojalla antamaa päätöstä tai määräystä. Rangaistuksena olisi sakko. Säännös on toissijainen verrattuna samasta rikkomuksesta muualla mahdollisesti säädettyyn ankarampaan rangaistusuhkaan nähden.

17 §. *Vaitiolovelvollisuuden rikkominen.* Pykälässä säädettäisiin rangaistus 20 §:ssä säädetyn ilmoittamiskiellon ja 21 §:ssä säädetyn vaitiolovelvollisuuden rikkomisesta. Edellisen mukaan on rangaistavaa ilmoittaa, että alusturvallisuuden tarkastus perustuu ilmoitukseen, koska tällöin ilmoittaja saattaisi olla arvattavissa. Rikos olisi asianomistajarikos. Pykälän 3 momentin mukaan sovellettaisiin julkisyhteisön palveluksessa olevaan esillä olevan säännöksen sijasta kuitenkin rikoslain 40 luvun 5 §:ssä olevaa salassapitorikossäännöstä.

5 luku. Muutoksenhaku

18 §. *Valitus.* Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta valvontaviranomaisten päätöksiin. Merenkulkupiirin päätökseen haettaisiin muutosta merenkukkuhallitukselta ja merenkukkuhallituksen päätökseen korkeimmalta hallinto-oikeudelta. Muutoksenhaussa noudatetaan muutoksenhausta hallintoasioissa annettua lakia (154/50).

Tarvittavan asiantuntemuksen, asioiden kiireellisuuden ja käytännön yhtenäisyyden turvaamiseksi on perusteltua, että merenkukkuhallitus käsittelisi ensimmäisenä asteena valituksen piiriin päätöksestä.

Valitusajaksi olisi 2 momentin mukaan 30 päivää, lukuun ottamatta merenkulkupiiriin tekemää 14 §:ssä mainittua päätöstä, jolla alus pysäytetään. Sen osalta valitusajaksi olisi 48 tuntia. Koska aluksen pitämisestä satamassa aiheutuu suuret kulut, on myös aluksen taholla intressiä asian nopeaksi ratkaisemiseksi. Valitus käsitellään yleensä vasta valitusajan päätyttyä. Siksi lyhyellä valitusajalla on merkitystä myös käsittelyn nopeuttajana. Aluksen käytön rajoittaminen ja jonkin sen osan tai toiminnon käytön kieltäminen on merkitykseltään vähäisempi, joten sellaista koskeva päätös kuuluisi normaalin valitusajan piiriin.

Valitus toimitettaisiin 3 momentin mukaan päätöksen antaneelle viranomaiselle. Tämän

olisi toimitettava asia viipymättä eteenpäin asiakirjoineen ja lausuntoineen. Valitus olisi käsiteltävä kiireellisenä.

19 §. *Muutoksenhaun vaikutus päätökseen.* Pykälässä säädettäisiin muutoksenhaun vaikutuksesta aluksen käytön kieltämis- tai rajoittamispäätöksen taikka pysäytyspäätöksen toimeenpanoon. Päätösten luonteen vuoksi niitä olisi noudatettava valituksesta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määräisi.

6 luku. Erinäiset säännökset

20 §. *Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen.* Pykälän mukaan ilmoitus valvontaviranomaiselle alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta olisi tehtävä pääsääntöisesti kirjallisesti. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain, jos kirjallinen ilmoitus ei tapauksen kiireellisyyden tai muun vastaavan syyn vuoksi ole mahdollinen.

Menettely on omiaan karsimaan turhia esimerkiksi ilkeiden vuoksi tehtyjä ilmiäntöjä. Viime kädessä valvontaviranomaisen harkintaan jää, onko syytä ryhtyä toimenpiteisiin nimettömän suullisen ilmiannon perusteella. Varsinaista toimintavelvoitetta tällöin ei synny, mutta viranomainen voi harkintansa mukaan kuitenkin ryhtyä toimenpiteisiin. Edellä lausuttu koskee myös nimetöntä kirjallista ilmiäntöä. Menettely perustuu kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n päätöslauselmaan A.466 (XIII). Kannanotolle on saatavissa tukea myös merimieslain (423/78) 78 §:stä, joka koskee laivahenkilökunnan oikeutta vaatia katsastusta tietyissä tapauksissa.

