



Liikenne- ja viestintäministeriö
Yksikön johtaja Maija Ahokas
Viestintäneuvos Kreetta Simola
kirjaamo@lvm.fi

Viitteenne: Palveluosasto / Markkinayksikkö LVM/1237/03/2016
Lausuntopyyntönne 20.12.2017 laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain sekä merityösopimuslain muuttamisesta

Olette pyytäneet lausuntoamme luonnoksesta hallituksen esitykseksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain sekä merityösopimuslain muuttamisesta.

Ehdotukseenne mukaan sääntelyä kevennettäisiin sääntelyä vapauttamalla kotimaan liikennealueilla I ja II liikennöiville aluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 500, velvollisuudesta hakea miehityksen vahvistamista ja miehitystodistusta. Näiden alusten osalta miehitystodistus korvattaisiin yleisillä vähimmäismiehitysvaatimuksilla, jotka annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

Vastustamme ehdotustanne, koska ehdottamanne menettely ei korvaa eikä varmenna niitä prosesseja, joita turvallinen ja riittävä vähimmäismiehitys edellyttää. Nyt voimassa olevien säännösten mukaan, laivanisännän tulee hakea hyvissä ajoin kirjallisesti miehityksen vahvistamista. Trafille osoitettuun hakemukseen on liitettävä kaikki miehityksen vahvistamista varten edellytetyt tiedot sekä esitys aluksen miehitykseksi perusteluineen.

Ehdotukseenne mukaan, miehityksen vahvistamisen edellyttämiä tietoja ei enää tarvitsisi toimittaa eikä myöskään perusteluita edellyttäisi. Tämä on ristiriidassa meriturvallisuuden toteuttamisen edellytysten kanssa, ja asettaa sekä laivanisännän että aluksen päällikön kohtuuttomaan asemaan, koska heidän tulisi tämän jälkeen ilman viranomaisen tukea suorittaa arviointi vähimmäismiehityksen lainmukaisuuden toteutumisesta jopa sillä uhalla, että vähimmäismiehityksen laiminlyönti olisi rangaistava teko.

On käsityksemme mukaan kohtuutonta siirtää vähimmäismiehitykseen liittyvä velvollisuus laivanisännän ja aluksen päällikön tehtäväksi, erityisesti kun huomioimme laivanisännälle ja aluksen päällikölle asetettua velvollisuutta harkita matkakohtaisesti sitä, että onko aluksella vähimmäismiehityksen mukainen miehitys. Tämä osoittaa sen, että vähimmäismiehityksen vahvistaminen ei ole aivan selvä eikä yk-



sinkertainen asia, koska näin suuri vastuu ja harkintavalta siirretään rikosoikeudellisella vastuulla laivanisännän ja aluksen päällikön kannettavaksi.

Vähimmäismiehityksen vahvistaminen edellyttää tapauskohtaista valmistelua ja yhteistyötä viranomaisten kanssa, kuten esim. velvollisuutta selvittää ennen miehityksen vahvistamista työsuojeluviranomaisen ja asianomaisten valtakunnallisten merenkulun työmarkkinajärjestöjen lausunto. Käsityksemme mukaan viranomaisen tehtäviin kuuluvaa selvitystyötä ei voida siirtää yksittäisen laivanisännän eikä aluksen päällikön vastuulle. Selvitystyötä ja tapauskohtaista harkintaa ei voida määrittää siirrettäväksi viranomaisen ulkopuolelle tehtäväksi, eikä yleisellä asetuksella voida riittävällä varmuudella ottaa tapauskohtaisesti kantaa niihin seikkoihin, joita tulee arvioida vähimmäismiehitystä vahvistettaessa. Vähimmäismiehityksen arvioiminen on monimutkainen prosessi ja se suoritetaan tapauskohtaista harkintaa käyttäen.

Miehitystodistuksesta ilmenee aluksen vähimmäismiehitys sekä laivaväen kokoonpano ja tehtävien mukaiset pätevyysvaatimukset eri liikennealueilla tai pyyntialueilla. Viranomaisen tekemä menettelyprosessien mukainen tarkistus saapuneista hakemuksista vahvistaa vähimmäismiehityksen välttämättömien edellytysten täyttymisen ja se on olennainen meriturvallisuuden perusosa.

Liikenteen turvallisuusviraston on miehitystodistusta antaessaan otettava huomioon turvallinen vahdinpito ja siihen liittyen merityöaikalain ja työajasta kotimaanliikenteen aluksilla annetun lain työ- ja lepoaikoja koskevat säännökset, aluksen koko ja tyyppi, aluksella kuljetettavat lastit, aluksen koneteho ja koneiston automaatioaste, aluksen yleinen varustelutaso, huolto ja kunnossapito, liikennealue ja pyyntialue, matkustajamäärä, ruokahuolto ja puhtaanapito sekä aluksella annettava koulutus.

