Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausuntopyyntönne 30.3.2017
HE 23/2017 vp / Asiantuntijapyyntö

Arctia Oy:n lausunto: HE 23/2017 vp

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Arctia Oy:ltä kirjallista lausuntoa koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laeiksi merilain, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n ja merityösopimuslain 11 luvun 4 §:n muuttamisesta sekä Kansainvälisen merenkulkujärjestön eräiden yleissopimusten eräiden liitteiden muutosten hyväksymisestä ja laiksi sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta (HE 23/2017 vp). Arctia Oy kiittää lausuntopyynnöstä ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Arctia Oy on Suomen valtion omistama erikoisvarustamo, joka tuottaa jäänmurto-, öljyntorjunta- ja offshore-palveluita sekä satamien avustuspalveluita. Yhtiön tärkein tehtävä on Suomen merialueiden jäänmurron ja talvimerenkulun turvaaminen.

Koska kaikki Suomen merisatamat voivat jäätyä talvisin, jäänmurto on ympärivuotisen meriliikenteen ja meritse kulkevan ulkomaankaupan edellytys Suomessa. Jäänmurtajat avustavat muita aluksia satamiin, irrottavat niitä jäistä ja hinaavat niitä. Vuonna 2016 Arctian jäänmurtajat avustivat merenkulkua Itämerellä yhteensä 385 operointipäivää (yksi jäänmurtaja jäänmurrossa yhden päivän). Jäätalvi 2015-2016 oli edellisen talven tavoin hyvin leuto, mutta töitä jäänmurtajille riitti erityisesti Perämeren haastavissa olosuhteissa. Jäätalvi 2016-2017 jatkuu ja tätä kirjotettaessa Perämerellä operoi neljä Arctian jäänmurtajaa.

Jäänmurron erityispiirteiden huomioiminen uudistettaessa aluksen päiväkirjoja koskevia merilain säännöksiä

Kuten Arctia jo lainvalmistelun aiemmassa vaiheessa liikenne- ja viestintäministeriölle 5.10.2015 antamassaan lausunnossa korosti, jäänmurron erityispiirteet on otettava huomioon uudistettaessa aluksen päiväkirjoja koskevia merilain säännöksiä. Jäänmurtajien operointi ei ole muuhun merenkulkuun verrattavaa toimintaa esimerkiksi lain tarkoittamien vaaratilanteiden osalta, sillä jäänmurtajat toimivat avustustehtävissään hyvin lähellä toisia aluksia tai muissa normaaliin navigointiin verraten poikkeuksellisissa tilanteissa.

Jäänmurtajat täyttävät avustuksista ja muista jäänmurron kannalta keskeisistä asioista niin kutsuttua jäänmurtopäiväkirjaa, mistä on sovittu Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin kanssa. Käytännössä jäänmurtopäiväkirja korvaa lain tarkoittaman aluksen päiväkirjan aluksen ollessa jäänmurrossa Suomessa. Myös jäänmurtopäiväkirjaa tulisi jatkossa voida pitää sähköisessä muodossa viranomaisen hyväksymällä tavalla.

Arctia Oy viittaa aiemmin asiassa antamaansa lausuntoon päiväkirjojen osalta ja toteaa, että ellei jäänmurron erityispiirteitä huomioida merilaissa, sen nojalla annetussa asetuksessa tai Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä, erillistä

jäänmurtopäiväkirjaa ei enää jatkossa käytetä ja jäänmurtajat tekevät merkinnät jäänmurron aloittamisesta vaadittuun aluksen päiväkirjaan sähköisessä muodossa.

Arctia Oy pitää tärkeänä, että lain tarkoittama päiväkirjan pito sähköisessä muodossa on myös jäänmurtajilla yksinkertaista ja selkeää. Jäänmurrossa päällikön ja perämiesten eteen tulevat avustustilanteet vaihtelevat, ja liian tarkkaan tai vain muun merenkulun standardien mukaan määrätty päiväkirjan pito saattaa hankaloittaa päiväkirjan täyttämistä. Tämä ei edistäisi lakimuutoksella tavoiteltua digitalisaation edistämistä ja säädösten sujuvoittamista.

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Arctia Oy haluaa tuoda valiokunnan tietoon havaintonsa hallituksen esityksessä ehdotetuista pykälistä 15 (aluksen käytön yhteydessä tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle) ja 15a (onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö). Pykäliin ehdotettujen muutosten tavoitteena on meriturvallisuuden parantaminen. Arctia Oy on huolissaan kyseisissä pykälissä säädettävästä ilmoitusvelvollisuudesta jäänmurtajien osalta.

