

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma / merikapteenin suuntautumisvaihtoehto

Juho Kuittinen

MERENKULUN HENKILÖLUPIIN VAIKUTTAVA MERILAINSÄÄDÄNTÖ JA
SEN MUUTOSTARPEET

Opinnäytetyö 2014

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulku

KUITTINEN, JUHO

Merenkulun henkilölupiin vaikuttava merilainsäädäntö ja sen muutostarpeet

Opinnäytetyö

90 sivua + 10 liitesivua

Työn ohjaaja

Tietohallintopäällikkö Timo Pirttilä

Toimeksiantaja

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Marraskuu 2014

Avainsanat

henkilölupa, merenkulku, lainsäädäntö, Purkki-projekti, pätevyys

Tämä opinnäytetyö on toteutettu Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin toimeksiannosta osana uutta merenkulun tekniset tietokannat yhdistävää järjestelmäkokonaisuutta Purkkia. Purkki-projektin tarkoitus on yhdistää kaikki Trafin merenkulun järjestelmät yhdeksi järjestelmäkokonaisuudeksi.

Tutkimuksen tarkoitus on selvittää, miten merenkulun lainsäädäntö vaikuttaa Trafin Pätevyudet-yksikön antamiin henkilölupiin sekä ilmeneekö kansallisessa merenkulun lainsäädännössä muutostarpeita, kun siirrytään nykyisestä järjestelmästä uuteen Purkki-järjestelmään.

Pääasiallinen tutkimusmateriaali on lakitekstit. Lisäksi tutkimusmateriaalina käytetään Purkki-projektin suunnitteluvaiheessa kerättyä tietoa ja suunnitelmia, Trafin sisäisiä ohjeita ja asiantuntijoiden haastatteluita sekä tekijän omaa asiantuntemusta aiheesta. Tutkimusmenetelmänä käytetään laadullista sisällönanalyysia.

Tutkimuksessa verrataan sitä, miten Purkkiin kaavaillut muutokset eri prosesseihin voisivat toimia nykyllä lainsäädännön puitteissa ja tuloksina ehdotetaan kansallisen merilainsäädännön muutostarpeita. Tulokset liittyvät muun muassa pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakemiseen sekä antamiseen ja sähköisen asioinnin tuomiin muutoksiin. Lisäksi pohditaan niitä asioita, jotka jo nykyinen lainsäädäntö mahdollistaa sekä tuodaan esille myös tekijän omia ideoita. Koska Purkki-projekti on vielä kehitysvaiheessa, on varmasti tarvetta myös lisäselvityksille ja jatkotutkimuksille.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Marine Technology

KUITTINEN, JUHO

Maritime Legislation of Personal Licenses and its
Need of Changes

Bachelor's Thesis

90 pages + 10 pages of appendices

Supervisor

Timo Pirtilä, Data Administration Manager

Commissioned by

Finnish Transport Safety Agency Trafi

November 2014

Keywords

personal licence, maritime, legislation, Purkki project,
certificate

This thesis was commissioned by the Finnish Safety Agency Trafi as part of the new Purkki project whose purpose is to connect all the Trafi's marine databases.

The purpose of this thesis was to explore how the marine legislation affects the personal licenses given by Trafi's Certificate Unit and also to find the necessary changes in the national maritime legislation when switching to the new Purkki system.

The main source materials were legislation texts. In addition, information and drafts collected during the Purkki project and interviews of professionals were as source material. Furthermore, Trafi's internal instructions as well as the author's own experience in Certificate Unit was taken into account. Qualitative content analysis was used as the research method.

This investigation focused on how the changes in functions designed for Purkki could work within the present legislation, and what the requirements of the maritime legislation are. The need of changes in the present national maritime legislation is reported and new ideas of the functions are suggested. As a conclusion of the investigation, the results are of significant importance and it can be proven that some changes should be made in the legislations. Due to the Purkki project still being in a developing process, the thesis has engendered possible themes for further research.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	9
2	TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	10
	2.1 Tutkimuksen taustaa	10
	2.2 Tutkimuksen aihe ja tavoite	11
	2.3 Työn rajaus ja tutkimuskysymykset	12
	2.4 Tutkimusmenetelmä ja tiedonhankinta	12
3	TOIMEKSIANTAJA	14
	3.1 Liikenteen turvallisuusvirasto	14
	3.1.1 Organisaatio	15
	3.2 Pätevyudet-yksikkö	16
	3.2.1 Henkilöluvat Pätevyudet-yksikössä	17
	3.2.1.1 Pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset	17
	3.2.1.2 Kelpoisuustodistukset	18
	3.2.1.3 Erivapaudet	18
	3.2.1.4 Terveyspoikkeusluvat	19
	3.2.1.5 Merimiesrekisteri	19
	3.2.2 Pätevyudet-yksikön henkilöluvien myöntämiseen käytettävät järjestelmät	20
4	SAILOR-JÄRJESTELMÄ	20
	4.1 Käyttötarkoitus	20
	4.2 Henkilöluvien käsittelyprosessi Sailor-järjestelmässä	21
	4.2.1 Pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen hakeminen	21
	4.2.2 Hakemuksen vastaanottaminen, kirjaaminen ja merimieslääkärintodistuksen tarkastaminen	21
	4.2.3 Hakemuksen käsittely ja koulutusten lisääminen Sailor-järjestelmään	22
	4.2.4 Päätös	22
	4.2.5 Selvityspyyntö ja hakemuksen peruuttaminen	22

4.2.6	Laskutus	23
4.2.7	Arkistointi	23
4.3	Kelpoisuustodistuksen käsittelyprosessi	23
4.4	Erivapauden ja terveystodistuksen käsittelyprosessi	24
4.5	Merimiesrekisterin ylläpitäminen Sailor-järjestelmällä	24
4.6	Ongelma nykyisessä järjestelmässä	25
5	PURKKI -JÄRJESTELMÄ	25
5.1	Purkki ja pätevydet-yksikkö	26
5.2	Tavoitetila ja aikataulu	26
5.3	Sidosryhmät, asiakkaat ja rajapinnat	27
5.4	Sisäiset palvelut, sidosprojektit ja -järjestelmät	28
5.5	Henkilölupahakemusten käsittely Purkki-järjestelmässä	28
5.5.1	Purkki-järjestelmän tuomat muutokset asiakkaalle	28
5.5.2	Purkki-järjestelmän tuomat muutokset pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen käsittelyyn	30
5.5.3	Purkki-järjestelmän tuomat muutokset kelpoisuustodistuksen, erivapauden ja terveystodistuksen käsittelyyn	31
5.5.4	Merimiesrekisteri Purkki-järjestelmässä	32
6	MERILAINSÄÄDÄNTÖ	33
6.1	Yleistä merilainsäädännöstä	33
6.2	Kansainvälinen lainsäädäntöketju	34
6.2.1	Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) konventiot	35
6.3	Kansallinen lainsäädäntöketju	36
6.4	Merilainsäädännön tulkinta Suomessa ja peruste lainsäädäntömuutosaloitteelle	36
6.5	Sailor-järjestelmään vaikuttava merilainsäädäntö ja rekisteriseloste	37
7	KANSAINVÄLINEN LAINSÄÄDÄNTÖ	39
7.1	STCW-yleissopimus	39
7.1.1	Manilan muutokset STCW-yleissopimukseen	40
7.2	Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY	41
8	KANSALLINEN LAINSÄÄDÄNTÖ	43

8.1 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009	43
8.2 Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 166/2013	44
8.3 Laki laivaväen luetteloinnista 1360/2006	44
8.4 Laki laivaväen lääkärintarkastuksista 1171/2010	45
8.5 Laki merimiehen lääkärintarkastuksista pidettävästä rekisteristä 25/1999	45

9 MERILAINSÄÄDÄNNÖN VAIKUTUS SAILOR-JÄRJESTELMÄN KAUTTA MYÖNNETTÄVIIN HENKILÖLUPIIN 46

9.1 Merilainsäädännön vaikutus pätevyyskirjoihin ja lisäpätevyystodistuksiin 46	46
9.1.1 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen määritelmä	46
9.1.2 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakeminen	47
9.1.3 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antaminen	48
9.1.4 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen voimassaolo sekä uusiminen	50
9.1.5 Pätevyyskirjan muoto	52
9.1.6 Vaihtoehtoiset pätevyyskirjat	53
9.1.7 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kaksoiskappale	54
9.1.8 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen peruuttaminen	54
9.2 Merilainsäädännön vaikutus kelpoisuustodistuksiin 55	55
9.2.1 Kelpoisuustodistuksen määritelmä	55
9.2.2 Kelpoisuustodistuksen hakeminen	55
9.2.3 Kelpoisuustodistuksen antaminen ja voimassaolo	55
9.2.4 Kelpoisuustodistuksen muoto	59
9.2.5 Kelpoisuustodistuksen uusiminen	60
9.2.6 Kelpoisuustodistuksen tunnustamisen peruuttaminen	60
9.3 Merilainsäädännön vaikutus erivapauksiin 60	60
9.4 Merilainsäädännön vaikutus terveystodistuksiin 61	61
9.5 Merimieslääkärintodistukset 61	61
9.5.1 Merimieslääkärintodistuksen antaminen	61
9.5.2 Merimieslääkärintodistuksista pidettävä rekisteri	62
9.5.3 Ohjeistusta merimieslääkärintodistuksen antamiseksi	63
9.6 Merilainsäädännön vaikutus rekisterin pitoon 64	64

9.6.1	Velvollisuus rekisterinpidosta	64
9.6.2	Meripalvelun, koulutusten ja kurssien hyväksyminen rekisteriin	64
9.6.3	Rekisteristä annettava tieto	65
9.6.4	Ilmoitusvelvollisuus rekisteriin ja vastaanottovelvollisuus	67
9.6.5	Rekisterin tietojen käsittely lain mukaisesti ja merimiesrekisteriotteen maksullisuus	68
9.6.6	Sähköinen tiedon saanti	68
9.7	Muut	69
9.7.1	Maksun perusteet	69
9.7.2	Turvallisuustaso ja laadun varmistus	69
10	MERENKULUN HENKILÖLUPPIIN VAIKUTTAVAN KANSALLISEN MERILAINSÄÄDÄNNÖN MUUTOSTARPEET	70
10.1	Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009	71
10.1.1	Lain 16 § Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakeminen	71
10.1.2	Lain 17 § Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antaminen	71
10.1.3	Lain 19 § Pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen	72
10.1.4	Lain 21 § Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen	72
10.2	Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä 166/2013	73
10.2.1	Asetuksen 20 § Pätevyyskirjan hakeminen	73
10.2.2	Asetuksen 57 § Lisäpätevyystodistuksen hakeminen	73
10.2.3	Asetuksen 78 § Pätevyyskirja ja lisäpätevyystodistuksen uusiminen	74
10.2.4	Asetuksen 87 § Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen	74
10.2.5	Asetuksen 89 § Ilmoitukset	75
10.3	Laki laivaväen luetteloinnista 1360/2006	75

10.3.1 Lain 1 § tarkoitus	75
10.3.2 Lain 2 § Soveltamisala	76
10.3.3 Lain 3 § Määritelmät	76
10.3.4 Lain 5 § Merimiesluettelo	76
10.3.5 Lain 6 § Merimiesluetteloon tallennettavat tiedot	77
10.3.6 Lain 7 § Laivaisännän ilmoitusvelvollisuuden toteuttaminen	77
10.3.7 Lain 8 § Merimiesluetteloon sisältyvien tietojen käsittely	78
10.3.8 Lisäysehdotukset lakiin laivaväen luetteloinnista 1360/2006	78
11 POHDINTAA PURKIN MAHDOLLISUUKSISTA	79
11.1 Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen hakeminen	79
11.2 Kurssitodistusten lisääminen Purkkiin	80
11.3 Uusimisen ja kaksoiskappaleen automatisointi	81
11.4 Kelpoisuustodistukset ja sähköinen asiointi	82
11.5 Erivapaus, terveystodistus ja merimieslääkärintodistus	82
11.6 Merimiesrekisteri	84
11.7 Laatu	85
11.8 Sähköinen tiedonanto ja sähköinen asiointi	85
12 YHTEENVETO JA JATKOTUTKIMUSAIHEITA	86
LÄHTEET	88
LIITTEET	
Liite 1. Henkilölupien käsittelyprosessi liikenteen turvallisuusviraston Pätevydet-	
yksikössä	
Liite 2. Pätevyysasiakirjan tunnustamispyyntö ja sähköisen pääsyn rekisteriinsä tar-	
joavat valtiot	
Liite 3. Merenkulun henkilölupiin vaikuttava merilainsäädäntö	
Liite 4. Merenkulun henkilölupiin vaikuttavan merilainsäädännön muutostarpeet	

1 JOHDANTO

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on käynnistänyt Purkki-hankkeen, jonka tavoitteena on yhdistää merenkulun järjestelmä- ja rekisterikokonaisuudet samaan pakettiin. Trafian Pätevyysyksiköltä saamani toimeksiannon tarkoitus on selvittää, miten merenkulun säädökset vaikuttavat nykyisten pätevyysyksikön tietokantojen ja toimintamallien yhdistämiseen uuteen järjestelmäkokonaisuuteen Purkkiin sekä kartoittaa siihen liittyviä merilainsäädännön muutostarpeita. Vuoden 2014 aikana Trafissa tehdään selvitystyötä, jonka tarkoituksena on määrittää Pätevyysyksikön antamien merenkulun henkilölupien osalta kaikki se tieto ja käytännön toiminnallisuudet, jotka uuteen järjestelmään haluttaisiin sekä mitä kaikkea on mahdollista toteuttaa. Työskennellessäni Trafian Pätevyysyksikössä tarkastajana minulla heräsi kiinnostus tehdä opinnäytetyö aiheesta, josta olisi hyötyä työni kannalta. Purkki-projektin käynnistyttyä syntyi tarve selvittää merenkulun henkilölupia säätelevän merilainsäädännön vaikuttavuus uusiin toiminnallisiin, ja sain Trafilta toimeksiannon tähän työhön. Opinnäytetyö toteutetaan osana Purkki-hanketta.

Tässä tutkimuksessa käydään läpi Pätevyysyksikön toiminnot ja se, millaisia niiden haluttaisiin olevan Purkki-järjestelmän valmistuessa. Tutkimuksessa selvitetään Sailor-järjestelmän toimintaa sekä sen avulla myönnettävien henkilölupien hakemis- ja antamisprosessia. Tutkimuksessa selvitetään myös, millä tavoin merenkulun lainsäädäntö vaikuttaa Sailor-järjestelmän kautta myönnettäviin merenkulun henkilölupiin tällä hetkellä ja mitä rajoituksia tai mahdollisuuksia se tuo tulevaisuudessa siirryttäessä uuteen Purkki-järjestelmään sekä millaisia muutoksia merenkulun lainsäädäntöön vaadittaisiin. Tässä tutkimuksessa käydään läpi kansainvälistä merilainsäädäntöä sekä kansallisia lakeja ja asetuksia, joihin Pätevyysyksikön toiminta perustuu. Tuloksena esitetään lainmuutostarpeet ja johtopäätökset osiossa pohditaan mahdollistavia ja rajoittavia tekijöitä sekä tuodaan esiin kysymyksiä, jotka vaativat vielä jatkoselvitystä.

2 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

2.1 Tutkimuksen taustaa

Liikenteen turvallisuusviraston Pätevydet-yksikkö antaa merenkulun pätevyksiin, aluksen miehitykseen ja luotsaukseen liittyviä lupia. Säätelyn kasvaessa myös hakemusvirrat yksikköön ovat kasvaneet. Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa 13/2003 säättää 5 §:ssä viranomaisen velvollisuudesta järjestää sähköisiä asiakaspalveluja näin ”*Viranomaisen, jolla on tarvittavat tekniset, taloudelliset ja muut valmiudet, on niiden rajoissa tarjottava kaikille mahdollisuus lähettää ilmoittamaansa sähköiseen osoitteeseen tai määriteltyyn laitteeseen viesti asian vireille saattamiseksi tai käsittelemiseksi*”. Lisäksi kansainvälisen merenkulun merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa käsittelevän STCW-yleissopimukseen vuonna 2010 tulneiden Manilan muutosten mukaisesti hallinnon täytyy pystyä toimittamaan muille sopimuspuolille ja yhtiöille yleissopimuksessa määriteltyjä tietoja sähköisesti 01.01.2017 lähtien.

Pätevydet-yksikön käyttämät tietotekniset järjestelmät eivät kohtaa täysin nykypäivän asettamia vaatimuksia. Järjestelmät ovat joiltain osin kankeita käyttäen, paperityön määrä on suuri, sähköinen asiointi puuttuu, tieto on pilkottuna moneen paikkaan eikä sitä voida hyödyntää kätevästi. Lisäksi monet työtehtävät hoidetaan pitkälti manuaalisena työnä. Trafín toimintoja on jo kehitetty sähköiseen suuntaan muun muassa ajoneuvopuolella mahdollistamalla sähköisen asioinnin Oma Trafi -palvelu (Trafi 2014). Oma Trafi on asiakkaan henkilökohtainen asiointitili. Seuraavaksi on vuorossa merenkulun järjestelmien ja tietokantojen kokoaminen yhdeksi järjestelmäksi Purkiksi. Purkki yhdistää kaikki Trafín käyttämät merelliset järjestelmät yhdeksi kokonaisuudeksi, joka tarvittaessa mahdollistaisi myös suorat järjestelmäyhteydet sidosryhmiin ja asiakkaisiin (Purkki 2014).

Vuonna 2014 on käynnistetty selvitystyö Pätevydet-yksikön antamien lupien viemiseksi Purkkiin. Ensimmäisenä Purkkiin on lähdetty selvittämään ja rakentamaan SAILOR-ohjelmiston toimintoja, joka on Pätevydet-yksikön tarkastajien jokapäiväisessä työssä käyttämä järjestelmä. Vuoden 2014 kestävä selvitystyön aikana on tavoitteena

muun muassa määritellä kaikki merenkulun henkilölupien käsittelyprosessin toiminnot, järjestelmän käyttäjien tarpeet sekä ne asiat, jotka uuteen Purkkiin halutaan (Purkki 2014). Pätevyudet-yksikön toimintaa ja sen myöntämiä lupia säädellään monella eri lainsäädännöllä, koska kyseessä on valtionhallinnon rekisteri ja sen vuoksi myös lainsäädäntö on selvitettävä sekä otettava huomioon järjestelmän osia ja toimintoja rakennettaessa.

2.2 Tutkimuksen aihe ja tavoite

Tutkimuksen aiheena on selvittää merilainsäädännön vaikutus Liikenteen turvallisuusviraston Pätevyudet-yksikön käyttämällä Sailor-järjestelmällä myönnettävien merenkulun henkilölupien osalta uutta Purkki-järjestelmää varten. Tavoitteena on määrittää Sailor-järjestelmän toiminnot ja selvittää niitä säätelevä merilainsäädäntö. Tässä tutkimuksessa käydään läpi tulevaan Purkki-järjestelmään toivotut toiminnallisuudet ja verrataan niitä merilainsäädäntöön sekä pohditaan mahdollistavia ja rajoittavia tekijöitä merilainsäädännön osalta. Tutkimuksen kannalta eri toiminnallisuuksia ja tapahdumia jaetaan työssä omiksi luvuikseen, jotta tutkimuksen tulokset ovat helpommin tarkasteltavissa. Tutkimuksen taustaluvuissa esitellään toimeksiantaja, käydään läpi Pätevyudet-yksikön toimintoja, Sailor- ja Purkki-järjestelmää sekä esitellään tutkimuksen kohteena oleva merilainsäädäntö.