Koska ilmoituksen tekijä saattaisi joutua epäedullisten seuraamusten kohteeksi paljastuessaan, viranomainen ei saisi tarkastusta toimittaessaan ilmoittaa toimivansa ilmoituksen perusteella.

21 §. *Vaitiolovelvollisuus.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi vaitiolovelvollisuudesta. Se, joka tässä laissa säädettyä tehtävää täyttäessään saisi tietoja yksityisen henkilön terveyden-tilasta tai taloudellisesta asemasta taikka yhteisön taloudellisesta asemasta tai liike- tai ammattisalaisuudesta, ei saisi ilmaista tietoa muutoin kuin sen luonnollisen tai oikeushenkilön suostumuksella, jonka hyväksi vaitiolovelvollisuus on säädetty. Vaitiolovelvollisuus koskisi valvontaviranomaista ja asiantuntijaa, joka

voisi olla esimerkiksi luokituslaitoksen tai tarkastusalan yrityksen palveluksessa oleva henkilö.

Koska rikkomusta koskevan ilmoituksen tekijä saattaisi joutua epäedullisten seuraamusten kohteeksi, viranomainen ei saisi pykälän mukaan paljastaa hänen nimeään.

Vaitiolovelvollisuudesta olisi kuitenkin 2 momentin mukaan voitava poiketa silloin, kun se on tarpeen rikoksen selvittämiseksi tai kun viranomaisella on muutoin lain mukaan oikeus tietojen saantiin.

22 §. *Korvaus taloudellisista vahingoista.* Pykälä sisältää viittauksen vahingonkorvauslakiin (412/74), jonka mukaisesti korvattaisiin valvontaviranomaisen tämän lain mukaista tehtäväänsä suorittaessaan aiheuttama vahinko. Toimivaltaisena tuomioistuimen (merioikeutena) näissä tapauksissa olisi Helsingin käräjäoikeus, koska vahingon arvioiminen vaatii merenkulullista erikoistietämystä ja koska yhtenäisen käytännön luomiseksi jutut on syytä keskittää yhteen tuomioistuimeen.

23 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Tarkemmat säännökset lain täytäntöönpanosta ja soveltamisesta annettaisiin asetuksella. Liikenneministeriö ja merenkulkuhallitus voisivat myös, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä alusturvallisuuden valvonnasta.

24 §. *Voimaantulo.* Asiasta säädettäisiin asetuksella, koska voimaantulo on laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja aluksen turvalliseen käyttöön liittyvien johtamisjärjestelyjen valvonnan osalta tarkoitus porrastaa.

1.3. Laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä

5 §. Alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin sijoitettaisiin myös alusjätelain mukaista valvontaa koskevia säännöksiä. Viimeksi mainittu 5 §:ään jäisivät kuitenkin luonteeltaan erityyppisinä edelleen säännökset, jotka koskevat päästöjen valvontaa, liikennerajoituksen toimeenpanoa, näytteiden ottoa ja näytteiden ottoa varten tapahtuvaa aluksen matkan keskeyttämistä.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

2.1. Laki alusturvallisuuden valvonnasta

Ehdotetun lain alusturvallisuuden valvonnas-

ta nojalla annettaisiin asetus lain täytäntöönpanosta ja soveltamisesta. Asetuksella säädetäisiin tarkemmin muun muassa aluksen turvalliseen käyttöön liittyvien johtamisjärjestelyjen ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkastuksesta ja niistä annettavista todistuksista.

Valtioneuvosto voisi lakiehdotuksen 9 §:n nojalla antaa tarkempia määräyksiä virka-avun pyytämisessä ja antamisessa noudatettavasta menettelystä.

Lisäksi liikenneministeriö ja merenkulkuhallitus voisivat, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä alusturvallisuuden valvonnasta.