Aluksella tulee olla riittävä miehitys aluksen pelastusvälineistön, palontorjuntalaitteiston ja muun turvallisuuslaitteiston käyttämiseksi, aluksen hälytysluettelossa määrättyjen tehtävien, turvatoimitehtävien sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvien tehtävien hoitamiseksi.

Laivanisännän on huolehdittava siitä, että aluksella on miehitystodistus, alus on miehitetty voimassa olevan miehitystodistuksen mukaisesti, aluksen laivaväellä on aluksen ominaisuuksien ja laivaväen tehtävien mukainen koulutus ja pätevyys ja että laivaväki on perehdytetty tehtäviinsä.

Aluksen päällikön on huolehdittava siitä, että alus on miehitetty vallitsevat olosuhteet huomioon ottaen turvallisesti. Aluksessa tulee kui-



tenkin olla vähintään voimassa olevan miehitystodistuksen mukainen miehitys.

Aluksen tapauskohtaisen vähimmäismiehityksen matkakohtaisen määrittämisen lisäksi, kohtuuttomia haasteita ja tulkintoja asetetaan laivanisännälle ja aluksen päällikölle määrittää myös ne viranomaisen toimivaltaan kuuluvat arvioinnit, jotka liittyvät vähimmäismiehityksen muuttamiseen.

Jos aluksen rakenteessa, varustelussa, käytössä, liikennealueissa, pyyntialueissa tai laivanisäntää taikka alusta koskevissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, laivanisännän tulee viipymättä ilmoittaa siitä kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Alukselle vahvistettuun miehitykseen tyytymätön valtakunnallinen merenkulun työmarkkinajärjestö tai työsuojeluviranomainen voi hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta miehityksen muuttamista. Jos esim. valtakunnallinen merenkulun työmarkkinajärjestö pitää laivanisännän ja aluksen päällikön arviota vähimmäismiehityksen riittäväydestä tapauskohtaisen arvioinnin perusteella riittämättömänä, on oikeus hakea muutosta asiassa kuitenkin säilytettävä. Jos vähimmäismiehitys perustuu asetukseen, muutoksen hakeminen tapauskohtaisen harkinnan perusteella muodostuu lähes ylitsepääsemättömäksi esteeksi, eikä vähimmäismiehityksen vahvistamisen tavoite välttämättä toteudu.

Vähimmäismiehityksestä ei ole esityksessä asetettu riittävän tarkkoja määrityksiä. On hämmästyttävää, että sellaisesta asiasta, josta ei ole riittävän tarkkoja säännöksiä on kuitenkin määritetty rangaistusvastuu. Sen määrittäminen, että koska määräyksiä katsotaan tulleen rikotuksi, asettaa laivanisännän ja aluksen päällikön kohtuuttomaan asemaan. Lienee sanomattakin selvää, että laivanisäntä ja aluksen päällikkö haluavat noudattaa lakia ja asetuksia. On myös muistettava, että lähtökohtaisesti jokainen on syytön kunnes tosin todistetaan. Se, että esim. aluksen päällikkö on mahdollisesti matkakohtaista harkintaa käyttäen tehnyt puutteellisen tulkinnan vähimmäismiehityksen vaatimusten täyttymisestä, ei käsityksemme mukaan missään vaiheessa saa täyttää rangaistavuuden edellytyksiä, jos miehitystodistusta ei ole myönnetty. On kohtuutonta, että aluksen päällikkö mahdollisesti saattaa joutua tilanteeseen, jossa hänen tulee selvittää omaa syyttömyyttään tilanteessa, jossa viranomaisen tehtävänä tulisi olla oikean vähimmäismiehityksen määrittäminen ja miehitystodistuksen myöntäminen. Miehitystodistus on myös todiste siitä, että vähimmäismiehitys on riittävä.

Näkemyksemme mukaan ehdotus ei siis ole laillisuusperiaatteen mukainen.



Pidämme myös yleisellä tasolla rangaistussäännöksiä kohtuuttomina ja niiden tarpeellisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta tulee selvittää tarkemmin, koska jos selviä sääntöjä ei ole vähimmäismiehityksen osalta, ja jos vaatimukset vähimmäismiehityksestä saattavat vaihdella jopa matkakohtaisesti, ei myöskään epäselvistä säännöistä johtuvaa rikkomusta voida siirtää laivanisännän ja aluksen päällikön kannettavaksi. Rangaistussäännös edellyttää selkeämpää rajausta siitä, että mikä teko on rangaistava ja mikä on rangaistusasteikko.