Tutkimuksessa tavoitteena on listata eri asioihin vaikuttavat merilainsäädännöt niin kansainväliseltä kuin kansalliseltakin puolelta sekä etsiä Purkki-järjestelmään tulevien uusien toiminnallisuuksien aiheuttamia muutostarpeita merenkulun kansallisesta lainsäädännöstä. Kansainväliseen merilainsäädäntöön ei tutkimuksessa etsitä muutostarpeita, koska vaikuttaminen kansainvälisen sääntelyn muuttamiseen ei olisi tällaisen tutkimuksen perusteella todennäköistä. Kansallista merilainsäädäntöä on taas mahdollista muuttaa edellyttäen, että se noudattaa edelleen kansainvälisen lainsäädännön vaatimuksia. Tutkimuksen aikana vaikuttavaan merilainsäädäntöön tai muuhun lainsäädäntöön viitataan sen säädösnumerolla, jolla se on antamisvuotenaan yksilöity. Lain nimikkeet eli säädösten nimet on kerrottu ennen tähän viittaustapaan siirtymistä niitä käsittelevissä kappaleissa ja lisäksi ne löytyvät tutkimuksen lähteistä. Esimerkiksi laki laivaväen luetteloinnista on nimike ja 1360/2006 on sen säädösnumero. Viittauksella

tarkoitetaan aina konsolidoitua eli muutokset sisältävää lakitekstiä. Lisäksi tutkimuksessa käytetyt muut lähdeviittaukset on selvitetty lähteissä.

2.3 Työn rajaus ja tutkimuskysymykset

Pätevyudet-yksikön toimintaa säätelee monenlainen lainsäädäntö aina henkilötietolaisista kansainväliseen merenkulun lainsäädäntöön. Tutkimuksen aihe on rajattu niin, että tutkimus käsittelee merilainsäädäntöä ja muu lainsäädäntö on rajattu ulkopuolelle. Merilainsäädäntöä käsitellään vain Sailor-järjestelmän kautta myönnettävien lupien osalta sekä Pätevyudet-yksikön velvoitteiden ja vastuiden kannalta. Pätevyudet-yksikön toimintaa ja Sailor- sekä Purkki-järjestelmää käsitellään yleisellä tasolla paneutumatta pienempiin yksityiskohtiin. Tutkimuksessa huomioidaan kaikki kansallinen ja kansainvälinen merilainsäädäntö sekä määräykset, jotka liittyvät pätevyyskirjojen, lisäpätevyystodistuksien, kelpoisuustodistuksien, erivapauksien ja terveystoimien hakemiseen, käsittelemiseen sekä myöntämiseen. Lisäksi tutkimuksessa selvitetään merimiesrekisterin toimintaa ja siihen vaikuttavaa merilainsäädäntöä.

Tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

- Miten merilainsäädäntö vaikuttaa Pätevyudet-yksikön antamiin merenkulun henkilölupiiin?
- Vaativatko Purkin uudet toiminnallisuudet muutoksia merilainsäädäntöön?
- Mitkä toiminnallisuudet ovat merilainsäädännön puitteissa mahdollisia Purkissa?

2.4 Tutkimusmenetelmä ja tiedonhankinta

Tämä opinnäytetyö on luonteeltaan katsaustutkimus Pätevyudet-yksikön käyttämän Sailor-ohjelman kautta annettavia henkilölupia säätelevään merilainsäädäntöön. Tutkimuksessa käydään läpi kaikki merenkulun henkilölupiiin liittyvä kansainvälinen lainsäädäntö ja kansallinen lainsäädäntö sekä kansalliset asetukset. Lakitekstien lisäksi aineistona toimivat Trafifin verkkosivut, Purkki-projektin suunnitelmat sekä Trafifin merenkulkualan asiantuntijoiden haastattelut. Tutkimus on myös hyvin käytännönläheinen.

nen, koska työskentelen Pätevyudet-yksikössä tarkastajana ja teen tutkimusta normaalin päivätyöni lisäksi. Hyödynnän tutkimuksessa myös omaa kokemustani aiheesta ja tuon esille näkemyksiäni sekä ehdotuksiani kehitettävistä asioista.

Aineiston analysoinnin menetelmänä käytän laadullista sisällönanalyysia, koska menetelmää voidaan soveltaa kaikkiin opinnäytetyöni lähdeaineistoihin. Kyngäs ja Vanhanen (1999) kuvaavat sisällönanalyysia menettelytapana, jonka avulla voidaan analysoida dokumentteja systemaattisesti ja objektiivisesti. Laadullisen sisällönanalyysin avulla pyrin ymmärtämään tutkimuskohteitani, merenkulun lainsäädäntöä ja sen vaikutusta uuden Purkki-järjestelmän kautta annettaviin merenkulun henkilölupiin. Sisällönanalyysin avulla tavoitteenani on nostaa lakiteksteistä esille ne asiat, jotka todellisuudessa vaikuttavat henkilölupiin, ja löytää niiden avulla vastaukset tutkimuskysymyksiin.

Sisällönanalyysi ymmärretään tieteellisessä maailmassa kuitenkin hyvin monella tavalla. Tuomen ja Sarajärven mukaan sisällönanalyysi ja sisällön erittely ovat eri asioita, vaikka usein näitä termejä käytetään toistensa synonyymeinä. Tuomen ja Sarajärven mukaan sisällönanalyysillä tarkoitetaan pyrkimystä kuvata dokumenttien sisältöä sanallisesti, kun taas sisällön erittelyllä he tarkoittavat dokumenttien käsittelyä, jossa dokumenttien sisältöä kuvataan vain kvantatiivisesti. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 107). Eskolan ja Suorannan mukaan sisällön erittelyllä tutkimusongelmaan vastataan kvantatiivisten eli määrällisten mittaustulosten avulla (Eskola & Suoranta 2000, 185). Kvalitatiivisella menetelmällä eli laadullisella sisällönanalyysillä pyrin tutkimaan kirjoitetun tekstin sisältöä ja ymmärtämään sen tulkintaa. Tutkimuksessa hyödynnän myös kvantatiivista menetelmää, jonka avulla pystyn jaottelemaan tekstiä ja asiayhteyksiä eri kategorioihin sekä ilmaisemaan sillä tavoin sisällön olemusta.

Aineistolähtöinen laadullinen eli induktiivisen aineiston analyysi voidaan jakaa karkeasti kolmevaiheiseksi prosessiksi: 1) aineiston redusointi eli pelkistäminen, 2) aineiston klusterointi eli ryhmittely ja 3) abstrahointi eli teoreettisten käsitteiden luominen (Miles ja Huberman 1994). Aineistoni on dokumenttimuotoista, jota pyrin pelkistämään niin, että karsin epäolellaisen tutkimukseen liittymättömän pois. Tätä ensimmäisen vaiheen pelkistämistä ohjaavat tutkimuskysymykseni, jolloin tiivistän informaation sellaiseen muotoon, että tutkimustehtävän kannalta oleellinen asia saadaan selville. Toisessa vaiheessa informaatio ryhmitellään, jotta voidaan havaita samankal-

taisuuksia tai eroavaisuuksia kuvaavia käsitteitä. Kolmannessa vaiheessa erotellaan tutkimuksen kannalta oleellisin tieto, jonka avulla muodostetaan tulokset. Tuomen ja Sarajärven (2009) mukaan aineiston laadullinen analyysi perustuu loogiseen päätte-lyyn ja tulkintaan, jossa aineisto aluksi hajotetaan osiin, käsitteellistetään ja kootaan uudestaan loogiseksi kokonaisuudeksi.

3 TOIMEKSIANTAJA

3.1 Liikenteen turvallisuusvirasto

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín toimenkuvaan kuuluvat liikennejärjestelmän turvallisuu- den edistäminen, ympäristöystävällisyyden parantaminen ja erilaiset liikenne- järjestelmän viranomaistehtävät. ”*Trafi kehittää liikennejärjestelmän turvallisuutta, edistää liikenteen ympäristöystävällisyyttä ja vastaa liikennejärjestelmään liittyvistä viranomaistehtävistä*”. Trafissa työskentelee noin 530 työntekijää ja kymmenen eri toimipaikkaa on jakautunut alueellisesti ympäri Suomea. (Trafi 2014.)

Trafín motto on ”Vastuullinen liikenne - rohkeasti yhdessä”, mikä kuvastaa tiivistety- ti Trafín vuonna 2014 määriteltyä strategiaa. Ensimmäinen osa tästä sisältää vision ja jälkimmäinen taas arvot. (Trafi 2014.) Strategian tarkoitus on ohjata Trafín toimintaa pois jäykästä kaavamaisesta virastosta kohti rohkeampaa ja kehittävämpää yhteistyötä eri liikennemuotojen toimijoiden kanssa, unohtamatta kuitenkaan vastuutaan alan turvallisuu- desta. Nämä uudet arvot näkyvät myös Purkki-järjestelmässä, jota tämä tutki- mus käsittelee. Sen tavoitteena on kehittää järjestelmää toimivammaksi, mahdollistaa uusia asioita ja ottaa huomioon myös merenkulkualan sidosryhmien toivomukset (Purkki 2014).

Liikenteen turvallisuusvirasto nimenä ei kuvaa parhaalla mahdollisella tavalla viraston toimintaa. Lähtökohtaisesti tietenkin kaiken toiminnan on tarkoitus parantaa liikenteen turvallisuutta, mutta viraston työtehtävät ovat hyvin moninaisia aina lupien myöntämi- sestä tarkastustoimintaan. Lause ”Trafi vastaa liikennejärjestelmään liittyvistä viran- omaistehtävistä” kuvaa parhaiten viraston toimintaa (Trafi 2014). Tehtäviä ovat mm. luvat, hyväksynät, tutkinnot, verotus- ja tietopalvelut, valvonta, osallistuminen kan- sainväliseen yhteistyöhön, huolehtiminen liikenteen toiminnoista, älyliikenteen kehi- tys ja tiedon jakaminen (Trafi 2014).



Kuva 1. Strategiset päämäärät (Trafifin 2014)

3.1.1 Organisaatio

”Liikenteen turvallisuusvirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, edistää liikenteen turvallisuutta ja kestävästä kehitystä liikennejärjestelmässä sekä tuottaa liikenteen viranomaispalveluja” (Laki liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) 1 §). Trafifin organisaation muodostavat neljä toimialaa, jotka ovat: 1) sääntely ja kehittäminen, 2) luvat ja hyväksynnät, 3) valvonta ja 4) tietovarannot. Tämän lisäksi Trafifissa on kolme toimintoa, jotka ovat: 1) strategia, 2) viestintä sekä 3) hallinto- ja oikeusosasto. Liikennemuotokohtainen jako voidaan tehdä seuraavasti: ilmailu, merenkulku, rautatieliikenne, tieliikenne ja uusimpana tieto, jonka nykyisin ja varsinkin tulevaisuuden maailmassa voidaan ajatella olevan oma liikennemuotonsa. Trafifin on nimetty liikennemuotokohtaiset johtajat. Tehtävät ja vastualueet jakautuvat eri toimialoille ja sitä kautta toimialan eri osastoille, joista vielä eteenpäin yksiköille. Yksiköt käsittelevät tietyn toimialan asioita. Merenkulun tehtävät ja vastualueet ovat jakautuneet eri toimialoille, eli jako ei siis tapahdu liikennemuodon perusteella. (Trafifin 2014.)



Kuva 2. Organisaatiokaavio (Trafli 2014)

3.2 Pätevydet-yksikkö

Pätevydet-yksikkö kuuluu luvat ja hyväksynnät -toimialaan sekä henkilöluvut-osastoon. Yksikön tehtäviin kuuluvat merenkulun ja rautatiepuolen henkilöluva-asiat. Merenkulun puolelta tehtävinä ovat alusten miehistysten vahvistaminen sekä laivaväen pätevyyskirjojen ja -todistusten antaminen. Viraston tehtävänä on huolehtia myös merimieslääkärintodistuksiin ja terveystodistuksiin liittyvistä asioista. Pätevydet-yksikköön kuuluu myös merimiesrekisteri, jota ylläpitää Trafliin rekisteripalvelut. Näiden lisäksi yksikön toimintaan kuuluu paljon asiakasneuvontaa ja yhteydenpitoa sidosryhmien välillä, ohjeistamista sekä lainsäädännön tulkinta- että soveltamiskäytäntöiden laatimista ja kehittämistä. (Pätevydet 2014.)

3.2.1 Henkilöluvut Pätevyudet-yksikössä

3.2.1.1 Pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi myöntää pätevyyskirjoja ja lisäpätevyystodistuksia hakemuksesta. Laivaväkeen kuuluvalla tulee olla toimenkuvansa mukainen pätevyyskirja sekä mahdolliset lisäpätevyystodistukset, joita eri tehtävänkuvat vaativat. Pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistuksien vaatimukset perustuvat STCW-yleissopimukseen kansainvälisen liikenteen osalta ja kotimaan liikenteen osalta kansalliseen lainsäädäntöön. STCW-yleissopimukseen perustuen on säädetty pätevyyskirjavaatimuksista kansallisella lainsäädännöllä. Trafi noudattaa pätevyysasiakirjojen myöntämisessä kansallista valtioneuvoston asetusta aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 166/2013 sekä lakia laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009. (Pätevyudet 2014.)

Joiltain osin pätevyysasiakirjojen myöntämisessä sovelletaan vielä vanhempaa valtioneuvoston asetusta aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 1797/2009. Tämä asetusta ei kuitenkaan täytä Filippiinien Manilassa vuonna 2010 uusitun STCW-yleissopimuksen vaatimuksia, ja sen perusteella pätevyysasiakirjoja voidaan myöntää siirtymäaikana vain 31.12.2016 asti. Vuodesta 2017 lähtien kaikkien pätevyysasiakirjojen myöntämisperusteiden on pohjaututtava Manilan muutosten mukaiseen STCW-yleissopimukseen ja uusimpaan kansalliseen lainsäädäntöön. (Pätevyudet 2014.)

Pätevyyskirjat voidaan jakaa karkeasti kansi- ja konepäällystön pätevyyskirjoihin, miehistön- ja talousosaston pätevyyskirjoihin, kotimaan liikenteen kirjoihin ja kalastusaluksen pätevyyskirjoihin. Nämä pääkirjat ovat valokuvallisia. Lisäpätevyystodistukset voidaan jakaa karkeasti yhdistettyyn lisäpätevyystodistukseen sekä säiliö- ja matkustaja-aluksen lisäpätevyystodistuksiin. Tämän jaon mukaan myös pätevyysasiakirjojen käsittely on jaettu pätevyudet -yksikössä. Yhden tarkastajan vastuulla ovat normaalisti yhden tai useamman osa-alueen pätevyysasiakirjat tai vastaavasti osa-alueita on jaettu useamman tarkastajan vastuulle. (Pätevyudet 2014.)

Katilan (2014) mukaan pätevyudet-yksikkö antaa normaalivuotena noin 2000 pätevyyskirjaa, noin 1000 lisäpätevyystodistusta, noin 200 kelpoisuustodistusta, noin 100 erivapautta ja noin 200 terveystodistusta. Etenkin kelpoisuustodistukset ja lisäpätevyystodistukset ovat olleet viime vuosina tästä määrästä nousussa. Määrät voivat vaihdella, ja esimerkiksi vuonna 2013 annettiin uutena vaatimuksena tulleen turvatoimipätevyuden aiheuttaman ruuhkan seurauksena noin 10 000 pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta. (Katila 2014.)

3.2.1.2 Kelpoisuustodistukset

Henkilö, jolla on STCW:n mukainen ulkomaalainen pätevyyskirja, voi hakea Suomesta kelpoisuustodistusta. Kelpoisuustodistuksen antamisesta ja hakemisesta säädetään asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 166/2013. Pätevyudet-yksikkö myöntää kelpoisuuden toimia suomalaisella aluksella siinä tehtävässä, johon hakijan ulkomaalainen pätevyyskirja oikeuttaa. Aluksella työskennellessään henkilöllä tulee olla mukana suomalaisen kelpoisuustodistuksen lisäksi alkuperäinen ulkomaalainen pätevyyskirja. Kelpoisuustodistus voidaan antaa kaikista STCW:n mukaisista päällystön pätevyyskirjoista ja tietyistä lisäpätevyystodistuksista. Sen tarkoituksena on varmistaa hakijan pätevyysasiakirjan STCW:n mukaisuus. Miehistön pätevyyskirjoille ei myönnetä kelpoisuustodistuksia, koska niitä ei vaadita. (Pätevyudet 2014.)

3.2.1.3 Erivapaudet

Erivapauden antaminen perustuu lakiin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009. Lain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tiettyjä erivapauksia, mm. terveystodistusta, erivapaus luotsinkäyttövollisuudesta tai pätevyyskirjaan liittyvä erivapaus. Yhteistä erivapauksille on, että syy jonka perusteella erivapaus voidaan myöntää, täytyy olla erittäin painava. Lundströmin (2014) mukaan tällainen painava syy voi olla esimerkiksi, kun pätevää työvoimaa ei ole saatavilla, mikä on monesti nykyisin syynä konepuolen erivapauksiin. Lisäksi painavia syitä voivat olla äkilliset tilanteet, kuten sairastapaukset (Lundström 2014).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa erivapauden kansi- ja konepäällystön pätevyyskirjojen osalta, kun laivanisäntä sitä hakee ja syyt ovat erittäin raskauttavat sekä riittävä pätevyys tehtävän hoitamiseen pystytään todistamaan Liikenteen turvallisuus-

virastolle (1687/2009, 13§). Lisäksi lain mukaan erivapauden myöntäminen ei saa aiheuttaa vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle ja se saa olla voimassa korkeintaan kuusi kuukautta kerrallaan. Lundströmin (2014) mukaan erivapauden antamisen tulee olla aina turvallista ja varustamalla on oltava hyvä syy erivapauden hakemiseen, joka tukee sen antamista. Esimerkiksi loppuvaiheessa olevat opinnot alalta tukevat erivapauden antamista (Lundström 2014).

Ennen erivapauden antamista asiassa tulee kuulla myös valtakunnallista merenkulku-alan työmarkkinajärjestöä. Pätevyyskirjaa koskeva erivapaus voidaan myöntää ainoastaan yhtä pätevyyttä ylempään tehtävään tai ilman pätevyyskirjaa olevalle henkilölle alimpaan tehtävään, kun hänen työkokemuksensa ja koulutuksensa on arvioitu vastaavan kyseisen tehtävän vaatimuksia. Hakemuksen argumentoinnin on täytettävä lain vaatimukset ja tosiasiat on tuotava esille perusteluineen. Hakemuksessa tulee olla kaikki liitteet, joihin perusteluissa vedotaan, kuten koulutodistus ja päällikön lausunto. (Lundström 2014.)

3.2.1.4 Terveyspoikkeusluvut

Kaikkiin Sailor-järjestelmän kautta myönnettäviin henkilölupiin on hakijalla oltava voimassa oleva merimieslääkärintodistus, josta selviää, mihin palvelukseen hakija soveltuu. Siinä tapauksessa, jos hakija ei täytä pätevyyteen oikeuttavaa vaatimusta terveydentilan suhteen, on hänen mahdollista hakea tästä terveystoimintalupaa Trafilta. Terveystoimintalupa voidaan antaa erityisen painavasta syystä, kun henkilöä ei ole alkutarkastuksessa todettu soveltuvaksi alustyöhön tai henkilön ei ole uusintatarkastuksessa todettu soveltuvan jatkamaan alustyötä. (Laki laivaväen lääkärintarkastuksista 1171/2010.)