2.2. Merilaki

Asetuksella säädettäisiin lain 1 luvun 8 §:n nojalla matkustajaluetteloista ja aluksen turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä sekä lain 1 luvun 8 a §:n nojalla turvallisuusjohtamisjärjestelmästä.

3. Voimaantulo

Lait saatettaisiin tulemaan voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Tavoitteena on pidetty, että lait tulisivat pääosin voimaan 1

päivänä heinäkuuta 1995. Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja sen valvontaa sekä ja aluksen turvalliseen käyttöön liittyvien johtamisjärjestelyjen valvontaa koskevat säännökset on kuitenkin tarkoitus saattaa voimaan alustyyppien mukaan porrastettuna, jotta laivanisännille ja viranomaisille varattaisiin tarpeellinen aika lain vaatimien toimenpiteiden suorittamiseen. Porrastuksen on tarkoitus noudattaa SOLAS 1974 -yleissopimuksen IX luvun voimaantulojärjestelyä, mutta nopeutettuna. Matkustaja- ja säiliöaluksiin nähden tämä merkitsisi voimaantuloa 1 päivänä heinäkuuta 1995. Lisäksi on vielä selvitettävä, mistä ajankohdasta lukien ISM-sääntöjä sovellettaisiin Suomessa sellaisiin ulkomaisiin aluksiin, jotka eivät ole Suomen kotimaan liikenteessä. Euroopan unionissa on valmisteltu ehdotus ISM-sääntöjen voimaantulon aikaistamisesta unionin alueella siten, että ne tulisivat säännöllisessä liikenteessä olevien matkustajalauttojen osalta voimaan 1 päivästä heinäkuuta 1996. Myös IMO:n piirissä käsitellään vielä ISM-sääntöjen voimaantulokysymystä. Lakien täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin voitaisiin kuitenkin ryhtyä jo ennen niiden voimaantuloa.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/94) 1 luvun 8 §:n otsikko ja 2 momentti ja 20 luvun 9 § sekä
lisätään 1 lukuun uusi 8 a ja 8 b § seuraavasti:

1 luku

Alusta koskevat yleiset säännökset

8 §

Aluksen merikelpoisuus ja turvallinen käyttö

Aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä, turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä sekä aluksen katsastuksesta säädetään asetuksella. Asetuksella säädetään myös matkustajaluetteloista ja helikopteritoiminnasta aluksella.

8 a §

Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Suomalaisella laivanisännällä ja ulkomaalaisella laivanisännällä, joka harjoittaa kaupparenkulkua Suomen vesialueella, tulee olla sellainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jolla kehitetään ja ylläpidetään alusturvallisuutta laivanisännän aluksilla.

Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä säädetään asetuksella.

Liikenneministeriö voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Merenkulkuhallitus voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksista.

8 b §

Valvonta

Aluksen merikelpoisuutta ja turvallista käyttöä sekä turvalliseen käyttöön liittyviä johta-

misjärjestelyjä koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta samoin kuin laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta on voimassa, mitä alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (/) ja sen nojalla säädetään tai määrätään.

20 luku

Rangaistussäännökset

9 §

Alusturvallisuusrikkomus ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomus

Joka rikkoo 1 luvun 8 tai 8 a §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *alusturvallisuusrikkomuksesta* sakkoon.

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 1 luvun 8 §:n tai 8 a §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että teko on omiaan vaarantamaan alusturvallisuutta, on tuomittava *alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Alusturvallisuusrikkomuksesta ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksesta voidaan jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos teko on olosuhteisiin nähden vähäinen.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

2.

Laki**alusturvallisuuden valvonnasta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *alusturvallisuudella* aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemistä;

2) *kotimaan liikenteellä* liikennettä kotimaan satamien välillä sekä risteilyalusliikennettä, jossa alus lähtee suomalaisesta satamasta ja palaa takaisin suomalaiseen satamaan; sekä

3) *laivanisännällä* sellaista aluksen omistajaa tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä; laivanisäntään rinnastetaan tässä laissa sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä.