Kiellon rikkomista koskevien rangaistussäännösten soveltamisala ja suhde toisiinsa on ehdotuksessa myös jossakin määrin epäselvä. Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate edellyttää kuitenkin sitä, että rangaistussäännökset ovat täsmällisinä ja tarkkarajaisina soveltamisalaltaan selkeitä. Esityksessä ei myöskään ilmene, että millä tavoin aluksen päällikön tulisi menetellä, jos aluksen päällikkö ammattipätevyytensä ja kokemuksensa nojalla katsoo, että alus ei täytä aluksen miehitykselle asetettuja vaatimuksia. Kenelle tai mille taholle aluksen päällikön tulisi esittää vaatimus tarvittavista korjaustoimenpiteistä ja annetaanko hänelle itsekriminointisuoja, jos hän esittää vaatimuksen korjaustoimenpiteistä, vai voidaanko esim aluksen päällikköä kohtaan kohdistaa toimenpiteitä jos hän esittää vaatimuksen korjaavista toimenpiteistä? Esittämällä vaatimuksen korjaavista toimenpiteistä hän samalla mahdollisesti paljastaa puutteita vähimmäismiehityksen osalta. Riskinä on, että päällikköä pidetäänkin tämän jälkeen syyllisenä eikä syyttömänä kunnes toisin todistetaan. Menettely ei käsitksemme mukaan täytä oikeudenmukaisuuden ja laillisuusperiaatteen edellytyksiä, kun arvioimme tilannetta myös siltä kannalta, että tosiasiallisesti tietojen tuleminen viranomaisen käyttöön saattaa samalla johtaa siihen, että tietoa käytetään päällikköä vastaan rangaistusmenettelyssä.

Luonnos hallituksen esitykseksi ei siten mielestämme täytä ihmisoikeussopimusten eikä perustuslain vaatimuksia rangaistussäännösten osalta.

Näkemyksemme mukaan päällikön oikeusturva ja laillisuusperiaatteen toteutuminen on erittäin heikolla tasolla, jos aluksen päällikölle on asetettu velvollisuus ilmoittaa vähimmäismiehityksen riittämättömyydestä, mutta se taho jonne ilmoitus tulisi toimittaa ei ilmene luonnoksesta esitykseksi ja lisäksi merkittävänä riskinä on, että ilmoituksen tekeminen voi johtaa rikostutkintaan päällikköä vastaan, mikäli todetaan, että vähimmäismiehitys ei kuitenkaan tapauskohtaisesti ole ollut harkintaperusteisesti riittävä.

Itsekriminointisuoja on kuitenkin hyvin vahva ja vakiintunut oikeuskäytännössä esim korkeimman oikeuden ennakkotapauksella KKO 2014:67.



Siinä tapauksessa A oli säädetyn velvollisuuden vastaisesti jättänyt ilmoittamatta liikennerikkomus tapahtumasta vahinkoa kärsineelle tai poliisille. Korkeimman oikeuden tehtäväksi jäi arvioida kysymystä siitä, että voitiinko A:n menettely lukea hänen syykseen rikoksena, kun otettiin huomioon säännöksen tarkoitus, ilmoitusvelvollisuuden sisältö ja se seikka, että ilmoittamisvelvollisuuden täyttämällä A olisi joutunut ilmiantamaan itsensä rikoksesta. Tuomiolauselman kohdassa 18. korkein oikeus toteaa muun muassa, että oikeus olla ilmiantamatta itseään rikoksesta on osa perustuslain 21 §:ssä taattua oikeusturvaa, eikä A:n menettelyä näin ollen voitu lukea hänen syykseen rikoksena. Tämä vastaa ihmisoikeussopimuksen 6 artiklaan perustuvaa itsekriminointisuoja, joka myös sitoo Suomea.

Katsomme siis, että luonnoksessa esitykseksi olevat ehdotukset rangaistussäännöksistä siten edellyttävät merkittävässä määrin lisäselvityksiä sekä tarkennuksia.

Mikäli kokeilu kuitenkin päätetään toteuttaa, niin käsityksemme mukaan tämän kokeilun tulisi olla määräaikainen ja toteuttaa selkeästi rajatulla alueella, jossa muuta vesiliikennettä ei ole. Kokeiluun käytettävältä alukselta tulisi kieltää sellainen polttoaine, joka kokeilun mahdollisesti epäonnistuessa aiheuttaisi ympäristövahinkoja kokeilualueen luonnolle ja sen välittömään läheisyyteen. Kokeiluun liittyvä poikkeus koskisi ainoastaan alle kymmenen (10) metrisiä aluksia, joilla ei kuljeteta lastia tai matkustajia ja jotka käyttävät ympäristöystävällistä polttoainetta. Kokeilualuksella olevan miehistön turvallisuus tulee kokeilun ajaksi varmistaa ja vastuu kokeilun turvallisuudesta ja ympäristöystävällisistä toteutuksesta tulee asettaa Liikenteen turvallisuusviraston kannettavaksi. Vastuu vähimmäismiehityksestä ja sen toteuttamisesta kokeilun aikana asetettaisiin myös Liikenteen turvallisuusviraston vastuulle.

Helsingissä 26.1.2018

Pipsa Mörn
varatoiminnanjohtaja
Suomen Laivanpäällystöliitto ry