3.2.1.5 Merimiesrekisteri

Merimiesrekisteri sisältää henkilön palveluaika-, koulutus-, pätevyys- ja henkilötiedot sekä pätevyyserivapaudet, terveystoimintaluvut ja ulkomaalaisille annetut kelpoisuustodistukset. Laki laivaväen luetteloinnista velvoittaa Liikenteen turvallisuusvirastoa pitämään merimiesluetteloa, joka sisältää luotettavasti merenkulkijoiden palveluaik tiedot. Lain vaatimaa merimiesluetteloa ylläpidetään Pätevyysyksikössä Sailor-järjestelmän tietokannalla ja tämän lisäksi tiedot arkistoidaan paperisina versioina.

Sailor-tietokanta on periaatteessa yhtä kuin merimiesrekisteri. (Laki laivaväen luetteloinnista 1360/2006.)

3.2.2 Pätevydet-yksikön henkilölupien myöntämiseen käytettävät järjestelmät

Käytössä olevia järjestelmiä, joita Pätevydet-yksikkö käyttää henkilölupien käsittelyyn on neljä: Sailor-järjestelmä, VTS-pätevyysrekisteri -järjestelmä, Survey-järjestelmä ja luotsikirja-järjestelmä. Tämän lisäksi huvi- ja vuokraveneenkuljettajien pätevyyskirjojen käsittelyssä käytetään Microsoft Wordia. Nämä pätevyyskirjat käsitellään kuitenkin valvonta-alueiden yksiköissä ja ne eivät kuulu Pätevydet-yksikössä käsiteltäviin henkilölupiin. Kaikista valtionhallinnon käyttämistä rekistereistä on olemassa rekisteriseloste, josta selviää mm. järjestelmän omistaja, käyttökohde ja vaikuttava lainsäädäntö. Tämä perustuu henkilötietolain (523/1999) 19 §:n vaatimukseen rekisteriselosteesta. Seuraavassa luvussa käydään läpi Sailor-järjestelmän toimintaa ja opinnäytetyön liitteessä 1 olevalla kuvaajalla havainnollistetaan henkilölupaprosessia Pätevydet-yksikössä. (Purkki 2014.)

4 SAILOR-JÄRJESTELMÄ

4.1 Käyttötarkoitus

Sailor-järjestelmä on tietotekninen järjestelmä ja sillä ylläpidetään merimiesrekisteriä, joka sisältää merenkulkijoiden henkilö-, koulutus-, pätevyys- ja meripalvelutiedot (Sailor III 2014). Sen ylläpitäminen perustuu henkilötietolakiin (523/99, 10§). Näitä tietoja hyväksi käyttäen pätevyyskirjahakemus pystytään käsittelemään sekä tekemään asiasta päätös. Lisäksi merenkulkijoille sekä muille tahoille, kuten varustamoille, voidaan antaa henkilötietolain nojalla sallittuja tietoja. Pätevydet-yksikössä Sailor-järjestelmä on pääasiallinen tarkastajan työväline henkilölupien käsittelyssä, joita ovat pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset, kelpoisuustodistukset, erivapaudet, terveyspoikkeusluvut ja meripalveluotteen tulostaminen. (Pätevydet 2014.)

4.2 Henkilölupien käsittelyprosessi Sailor-järjestelmässä

Helpottaakseni henkilölupien käsittelemiseen Sailor-järjestelmässä vaikuttavan lainsäädännön selvittämistä ja hahmottamista on syytä erotella henkilöluvan käsittelyprosessi erillisiksi tapahtumiksi. Esimerkiksi yhtenä tapahtumana voidaan ajatella olevan pätevyyskirjan hakeminen, josta on erikseen säädetty tietyillä lailla ja asetuksilla. Tähän tapahtumaan voidaan näin yhdistää siihen liittyvät toiminnallisuudet sekä vaikuttava lainsäädäntö ja ymmärtää, millainen tapahtuman tulee olla uudessa Purkki-järjestelmässä, jotta se noudattaa olemassa olevaa sääntelyä. Seuraavassa kuvataan tiivistetysti Sailor-järjestelmän käsittelyprosessia henkilölupakohtaisesti aina hakemuksen lähettämisestä lopullisen päätöksen tekemiseen ja pätevyysasiakirjan postitukseen. Henkilöluvan käsittelyn vaiheet ja luvasta tehtävä päätös perustuvat hallintolakiin (434/2003), jonka tarkoituksena on toteuttaa ja edistää hyvää hallintoa sekä palvelua, laatua ja hakijan oikeusturvaa.

4.2.1 Pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen hakeminen

Pätevyyskirjahakemus toimitetaan kirjallisena Trafin Pätevyudet-yksikköön. Hakemukseen on liitettävä hakemuslomake, ensimmäistä pätevyyskirjaa haettaessa kopio henkilöllisyystodistuksesta, kopio hakemukseen liittyvästä koulutuksesta, mahdollisesti todistus meripalvelusta ja kopio voimassa olevasta suomalaisesta merimieslääkärintodistuksesta sekä tarvittaessa passivalokuva. Hakemus tehdään kirjallisesti ja lähetetään postissa tai sähköpostin välityksellä. Myös vapaamuotoiset hakemukset hyväksytään. (Pätevyudet 2014.)

4.2.2 Hakemuksen vastaanottaminen, kirjaaminen ja merimieslääkärintodistuksen tarkastaminen

Pätevyudet-yksikön vastaanotettua hakemuksen siihen leimataan saapumispäivämäärä ja se kirjataan saapuneeksi Sailor-järjestelmään. Kirjattaessa hakemusta Sailor-järjestelmään tarkistetaan hakijan henkilöllisyys. Lisäksi kirjataan kaikki henkilö- ja osoitetiedot sekä haettava pätevyys ja siihen liittyvät lisätiedot. Tässä kirjausvaiheessa hakemuksessa oleva merimieslääkärintodistus tarkastetaan, kirjataan hakijan tietoihin ja siirretään arkistoon. Hakemus saa järjestelmästä yksilöidyn diaarinumeron ja jää tämän jälkeen odottamaan käsittelyä. (Pätevyudet 2014.)

4.2.3 Hakemuksen käsittely ja koulutusten lisääminen Sailor-järjestelmään

Hakemukset käsitellään saapumisjärjestyksessä ja hakemuksen tiedot löytyvät diaarinumeron avulla järjestelmästä. Hakemus käsitellään paperisena versiona, josta tarkastaja arvioi hakijan koulutus- ja kurssitiedot sekä lisää ne Sailor-järjestelmään. Kurseista voidaan järjestelmään lisätä nimi ja päivämäärä sekä tarvittaessa lisätietoihin voidaan kirjoittaa tekstiä. Osa tiedoista voi olla jo järjestelmässä, jos ne on ilmoitettu esimerkiksi aiemman hakemuksen yhteydessä. Kaikki hakijan tiedot, jotka järjestelmään on kirjattu, saadaan näkyviin sähköisenä tai voidaan tulostaa meripalveluotteena. Käsittelyn tukena tarkastaja käyttää henkilölupaan liittyvää säädöstekstiä ja vertaa hakemuksen tietoja lakisäädöksen, määräyksen tai sisäiseen ohjeeseen vaatimukseen. (Pätevyudet 2014.)

4.2.4 Päätös

Käsittelyvaiheessa tarkastaja tarkistaa hakemuksen ja arvioi, täyttääkö se pätevyyskirjan myöntämiseksi asetetut kriteerit. Jos hakemus sisältää pätevyyskirjan myöntämiseksi kaiken vaadittavan tiedon, tekee tarkastaja päätöksen ja myöntää hakijalle pätevyuden. Elleivät vaatimukset täyty, tehdään hakijalle selvityspyyntö, jossa on eritelty se, mikä hakijalta pätevyyskirjan saamiseksi puuttuu. Päätös annetaan kirjallisesti ja hakijalla on aina oikeus oikaisuvaatimuksen tekemiseen tai muutoksenhakuun. Päätöksen tulee aina olla perusteltu ja siinä on ilmoitettava, mitkä seikat ovat vaikuttaneet ratkaisuun sekä siihen sovelletut säännökset. Päätöksen tulee siis perustua olemassa olevaan säädökseen tai ohjeeseen ja se on näin myös perusteltavissa hakijalle. (Hallintolaki 434/2003, 43 § - 49 §.)

4.2.5 Selvityspyyntö ja hakemuksen peruuttaminen

Siinä tapauksessa, jos hakemus ei täytä kaikkia kriteereitä myönteisen päätöksen saamiseksi, lähetetään hakijalle selvityspyyntö. Viranomaisen on selvityspyynnössään yksilöitävä puutteelliset seikat ja hakijalla on oikeus esittää selvitys niistä. Päätöstä ei voida siis tehdä, ennen kuin asiassa on kuultu hakijaa. Selvityspyyntö lähetetään hakijan antamaan osoitteeseen ja aikaa hakemuksen täydentämiseen annetaan kolme kuukautta. Tätä määräaikaa voidaan hakijan pyynnöstä pidentää, jos se on tarpeellista asi-

an selvittämiseksi. Hakemus tulee peruuttaa kirjallisesti ja se on maksutonta, kun taas kielteinen päätös on samanhintainen kuin myönteinenkin. (Hallintolaki 434/2003, 31§ - 33 §.)

4.2.6 Laskutus

Sailor-järjestelmään merkitään pätevyyskirjakohtaiset laskutuskoodit sekä laskutusosoite ja A4-kokoinen lasku tulostetaan paperisena versiona. Normaalisti laskut lähetetään sähköpostin välityksellä viikoittain yhdessä erässä laskutusosastolle, josta hoidetaan laskut eteenpäin hakijoille. Lasku saapuu hakijalle eri postikuorella kuin myönnetty pätevyys ja myös eri ajankohtana. (Pätevydet 2014.)

4.2.7 Arkistointi

Pätevyysasiakirjoista pidetään erillistä arkistoa. Myönnettyistä pätevyysasiakirjoista tulostetaan kaksi kappaletta päätöksiä, joista toinen ja alkuperäinen hakemus arkistoidaan 50 vuodeksi ja toinen päätös sekä muut liitteet arkistoidaan 10 vuodeksi. Samoin arkistoidaan myös kielteiset päätökset. Peruutetut hakemukset arkistoidaan 10 vuodeksi. Arkistoa pidetään diaarinumeroiden mukaisesti aikajärjestyksessä. (Pätevydet 2014.)

4.3 Kelpoisuustodistuksen käsittelyprosessi

Kelpoisuustodistuksen käsittelyprosessi etenee pääpiirteittäin samalla tavalla kuin pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistuksien käsittelyprosessi. Eroavaisuutena on se, että kelpoisuustodistushakemuksesta voidaan antaa hakijalle kirjallinen todistus hakemuksen vastaanottamisesta eli CRA (Confirmation of Received Application). Tämä edellyttää, että hakijalla on STCW:n mukainen pätevyyskirja ja johtotason pätevyyksien osalta hakijalla tulee olla suoritettuna myös Suomen merityölainsäädännön tentti tai tenttipäivä sovittuna. Kelpoisuustodistuksen saamiseksi vaaditaan hyväksytyt tentin suorittaminen. (Pätevydet 2014.)

Pelkän CRA:n nojalla hakija voi toimia korkeintaan kolme kuukautta aluksella, ennen kuin hakemus on käsitelty ja, jos lopullinen päätös on kielteinen, lakkaa työskentely seuraavassa satamassa. Lisäksi kelpoisuuden myöntämiseksi pyydetään hakijan päte-

vyiden myöntäneeltä sopimusvaltiolta vahvistus pätevyden aitoudesta ja voimassaolosta. ”Tunnustamispyyntö lähetetään maasta riippuen joko suoraan sähköpostitse tai IMO:n ylläpitämän sähköpostipalvelun kautta (Liite 2). Tällä hetkellä 41 maata tarjoaa suoran pääsyn heidän rekisteriinsä, josta voi tarkistaa pätevyyskirjan oikeellisuuden (Liite 2). Osa kyseisistä rekistereistä on avoimia kaikille, kun taas toisiin niistä tarvitaan rekisteröityminen saadakseen käyttäjätunnuksen ja salasanan”. (Katila 2014.)

4.4 Erivapauden ja terveystoimintaluvan käsittelyprosessi

Erivapauden ja terveystoimintaluvan osalta Sailor-järjestelmää käytetään samalla tavalla kuin muidenkin merenkulun henkilölupien osalta. Hakemukset kirjataan saapuneeksi tietokantaan ja käsittelyn aikana tehtävät merkinnät tehdään myös Sailoriin. Sailorin kautta tapahtuu myös näiden henkilölupien päätösten tekeminen. Eroavaisuutena muiden henkilölupien käsittelyyn on näiden käsittelyyn vaadittavat lausunnot. Terveystoimintaluvan osalta lausunto pyydetään merimieslääkäriltä, mikä tapahtuu nykyisin turvasähköpostin avulla. Erivapauksissa lausunto pyydetään työmarkkinajärjestöltä. Kummastakin tehdään leimattu päätös, joka tulostetaan Sailorin kautta. (Purkki 2014.)

4.5 Merimiesrekisterin ylläpitäminen Sailor-järjestelmällä

Varustamot ja oppilaitokset sekä merenkulkijat lähettävät kirjeitse sekä sähköpostilla Trafín ohjeistuksen mukaisia kotimaan- tai ulkomaanliikenteen merimiesrekisteri-ilmoituksia. Tiedot syötetään järjestelmään manuaalisesti, ja tämä edellyttää tarkastajalta tarkkuutta. Ohjelmalla pystytään havaitsemaan tietyt virheet ja päällekkäisyydet, jotka ohjelma kerää erilliselle korjauslistalle. Nämä korjaukset tehdään manuaalisesti, ja monesti varustamolta tulee pyytää korjaavia merimiesrekisteri-ilmoituksia. Osalla varustamoista on käytössä myös etävientijärjestelmä, jonka avulla ne voivat lisätä työntekijöidensä palveluaikatiedot suoraan tietokantaan ja Sailor-järjestelmä ajaa ne automaattisesti tarkistusohjelman läpi. Virheitä se ei kuitenkaan kykene korjaamaan, vaan ne vaativat taas lisäselvitystä. Henkilö voi tilata merimiesluettelon tiedoistaan meripalveluotteen, joka sisältää merkinnät henkilön meripalvelusta, koulutuksesta ja pätevydestä. (Autiomäki 2014.).

4.6 Ongelma nykyisessä järjestelmässä

Järjestelmän käyttö ei ole nykyaikaisiin ohjelmiin verrattuna kovinkaan automatisoitua. Järjestelmä on verrattain kankea käyttää, koska kaikki sinne lisättävä informaatio on tehtävä tarkastajan käsityönä. Saapuvat hakemukset, henkilöllisyys, kurssit, meripalvelut ja muu vastaava tieto lisätään asia kerrallaan, mikä on aikaa vievää.

Itse käsittelyssä ei voida hyödyntää muiden merellisten järjestelmien tarjoamia tietoja ja Sailorinkaan tietoja ei saada kerrallaan yhteen ikkunaan näkyviin, vaan tietoa joudutaan etsimään eri lähteistä ja järjestelmän osista. Myös pätevyysiin liittyviä säännöksiä ja tulkintoja ei löydy yhdestä paikasta, vaan näitäkin joudutaan monesti tarkastamaan eri lähteistä. (Purkki 2014.)

Nykyinen järjestelmä on periaatteessa vain väline, jolla pyyntö pätevyyskirjan valmistamisesta voidaan lähettää kortinvalmistajalle. Siihen pystytään säilömään tietty määrä tietoa, mutta se ei osaa hyödyntää sitä tehokkaasti tavalla, joka auttaisi käsittelyprosessia. Kaikki tieto on tarkastettava ja verrattava sitä vaatimuksiin sekä tämän jälkeen tehty päätös kirjoitetaan valmiille lomakepohjalle. Luvan myöntämistä ajatellen, tai myöskään asiakkaan kannalta, järjestelmä ei ole kätevin ratkaisu. Järjestelmä ei vastaa myöskään tasoltaan monia muita nykyaikaisia järjestelmiä, jotka ovat kehittyneet ja lisänneet muun muassa asiakkaille tarkoitettuja sähköisiä palveluita ja tehneet asiointia helpommaksi tuomalla asiointia sekä tiedonsaantia helpottavia ominaisuuksia. Suurin ongelma nykyisessä järjestelmässä on juuri sähköisten palveluiden puuttuminen.

5 PURKKI-JÄRJESTELMÄ

Purkki on Trafissa käynnissä oleva meri- ja vesiliikenteen hanke, jonka tarkoituksena on yhdistää kaikki merelliset järjestelmät ja rekisterit yhdeksi kokonaisuudeksi. Tarkoituksena on rakentaa olemassa olevista tietokannoista yhteinen Purkki-järjestelmä. (Purkki 2014.) Tietotekniikka kehittyy jatkuvasti ja asioita voidaan hoitaa entistä kätevämmiin sekä tehokkaammin, kuten luomalla uusia tapoja hyödyntää ja käsitellä tietoa. Esimerkkinä tästä on sähköisen asioinnin kehittäminen. Trafilla on ollut tarve uudistaa ja kehittää tietokantojaan sekä järjestelmiään ja tehdä asioita järkevämmiin sekä vähentää turhan työn määrää. Purkki-hanketta työestetään uudella tavalla, niin sanottuna ketterä-menetelmällä, jonka ideana on toimia läpinäkyvämmiin ja jaksottaen hanketta lyhyempiin osiin (Purkki 2014).

5.1 Purkki ja Pätevyudet-yksikkö

Purkki-projektin ensimmäinen vaihe on saatu valmiiksi ja järjestelmä on otettu alusrekisterin osalta käyttöön vuoden 2014 alkupuolella. Vuoden 2014 aikana Purkki-projekti on laitettu käyntiin myös Pätevyudet-yksikön henkilölupien osalta. Ensimmäisessä vaiheessa Pätevyudet-yksikön osalta vuoden 2014 loppuun mennessä selvitetään kaikki se tieto ja toiminnot, jotka tulevaan järjestelmään halutaan. Tässä vaiheessa on paljon selvitettävää liittyen mm. toimintamalleihin, sidosryhmiin, tietoteknisiin mahdollisuuksiin sekä säädösasioihin. (Purkki 2014.)

Tätä selvitystyötä toteutetaan muun muassa läpi vuoden pyörivien työpajojen ja tilannekatsausten avulla, joihin osallistuu projektin vetäjien lisäksi myös Pätevyudet-yksikön henkilökuntaa. Työpajojen avulla huomioidaan myös sidosryhmien, kuten oppilaitosten ja varustamoiden, toiveita ja resursseja, jotka liittyvät uusiin toimintamalleihin, sekä kartoitetaan tavoitetilaa. Vuoden 2015 puolella on tarkoitus aloittaa varsinainen järjestelmän koodaustyö ja rakentaminen. (Purkki 2014.)