3 §

Muu lainsäädäntö

Aluksen merikelpoisuudesta, sen turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä aluksen katsastuksesta on voimassa, mitä merilaissa (674/94) ja sen nojalla säädetään ja määrätään.

Tämän lain lisäksi aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonnasta sääde-

tään aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/79)

Työsuojelusta ja työsuojeluviranomaisten suorittamasta valvonnasta on voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

4 §

Lain soveltaminen aluksiin ja laivanisäntiin

Tätä lakia sovelletaan:

1) alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalaiseen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella; sekä

2) edellä 1 kohdassa tarkoitetun aluksen suomalaisen laivanisäntään sekä sellaiseen ulkomaalaiseen laivanisäntään, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen vesialueella.

Tätä lakia sovelletaan soveltuvin osin hallinnolliseen alukseen ja tällaisen aluksen laivanisäntään. Lakia ei kuitenkaan sovelleta puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen alukseen, ellei sitä käytetä matkustajien tai lastin kuljettamiseen yleisessä liikenteessä.

2 luku

Viranomaiset ja niiden tehtävät

5 §

Valvontaviranomaiset

Merenkulkulaitos valvoo alusturvallisuudesta annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

Merenkukkuhallituksen merenkulkuosaston päällikkö ja hänen määräämänsä virkamies sekä merenkukupiirin merenkuluntarkastusosastomies ja hänen määräämänsä virkamies ovat tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia.

Valvontaviranomaisina toimivien virkamiesten pätevyydestä säädetään asetuksella.

6 §

Valvontaviranomaisten oikeudet

Valvontaviranomaisella on oikeus:

1) päästä milloin tahansa tämän lain mukaisesti valvottavaan alukseen;

2) saada nähtäväkseen ne asiakirjat ja luettelot, joita laivansäntän tai päällikön on pidettävä tai säilytettävä alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten tai Suomea velvoittavien, alusta tai sen käyttöä koskevien, kansainvälisten sopimusten mukaan, sekä saada asiakirjoista tai luetteloista jäljennöksiä;

3) saada aluksen päälliköltä ja muilta aluksessa palvelevilta henkilöiltä tietoja ja apua alusturvallisuuden tarkastamisessa;

4) käyttää asiantuntijan apua, milloin se on tarkastuksen toimittamiseksi tarpeellista;

5) käyttää apuna merenkulkuhallituksen valtuuttamaa luokituslaitosta aluksen turvalliseen käyttöön liittyvien johtamisjärjestelyjen ja laivansäntän turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkastuksessa;

6) toimittaa aluksen tarkastus tai tutkimus sen laajuusena kuin on tarpeen, jos aluksella ei ole 2 kohdassa tarkoitettuja asiakirjoja tai luetteloita tai jos on perusteltua aihetta olettaa, että alus ei ole merikelpoinen tai ei muutoin täytä alusturvallisuudesta annettuja säännöksiä ja määräyksiä tai Suomea velvoittavien kansainvälisten sopimusten määräyksiä;

7) tarkastaa, että aluksen henkilökunta kykenee niihin tehtäviin, jotka ovat välttämättömiä aluksen turvallisuudelle; sekä

8) tarkastaa laivansäntän turvallisuusjohtamisjärjestelmä alusturvallisuuden vaatimassa laajuudessa.

7 §

Tarkastusten toimittaminen aluksilla

Alusturvallisuuden tarkastuksia on tehtävä niin usein ja niin tehokkaasti kuin valvonnan kannalta on tarpeellista ja Suomea velvoittavat kansainväliset sopimukset tai kansalliset säännökset ja määräykset sitä edellyttävät.

Alusturvallisuuden tarkastus on toimitettava siten, että valvonnan tarkoituksa saadaan toteutetuksi aiheuttamatta tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle.

Alusturvallisuuden tarkastamisesta on ilmoitettava laivansäntälle tai päällikölle. Heidän poissaolonsa ei ole esteenä tarkastuksen toimitamiselle.

