Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

28.11.2018

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Asia: HE 198/2018 matkustaja-alusturvallisuutta koskevan lainsäädännön muuttamiseksi

EU hyväksyi seuraavat kolme direktiiviä vuonna 2017, 1) Direktiivi (EU) 2017/2108 matkustaja alusten turvallisuussäännöistä ja määräyksistä, 2) Direktiivi (EU) 2017/2109 yhteisön jäsen-valtioiden satamiin ja satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä ja 3) Direktiivi (EU) 2017/2110 tarkastusjärjestelmästä säännöllisen roro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi.

Valmisteluvaiheessa LVM on huomioinut Suomen Varustamot ry:n "**SV**" kommentit että,

- esityksessä on IMOn kansainvälisten normien ja Euroopan unionin lainsäädännön yhteys jätetty epäselväksi sekä taloudelliset vaikutukset on arvioitu pintapuolisesti. SV:n mukaan esityksessä olisi tullut mainita, että suuri osa lisäkustannuksista johtuu siitä, että Euroopan unioni ei ole pystynyt yhdenmukaistamaan omia sääntöjään ja raportointimuodollisuuksiaan.

- matkustajatietojen luovuttamista ja säilyttämisaikaa koskevat säännökset ovat ristiriidassa. Esityksen mukaan yhtiön olisi jatkossakin huolehdittava siitä, että henkilötiedot hävitetään aikaisintaan 24 tunnin kuluttua ja viimeistään 72 tunnin kuluttua aluksen saapumisesta määräsatamaan, jos tietoja ei tarvita etsintä- ja pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä varten. Kyseinen säännös kumottaisiin siirtymäajan jälkeen, koska tiedot toimitettaisiin yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään. Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava siitä, että etsintä- ja pelastustoiminta- sekä onnetto-muustilanteissa henkilötiedot hävitetään keskitetystä palvelupisteestä viimeistään 60 päivän kuluessa aluksen lähdöstä. Jatkovalmistelussa säännöksen sanamuotoa on selkeytetty siten, että säännöksestä ilmenee, että yhtiön vastuulla olevat hävitettävät tiedot ovat yhtiön järjestelmässä olevia tietoja.

Huomioimatta jätetyt SV:n kommentit koskivat esitysluonnoksen,

- Tarkastusohjeen sanamuotoa "*laivaisännän on haettava*" jota mielestämme on liian poissulkeva. Emme pidä suotavana kehitystä, jossa lippuvaltio asteittain luopuu katsastusvelvollisuudestaan. Pelkona on, että Suomen lipun alla Trafin luokassa purjehtivien alusten pakottaminen IACS laitosten käyttöön, nostaisi ao. laivanvarustajien kustannuksia. Tähän kohtaan esitimme seuraavaa sanamuotoa, "*Laivanisännän, **jonka alus on luokituslaitoksen luokassa**, on haettava tältä Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttamalta hyväksytyltä luokituslaitokselta niitä katsastuksia, joiden...*".

- Suomen lippuvaltion roolia oman katsastustoiminnan vähetessä ja miten aikovat hoitaa velvollisuutensa valvoa luokituslaitosten toimintaa? Varustamo joutuu joka tapauksessa

auditointitapahtuman osapuoleksi, kun Trafi auditoi luokituslaitoksen toimintaa ao. varustamon aluksella.
Suhtaudumme kuitenkin positiivisesti lisättyyn omavalvontaan IMO:n ISM-koodin puitteissa.

- Varustamoille tulee, aiheutumaan jonkun verran lisäkustannuksia tietojärjestelmiensä muuttamiseksi niin että matkustajatiedot voidaan toimittaa digitaalisesti kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen (Portnet- tai AIS-järjestelmän kautta). Muistutamme tässä yhteydessä siitä, että valmistelussa täytyy varautua tilanteisiin missä joku Schengen-valtio (esim. Ruotsi ja Tanska vuonna 2016) ryhtyy suorittamaan rajatarkastuksia sisärajoilla ja mahdollisesti vaatimaan varustamoille lisättyä matkustajarekisteröinnin tarkastusvelvollisuutta Suomen sisärajoilla.
  Tähän kohtaan poliisihallitus esitti omat muutosesityksensä johon LVM totesi etteivät vastaa henkilöluettelodirektiivin tavoitteita kerätä henkilötietoja ainoastaan etsintä- ja pelastustarkoituksiin.

- 5 luvun 27 §:ssä on maininta Itämeren lastilinjasopimuksesta. Tämä on Suomen ja Neuvostoliiton välinen erillissopimus vuodelta 1988 jota voitaneen poistaa. Kansainvälisen liikenteen alukset soveltavat IMO:n lastilinjayleissopimusta sellaisenaan.

<u>Lisäksi SV ilmoittaa tiedoksi että,</u>

- Roro-matkustaja-alusten paloturvallisuutta ja vakausvaatimuksista annetun direktiivin 2003/25/EY arviointia koskeva selvitys on edelleen käynnissä. Olemme eurooppalaisen kattojärjestömme ECSA:n kautta osallistuneett EU COM:n matkustaja-alusturvallisuutta käsittelevään asiantuntijaryhmään. Kyseisen direktiivin muutetut säännöt pitää olla implementoituna jäsenvaltiopiden lainsäädäntöön viimeistään 21.12.2019.

- Perinnealukset, työveneet ja pienalukset joihin Trafi suorittaa talviliikennekatsastuksen eivät kuulu SV:n jäsenkuntaan, joten siltä osin meillä ei ole kommentoitavaa.

Olof Widén
Senior Advisor