5.2 Tavoitetila ja aikataulu

Tavoitteena on luoda yksi Trafin merellinen järjestelmä, jossa ovat kaikki nykyiset merenkulkuun liittyvät järjestelmät yhdistettynä. Tämän lisäksi järjestelmän tulisi vastata asiakkaiden ja sidosryhmien tarpeisiin. Asiointi ja henkilölupien hakeminen Trafissa helpottuu sähköisen asioinnin ja mahdollisten sidosryhmille tarjottavien käyttöliittymien tai rajapintayhteyksien avulla. Turhan työn vähentäminen ja asioiden automatisoiminen ovat keskeisimpiä tavoitteita. (Purkki 2014.) Näiden tavoitteiden kautta pystytään parantamaan asiakkaille ja sidosryhmille tarjottavan palvelun laatua sekä lisäämään tiedonkulkua eri toimijoiden välillä. Lisäksi merenkulun henkilölupia voidaan käsitellä entistä nopeammin.

Purkin (2014) aikataulu:

- 01/2014 alkoi valvontaosuuden koodaaminen
- 04/2014 alusrekisteri tuotantoon
- 04/2014 aloitettiin henkilölupaosuuden esiselvitys
- 08/2014 venerekisteri tuotantoon

- 11/2014 päättyy henkilölupaosuuden esiselvitys
- 01/2015 valvontaosuus ja siihen liittyvät luvat tuotantoon
- 01/2015 aloitetaan henkilölupaosuuden koodaaminen
- 05/2015 viimeiset luvat tuotantoon
- 12/2016 loput henkilölupalpalvelut tuotantoon

5.3 Sidosryhmät, asiakkaat ja rajapinnat

Purkki-järjestelmän rakentamisessa huomioidaan asiakkaat ja sidosryhmät sekä pyritään tunnistamaan niiden tarpeet ja vaatimukset. Asiakkaan pääasialliset tarpeet ovat henkilöluvan hakeminen ja tiedonsaanti lupa-asioiden vaatimuksista. Sidosryhmiä Trafilla on monia ja niitä ovat esimerkiksi oppilaitokset, varustamot, liitot, järjestöt sekä muut valtion virastot tai toimijat. Sidosryhmien pääasiallisia tarpeita ovat lupien hakeminen, tiedon hakeminen, koulutusten ja palveluaikatietojen ilmoittaminen tai esimerkiksi lakisääteisten tehtävien suorittaminen. (Purkki 2014.)

Walleniuksen (2014) mukaan vuoden 2014 kesäkuun ensimmäisen laajan infotilaisuuden jälkeen syksyn 2014 aikana sidosryhmien kanssa on pidetty työpajoja ja niissä on kartoitettu alan toiveita ja tarpeita järjestelmästä sekä keskusteltu myös Trafin tarpeista ja toiveista esimerkiksi tiedon automaattiselle kirjaamiselle siellä, missä kyseinen tieto syntyy. Tällöin tieto on yksiselitteistä. *”Sidosryhmien kanssa on tarkoitus jatkaa keskustelua ja kevättalvella pidetään seuraava laaja infotilaisuus, tilannekatsaus alalle. Myöhemmin käydään tarvittaessa kahdenkeskeisiä keskusteluita ja viimeistään testausvaiheessa pyydämme eri sidosryhmiä testaamaan palveluita. Sidosryhmäkeskusteluita on käyty seuraavien organisaatioiden kanssa: varustamot, oppilaitokset, merenkulkualan työmarkkinajärjestöt, työsuojeluviranomainen, Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Viestintävirasto, Liikennevirasto, veneilyjärjestöt ja Merimieseläkekassa”.* (Wallenius 2014.)

Järjestelmän tietotekninen rakentaminen ja rajapintojen selvittäminen sekä käyttöyh-teyksien luominen eri toimijoille on yksi tärkeimmistä tekijöistä koko projektin onnistumisessa. Rajapinnalla tarkoitetaan sitä, että toimija voi saada omasta käyttöjärjestelmästäan yhteyden Purkki-järjestelmään. Tähän tietenkin vaikuttaa käyttäjien järjestelmien yhteensopivuus. Järjestelmät voivat siis vaihtaa tietoa keskenään sekä saada

käyttömahdollisuuden eri toiminnoille. Näin asiointi Trafín kanssa voidaan suorittaa sähköisesti. Esimerkkinä tällaisesta tapahtumasta voi olla oppilaitoksen lisäämä koulutustodistus suoraan järjestelmään.

5.4 Sisäiset palvelut, sidosprojektit ja -järjestelmät

Merenkulun toimintojen ollessa jakautuneina Trafín eri osiin on vaikeaa saada tarvitsemaansa tietoa. Purkki-järjestelmä tulee hyödyntämään muita sisäisiä järjestelmiä tuomalla esimerkiksi alusrekisterin puolelta tarvittavat tiedot pätevyysasian käsittelijän nähtävälle. Lisäksi järjestelmään tullaan hyödyntämään myös muita toimivia Trafín järjestelmiä, muun muassa Tweb-järjestelmää, joka on asian- ja dokumentinhallinta -järjestelmä, sekä sähköisen passivalokuvarekisterin sisältävää Henku-/Tosijärjestelmää. Trafilla on monia sidosprojekteja jotka auttavat myös Purkki-järjestelmän osien kehityksessä ja rakentamisessa. Tällaisia ovat esimerkiksi Oma Trafi -palvelu, joka on sähköisen asioinnin hanke ja sen tarkoituksena on olla asiakkaan henkilökohtainen asiointitili, sekä Tilu, joka on tiedonluovuttamiseen keskittyvä hanke. (Purkki 2014.)

5.5 Henkilöluvahakemusten käsittely Purkki-järjestelmässä

Seuraavaksi selvitetään ne uudistukset, jotka Purkki-järjestelmän myötä muuttavat Pätevyudet-yksikön henkilöluvien käsittelyprosessin eri vaiheita. Nämä ovat ne tekijät, joiden perusteella voidaan arvioida sitä, millaisia muutoksia lainsäädännöltä vaaditaan näiden mahdollistamiseksi. Muutosten arvioinnin helpottamiseksi jaotellaan vaikutusten kohteita aihealueittain perustuen siihen, mitä Purkki-hankkeen työpajoissa on tähän mennessä suunniteltu.

5.5.1 Purkki-järjestelmän tuomat muutokset asiakkaalle

Purkki-järjestelmässä on tavoitteena vähentää normaalipostissa saapuvia paperisia hakemuksia vastaanottamalla valtaosa hakemuksista sähköisessä muodossa. Tavoitteena on, että Purkki-järjestelmä osaisi ohjata hakemusten laadintaa ja hakemuksen tekeminen menisi osittain ”rasti ruutuun” -menetelmällä. Myös suurin osa liitteistä toimitettaisiin sähköisesti digitaalisessa muodossa. (Purkki 2014.)

Suurimpana uudistuksena on tarkoitus ottaa käyttöön Oma Trafi -palvelu, jonka kautta asiakas pääsisi lähettämään hakemuksensa liitteineen sähköisesti. Oma Trafiin tunnustauduttaisiin esimerkiksi pankkitunnuksilla ja sen kautta hakemuksen käsittelyn tilaa pääsisi seuraamaan ja pyydettyjä selvityksiä lisäämään suoraan hakemukseen tai tekemään muutoksia hakemukseen. Tämä palvelu on periaatteessa asiakkaan oma tili, johon yhdistetään kaikki häneen liittyvä tieto, jota Trafilla on aina ajokortista merenkulun pätevyysiin. Purkki-järjestelmä voisi yksinkertaisimpien pätevyyshakemusten osalta mahdollistaa pätevyyden uusimisen automaattisesti meripalvelun perusteella. Hakija pääsisi lisäksi seuraamaan vireillä olevaan asiaan liittyviä merkintöjä ja laskutusasioitaan. (Purkki 2014.)

Hakemuksen kurssi- ja koulutustodistukset sekä merimieslääkärintodistukset lisättäisiin todennäköisesti kopioina hakemuksen liitteenä, elleivät ne ole hakijan rekisteritiedoissa jo valmiina. Oma Trafin kautta saisi myös informaatiota pätevyysvaatimuksista sekä mahdollisesti se osaisi jopa laskea tietoihin perustuen, täyttääkö hakija vaatimuksen haluamaansa pätevyuteen. Palvelu näyttäisi kaikki hakijan aikaisemmat pätevyydet ja tiedot sekä osaisi indikoida sen, mitä liitteitä uutta hakemusta varten tarvitaan. Järjestelmä pystyisi hyödyntämään Trafin jo käytössä olevaa HENKI-järjestelmää, johon on kirjattu asiakkaiden henkilötietoja. Kun henkilö on todistanut aiemmin henkilöllisyytensä Trafille ja hänet on kirjattu HENKI-järjestelmään, ei ensimmäisen merenkulun pätevyyshakemuksen yhteydessä tarvitsisi vaatia hakijaa todistamaan henkilöllisyyttään. (Purkki 2014)

Lisäksi valokuvan osalta voitaisiin hyödyntää Trafin käytössä olevaa Henku-/Tosivalokuvarekisteriä, jolloin hakijan ei tarvitsisi toimittaa uutta valokuvaa, jos hän on sellaisen toimittanut jo esimerkiksi aiemmin ajokorttihakemuksen yhteydessä. Passivalokuvan voisi toimittaa näin myös digitaalisena. Uuden muovisen vuoden 2013 lopulla käyttöön otetun pätevyyskortin myötä passivalokuvan tulee olla virallinen passivalokuvaohjeiden mukainen kuva. Monesti hakijat toimittavat väärän kokoisia passivalokuvia, joita ei voida hyväksyä, koska niiden mittasuhteet vääristyisivät valmiissa pätevyyskirjassa. Hakijan terveydentilan luotettavaan tarkastamiseen riittäisi lausunto terveydentilasta esimerkiksi suoraan lääkäriltä tai Työterveyslaitoksen järjestelmästä. (Purkki 2014.)

Yksi suurimmista hakemusten käsittelyä hidastavista ongelmista on juuri se, että hakemukset todellakin ovat erilaisia. Purkin myötä on tarkoitus yhtenäistää hakemiskäytäntöjä ja ohjata hakijoita tekemään mahdollisimman täydellisiä hakemuksia. Tavoitteena voisi olla, että puutteellista hakemusta ei hyväksytä ja ainakaan sähköisen asioinnin kautta sitä ei voi lähettää (Purkki 2014). Lisäksi periaatteessa kaikkia liitteitä ei aina tarvitse toimittaa, kun sähköisen asioinnin myötä ne löytyvät myös Oma Trafista ja merimiesrekisteristä. Purkki-järjestelmässä on kaavailtu myös pätevyyskirjahakemuksen maksullisuutta, eli käytännössä pelkästä hakemuksen jättämisestä perittäisiin tietty maksu, joka vähennettäisiin sitten lopullisesta hinnasta. (Purkki 2014.) Tämä muutos todennäköisesti vähentäisi turhien hakemusten määrää.

Varustamot, koulut ja muut sidosryhmät voisivat saada rajapinnan järjestelmään, jonka kautta he pystyisivät luomaan henkilön Purkkiin sekä lisätä hänelle koulutus-, kurssi- ja meripalvelutietoja sekä tilaamaan meripalveluotteita. Tietyt toimijat, joilla on lakisääteinen oikeus, saisivat mahdollisuuden tarkastaa järjestelmästä pätevyyden aitouden. Esimerkiksi ulkomaalaiset varustamot voisivat kirjautua järjestelmään ja tarkastaa merenkulkijan pätevyyden aitouden. Sidosryhmät saisivat myös tehdä hakemuksen opiskelijalleen tai työntekijälleen. Nykyisin myös esimerkiksi varustamot hakevat työntekijöilleen pätevyyksien uusintoja. Uusintaa voitaisiin automatisoida Purkki-järjestelmässä. (Purkki 2014.)

5.5.2 Purkki-järjestelmän tuomat muutokset pätevyyskirjan ja lisäpätevyydestodistuksen käsittelyyn

Käytännön työtä helpottavin tekijä olisi paperityön väheneminen ja käsittelyvaiheessa arvioitavan tiedon yhdistäminen samaan kokonaisuuteen. Järjestelmän käytettävyys olisi siis parempi ja hakemuksen käsittelyn osalta oleellinen tieto saataisiin koottua yhteen. Hakijoiden ja sidosryhmien lisätessä suurimman osan tiedoistaan sekä kurseistaan itse jäisi tämä manuaalinen käsittelyvaihe pois. Hakemukset sekä niiden kii-reellisyys- ja käsittelyjärjestys sekä kaikki käsittelyyn liittyvä oleellinen tieto saataisiin näkyviin samanaikaisesti. Selvityspyynnöt, peruutukset ja muut yhteydenotot voitaisiin lähettää uuden sähköisen asioinnin kautta. Myös laskutus voitaisiin vaihtoehtoisesti tehdä sähköisesti järjestelmän kautta. Näiden osalta olisi hyvä automatisoida järjestelmää mahdollisimman pitkälle. (Purkki 2014.)

Purkkiin voitaisiin kehittää erilaisia käsittelyä helpottavia asioita. Se pystyisi muun muassa näyttämään työjonon ja kiireellisyysjärjestyksen sekä indikoimaan erinäisistä tapahtumista, esimerkiksi hakemuksen määräajan umpeutumisesta tai selvityspyynnön vastaanottamisesta. Yksi sekä käsittelijää että hakijaa helpottava toiminnallisuus olisi se, että Purkki osaisi verrata hakijan tietoja voimassa oleviin lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin ja näin pystyisi arvioimaan, saako hakija hakemansa pätevyden vai ei. Tämä voisi onnistua kaikkein yksinkertaisimmissa hakemuksissa, mutta suurin osa hakemuksista vaatii kuitenkin syvällisempää arviointia ja soveltamista. (Purkki 2014.)

Purkissa käsittelijä voisi lisätä meripalvelua suoraan hakemukselle ilman, että sitä lisätään merimiesrekisteriin. Monesti hakemusten yhteydessä on työtodistuksia ja vastaavia meripalvelutodistuksia, jotka voidaan hyväksyä pätevyyttä haettaessa, mutta niissä ei ole kaikkea tarvittavaa tietoa niiden lisäämiseksi merimiesrekisteriin. Tarvittaessa myönnetystä pätevyydestä voidaan kiireellisessä tapauksessa kirjoittaa lausunto hakijalle tai varustamolle, jollei alkuperäinen pätevyyskirja ehdi ajoissa perille. Tämän lausunnon lähettäminen voitaisiin automatisoida esimerkiksi niin, että Purkki kerää tarvittavan tiedon ja osaa muodostaa lausunnon itse tarkastajan valitseman pätevyden osalta. Samoin ulkomailta ja muilta toimijoilta saapuvat pätevyyskirjojen vahvistuspyynnöt voitaisiin hoitaa samalla toiminnolla. Lisäksi tulevaisuudessa on tarkoituksena siirtää kansainvälisen huviveneen- ja vuokraveneenkuljettajan pätevyyskirjojen antaminen veneilyjärjestöille. (Purkki 2014.)

5.5.3 Purkki-järjestelmän tuomat muutokset kelpoisuustodistuksen, erivapauden ja terveystoimintakelpuuden käsittelyyn

Kelpoisuustodistuksen osalta tavoitetila ja käsittelyprosessi ovat periaatteessa samantyyppisiä kuin pätevyyskirjojen ja lisäpätevyydestodistuksien osalta. Lisäyksenä niihin kelpoisuustodistuksien käsittelyssä tarvitaan pätevyyskirjan myöntäneen valtion viranomaiselta vahvistus sen aitoudesta. Nämä vahvistuspyynnöt voisivat kulkea kätevästi rajapintojen kautta esimerkiksi järjestelmän automaattisesti lähettämällä kyselyllä. Näin välttyttäisiin aikaa vievien sähköpostiviestien kirjoittamiselta. (Purkki 2014.)

Erivapauden käsittelyä helpottavat asiat ovat myös pääpiirteissään samat kuin muidenkin henkilölupien. Erivapauden käsittelyssä tärkeää olisi saada kerralla näkyviin kaikki tarpeellinen tieto henkilöstä ja aluksesta, jolle erivapautta haetaan, sekä näky-

viin voimassa oleva miehitystodistus. Trafi antaa miehitystodistuksen aluksen miehi-tyksen vahvistamisesta ja sen tietoja tarvitaan myös erivapaushakemuksen käsittelyssä, mutta nykyisin se täytyy hakea toisesta tietokannasta. Erivapauksien osalta selvityspyynnöt tehdään pääosin puhelimella, mutta tätä voitaisiin helpottaa esimerkiksi sähköisellä selvityspyynnöllä suoraan varustamolle. Lisäksi tarvittavat lausuntopyyn- nöt esimerkiksi työmarkkinajärjestölle voitaisiin sähköistää. Sähköisenä voitaisiin lähettää myös päätös, jotta se ehtisi kiireellisesti perille ja alkuperäinen kappale voitai- siin postittaa normaalisti. (Purkki 2014.)

Terveyspoikkeuslupien osalta tarvittaisiin samoja perusuudistuksia kuin muissakin pä- tevyyksissä. Lisäksi yksi tarvittava toiminto voisi olla automaattinen hakemuksiin liit- tyvien puhelinkeskustelujen nauhoittaminen. Monesti selvityksien osalta käydään pal- jon puhelinkeskustelua, joten olisi hyvä, että sitä voitaisiin tarvittaessa dokumentoida. Terveyspoikkeusluvissakin vaadittavat lausuntopyynnöt sekä asiakkaan kuuleminen voitaisiin tehdä sähköisesti. Asian esittely päätöksen tekijälle pystyttäisiin tekemään suoraan Purkki-järjestelmän avulla. (Purkki 2014.)

5.5.4 Merimiesrekisteri Purkki-järjestelmässä

Suurin uudistus olisi, että varustamot ja oppilaitokset voisivat suoraan ilmoittaa palve- luaikatietoja järjestelmään oman käyttöyhteytensä kautta. Järjestelmän tulisi pystyä yhdistämään henkilö- ja alustiedot sekä tekemään automaattitarkastuksia esimerkiksi kuukauden välein ja osata näin korjata väärin ilmoitettuja tietoja automaattisesti. Jär- jestelmän tulisi myös huomata puute tai ristiriita ilmoituksessa. Tärkeää olisi, että jär- jestelmä osaisi yhdistää hakijan pätevyuden ja toimen. Ilmoitukset tulisi silloin kirjat- tua sen toimen mukaisesti, jossa hakijalla on oikeus työskennellä. Nykyisin varusta- moiden ilmoitukset kirjataan sen mukaan, mitä niihin on merkitty, ja henkilön päte- vyyksiä ei voida ottaa täydellisesti huomioon. Tämä taas aiheuttaa ristiriidan siinä, et- tä merenkulkija on voinut meripalveluotteen mukaan toimia tehtävässä, johon hänen pätevyytensä ei ole oikeuttanut. (Purkki 2014.)

Tärkeä pätevyysien käsittelyä helpottava toiminto olisi myös meripalvelun suodatta- minen, jotta saataisiin näkyviin vain hakemuksen kannalta oleellisin palveluaikatieto. Lisäksi niiden käsittelyssä olevien hakemusten osalta, joista on lähetetty selvityspyyn- tö meripalvelun puutteen vuoksi, voisi järjestelmä automaattisesti indikoida, kun päte-

vyytteen vaadittu meripalvelu on ilmoitettu rekisteriin ja selvityspyynnön vaatimus täyttyy. (Purkki 2014.)