8 §

Laivansäntän turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja aluksen johtamisjärjestelyjen tarkastus

Suomalaisen laivansäntän turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä sellaisen ulkomaalaisen laivansäntän turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen kotimaan liikenteessä, on tarkastettava ainakin kerran viidessä vuodessa. Tarkastuksesta on hyvissä ajoin ilmoitettava laivansäntälle. Tarkastuksesta ei saa aiheutua kohtuutonta haittaa laivansäntän toiminnalle.

Suomalaisen aluksen turvalliseen käyttöön liittyvät johtamisjärjestelyt ja niiden yhteensopivuus laivansäntän turvallisuusjohtamisjärjestelmän kanssa samoin kuin sellaisen ulkomaalaisen aluksen vastaavat järjestelyt, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen kotimaan liikenteessä, on myös tarkastettava ainakin kerran viidessä vuodessa. Tarkastuksesta on hyvissä ajoin ilmoitettava laivansäntälle ja aluksen päällikölle. Tarkastuksesta ei saa aiheutua tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle.

Asetuksella säädetään tarkemmin 1 ja 2 momentissa mainituista tarkastuksista ja niiden perusteella annettavista todistuksista.

9 §

Virka-apuviranomaiset

Tässä laissa tarkoitetuissa asioissa ovat satama-, tulli-, rajavartiolaitos-, poliisi-, työsuojelu- ja terveysviranomaiset sekä puolustusvoimat kukin toimialallaan velvollisia antamaan pyydetessä tarpeellista virka-apua merenkulukulaiselle.

Jos tässä laissa tarkoitettua tarkastusta tai muuta toimenpidettä yritetään estää tai häiritä, poliisin on annettava virka-apua tarkastuksen toimittamista varten.

Virka-avun pyytämisessä ja antamisessa noudatettavasta menettelystä voi valtioneuvosto antaa tarkempia määräyksiä.

3 luku

Alusturvallisuuden toteaminen

10 §

Asiakirjojen tarkastus

Aluksen katsotaan täyttävän alusturvallisuudesta annetut kansalliset säännökset ja mää-

räykset tai Suomea velvoittavien alusturvallisuutta koskevien kansainvälisten sopimusten määräykset, jos sillä on voimassa olevat näiden säännösten ja määräysten tai sopimusten nojalla vaadittavat katsastustodistukset sekä turvallisuus- ja todistuskirjat ja jollei ole perusteltua aihetta olettaa, että aluksen tosiasiallinen tilanne ei vastaa asiakirjoissa annettuja tietoja.

11 §

Aluksen tarkastus tai tutkimus

Aluksen tarkastus tai tutkimus on toimitettava, jos aluksella ei ole 10 §:ssä tarkoitettuja asiakirjoja tai jos on perusteltua aihetta olettaa, että aluksen tosiasiallinen tilanne ei olennaisesti määrin vastaa asiakirjoissa annettuja tietoja.

Jos alusturvallisuutta ei voida todeta asiakirjoista, koska niitä ei ole joko sen vuoksi, että aluksen lippuvaltiota eivät sido sellaiset kansainväliset sopimukset, jotka velvoittavat aluksen pitämään hallussaan 10 §:ssä tarkoitettuja asiakirjat, tai että alus ei kuulu sopimusten piiriin pienen kokonsa vuoksi, on tarkastusta suoritettaessa tutkittava, että alus ei alusturvallisuuden osalta olennaisesti määrin poikkea niistä vaatimuksista, jotka vastaavan kokoisen ja vastaavaan liikenteeseen käytettävän suomalaisen aluksen on täytettävä.

4 luku

Pakkokeinot ja seuraamukset

12 §

Alusturvallisuudessa havaittu puute tai epäkohta

Jos tarkastuksessa tai muuten havaitaan, että alus ei joltakin osin täytä alusturvallisuudesta annettuja säännöksiä ja määräyksiä tai Suomea velvoittavia kansainvälisiä sopimuksia taikka että laivanisäntä tai aluksen päällikkö ei muutoin noudata edellä mainittuja säännöksiä ja määräyksiä tai sopimuksia, valvontaviranomaisen on laivanisännän tai aluksen päällikön kanssa neuvoteltuaan annettava asianmukaiset ohjeet puutteellisuuksien korjaamiseksi tai epäkohtien poistamiseksi.