Ilmoitusvelvollisuus koskee vaaratilanteita. Vaaratilanteen käsite sellaisenaan on tapauskohtaisesti arvioitava, subjektiivinen ja liikennemuodosta riippuvainen. Jäänmurrossa ja hinaustoiminnassa jäänmurtajat ovat huomattavan lähellä avustettavia aluksia ja avustettavaan alukseen ollaan usein kosketuksessa. Muulla tavoin toimien alusten avustaminen ei käytännössä olisi edes mahdollista. Muissa liikennemuodoissa vastaava kosketus toiseen laivaan tulkittaisiin vaaratilanteeksi, josta on ilmoitettava. Aluksen päällikölle ja laivanisännälle asetetun ilmoitusvelvollisuuden lainmukaista noudattamista on siten jäänmurrossa hankala valvoa, eikä pykälälle 15 asetettua tavoitetta turvallisuuskulttuurin parantamisesta tällä tavoin voida saavuttaa.

Ilmoitusvelvollisuus on asetettu aluksen päällikölle tai laivanisännälle. Päällikkö edustaa aluksella laivanisäntää. Aluksen päälliköllä on myös kokonaisvastuu aluksesta ja aluksen käytöstä. Päällikkö joutuu rikostutkinnan kohteeksi, mikäli epäillään, että aluksen käytössä on syyllistytty rikokseen. Päällikölle on 15 §:ssä ehdotettu velvollisuutta ilmoittaa vaaratilanteesta. Päällikkö joutuisi käytännössä ilmoittamaan tilanteesta, jossa häntä mahdollisesti voidaan syyttää liikenteen vaarantamisesta. Liikenteen vaarantaminen on rikos, jossa abstrakti vaara onnettomuuden sattumisesta riittää rangaistuskynnyksen ylittämiseen. Käytännössä nyt ehdotetussa 15 §:n mukaisessa menettelyssä päällikkö velvoitettaisiin itsekriminointisuojan vastaiseen menettelyyn. Itsekriminointisuoja on perusoikeus. Jokaisella on oikeus olla ilmiantamatta itseään.

Ehdotetussa pykälässä 15a viranomaiselle asetetaan velvollisuus pidättäytyä ryhtymästä oikeudellisiin toimenpiteisiin 15 §:n perusteella saatujen tietojen johdosta muissa, kuin tilanteissa joissa on syyllistytty rikoslaissa rangaistavaksi säädettyyn tekoon tai teko on ollut törkeän huolimatonta. Huomioitaessa se seikka, että viranomaisella on yleinen velvollisuus ilmoittaa tietoonsa tulleesta rikoksesta, rajoittaa

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

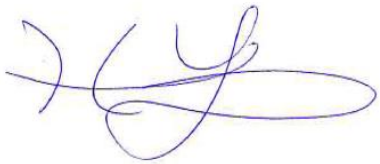
Lausuntopyyntönne 30.3.2017
HE 23/2017 vp / Asiantuntijapyyntö

pykälässä 15a säädetty pidättäytymisvelvollisuuden vain muuhun kuin rikollisiin tekoihin liittyvään ilmoittamiseen.

Lisäksi on huomattava, että pykälässä 15a säädetään vain rikoslaissa säädetyistä rikoksista, eikä esimerkiksi merilaissa rangaistavaksi säädetyistä teoista. Viranomaiselle asetettu yleinen velvollisuus ilmoittaa tietoonsa tulleesta rikoksesta johtanee siihen, että myös muut kuin rikoslaissa rangaistavaksi säädetyt teot ovat sellaisia, joihin viranomaiselle asetettu pidättäytymisvelvollisuus ei päde. Tällaisia tekoja ovat esimerkiksi merilaissa rangaistavaksi säädetyt ja merenkulussa tyypilliset rikosnimikkeet kuten hyvän merimiestaidon laiminlyönti ja aluksen merikelpoisuudesta huolehtimatta jättäminen.

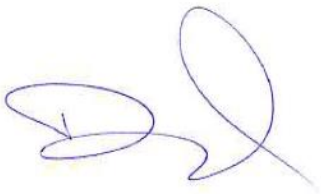
Arctia Oy ehdottaa, että ehdotetuista pykälistä 15 ja 15a luovutaan, koska niissä säädetty menettely käytännössä tarkoittaa sitä, että päällikkö joutuu perusoikeuksien vastaisesti ilmoittamaan tapahtumasta, jonka perusteella häntä voidaan syyttää rikoksesta.

Helsingissä 6.4.2016,



Liiketoimintajohtaja, offshore
Arctia Oy

Hannu Ylärinne
Merikapteeni, MBA



Henkilöstöjohtaja
Arctia Oy

David Lindström