6 MERILAINSÄÄDÄNTÖ

6.1 Yleistä merilainsäädännöstä

Merenkulku on kansainvälistä toimintaa ja myös siihen liittyvä lainsäädäntö on globaalia sekä pyrkii mahdollisimman yhdenmukaiseen sääntelyyn merenkulkua harjoittavien valtioiden kesken. Merenkulku on jatkuvasti kehittyvä liikennemuoto ja kehityksen tahtiin on myös sääntelyn pystyttävä vastaamaan, jotta pystytään turvaamaan merenkulun liikennemuodon turvallinen operointi ottaen huomioon alusturvallisuuden, merenkulkijoiden turvallisuuden sekä ympäristön turvallisuuden. Peruslähtökohdina sääntelylle on siis turvallisuuden parantaminen, ja uudet säädökset saavat monesti alkunsa huomattavasta turvallisuuspuutteesta. (IMO 2014.)

Suomessa merenkulun toimintaa säädetään kolmella eri tasolla: kansainvälisellä, Euroopan Unionin (EU) ja kansallisella tasolla. Tärkeimmät kansainväliset määräykset ovat Yhdistyneiden Kansakuntien (YK) alaisen kansainvälisen merenkulkujärjestön (International Maritime Organization, IMO) yleissopimuksia. Nämä ovat meriturvallisuutta säätelevä SOLAS (Safety of Life At Seas), ympäristön suojelua säätelevä Marpol (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships). Nämä kolme sopimusta myös Suomi on ratifioinut kansalliseen lainsäädäntöönsä. Kansainvälisen sääntelyn lisäksi merenkulkua säädellään EU-tasolla, jolla pyritään turvaamaan etenkin EU-alueen valtioiden merenkulun turvallisuus ja toimivuus. Kansallisella sääntelyllä ja määräyksillä säädetään kansallisia toimijoita ja merenkulkijoita. Suomen kansallinen lainsäädäntö soveltaa kansainvälisiä sopimuksia ja määrittää niiden noudattamisen Suomessa. Kansallisella lainsäädännöllä säädellään myös kotimaan liikennettä ja sen turvallisuutta, joka perustuu vain kansallisiin vaatimuksiin. Lisäksi kansallisella tasolla annetaan määräyksiä, jotka perustuvat kansalliseen lainsäädäntöön. Määräyksessä tietystä asiasta säädetään yksityiskohtaisemmin. Tällainen on esimerkiksi Liikenteen turvallisuusvirasto Traficin 1.8.2014 antama määräys laivaväen pätevyyksistä (TRAFI/13222/03.04.01.00/2013). (IMO 2014.)

6.2 Kansainvälinen lainsäädäntöketju

Kansainvälisiä lainsäätäjiä Suomeen vaikuttavan merenkulun lainsäädännön osalta voidaan ajatella olevan kaksi tahoja IMO ja EU. Näistä EU soveltaa säädöksissään niitä vaatimuksia, mitä IMO:n antamissa konventioissa määrätään. EU:n vaikuttava elin on EMSA (European Maritime Safety Agency), jonka tehtävä on vastata merenkulun turvallisuuteen, meriympäristön turvallisuuteen ja alusturvallisuuteen liittyvästä lainsäädännöstä sekä sillä on myös operointitason tehtäviä, kuten ympäristöturvallisuustehtävät ja alusliikenteen monitorointi (EMSA 2014). Varsinaista yhtä lainsäädäntöketjua on hankala määrittää, koska monet lainsäädännön eri vaiheet ovat kytköksissä toisiinsa ja prosessin liike ei ole tietyn mallin mukaista.

Päätöksenteko IMO:ssa voidaan jakaa kuitenkin seuraaviin osiin: 1) Alikomiteat, 2) Komitea, 3) Neuvosto ja 4) Yleiskokous. EU:ssa on kolme tärkeintä päätöksentekuelintä, jotka laativat säädökset ja määrittävät harjoitettavan politiikan: 1) Euroopan parlamentti, aktiivisesti mukana laadittaessa säädöksiä, 2) Euroopan unionin neuvosto, tärkein päätöksentekuelin ja muodostuu jäsenvaltioiden ministereistä sekä tekee päätökset yksimielisesti tai määräenemmistöllä ja 3) Euroopan komissio, valmistelee ja ehdottaa uutta lainsäädäntöä (Eurooppatiedotus 2014).

Suomi on edustettuna IMO:n tärkeimmissä komiteoissa ja alakomiteoissa. Tuomaalan (2014) mukaan *”Suomella ei ole tällä hetkellä edustajaa IMO:ssa. Suomalaisia on kuitenkin ajoittain työskennellyt IMO:n virkamiehinä, mutta he eivät edusta siellä Suomea. Suomea edustavat yleensä asiantuntijavirkamiehet, jotka ovat pääasiassa Trafín virkamiehiä. IMO on tärkein foorumi merenkulun sääntelyyn vaikuttamisessa. Vaikuttaminen tapahtuu alakomiteoissa ja komiteoissa joihin virkamiehet osallistuvat substanssiosaamisensa perusteella. Pätevyys-, koulutus- ja terveysasioissa työskentely tapahtuu HTW alakomiteassa”*. Näissä lainsäädännön muutokset laitetaan siis alulle ja ne päätökset on yleensä vahvistettava meriturvallisuuskomiteassa (MSC). Lisäksi merkittävässä asioissa järjestetään diplomaattikonferenssi, joka kerää substanssiosaajat, kuten ministeriöiden edustajat ja virkamiehet yhteen. (Tuomaala 2014.)

Ennen kuin kansainvälisiä päätöksiä tehdään, joihin Suomikin voi olla vaikuttumassa, on Suomen luonnollisesti muodostettava oma kantansa ja linjauksensa käsiteltävään asiaan. Tuomaalan (2014) mukaan *”Suomen kannan muodostamisessa noudatetaan*

prosessia, jossa sidosryhmien mielipiteitä ja kannanottoja kuunnellaan kansallisessa koordinaatiokokouksessa. Koordinaatiokokousta vetää Trafín asiantuntijavirkamies. Merkittävässä asioissa asia viedään korkeammalle tasolle, jossa on laajemmin yhteiskunnan eri tahojen edustajia ja jota vetää ministeriö. Ministeriötä pidetään koko ajan informoituna alustavista Suomen kannoista eri asioihin. Jos asia on enemmän poliittinen, on ministeriöllä suurempi rooli kannan muodostamisessa. Myös eduskuntaa voidaan informoida tärkeissä asioissa”.

EU:n komission vastuulla on tehdä lainsäädäntöehdotuksia, joita punnitaan neuvostoissa, joka on merenkulun osalta ”shipping working party”. Lisäksi EU-maiden osalta kanta muodostetaan vielä EU:n omilla koordinaatiokokouksilla ja työryhmissä. Tuomaalan (2014) mukaan ”Trafín asiantuntijavirkamiehet avustavat EU edustajaa muodostamalla Suomen kannan substanssiasioissa. Toisinaan Trafín virkamies osallistuu kokoukseen tai toimii ainoana Suomen edustajana. EU lainsäädännön sisältöön vaikuttaminen tapahtuu käytännössä enimmäkseen Neuvoston työryhmässä. Lainsäädäntö ehdotus, joka on käsitelty työryhmässä, menee sitten EU-parlamentin vahvistettavaksi. Asiasta voidaan myös pyytää lausuntoja EU:n eri komiteoilta”. EU-maiden kannan muodostamisessa apuna on myös EMSA, josta löytyy EU:n omaa merenkulun liittyvää substanssiosaamista ja arviointikykyä päätösten teossa. (Tuomaala 2014.)

6.2.1 Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) konventiot

IMO:n konvention säädösprosessi on pitkä ja kestoltaan yli 10 vuotta. Ensiksi vaaditaan puoli vuotta, jotta uusi asia saadaan käsiteltäväksi työohjelmaan. Tämän jälkeen tarvitaan yli kolme vuotta käsittelyä komiteassa tai alikomiteassa, jonka jälkeen kuluu puoli vuotta sen hyväksymiseen diplomaattikonferenssissa. Viimeisimpänä ratifiointeihin kulutetaan yli viisi vuotta ja käyttöönottoon vuosi. Muutoksen hakuprosessi jo olemassa olevaan konventioon on nopeampi, noin neljästä viiteen vuotta. Ensimmäisenä kuluu puoli vuotta asian saamiseksi työohjelmaan ja sitten asiaa käsitellään kaksi vuotta komiteassa tai alikomiteassa. Viimeisimpänä hyväksymiseen komiteassa tai yleiskokouksessa kuluu puolesta vuodesta vuoteen sekä puolitoista vuotta käyttöönottoon. Osapuolten niin halutessa voidaan pystyä myös nopeampaan päätökseen kiirehdimällä asian käsittelyprosessia. (IMO 2014, Conventions.)

6.3 Kansallinen lainsäädäntöketju

Suomen kansallisessa lainsäädännössä noudatetaan vallan kolmijako-oppia, jossa lainsäädäntövalta, tuomiovalta ja toimeenpanovalta erotetaan toisistaan. Kukin ministeriö vastaa oman hallinnonalansa lainvalmisteluista. Lainvalmisteluista voivat päättää myös komitealaitokset, joissa on valmistelueliminä komiteoita ja toimikuntia. Lakihanke voi käynnistyä ministeriön omasta aloitteesta ja aloitteen tekijä voi olla ministeri, ministeriön virkamiesjohto tai lainvalmistelija. Lakialoitteen tekijä voi olla myös ministeriön ulkopuolinen taho. (Finlex 2014.)

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa Suomessa lainsäädäntöhankepääöksistä, kirjoittaa hallituksen esityksen eduskunnalle ja päättää aikatauluista. Tuomaalan (2014) mukaan ”käytännössä Liikenne- ja Viestintäministeriön substanssitetämys ei kaikissa asioissa ole samalla tasolla kuin Trafissa. Tästä syystä Trafi usein kirjoittaa pykäläehdotukset substanssin osalta ja joskus myös pykäläkohtaisten perusteluiden luonnostekstin. LVM kirjoittaa yleensä lainsäädännöllistä ja hallinnollista asiantuntemusta vaativat pykälät sekä päättää lopullisista pykälämuotoiluista”. Käytännössä siis Trafilla on asiantuntemuksensa vuoksi tärkeä rooli lainsäädännön valmistelussa.

Päätöksenteko etenee seuraavanlaisen mallin mukaan: ensin tarvitaan aloite, sitten esivalmistelu, tämän jälkeen perusvalmistelu, sitten asia lähtee lausuntokierrokselle, jonka jälkeen jatkovalmisteluun, sen jälkeen on vuorossa valtioneuvoston päätöksenteko ja eduskuntakäsittely, viimeisenä tarvitaan lainvahvistaminen ja täytäntöönpano sekä seuranta. Kansallisen tason päätöksentekijät merilainsäädännön osalta korkeimmalta tasolta alaspäin ovat: 1) presidentti, 2) valtioneuvosto, 3) liikenne- ja viestintäministeriö, 4) liikenteen turvallisuusvirasto ja 5) liikennevirasto. (Finlex 2014.)

6.4 Merilainsäädännön tulkinta Suomessa ja peruste lainsäädäntömuutosaloitteelle

Suomessa kansainvälinen lainsäädäntö on pantu voimaan kansallisilla lailla ja asetuksilla. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on antanut näihin lainsäädäntöihin perustuvia kansallisia määräyksiä. Kansallinen merilainsäädäntö pätevyydestä, koulutuksesta ja aluksen miehityksestä perustuu kansainväliseen STCW-yleissopimukseen. ”STCW on pantu voimaan Suomessa vuonna 1984 (Sps. 22/1984). Valtiosopimukset pannaan voimaan ratifiointin jälkeen asetuksella tai lailla. Se asia, pannaanko valtio-

sopimus voimaan asetuksella vai lailla, riippuu sopimuksen sisällöstä ja sen suhteesta perustuslakiin. Valtiosopimus on ”voimassa sellaisena kuin siitä on sovittu”, joten esimerkiksi STCW on voimassa Suomessa velvoittavana, eikä ajantasaista sopimusta toisteta kokonaisuudessaan kansallisessa lainsäädännössä” (Tuomaala, 2014). Suomi tulkitsee STCW:tä ottamalla huomioon myös omat kansalliset erityispiirteensä ja tarpeensa.

EU-tasolla näistä asioista säädetään vähimmäiskoulutusdirektiivillä 108/2006/EY, joka kaikkien EU-jäsenmaiden kuten Suomenkin tulee implementoida kansalliseen lainsäädäntönsä. Tuomaalan (2014) mukaan ”direktiivi toistaa pääosin STCW yleissopimuksen tekstiä ja lisäksi siinä on pelkästään EU jäsenmaille tarkoitettua lainsäädäntöä. Tämä EU lainsäädäntö-osuus tulee viedä kansalliseen lainsäädäntöön ja notifioida Komissiolle direktiivissä olevan aikataulun mukaisesti. EU osuus direktiivissä saattaa olla menettelytapa-asioita, jotka tulisi olla EU-maissa samanlaisia tai yhdenmukaista tulkintaa STCW yleissopimuksesta”.

Lainsäädäntömuutokselle ja prosessin aloittamiselle Suomessa riittävä peruste on esimerkiksi kansainvälisessä lainsäädännössä tapahtuvat muutokset, joita ovat esimerkiksi yleissopimukseen (SOLAS, MLC, STCW, MARPOL) tehdyt muutokset, joiden voimaantulolle on yleensä myös aikataulu. Toinen peruste on esimerkiksi EU-lainsäädännön, lähinnä direktiivin muutokset, tai uusi direktiivi. Näilläkin on olemassa toimeenpanoaikataulu, joka velvoittaa jäsenmaita. Silloin Suomea velvoitetaan implementoimaan muutos osaksi lainsäädäntöään ja tämän muutoksen toteuttamiseen annetaan aikataulu. EU-tasolla implementoiminen riippuu siitä onko kyseessä direktiivi vai asetus. ”Direktiivi tulee yleensä toimeenpanna osana kansallista lainsäädäntöä, kun taas EU-asetus on voimassa sellaisenaan, eikä aiheuta tarvetta muuttaa kansallista lainsäädäntöä, ellei kansallinen lainsäädäntö ole ristiriidassa EU-asetuksen kanssa”. (Tuomaala 2014.)

Esimerkiksi STCW:n Manilan muutokset on Suomessa saatettu voimaan 1.1.2013 uudella miehitysasetuksella (166/2013) ja laivaväkilain muutoksella (95/2013) sekä siirtymäaika on annettu 31.12.2016 asti. ”Lisäksi lainsäädännön muutosten perusteena voi olla muutokset hallintokäytännössä (esimerkiksi valitusmenettely päätöksestä) tällöin lainsäädäntöä harmonisoidaan laajasti näiden pykälien osalta. Kotimaasta tullut peruste voi myös olla havaittu epäkohta lainsäädännössä tai seurannaisvaikutus jon-

kun toisen lain muuttamisesta. Joskus voi olla perusteena viranomaisen (esim. Trafín) havainto siitä, että lainsäädäntö on joltain osin vanhentunut, eikä vastaa enää nykyvaatimuksia” (Tuomaala, 2014). Lainsäädäntö näyttää siis muokkautuvan jatkuvasti kehityksen ja kokemuksen myötä.

6.5 Sailor-järjestelmään vaikuttava merilainsäädäntö ja rekisteriseloste

Sailor-järjestelmän toiminta perustuu henkilötietolakiin (523/99, 10§), jonka vaatimuksesta rekisteristä on oltava rekisteriseloste, josta selviää järjestelmää hallitseva lainsäädäntö. Järjestelmän perustietojen ja ominaisuuksien lisäksi on rekisteriselosteessa lueteltu kyseiseen järjestelmään kytköksissä oleva lainsäädäntö. Rekisteriin kytköksissä on se lainsäädäntö, joka vaikuttaa aluksen miehitykseen, laivaväen pätevyteen ja terveydentilaan liittyviin rekisterin pitäjän lakisäätteisiin tehtäviin. Käytännössä siis kaikkiin tämän järjestelmän kautta käsiteltäviin henkilölupa-asioihin vaikuttava lainsäädäntö on myös kytköksissä tähän rekisteriin. Rekisteriselosteen laatimisen jälkeen osaan lainsäädännöstä on tullut muutosta tai päivitystä, joten niiden osalta huomioidaan konsolidoitu versio. (Sailor rekisteriseloste 2010.)

Rekisteriselosteen mukainen luettelo Sailor-järjestelmän käyttötarkoitukseen vaikuttavasta lainsäädännöstä:

- Laki laivaväen luetteloinnista (1360/2006) ja (1361/2006)
- STCW-95 yleissopimus (STCW-2010)
- EU-direktiivi 2008/106/EY (muutos 2012/35/EU)
- Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009 (muutos 95/2013)
- Asetus miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 1797/2009 (kumottu lailla 95/2013, uusi valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 166/2013, muutos 464/2013)
- asetus merimiehen lääkärintarkastuksista 476/1980 (kumottu lailla laivaväen lääkärintarkastuksista 1171/2010)

7 KANSAINVÄLINEN LAINSÄÄDÄNTÖ

7.1 STCW-yleissopimus

STCW (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) hyväksyttiin 7. heinäkuuta 1978. Tämä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyttä ja vahdinpitoa säätelevä yleissopimus astui voimaan 28. huhtikuuta 1984. Muutos uudisti täysin merenkulkualan vaatimuksia lisäten muun muassa koulutusvaatimuksia. Yleissopimuksen tarkoitus on edistää ihmishengen ja omaisuuden turvallisuutta merellä ja parantaa meriympäristön suojelua säätämällä näistä kansainvälisillä standardeilla. (IMO 2014.)

STCW-yleissopimuksen keskeinen sisältö on sen liitteessä. Vuonna 1995 STCW-yleissopimukseen tehtiin selkeitä muutoksia ja lisäyksiä koskien muun muassa koulutus- ja pätevyyskirjavaatimuksia, sekä käyttöön otettiin liitteen lisäksi merenkulkijoiden koulutuksiin, pätevyysiin ja vahdinpitoon liittyvä STCW-koodi. Tämä koodi sisältää perusvaatimukset tietyille koulutukselle tai pätevyydelle. Koodin pakollinen A-osa sisältää kaikki pakolliset vaatimukset ja B-osa sisältää suosituksenomaiset vaatimukset. Tehtävät ja koulutukset on identifioitu kirjain- ja numerokoodein, jotka vastaavat myös määräyksissä käytettyjä koodeja. (STCW 2010.)

Alkuperäisessä yleissopimuksessa vuodelta 1978 säädetään pätevyyskirjan hakemisesta ja myöntämisestä sekä erivapauksista. Vaatimukset koskevat niiden maiden merenkulkijoita, jotka ovat sopimuksen allekirjoittaneet, lukuun ottamatta niitä, jotka työskentelevät sota- tai muilla valtion aluksilla ei kaupallisissa tehtävissä, kalastusaluksilla, huvialuksilla tai puurakenteisilla aluksilla. Tarkoituksena on yhdenmukaistaa kaikkien sopimusvaltioiden merenkulkijoiden koulutuksia, pätevyksiä ja vahdinpitoon liittyviä asioita. STCW:ssä määritellään vaadittavan koulutuksen lisäksi vaatimukset pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen, kelpoisuustodistuksen tai erivapauden hakemiseksi ja antamiseksi sekä merimiesrekisterin pitämiseksi. Lisäksi STCW:ssä säädetään merenkulkijan terveydentilavaatimuksista. STCW määrittää siis vaatimuksia ja velvoitteita, jotka liittyvät merenkulun henkilölupien myöntämisprosessiin. Yksilöidyt pätevyysasiakirjakohtaiset vaatimukset vaikuttavat taas myöntämisperusteisiin sekä päätökseen. (STCW 2010.)