Jos laivanisäntä niskoittelee tai asia ei siedä viivytystä, valvontaviranomainen voi asianomaisia kuultuaan velvoittaa laivanisännän tai päällikön sopivan määräajan kuluessa suorittamaan tarpeelliset toimenpiteet puutteen tai epäkohdan korjaamiseksi. Jos päätös koskee

ulkomaista alusta, pidetään asianomaisten kuulemisena päällikön kuulemista tarkastuksen yhteydessä.

13 §

Uhkasakko ja keskeyttämisuhka

Merenkulkuhallitus voi tehostaa 12 §:n 2 momentissa säädettyä määräystä uhkasakolla tai keskeyttämisuhalla. Uhkasakko ja keskeyttämisuhka voidaan asettaa laivanisännälle tai tämän edustajalle taikka molemmille. Uhkasakosta ja keskeyttämisuhkasta on voimassa, mitä uhkasakkolaissa (1113/90) säädetään.

Jos valvontaviranomaisella on perusteltua aihetta epäillä, että laivanisäntä yrittää välttää päätöksen noudattamista siirtämällä aluksen pois Suomen liikenteestä, voi merenkulkuhallitus määrätä, että laivanisännän on annettava uhkasakkoa vastaava vakuus ennen aluksen lähtöä Suomen satamasta. Valvontaviranomaisen määräämän toimenpiteen tultua suoritettuksi on vakuus palautettava laivanisännälle.

14 §

Aluksen pysäyttäminen, sen käytön rajoittaminen sekä sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltäminen

Jos alusturvallisuudessa oleva vika tai puute on sellainen, että aluksen käyttö siinä liikenteessä, johon se on tarkoitettu, aiheuttaa vaaraa ihmishengelle tai välitöntä vaaraa alukselle, muulle liikenteelle tai meriympäristölle, valvontaviranomaisen on tehtävä päätös aluksen pysäyttämisestä tai sen käytön rajoittamisesta taikka sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämisestä, kunnes vika tai puute on korjattu.

Valvontaviranomainen voi tehdä edellä mainitun päätöksen myös, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö vastustaa tarkastusta tai jos valvontaviranomaiselle ei anneta niitä asiakirjoja, luetteloita tai tietoja, joita se on oikeutettu 6 §:n nojalla saamaan taikka jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö ei korjaa alusturvallisuudessa havaittua puutetta tai epäkohtaa valvontaviranomaisen asettaman määräajan kuluessa.

Päätöstä, jolla alus pysäytetään, sen käyttöä rajoitetaan tai sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käyttö kielletään, on heti noudatettava. Päätöksestä on viipymättä ilmoi-

tettava aluksen päällikölle tai ulkomaisen aluksen ollessa kyseessä myös lippuvaltion lähimmälle edustustolle.

15 §

Syytteen ilmoittaminen

Jos on syytä epäillä, että alusturvallisuutta koskevia säännöksiä on rikottu, valvontaviranomaisen on tehtävä siitä ilmoitus viralliselle syyttäjälle.

Ilmoitus voidaan jättää tekemättä, jos rikos on vähäinen ja jos käy ilmi, että teko on johtunut olosuhteet huomioon ottaen anteeksiannettavasta huolimattomuudesta tai ajattelemattomuudesta eikä yleinen etu vaadi ilmoituksen tekemistä.

Valvontaviranomaiselle on varattava tilaisuus tulla esitutkinnassa ja alioikeudessa kuuluksi asiassa, jossa tämä viranomainen on tehnyt syyteilmoituksen.

16 §

Alusturvallisuuden valvontarikkomus

Laivanisäntä, hänen edustajansa, aluksen päällikkö tai muu aluksen käytöstä vastaava henkilö, joka ei noudata valvontaviranomaisen 12 §:n 2 momentin tai 14 §:n 2 momentin nojalla antamaa päätöstä tai määräystä, on tuomittava, jollei teosta ole muualla säädetty ankarampaa rangaistusta, *alusturvallisuuden valvontarikkomuksesta* sakkoon.

17 §

Vaitiolovelvollisuuden rikkominen

Joka rikkoo tahallaan 20 tai 21 §:ssä säädettyä kieltoa, on tuomittava *alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa säädetyn vaitiolovelvollisuuden rikkomisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Virallinen syyttäjä ei saa nostaa syytettä 1 momentissa tarkoitettusta rikoksesta, ellei asianomistaja ole ilmoittanut sitä syytteen pantavaksi.

Virkamiehen ja julkisyhteisön työntekijän salassapitovelvollisuuden rikkomiseen on kuitenkin sovellettava rikoslain 40 luvun 5 §:n säännöksiä.

5 luku

Muutoksenhaku

18 §

Valitus

Tämän lain nojalla tehtyyn merenkulkupiirin päätökseen haetaan muutosta valittamalla merenkulkuhallitukseen ja merenkulkuhallituksen päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen siinä järjestyksessä kuin muutoksenhausta hallintoasioissa annetussa laissa (154/50) säädetään.

Valitus aika on 30 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Valitus aika on kuitenkin 48 tuntia siitä hetkestä, jona päällikkö tai laivanisäntä on saanut tiedon 14 §:ssä tarkoitettua merenkulkupiirin tekemästä pysäyttämispäätöksestä.

Valitus kirjelmä on toimitettava päätöksen antaneelle viranomaiselle, jonka tulee toimittaa asiassa kertyneet asiakirjat ja oma lausuntonsa viipymättä valitusviranomaiselle. Valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

19 §

Muutoksenhaun vaikutus päätökseen

Valitus ei estä 14 §:ssä tarkoitettua aluksen pysäyttämistä, sen käytön rajoittamista eikä sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämistä koskevan päätöksen täytäntöönpanoa, ellei valitusviranomainen toisin määrää.

6 luku

Erinäiset säännökset

20 §

Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen

Ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta on, mikäli mahdollista, tehtävä kirjallisena valvontaviranomaiselle. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain silloin, jos asian kiireellisuuden tai muun syyn vuoksi kirjallinen ilmoitus ei ole mahdollinen.

Jos 1 momentissa tarkoitettua ilmoituksen perusteella toimitetaan alusturvallisuuden tarkastus, ei tarkastuksen toimittaja saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella.

21 §

Vaitiolovelvollisuus

Joka tässä laissa säädettyä tehtävää täyttäessään on saanut tietoja toisen terveydentilasta, taloudellisesta asemasta tai liike- tai ammatillisaisuudesta taikka 20 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen tekijän henkilöllisyydestä, ei saa paljastaa eikä käyttää omaksi tai toisen hyödyksi näin saamiaan tietoja, ellei se, jonka hyväksi vaitiolovelvollisuus on säädetty, anna suostumustaan tietojen ilmaisemiseen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja tietoja on kuitenkin oikeus antaa syyttäjä- ja poliisiviranomaisille rikoksen selvittämiseksi sekä muullakin viranomaiselle siten kuin erikseen säädetään.

22 §

Korvaus taloudellisista vahingoista

Valvontaviranomaisen tämän lain mukaista tehtävää suorittaessaan tekemän virheen tai laiminlyönnin johdosta aiheutunut vahinko korvataan sen mukaisesti kuin vahingonkorvauslaissa (412/74) säädetään.

Toimivaltainen tuomioistuin (merioikeus) 1 momentin mukaan ratkaistavissa asioissa on Helsingin käräjäoikeus.

23 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkempia säännöksiä tämän lain täytäntöönpanosta ja soveltamisesta annetaan asetuksella.