Pätevydet-yksikön toiminta merenkulun henkilölupien myöntämiseksi merenkulkijoille perustuu STCW-yleissopimuksen noudattamiseen ja niitä haettaessa koulutuksen sisältö todistetaan STCW:n mukaisella koodilla, jonka perusteella voidaan todeta sen täyttävän STCW:n mukaiset vaatimukset. Kaikki Suomessa myönnettävät kansainväliseen liikenteeseen oikeuttavat merenkulun pätevydet perustuvat tähän yleissopimukseen ja sen myöhempään lisäykseen. Kansallinen merenkulkijoiden koulutus-, pätevyys- ja vahdinpitoon liittyvä lainsäädäntö perustuu myös kyseiseen yleissopimukseen. STCW:n mukaisten koulutusten hyväksyntä on Suomessa opetusviranomaisten ja hyväksytyjen oppilaitosten vastuulla. Oppilaitosten järjestelmät auditoidaan viiden vuoden välein, jonka tekevät koulutuksen arviointineuvosto ja korkeakoulujen arviointineuvosto. Trafin rooli on olla mukana auditointien suunnittelu- ja seurantatehtävissä ja lisäksi vastuulla on raportoida auditoinneista kansainväliselle merenkulkijajärjestö IMO:lle sekä EU:lle (Pätevydet 2014.)

7.1.1 Manilan muutokset STCW-yleissopimukseen

Vuoden 2010 Filippiinien Manilan 21. – 25. heinäkuuta järjestetyn konferenssin tuloksena hyväksyttiin Manilan muutokset osaksi vuoden 1978 yleissopimusta (Attachment 3 to the Final Act of the 2010 STCW Conference). STCW-yleissopimuksen muutokset astuivat voimaan 1.1.2012. Nämä Manilan muutokset määrittävät yleissopimukseen uudet vaatimukset koskien merenkulkijoiden pätevyksiä, erityisesti otetaan huomioon hätätilannekoulutukset, uudet koulutus- ja pätevyysvaatimukset sekä menetelmät ja vahdinpitoon liittyviä asioita kuten työ- ja lepoajat, alkoholin- ja huumien käyttö sekä merenkulkijoiden terveydentilavaatimukset. (STCW 2010.)

Tämä tarkoitti STCW-koodin merkittävää tarkastamista päivittämällä sitä vastaamaan tämän päivän merenkulun turvallisuusajattelua ja huomioimalla tulevaisuuden kehitysnäkymät merenkulun alalla. Manilan konferenssissa saatiin aikaan monia muutoksia sopimukseen kuten pätevyyskirjan väärinkäytösten ja väärennösten ehkäiseminen, vahdinpäivittämissä määräyksiä, uudet pätevyysvaatimukset miehistön pätevyyskirjoille, uudet teknologiakoulutusvaatimukset kuten ECDIS, uusia vaatimuksia ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi, uudet koulutus- ja pätevyysvaatimukset sähkömestarille, uusia pätevyys- ja koulutus vaatimuksia koskien lisäpätevyksiä, vaatimus turvatömpäpätevyydestä, ohjeistusta uudenaikaisesta koulutuksesta muun muassa simulaattori-koulutus ja verkko-opetus, uudet harjoitteluohjeistukset polaarilla alueilla navigoi-

ville merenkulkijoille sekä harjoitteluohjeistus koskien aluksen dynaamista paikannusjärjestelmää (Dynamic Positioning System). (IMO 2014.)

Manilan muutoksissa sovittiin myös siirtymäsäännöksistä määräyksellä I/15. Manilan muutokset tulevat 1.1.2017 täysimääräisesti voimaan ja 31.12.2016 on siirtymäaika, jotta sopimusvaltiot voivat implementoida muutokset omiin kansallisiin koulutus-, pätevyys- ja hallintojärjestelmiinsä. Implementoimisen kehoitetaan aloitettavan mahdollisimman nopeasti, jotta välttyttäisiin ongelmilta ja siirtymäsäännösjärjestelmistä tulee informoida IMOa. Siirtymäaikana pätevyksiä voidaan vielä myöntää perustuen vuoden 1995 STCW-yleissopimukseen ja sen jälkeen kaikkien koulutuksien, pätevyysasiakirjojen ja vahdinpitomääräysten tulee olla Manilan muutosten mukaisia. (STCW, I/15.)

Suomi on implementoinut Manilan muutokset pääosin 1.3.2013 mennessä, jolloin voimaan astuivat laivaväkilain muutokset (95/2013) ja uusi miehitysasetus (166/2013). Tuomaalan (2014) mukaan *”joitain asioita kuitenkin implementoitiin muuhun lainsäädäntöön jo aikaisemmin ja joitain käytännön asioita toimeenpannaan myöhemmin. Siirtymäaika on vielä kesken mikä tarkoittaa sitä, etteivät Manilan muutokset vielä kaikilta osin ole toteutuneet käytännössä. Vuoden 2017 alusta lähtien Manilan muutokset tulisi olla toteutettu myös käytännössä”*.

7.2 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY

Tämä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusta säättävä direktiivi on annettu 19. päivänä marraskuuta 2009. Tuomaalan (2014) mukaan alun perin merenkulkijoiden vähimmäiskoulutustasosta annettu direktiivi vuodelta 1994 (94/58/EY) säänteli STCW asioista EU-tasolla. Euroopan parlamentti ja neuvosto on antanut 4.4.2001 ensimmäisen kerran tämän direktiivin 2001/25/EY. Sen jälkeen alkuperäiseen direktiiviin on tehty muutoksia ja on katsottu parhaimmaksi sekä selkeämmäksi antaa kokonaan uusi direktiivi, johon nämä kaikki muutoksetkin on yhdistetty. Tällä direktiivillä kumotaan siis aikaisemmin annettu direktiivi. (2008/106/EY.) *”Lisäksi direktiiviä on muutettu useilla muutosdirektiiveillä, viimeisin 2012/35/EU. Direktiiveistä tehdään yleensä myöhemmin konsolidoitu versio, jossa muutokset on tehty alkuperäisen direktiivin tekstiä muuttamalla luettavuuden parantamiseksi. Direktiivin 2012/35/EU muutokset löytyvät jo konsolidoidusta versiosta direktiivistä 2008/106/EY”* (Tuomaala 2014).

Direktiivin tarkoituksena on parantaa EU-maiden meriturvallisuutta sisältäen muun muassa ympäristöturvallisuuden sekä koulutuksen vaatimuksenmukaisuuden ja varmistaa, että se olisi kansainvälisen sääntelyn ja standardien mukaista. Tässä direktiivissä annettuja sääntöjä täydennetään STCW:n A-osan pakollisilla vaatimuksilla lukuun ottamatta VIII luvun sääntöä VIII/2 (liite 1, 3 artikla, 1 luku). Direktiivissä käytetyt viittaukset ovat samalla myös suoraan viittauksia tähän STCW:n A-osaan ja direktiivin sisältö noudatteleekin mahdollisimman tarkasti STCW:n sisältöä tuoden lisäksi omia EU-valtioille tarkoitettuja säädöksiä. Yhtenä osiona direktiivissä säädetään merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta kuten myös pätevyysasiakirjavaatimuksista. Siksi Pätevyudet-yksikön toiminnan on oltava tämän direktiivin mukaista. (2008/106/EY, 1-22.)

Direktiivin kohdassa 15 erityiseksi pätevyyskirjoihin liittyväksi tavoitteeksi on mainittu kolmansien maiden pätevyyskirjojen varmistaminen. EU-maille on erittäin tärkeää, että saataisiin yhteinen käytäntö, jolla kolmansien maiden pätevyyskirjojen haltijoiden pätevyyskirjat voidaan luotettavasti tunnustaa ja näin ollen varmistaa se, että yhteisön aluksilla työskentelevillä merenkulkijoilla on kyseiseen tehtävään vaadittu koulutus sekä pätevyys. (2008/106/EY, 15.) Tämä tarkoittaa käytäntöjä, joilla kelpoisuustodistukset myönnetään. Suomessa kelpoisuustodistuksia myönnetään STCW-yleissopimuksen ratifioinneille maille, koska kolmansien maiden merenkulkijoiden koulutus- tai pätevyystason vertaileminen STCW:n asettamiin standardeihin on vaikeaa.

Tätä direktiiviä sovelletaan kaikkien jäsenmaiden merenkulkijoihin, jotka työskentelevät merialuksilla lukuun ottamatta sotalaivoja, laivaston apualuksia ja muita valtion ei kaupalliseen tarkoitukseen käyttämiä aluksia, kalastusaluksia, huvialuksia ja rakenteeltaan yksinkertaisia puisia aluksia (2008/106/EY, 2 artikla). Käytännössä direktiiviä sovelletaan siis kaikkiin kauppamerenkulun piirissä työskenteleviin merenkulkijoihin ja niihin, jotka hakevat merenkulun henkilölupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta. Tutkimuksessa käytän tästä myös termiä EU-direktiivi.

8 KANSALLINEN LAINSÄÄDÄNTÖ

8.1 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009

Tämä laki ohjaa sitä millainen aluksen miehityksen tulee olla, mitä pätevyyskriteereitä heiltä vaaditaan ja lisäksi siinä säädetään vahdinpidosta aluksella. Kyseinen laki pohjautuu STCW-yleissopimukseen ja on silloin Suomen tulkinta yleissopimuksen vaatimuksista sekä siitä kuinka niitä on noudatettava. Valtioneuvoston antama asetus laivaväen pätevydestä ja aluksen miehityksestä 166/2013 pohjautuu tähän lakiin. Lakia on muutettu lailla laivaväen ja aluksen turvallisuusjohtamisen muuttamisesta 95/2013. (Pätevyudet 2014.)

Pätevyudet-yksikön myöntämien Manilan STCW 2010 mukaisten pätevyysasiakirjojen myöntäminen perustuu tähän konsolidoituun lakiin ja aiemmin mainittuun asetukseen. Manilan muutosten mukaista pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta ei voi saada ellei se täytä kyseisissä dokumenteissa säädettyjä ehtoja. Tässä laissa on määritetty pätevyysasiakirjojen myöntämiseen liittyvät velvollisuudet sekä toimintamallit ja niitä Liikenteen turvallisuusvirasto Traficin tulee noudattaa. Tästä laista käytetään tutkimuksessa myös termiä laivaväkilaki. (Pätevyudet 2014.)

Lain 2. luvussa, jossa säädetään aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä ja vahdinpidosta on se osio tästä laista, joka on tärkein ottaa huomioon rakennettaessa purkki-järjestelmää. Lain soveltaminen määritellään 4 §:ssä näin: *”Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaiseen alukseen ja suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen sekä suomalaisen aluksen laivanisäntään”*. Lakia sovelletaan myös osaan kalastusaluksista riippuen kokoluokasta ja liikennealueesta.

STCW:n Manilan muutosten myötä muuttui aluksen miehitystä ja laivaväen pätevyystä koskeva kansallinen lainsäädäntö. 1.3.2013 astui voimaan laki aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta 95/2013. Tällä muutettiin aiempaa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia 1687/2009 sekä implementoitiin Manilan muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Lailla kumotaan valtioneuvoston asetus 1797/2009. Tämän vanhan asetuksen mukaisia pätevyyskirjoja voidaan kuitenkin myöntää 31.12.2016 asti edellyttäen, että myöntämisen edellytyksenä oleva meripalvelu, kurssi tai koulutus on aloitettu ennen 1.7.2013. Pääpiirteissään muutoslakia so-

velletään samoihin aluksiin kuin alkuperäistäkin. Muutoslaki tuo joitain lisäyksiä alkuperäiseen lakiin, mm. pätevyyskirjan sekä kelpoisuustodistuksen lisäksi annettavat vaatimukset osoitetaan koskemaan myös lisäpätevyystodistusta. (Pätevyudet 2014.)

8.2 Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 166/2013

Tämä asetus pohjautuu aikaisempaan valtioneuvoston asetukseen aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 1797/2009. Manilan muutosten vuoksi aikaisempi asetus ei ole enää ollut kansainvälisten vaatimusten mukainen ja tästä johtuen tällä asetuksella on saatettu Suomessa voimaan kyseiset muutokset. Kaikkien pätevyysasiakirjojen antaminen 1.1.2017 lähtien voi perustua vain tähän asetukseen. (Pätevyudet 2014.)

Tämä asetus on annettu lain laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009 nojalla ja sitä sovelletaan kyseisen lain mukaisesti. Sen lisäksi on huomioitava asetukseen tehty muutos valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 464/2013. Asetus säättää kansalliset vaatimukset haettaessa vahvistusta aluksen miehitykselle ja siihen liittyvät velvollisuudet sekä muutokset. Asetuksesta löytyvät aluksen päällystön pätevyysvaatimukset sekä muut pätevyys- ja koulutusvaatimukset. Asetuksessa säädetään myös pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten myöntämisperusteista sekä niiden voimassaolosta ja uusimisesta. Tästä asetuksesta käytetään tutkimuksessa myös termiä miehitysasetus. (166/2013.)

8.3 Laki laivaväen luetteloinnista 1360/2006

Merimiesrekisterin toiminta perustaa pääasiallisesti tähän lakiin, jota on muutettu lailla laivaväen luetteloinnista annetun lain 6 §:n muuttamisesta 1689/2009. Lain tarkoituksena on turvata se, että aluksilla työskentelevien henkilöiden palvelusuhteet löytyvät rekisteristä ja tiedot ovat käytettävissä sekä samalla myös taata näiden henkilöiden yksityisyyden suoja. Laki siis säätelee meripalvelun ilmoittamisvelvollisuuksia, jotka kohdistuvat laivaisäntään ja myös sitä kuinka nämä palvelutiedot rekisteröidään. Tavoitteena on myös taata palveluaikatietojen luotettavuus ja ajantasaisuus. Lisäksi laissa säädetään merimiesluetteloon tallennettavista tiedoista ja niiden käsittelystä. (1360/2006, 1 §)

Tätä lakia sovelletaan suomalaisessa aluksessa työskentelevien luettelointiin. Tätä lakia ei kuitenkaan sovelleta aluksessa vain aluksen ollessa satamassa, uittokalustolla, lukuun ottamatta uittoon käytettävää kuljetuskalustoa, huviveneessä, vuokraveneessä, valtion puolustus- tai rajavartiolaitoksen käytettävässä aluksessa sekä tarkastus-, huolto- ja luotsaustehtävissä silloin, kun työtä tehdään vain tilapäisesti. (1360/2006, 2§).

Opinnäytetyön tutkimusvaiheen aikana selvisi, että lakia laivaväen luetteloinnista ollaan työstämässä ja se tulee muuttumaan lähiaikoina. Tuomaalan (2014) mukaan laki laivaväen luetteloinnista on tällä hetkellä auki ja luonnostekstissä muutetaan lähes kaikkia pykäläitä. Tuomaalan (2014) mukaan laki ajantasaistetaan kokonaisuudessaan ja se on tarkoituksena saada eduskuntaan lokakuussa 2014 sekä voimaan vuoden 2015 alusta. Uudessa laissa saatetaan laki vastaamaan viimeisimpiä kansainvälisiä vaatimuksia, mutta periaatteessa siinä ei ole voitu vielä täysin huomioida kaikkia Purkki-järjestelmän tulevien uudistuksien aiheuttamia mahdollisia lainmuutostarpeita, koska Purkki-järjestelmän osalta ei ole olemassa vielä tässä vaiheessa varmaa tietoa siitä, mitä uusia toimintamalleja oikeasti otetaan käyttöön.

8.4 Laki laivaväen lääkärintarkastuksista 1171/2010

1 §:n mukaan lain tarkoituksena on edistää merenkulun turvallisuutta säätämällä laivaväelle tehtävistä lääkärintarkastuksista. Tässä laissa määritellään vaatimus laivaväen merimieslääkärintodistuksesta, laivaisännän velvollisuudet sekä merimieslääkärintarkastukset kotimaan- ja ulkomaan liikenteessä sekä uusintatarkastukset. Lisäksi laissa säädetään poikkeusluvan hakemisesta tilanteessa, kun merenkulkijan terveydentila ei täytä asetettuja vaatimuksia. (1171/2010.) Lakia sovelletaan kaikkiin aluksilla työskenteleviin, huomioon ottaen tietyt poikkeukset, joista säädetään lain 2 §:ssä. Pääasiallisesti 2 §:n perusteella lakia sovelletaan kaikkiin kansainvälisen liikenteen suomalaisiin kaupparenkulun piirissä olevilla aluksilla työskenteleviin merenkulkijoihin.

8.5 Laki merimiehen lääkärintarkastuksista pidettävästä rekisteristä 25/1999

Lailla on päätetty merimiehen lääkärintarkastuksista pidettävästä valtakunnallisesta rekisteristä, jota ylläpitää Työterveyslaitos. Tähän lakiin on tehty muutos 1336/2009.

Laissa säädetään siitä mitä tietoja rekisteriin tallennetaan, lääkärintodistuksen toimitamisesta rekisteriin sekä tietojen luovuttamisesta ja säilyttämisestä. Lain 2 §:ssä määritellään lain tarkoitus näin ”*Rekisterin tarkoituksena on edistää työntekijöiden laivatyökelpoisuuden sekä terveydentilan arviointia ja seurantaa, merimieslääkäreiden toiminnan yhdenmukaisuutta sekä työntekijöiden yleiseen terveyteen kohdistuvaa tieteellistä tutkimustoimintaa*”. (25/1999.)

9 MERILAINSÄÄDÄNNÖN VAIKUTUS SAILOR-JÄRJESTELMÄN KAUTTA MYÖNNETÄVIIN HENKILÖLUPUIIN

Tässä osassa tutkimusta esitellään ne kohdat merilainsäädännöstä, jotka säätelevät merenkulun henkilölupia. Vaikutuksen kohteet on jaoteltu yksittäisiin tapahtumiin sen mukaan, miten niistä merilainsäädännössä säädetään. Ensiksi selvitetään kansainvälisen lainsäädännön eli STCW-yleissopimuksen ja EU-direktiivin asettamat vaatimukset. Näiden jälkeen käydään läpi kansallisen merilainsäädännön vaatimukset. Merenkulun henkilölupiin vaikuttava merilainsäädäntö on esitetty taulukkomuodossa tämän tutkimuksen liitteessä 3. Taulukossa on eritelty merenkulun henkilölupiin liittyvät tapahtumat sekä listattu erikseen ne kohdat kansainvälisestä ja kansallisesta lainsäädännöstä, jotka siihen vaikuttavat. Tutkimuksessa käytän myös termiä pätevyysasiakirja, jolla tarkoitetaan pätevyyskirjaa, lisäpätevyystodistusta ja kelpoisuustodistusta.

9.1 Merilainsäädännön vaikutus pätevyyskirjoihin ja lisäpätevyystodistuksiin

9.1.1 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen määritelmä

Pätevyysasiakirja tarkoittaa voimassa olevaa dokumenttia, jonka on myöntänyt hallinto tai se on myönnetty hallinnon alaisena. Se voi olla myös hallinnon tunnustama dokumentti siitä, että dokumentin haltija täyttää pätevyydeltään kansallisen lainsäädännön toimeen asettamat vaatimukset. (STCW, artikla 2.) Pätevyyskirja (Certificate of Competency) tarkoittaa pätevyysasiakirjaa, joka myönnetään ja hyväksytään päällystölle tai GMDSS-radioaseman hoitajille. Sen tulee olla STCW:n lukujen II, III, IV tai VII mukainen ja oikeuttaa haltijansa näin palvelemaan lainvoimaisesti pätevyyskirjansa valtuuttamassa tehtävässä (STCW, I/1, 30). Lisäpätevyystodistus (Certificate of Proficiency) tarkoittaa muuta pätevyysasiakirjaa kuin pätevyyskirja ja se myönnetään merenkulkijalle, kun hän täyttää vaatimukset harjoittelun, koulutuksen tai meripalvelun osalta johonkin tiettyyn tehtävään aluksella, josta konventiossa on säädetty

(STCW, I/1, 31). Pätevyysasiakirja voi tarkoittaa kolmea eri asiaa: 1) hallinto voi myöntää pätevyysasiakirjan, 2) pätevyysasiakirja on voitu myöntää hallinnon alaisena tai 3) hallinto voi tunnustaa toisen hallinnon myöntämän pätevyysasiakirjan (STCW, B-II).

EU-direktiivin mukaan pätevyyskirja on päälliköille, päällystölle ja GMDSS-radioaseman käyttäjille annettava pätevyyskirja, ja se on myönnetty sekä merkitty sen mukaisesti mitä direktiivin liitteessä I olevassa II, III, IV tai VI luvussa säädetään. Pätevyyskirja oikeuttaa sen haltijansa työskentelemään siinä toimessa tai tehtävissä, johon pätevyyskirjaan merkityt tiedot oikeuttavat. (106/2008/EY, 1 artikla, 36.) Direktiivissä pätevyystodistuksella tarkoitetaan sellaista merenkulkijalle myönnettävää muuta pätevyysasiakirjaa kuin pätevyyskirjaa, joka on osoituksena siitä, että direktiivin pätevyyttä koskevat vaatimukset täyttyvät (106/2008/EY, 1 artikla, 37). Pätevyystodistuksella tarkoitetaan direktiivissä lisäpätevyystodistusta.

Laivaväkilakilain määritelmä pätevyyskirjasta ja lisäpätevyystodistuksesta on seuraavanlainen *”aluksella työskentelevällä on oltava tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetty pätevyys. Osoitetusta pätevyydestä annetaan pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus”*. Se, millainen pätevyys henkilöllä tulee olla, riippuu tehtävästä sekä toimenkuvasta aluksella ja aluksen tyypistä sekä liikennealueesta. Tässä laissa määritellään, miten pätevyys tulee osoittaa, jotta henkilö voi saada pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen. (1687/2009, 15§.)

9.1.2 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakeminen

STCW ja EU-direktiivi säätelevät niitä asioita, jotka hakijan on pätevyysasiakirjahakemuksessaan esitettävä ja ne on tarkastettava hakemusta käsiteltäessä. Nämä ovat henkilöllisyys, pätevyteen vaadittavan ikärajan täyttyminen, terveydentilan muutokset (STCW A-I/9), vaadittavan meripalvelun ja koulutuksen suorittaminen sekä pätevyysvaatimusten täyttyminen niiden toimien, tehtävien ja suoritustasojen osalta, jotka pätevyyskirjan kelpoisuustodistuksessa on määrä määritellä. Tätä säädöstä ei kuitenkaan sovelleta STCW-yleissopimuksen säännön I/10 mukaiseen kelpoisuustodistuksen tunnustamiseen. (STCW I/2, 13; 106/2008, 5 artikla, 11.)

Laivaväkilaki säättää pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakemisesta seuraavasti ”Pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta on haettava kirjallisesti liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakijan on esitettävä hakemuksensa tueksi kaikki pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antamista varten tarvittavat tiedot ja selvitykset” Pykälä ohjaa tässä asiassa katsomaan tarkemmat määrittelyt valtioneuvoston asetuksesta, jolla tarkoitetaan miehitysasetusta. (1687/2009, 16§.)

Miehitysasetuksen viidennessä luvussa säädetään pätevyyskirjan hakemisesta sekä yksityiskohtaisesti pätevyyskirjakohtaisista vaatimuksista ja siitä, mitä hakijan on toimitettava pätevyyskirjan hakemiseksi Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ensimmäistä pätevyyskirjaa hakiessa hakijan tulee todistaa luotettavasti henkilöllisyytensä ja hänen on toimitettava selvitys siitä, että hänellä on kyseisen pätevyyskirjan oikeuttamaan tehtävään vaadittava terveydentila. Hakijan on liitettävä hakemukseen selvitys koulutuksesta ja työkokemuksesta sekä passivalokuva, jos pätevyyskirja on kuvallinen. (166/2013, 20 §.) Lisäpätevyystodistuksen hakemisesta liikenteenturvallisuusvirastolta ja siitä mitä hakijan on toimitettava hakemuksessaan, säädetään miehitysasetuksen seitsemännessä luvussa. Toimitettavat liitteet ja selvitykset eivät eroa pätevyyskirjoista ja tämä ei tuo lisäyksiä vaatimukseen hakemisen osalta. Hakemusprosessi on pätevyyskirjoissa ja lisäpätevyystodistuksissa samanlainen. (166/2013, 57 §.)

9.1.3 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antaminen

STCW määrittää vaatimuksen pätevyyskirjan antamiseksi. Se tulee antaa niille päällystön ja miehistön merenkulkijoille, jotka hallinnon arvioinnin jälkeen täyttävät kyseisen yleissopimuksen vaatimukset meripalvelun, iän, terveydentilan, pätevyyden ja koulutuksen perusteella. Myönnettävät pätevyydet on annettava siinä muodossa, joka määritetään määräyksessä pätevyyskirjoista I/2. Pätevyys tulee ilmoittaa pätevyysasiakirjassa Englannin kielellä tai vaihtoehtoisesti kansalliskielellä, jolloin ilmoitetun pätevyysasiakirjan nimi tulee olla käännetty Englannin kielelle (STCW, artikla VI). Säännökset pätevyyskirjan ja kelpoisuustodistuksen myöntämiseksi määritellään myös STCW:ssä, jonka mukaan pätevyyskirjan voi antaa vain hallinto tarkistettuaan siihen liittyvien dokumenttien aitouden ja voimassaolon (STCW, I/2, 1). Lisäksi pätevyysasiakirjat, joiden myöntäminen päällystölle perustuu määräykseen V/1-1 ja V/1-2 saa antaa ainoastaan hallinto (STCW, I/2, 2).

STCW:ssä osoitetaan vaatimus hallinnoille ja määrätään, että jokaisen sopimusosapuolen tulee varmistaa, että pätevyysasiakirjat annetaan vain hakijoille, jotka täyttävät tämän määräyksen mukaiset säännökset (STCW, I/2, 12). Saadakseen pätevyystodistuksen on hakijoiden esitettävä riittävä näyttö seuraavista viidestä vaatimuksesta: 1) henkilöllisyys, 2) pätevyyteen vaadittu ikä, 3) terveydentilan vaatimusten täyttäminen STCW-koodin A-I/9 mukaisesti, 4) hakijalla on pätevyyteen vaadittava koulutus tai vaadittava meripalvelu on suoritettu ja 5) hakija täyttää tämän määräyksen mukaisen toimen, tehtävän ja tason, joka on yksilöity siitä annettuun pätevyysasiakirjaan (STCW, I/2, 13).

EU-direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava se, että merenkulkijoilla on STCW-säännösten määrittelemä koulutus ja sen perusteella myönnetty asiakirja siitä todisteena. Jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että merenkulkijoilla on SOLAS 74-yleissopimuksen III luvun 10.4 säännön mukainen koulutus ja siitä on todisteena annettava pätevyysasiakirja. (106/2008/EY, 3 artikla.) Nämä kaksi kohtaa direktiivissä velvoittavat Liikenteen turvallisuusvirasto myöntämään merenkulkijoille pätevyyskirjoja ja lisäpätevyystodistuksia, kun heillä on vaatimusten mukainen koulutus.

Lisäksi kelpoisuustodistuksista ja lisäpätevyystodistuksista säädetään direktiivissä näin: *”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että pätevyyskirjat ja pätevyystodistukset myönnetään sellaisille hakijoille, jotka täyttävät tämän artiklan vaatimukset”* (106/2008/EY, 5 artikla, 1). EU-direktiivin mukaan pätevyyskirjat ja pätevyystodistukset on myönnettävä STCW yleissopimuksen liitteen säännössä I/2 olevan 3 kohdan mukaisesti (106/2008/EY, 5 artikla, 3). Lisäksi pätevyystodistusten ja kelpoisuustodistusten antamisesta säädetään seuraavasti: *”Pätevyyskirjoja saavat myöntää ainoastaan jäsenvaltiot ja vasta sen jälkeen, kun kaikkien tarvittavien asiakirjatodisteiden oikeellisuus ja voimassaolo on tarkistettu, ja ne on myönnettävä tässä artiklassa annettujen säännösten mukaisesti”* (106/2008/EY, 5 artikla, 3a).

Kansallisella tasolla tästä säädetään laivaväkilaisissa, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen. Annettaessa pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus tulee olla tarkastettuna seuraavat asiat: hakijan ikä, terveys, tiedot, taidot, koulutus ja kokemus. Tämän lisäksi viitataan miehitysasetukseen, jolla säädetään tarkemmin pätevyyskirjoihin vaikuttavien säädösten vaatimuksista ja täytäntöönpanosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa myös tarkempia ohjeita päte-

vyyksien ja lisäpätevyystodistuksien myöntämiseen sekä hakemiseen, kun ne johtuvat IMO:n ohjeistuksesta tai menettelyistä EU:n päätöslauselmien toimeenpanemiseksi. (1687/2009, 17 §.)

9.1.4 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen voimassaolo sekä uusiminen

Määräys pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen uusimisesta tulee STCW:stä, jonka mukaan päällystön ja radioasemanhoitajien pätevyyskirjojen haltijoiden tulee uusida pätevyytensä viiden vuoden välein ja täyttää määräyksen I/9 mukaiset terveydentilavaatimukset sekä näyttää toteen, että on säilyttänyt ammatillisen pätevyytensä, kuten on säädetty STCW-koodin osassa A-I/11. Lisäksi säädetään erikseen myös lisäpätevyyksien uusimisesta ja vaaditaan myös, että hallinnon on varmistettava se, että kaikki lainsäädäntöön tulevat muutokset turvalliseen merenkulkuun, turvallisuuteen ja ympäristön suojeluun on annettava hallinnon lippuvaltion alla kulkevien alusten saataville. (STCW, I/11).

STCW:ssä säädetään pätevyyskirjan uusimiseen vaadittavasta meripalvelusta, joka on 12 kuukautta tarkoituksenmukaista meripalvelua hakemusta edeltävän viiden vuoden aikana tai kolme kuukautta hakemusta edeltävän kuuden kuukauden aikana. Vaihtoehtoisesti voidaan hyväksyä myös pätevyyskirjan mukainen vastaava palvelu sekä pätevyys voidaan uusida kokeen tai koulutuksen perusteella. Säiliöaluspätevyyksien uusimiseen vaaditaan vähintään kolme kuukautta meripalvelua tarkoituksenmukaisissa tehtävissä säiliöaluksella hakemusta edeltävän viiden vuoden aikana. Vaihtoehtoisesti sen voi uusida kertauskoulutuksen tai kurssin perusteella. (STCW, A-I/11.)

STCW säättää pätevyyskirjan sekä lisäpätevyystodistuksen voimassaolosta ja määräyksen I/11 mukaan vaadittujen kurssien sisällön tulee ajantasaisesti sisältää merenkulun lainsäädännön, teknologian, suositusten sekä meriturvallisuuden edellyttämät muutokset. Kurssin koe voidaan suorittaa kirjallisella tai suullisella kokeella, simulatorilla tai muulla asiaankuuluvalla tavalla. Määräyksen A-I/11 mukainen meripalvelu uusimista varten voidaan suorittaa myös alemmalla päällystön tasolla kuin mikä uusittava pätevyyden taso on. (STCW, B-I/11.)

EU-direktiivissä säädetään pätevyyskirjan ja pätevyystodistuksen uusimisesta, jonka mukaan päällikön, päällystön ja radioasemanhoitajan, jolla on direktiivin liitteessä I

olevan luvun nojalla myönnetty tai tunnustettu pätevyyskirja, on uusittava se viiden vuoden välein. Tähän ei kuitenkaan lueta luvun VI nojalla myönnettyjä tai tunnustettuja pätevyystodistuksia. Usinnassa tulee täyttää 11 artiklan mukaiset terveystaamukset ja STCW-koodin A-I/11-osaston vaatimukset ammattitaidosta. (2008/106/EY, 12 artikla.)

Laivaväkilaisissa säädetään myös pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen voimassaolosta ja uusimisesta. Laissa viitataan valtioneuvoston asetukseen, jossa määritetään tarkemmin ohjeet myös pätevyyksien uusimiseen ja voimassaoloon liittyen. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä myös kansallisten kirjojen voimassaolosta, jotka eivät ole STCW:n mukaisia pätevyyskirjoja. Tämä laki sanoo seuraavasti pätevyyskirjan uusimisesta *”Pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta uusittaessa pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen haltijan on esitettävä selvitys siitä, että hän on säilyttänyt ammattipätevyytensä”*. Tarkempia säännöksiä tästä annetaan valtioneuvoston asetuksella 166/2013. Lisäksi säädetään niin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koskien lisäpätevyystodistusten uusimiseen vaadittavaa koulutusta tai työkokemusta. (1687/2009, 19 §.)

Miehitysasetuksen kahdeksannessa luvussa on säädetty siitä, kuinka pitkäksi aikaa pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus voidaan myöntää sekä pätevyyskohtaisesti siitä, mitä uusimiseen vaaditaan. Lisäksi siinä säädetään pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolosta. Karkeasti voimassaolo voidaan jakaa niin, että kansainvälisen liikenteen päällystön pätevyyskirjat ovat voimassa viisi vuotta kerrallaan ja miehistön pätevyyskirjat sekä kotimaanliikenteen pätevyyskirjat ovat voimassa toistaiseksi. Lisäpätevyystodistuksista osa annetaan viideksi vuodeksi ja osa on voimassa toistaiseksi (166/2013, 77 §). Miehitysasetuksessa säädetään yleisesti uusimisesta seuraavasti *”Pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen haltijan on kirjaa tai todistusta uusittaessaan esitettävä selvitys siitä, että hän on säilyttänyt ammattipätevyytensä ja että hänen terveydentilansa täyttää merimiesten terveydentilaa koskevien säännösten ja määräysten mukaiset vaatimukset”* (166/2013, 78 §). Lopuissa kahdeksannen luvun pykälissä (79 § - 86 §) säädetään tarkemmin pätevyyskohtaisesti uusimisen vaatimuksista.

9.1.5 Pätevyyskirjan muoto

STCW määrittää pätevyysasiakirjojen ja kelpoisuustodistusten mallin. Se säätää siitä minkä muotoinen myönnettävän pätevyysasiakirjan ja kelpoisuustodistuksen tulee olla sekä mitä tietoja siitä on löydettävä. Kaikki pätevyysasiakirjat Manilan muutosten jälkeen tulisi myöntää STCW:n ohjeistuksen mukaisesti. (STCW, A-I/2.) Ohjeistusta annetaan koodin osassa B-I/2. Lisäksi säädetään, että jos sopimusosapuolet käyttävät pätevyysasiakirjojen myöntämiseen jotain muuta mallia kuin mitä STCW:ssä säädetään, on heidän varmistuttava siitä, että se sisältää kaiken vaadittavan tiedon. Sen tulee sisältää kaikki henkilöllisyyteen liittyvät tiedot kuten nimi, syntymäaika, kuvallisissa pätevyysasiakirjoissa haltijan valokuva, allekirjoitus sekä pätevyysasiakirjan myöntämispäivämäärän tulee olla samalla puolella kuin edellisten. Lisäksi sen tulee sisältää kaikki tiedot tehtävään tai tehtävänkuviiin liittyen ja samoin niihin liittyvät rajoitukset. (STCW, A-I/2, 4).

STCW määrittelee pätevyysasiakirjassa käytettävän kielen, joka on Englanti, tai vaihtoehtoisesti, jos pätevyysasiakirja annetaan kansallisella kielellä, on pätevyysasiakirjasta löydettävä myös käännös Englanniksi (STCW, I/2, 3). STCW:n mukaan radioasemanhoitajan pätevyys voidaan myöntää kahdella eri tavalla. Se voidaan joko sisällyttää henkilön pääkirjaan tai siitä voidaan myöntää erillinen todistus (STCW, I/2, 4). Suomessa radioasemanhoitajalle myönnetään erillinen kelpoisuustodistus ja sen antajana toimii Viestintävirasto. STCW:n mukaan toimenkuva, jossa pätevyysasiakirjan haltija on oikeutettu työskentelemään, on yksilöitävä, kuten hallinnon vähimmäismiehityksestä annettavassa asetuksessa sovelletaan (STCW, I/2, 9). Pätevyystodistuksen muoto voi olla muukin, kuin STCW-koodin osassa A-I/2 säädetty, mutta siihen on sisällytettävä vaadittu informaatio vähintään Roomalaisin kirjaimin ja Arabialaisin numeroin ottaen huomioon osassa A-I/2 sallitut poikkeukset (STCW, I/2, 10). Lisäksi määräyksen I/10, kohdan 5 säännöksen mukaan myönnetty alkuperäinen pätevyysasiakirja tulee säilyttää sillä aluksella, jossa sen haltija työskentelee (STCW, I/2, 10).

EU-direktiivin mukaan pätevyysasiakirjaan tulee yksilöidä haltijansa toimi samassa muodossa sen turvallisen miehityksen vaatimusten mukaisesti, jota jäsenvaltiossa sovelletaan (106/2008/EY, 5 artikla 8). Direktiivi antaa tietyin ehdoin mahdollisuuden käyttää pätevyysasiakirjan toimen merkitsemiseksi muutakin merkintää kuin suoraan STCW-koodin A-I/2 osaston muotoon tehtyä koodia. Vähimmäisvaatimusta noudatet-

taessa voidaan koodi antaa myös roomalaisin kirjaimin ja arabialaisin numeroin, mutta se tulee tehdä noudattaen STCW:n A-I/2 osaston vaatimuksia. (106/2008/EY, 5 artikla, 9.)

Direktiivissä vaaditaan, että kaikkien siinä edellytetyjen pätevyysasiakirjojen tulee olla alkuperäisessä muodossaan saatavilla aluksella. Poikkeuksena ovat 19 artiklan 7 kohdan mukaiset säännökset. Tällä tarkoitetaan sitä, että toisen valtion pätevyyskirjan haltija voi työskennellä korkeintaan kolme kuukautta aluksella odottaessaan kelpoisuustodistusta, koska kelpoisuustodistushakemuksen jättämisen jälkeen hallinto voi antaa hakijalle todistuksen hakemuksen vastaanottamisesta (CRA). (106/2008/EY, 5 artikla 10.) Laivaväkilaisissa pätevyyskirjan muodosta säädetään näin *”Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon”* (1687/2009, 17 §).