Liikenneministeriö voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä alusturvallisuuden valvonnasta. Lisäksi merenkulkuhallitus voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä alusturvallisuuden valvontaan liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

24 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettyäänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3.

L a k i**aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 5 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä 16 päivänä maaliskuuta 1979 annetun lain (300/79) 5 §:n 2 momentti seuraavasti:

5 §

— — — — —
 Merenkuluntarkastaja voi kieltää aluksen
 lähdön tai keskeyttää sen matkan, jos kysy-
 myksessä on 4 §:n nojalla määrätyn liikennera-
 joituksen toimeenpano tai jos aluksella on

törkeästi rikottu tätä lakia tai sen nojalla
 annettuja säännöksiä taikka määräyksiä.
 — — — — —

—————
 Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädet-
 tävänä ajankohtana.

Helsingissä 22 päivänä joulukuuta 1994

Tasavallan Presidentti**MARTTI AHTISAARI**Liikenneministeri *Ole Norrback*

1.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/94) 1 luvun 8 §:n otsikko ja 2 momentti ja 20 luvun 9 § sekä
lisätään 1 lukuun uusi 8 a ja 8 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 luku

Alusta koskevat yleiset säännökset

8 §

Aluksen merikelpoisuus

Aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä, turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä sekä aluksen katsastuksesta ja muusta sen merikelpoisuuden valvonnasta säädetään asetuksella. Asetuksella voidaan säätää myös helikopteritoiminnasta aluksella.

Aluksen merikelpoisuus ja turvallinen käyttö

Aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä, turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä säädetään asetuksella. Asetuksella säädetään myös matkustajaluetteloista ja helikopteritoiminnasta aluksella.

8 a §

Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Suomalaisella laivanisännällä ja ulkomaalaisella laivanisännällä, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen vesialueella, tulee olla sellainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jolla kehitetään ja ylläpidetään alusturvallisuutta laivanisännän aluksilla.

Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä säädetään asetuksella.

Liikenneministeriö voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Merenkulkuhallitus voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksista.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

8 b §

Valvonta

Aluksen merikelpoisuutta ja turvallista käyttöä sekä turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta samoin kuin laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta on voimassa, mitä alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (/) ja sen nojalla säädetään tai määrätään.

2 luku

Rangaistussäännökset

9 §

Merilaki- ja meriturvallisuusrikkomus

Joka rikkoo 1 luvun 8 §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *merilakirikkomuksesta* sakkoon.

Joka tahallaan tai piittaamattomuudesta rikkoo 1 luvun 8 §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että teko on omiaan vaarantamaan merenkulun turvallisuutta, on tuomittava *meriturvallisuusrikkomuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Merilaki- ja meriturvallisuusrikkomuksesta voidaan jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos teko on olosuhteisiin nähden vähäinen.

9 §

Alusturvallisuusrikkomus ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomus

Joka rikkoo 1 luvun 8 tai 8 a §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *alusturvallisuusrikkomuksesta* sakkoon.

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 1 luvun 8 §:n tai 8 a §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että teko on omiaan vaarantamaan *alusturvallisuutta*, on tuomittava *alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Alusturvallisuusrikkomuksesta ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksesta voidaan jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos teko on olosuhteisiin nähden vähäinen.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3.

Laki**aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 5 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä 16 päivänä maaliskuuta 1979 annetun lain (300/79) 5 §:n 2 momentti seuraavasti:*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

5 §

Merenkuluntarkastaja voi kieltää aluksen lähdön tai keskeyttää sen matkan, jos kysymyksessä on 4 §:n nojalla määrätyn liikennerajoituksen toimeenpano tai *jos matkaan jostakin erityisestä syystä liittyy välitön vesien pilaantumisen vaara taikka* jos aluksella on törkeästi rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä taikka määräyksiä.

Merenkuluntarkastaja voi kieltää aluksen lähdön tai keskeyttää sen matkan, jos kysymyksessä on 4 §:n nojalla määrätyn liikennerajoituksen toimeenpano tai jos aluksella on törkeästi rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä taikka määräyksiä.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.