9.1.6 Vaihtoehtoiset pätevyyskirjat

EU-direktiivissä säädetään vaihtoehtoisten pätevyyskirjojen myöntämisestä. Jäsenvaltiot voivat myös myöntää tai antaa luvan myöntää muita vaihtoehtoisia pätevyysasiakirjoja kuin mitä myöntämisestä on säädetty direktiivin liitteen luvuissa II ja III. Pätevyysasiakirjoissa mainitut tehtävät ja vastualueet tulee olla merkitty STCW:n koodiston mukaisesti sekä hakijan tulee täyttää kaikki STCW:ssä ja direktiivissä määritelty vaatimukset koulutuksen, pätevyyden ja meripalvelun osalta. Vaihtoehtoisen pätevyyskirjan myöntämisen tulee tapahtua näiden vaatimusten mukaisesti. *”Tämän luvun nojalla ei myönnetä pätevyysasiakirjaa, jollei jäsenvaltio ole toimittanut STCW - yleissopimuksessa vaadittuja tietoja komissiolle”*. Direktiivissä säädettyjä periaatteita on noudatettava, jos jäsenvaltio myöntää tai antaa luvan vaihtoehtoisten pätevyyskirjojen myöntämiseen. (106/2008 VII, VII/1.)

Direktiivi määrittelee pätevyysasiakirjan myöntämisen seuraavasti *”Merenkulkijalla, joka suorittaa STCW-säännösten II luvun A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 taulukossa taikka III luvun A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 tai A-III/5 taulukossa taikka IV luvun A-IV/2 taulukossa määritellyn tehtävän tai määritellyjä tehtäviä, on oltava pätevyyskirja tai pätevyystodistus”*. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kaikilla laivalla työskentelevillä tulee olla toimensa ja tehtävänsä mukainen pätevyys. Vaihtoehtoiseen päte-

vyyskirjaan merkittävät tehtävät ja vastuualueet tulee valita näistä ja niiden on myös vastattava niitä täysin. (106/2008/EY, VII/2)

Direktiivin mukaisesti vaihtoehtoisten pätevyyskirjojen myöntämijärjestelmän on taattava sama meriturvallisuus sekä ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen kuin muissa luvuissa säädetään. Tämän luvun nojalla myönnettävien vaihtoehtoisten pätevyyskirjojen ja muiden lukujen nojalla myönnettävien pätevyyskirjojen keskinäisestä vastaavuudesta on määrättävä. Lisäksi tässä säännössä asetetaan ehtoja vaihtoehtoisen pätevyyskirjan myöntämiseksi. Se ei muun muassa saa vähentää aluksella olevaa laivaväkeä tai vaarantaa tehtävän turvallista suorittamista. (106/2008/EY, VII/3.)

Laivaväkilain mukaan valtioneuvoston asetuksella annetaan STCW-yleissopimuksen ja vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanoksi tarkempia säännöksiä vaihtoehtoisista pätevyyskirjoista (1687/2009, 18 §). Miehitysasetuksen kuudennessa luvussa on listattu myönnettävät vaihtoehtoiset pätevyyskirjat ja vaatimukset on määritelty pätevyyskirjakohtaisesti. Vaihtoehtoisen pätevyyskirjan antamisesta ei kuitenkaan ole erikseen säädetty, joten tähän sovelletaan samaa pykälää, kuin muidenkin pätevyyskirjojen antamiseen.

9.1.7 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kaksoiskappale

Laivaväkilaki säättää pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolosta ja uusimisesta. Samassa pykälässä säädetään myös siitä, että kadonneen tai tuhoutuneen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tilalle on annettava vastaava pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus. Hakijan ei tarvitse esittää erillistä selvitystä terveydentilastaan tai ammattipätevyytensä säilyttämisestä. Tämä uusi annettava pätevyystodistus on voimassa siihen asti kuin alkuperäinenkin. (1687/2009, 19§.)

9.1.8 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen sekä tietyin ehdoin myös rajavartiolaitos, poliisi tai tulli voi ottaa pois pätevyyden, kuitenkin korkeintaan vain kuuden kuukauden ajaksi. Tämä peruutus voidaan tehdä silloin, kun toiminta on ollut lainsäädännön vastaista. Peruutta-

misessa noudatetaan sitä, mitä asiasta on merilainsäädännöstä säädetty ja sen lisäksi hallintoon liittyvää lainsäädäntöä (1687/2009, 20 §).

9.2 Merilainsäädännön vaikutus kelpoisuustodistuksiin

9.2.1 Kelpoisuustodistuksen määritelmä

STCW:n koodissa määritellään pätevyysasiakirja, joka käsittää myös kelpoisuustodistuksen määritelmän ja voi tarkoittaa kolmea eri asiaa 1) hallinto voi myöntää pätevyysasiakirjan, 2) pätevyysasiakirja on voitu myöntää hallinnon alaisena tai 3) hallinto voi tunnustaa toisen hallinnon myöntämän pätevyysasiakirjan (STCW, B-II).

9.2.2 Kelpoisuustodistuksen hakeminen

Varsinaisesta kelpoisuustodistuksen hakemisesta ei säädetä kansainvälisessä lainsäädännössä. Miehitysasetuksen mukaan liikenteenturvallisuusvirasto myöntää kirjallisen hakemuksen perusteella pätevyyskirjan tunnustamisesta kelpoisuustodistuksen, josta ilmenee sen voimassaoloaika. Kelpoisuustodistushakemukseen on liitettävä viranomaisen antama pätevyyskirja ja selvitys koulutuksesta, työkokemuksesta, terveydentilasta sekä passivalokuva. Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyydettyään antaa hakemuksesta vastaanottotodistuksen eli CRA:n. Tämän antaminen edellyttää, että hakijan pätevyyskirja kuuluu STCW-yleissopimuksen ja lainsäädännön mukaisen tunnustautumismenettelyn piiriin sekä täyttää asetuksessa säädetty edellytykset tunnustautumiselle. (166/2013, 87 §.) Lisäksi STCW:ssä suositellaan pyytämään hakemuksessa kaksi ohjeen mukaista valokuvaa, jotta toinen voidaan lisätä rekisteriin henkilön tietoihin (STCW, B-I/2, 16).

9.2.3 Kelpoisuustodistuksen antaminen ja voimassaolo

STCW:n määräyksessä I/2 määritellään vaatimukset pätevyyskirjan ja kelpoisuustodistuksen myöntämiseksi. Kelpoisuustodistuksen antamisessa noudatetaan samoja määräyksen I/2 kohtien 1, 2, 3 ja 4 vaatimuksia, kuten aiemmin on mainittu pätevyyskirjojen osalta. Artiklan VI mukainen kelpoisuustodistus voidaan myöntää vain, kun konvention asettamat vaatimukset täyttyvät (STCW, I/2, 5). Sopimuksen osapuolet voivat harkintavaltaa käyttäen sisällyttää kelpoisuustodistuksen pätevyyskirjaan, kuten Suomessa on toimittu tai myöntää siitä erillisen todistuksen (STCW, I/2, 6). STCW

esittää hallinnolle vaatimuksen pätevyyskirjan tai päällystölle myönnettävien lisäpätevyystodistusten tunnustamisesta. Hallinnon tulee varmistua pätevyyden aitoudesta ja voimassaolosta sekä kelpoisuustodistus myönnetään vain, kun konvention vaatimukset täyttyvät. Myönnetyn pätevyysasiakirjan ulkoasun ja muodon tulee olla sellainen, kun on esitetty STCW-koodin kohdan 3 osassa A-I/2. (STCW, I/2, 7.)

Määräyksen mukaan kohdissa 5, 6 ja 7 esitetyt kelpoisuustodistukset voidaan myöntää erillisinä dokumentteina ja vain hallinto saa ne myöntää. Kaikki nämä pätevyydet tulee varustaa yksilöidyllä numerolla, paitsi erikseen pätevyyskirjan lisäksi myönnettyllä todisteena olevalla kelpoisuustodistuksella voi numero olla sama kuin pätevyyskirjalla. Kelpoisuustodistuksen voimassaolopäivämäärä ei voi ulottua pidemmälle kuin alkuperäisen pätevyyskirjan tai viisi vuotta. Voimassaolon tulee päättyä myös, jos alkuperäisen pätevyyskirjan myöntänyt hallinto peruuttaa, mitätöi tai keskeyttää sen voimassaolon. (STCW, I/2, 8.)

STCW:n määräys on, että kaikkien hallintojen tulee tunnustaa määräyksen I/2 osan 7 mukaisesti hallinnon tai sen alla olevan tahon myöntämä päällystön pätevyyskirja tai radio-aseman hoitajan todistus. Kelpoisuustodistuksen myöntämiseksi on noudatettava kahta seuraavaa ehtoa: 1) hallinnon on varmistuttava, että alkuperäisen pätevyyskirjan myöntäneen osapuolen kohdalla ovat toteutuneet täysin konvention mukaiset määräykset koulutuksesta, harjoittelusta ja pätevyystodistuksen myöntämisestä sekä laadunvalvonnasta. 2) on huomioitava, että kaikki osapuolen tekemät muutokset edellä mainittuihin on saatettava tietoon. On lisäksi varmistuttava siitä, että kaikilla STCW II/2, III/2 ja III/3 koodien ja VII/1 johtotason mukaisten pätevyyskirjojen haltijoilla on oltava riittävä tieto kelpoisuustodistuksen myöntävän hallinnon kansallisesta merilainsäädännöstä. (STCW, I/10.)

STCW:ssä määrätyt toimenpiteet on suoritettava ja määrätyt tiedot on toimitettava yleissihteerille. Muiden valtioiden kuin sopimusosapuolien pätevyystodistuksia ei saa tunnustaa. Hallinto voi myös antaa olosuhteiden pakottaessa todistuksen ennen kuin kelpoisuus on myönnetty, jonka turvin hakija voi työskennellä hallinnon lippuvaltion alaisella aluksella korkeintaan kolme kuukautta. Henkilöllä on oltava aluksella hallinnolta saamansa dokumentti siitä, että hallinto on vastaanottanut hänen hakemuksensa. Määräyksen mukaisesti myönnettyjä kelpoisuustodistuksia tai pätevyysasiakirjoja ei

saa käyttää pohjana haettaessa pätevyuden tunnustamista seuraavaan toiselta valtiolta haettavaan tunnustamiseen. (STCW, I/10.)

STCW säättää, että pätevyysasiakirjojen myöntämisen tulee tapahtua määräyksen I/10 osan 4 ja määräyksen I/2 mukaisesti. Pätevyysasiakirjoja ei saa myöntää tai tunnustaa sellaisten koulutusten tai todistusten perusteella, jotka eivät ole tämän konvention mukaisia. Muusta toiminnasta aiheutuu kurinpidollisia seuraamuksia. Jos kelpoisuustodistuksen antanut jäsenvaltio peruuttaa kelpoisuustodistuksen, tulee siitä ja sen syistä informoida alkuperäisen pätevyyskirjan myöntänyttä hallintoa. (STCW, A-I/10.) Lisäksi säädetään niin, että ainoastaan STCW:n mukaisten koulutusten perusteella voidaan myöntää ja tunnustaa pätevyysasiakirjoja. Hallinnon tulee myös antaa muille viranomaisille tässä säädöksessä listatut tiedot myönnettyistä kelpoisuustodistuksista ja dokumentin siitä tulee olla saatavilla myös sähköisellä tavalla (STCW, B-I/10).

Jäsenvaltioiden tulisi tunnustaa vain niiden valtioiden pätevyystodistuksia, joiden koulutukset tai pätevyudet ovat STCW:n piiriin kuuluvien valtioiden antamia ja, jotka IMO:n meriturvallisuuskomitea on todennut noudattavan STCW:n asettamia vaatimuksia. Niiden valtioiden pätevyystodistuksia, jotka eivät näitä velvoitteita täytä, ei voida tunnustaa. (106/2008/EY, 16.) Kelpoisuustodistuksen antamisessa on toimittava samoin kuten pätevyyskirjankin antamisessa, josta on aiemmin kerrottu. Näiden lisäksi direktiivi määrittelee ne asiat, jotka on otettava huomioon kelpoisuustodistusta myönnettäessä. Ensimmäisenä on otettava huomioon, että kelpoisuustodistus voidaan myöntää vain sellaisen valtion pätevyyskirjaa vastaan, joka täyttää tämän direktiivin vaatimukset ja toisena on otettava huomioon, että pätevyyskirjan oikeellisuus ja voimassaolo on tarkistettava (106/2008/EY, 5 artikla, 6.)

Tämän jälkeen kelpoisuustodistus myönnetään niin, että ne voidaan myöntää erillisinä asiakirjoina ja ne saa myöntää ainoastaan jäsenvaltio. Lisäksi ne numeroidaan omalla yksilöllisellä numerolla, mutta pätevyyskirjan myöntämistä koskevalle kelpoisuustodistukselle voidaan antaa sama numero kuin kyseiselle pätevyyskirjalle edellyttäen, että kyseistä numeroa ei ole vielä käytetty. Ne myös lakkaavat olemasta voimassa heti, kun kelpoisuustodistuksen tai kelpoisuustodistuksella varustetun pätevyystodistuksen pohjana olevan pätevyyskirjan voimassaolo päättyy, kelpoisuustodistuksen tai alkuperäisen pätevyyskirjan myöntänyt valtio peruuttaa, lakkauttaa tai mitätöi sen. Viimeis-

tään voimassaolo lakkaa viiden vuoden kuluttua myöntämispäivämäärästä.

(106/2008/EY, 5 artikla, 7.)

Laivaväkilaki säättää muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen tunnustamisesta. Tällä tarkoitetaan sitä, että Suomen ja liikenteenturvallisuusviraston on tunnustettava niiden valtioiden myöntämät pätevyyskirjat, jotka kuuluvat STCW-yleissopimuksen sääntelyn piiriin. Tunnustamisen edellytyksenä on, että aidon ja voimassaolevan alkuperäisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen antanut taho on STCW-yleissopimuksen määräysten mukaisesti yleissopimuksen sopimuspuolen viranomainen. Ulkomaalaisen pätevyyskirjan tunnustamiseksi haetaan kelpoisuustodistusta liikenteen turvallisuusvirastolta. Kelpoisuustodistuksella vahvistetaan, että pätevyyskirjan haltija voi toimia suomalaisessa aluksessa päällikön, yliperämiehen, vahtiperämiehen, konepäällikön, ensimmäisen konemestarin tai vahtikonemestarin toimessa. (1687/2009, 21 §.)

Kelpoisuustodistuksia myönnetään ainoastaan päällystön pätevyyskirjan haltijalle tai tietyille lisäpätevyystodistuksille. Pätevyyskirjan tunnustamisen saamiseksi hakijan on lisäksi suoritettava suomen merenkulkualan lainsäädännön tentti hyväksytysti. Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia merenkulkijan työskennellä suomalaisella aluksella korkeintaan kolme kuukautta ilman tunnustettua pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta. Riittää, että henkilöllä on STCW:n mukainen voimassa oleva pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus ja on hakenut sen tunnustamista. Tehtävässä toimiminen ei saa kuitenkaan vaarantaa alusta, ympäristöä tai ihmishenkeä. Nämä myönnetyt kelpoisuustodistukset tulee lain mukaan merkitä merimiesluetteloon kuten myös peruutetut kelpoisuustodistukset. Kelpoisuustodistusten osalta annetaan valtioneuvoston asetuksessa tarkempia säädöksiä. (1687/2009, 21 §.) Lisäksi laissa säädetään pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen säilyttämisestä. Alkuperäinen pätevyyskirja ja kelpoisuustodistus on säilytettävä sillä aluksella, jolla asiakirjan haltija toimii ja se on oltava tarkistettavissa, kun viranomainen sitä vaatii (1687/2009, 22 §).

Miehitysasetuksen yhdeksännessä luvussa säädetään siitä, että liikenteen turvallisuusvirasto on velvollinen tunnustamaan Euroopan talousalueeseen (ETA) kuuluvan valtion myöntämän pätevyyskirjan. Hakijan tulee olla kyseisen alueen kansalainen ja pätevyyskirjan tulee olla STCW-yleissopimuksen mukainen. Tämä on siis pakollinen velvoite. Lisäksi liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää muun kuin ETA-alueen kan-

salaiselle luvan toimia suomalaisessa aluksessa niin kuin STCW-yleissopimuksessa määrätään. (166/2013, 87 §.) Jos havaitaan, että kelpoisuustodistus ei enää täytä STCW:n vaatimuksia tulee siitä ilmoittaa viipymättä Euroopan komissiolle ja pätevyyskirjan tunnustaminen sekä kelpoisuustodistus voidaan peruttaa EU-direktiivin 2008/106/EY mukaisesti (166/2013, 88§).

9.2.4 Kelpoisuustodistuksen muoto

STCW:n määräyksessä I/2 osassa 6 ja artikkelissa VI on säädetty kelpoisuustodistuksen vaatimuksista. STCW säättää myös siitä minkä muotoinen myönnettävän pätevyyskirjan ja kelpoisuustodistuksen tulee olla sekä mitä tietoja siitä on löydyttävä. Kelpoisuustodistuksen ulkomuodosta on määrätty osassa A-I/2 ja sen mukaan tehdyn todistuksen tulisi sisältää tiedot, joita on tarkennettu tässä suosituksessa. Kaikki pätevyystodistukset Manilan muutosten jälkeen tulisi myöntää STCW:n ohjeistuksen mukaisesti. Ohjeistusta annetaan koodin osassa B-I/2. Kelpoisuustodistuksen toimenkuva on yksilöitävä määräyksen I/2 kohdan 9 mukaan, muoto sekä alkuperäisen sertifikaatin säilytys kohdan 10 mukaan ja varmistuttava määräysten mukaisten säännösten täyttymisestä kohdan 12 mukaan, niin kuin aiemmin on pätevyyskirjan osalta kirjoitettu. (STCW, A-I/2)

Jos sopimusosapuolet käyttävät pätevyyskirjojen myöntämiseen jotain muuta mallia kuin mitä STCW:ssä säädetään, on heidän varmistuttava siitä, että se sisältää kaiken vaadittavan tiedon. Sen tulee sisältää kaikki henkilöllisyyteen liittyvät tiedot kuten nimi, syntymäaika, valokuva ja allekirjoitus sekä pätevyysasiakirjan myöntämispäivämäärän tulee olla samalla puolella kuin edellisten. Lisäksi sen tulee sisältää kaikki tiedot tehtävään tai tehtävänkuviiin liittyen ja samoin niihin liittyvät rajoitukset. (STCW, A-I/2, 4.) Lisäksi STCW:ssä säädetään sopimusosapuolien myöntämiseen käytettävästä muusta kuin STCW:ssä esitetystä mallista, joka on kelpoisuustodistusten osalta samanlainen kuin pätevyyskirjojenkin (STCW, A-I/2, 4).

Laivaväkilaisissa kelpoisuustodistuksen muodosta säädetään seuraavasti: ”*Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon* (1687/2009, 17§)”. Lisäksi alkuperäinen kelpoisuustodistus tulee

säilyttää sillä aluksella, jolla sen haltija toimii ja se on esitettävä viranomaisen määräyksestä (1687/2009, 22§).

9.2.5 Kelpoisuustodistuksen uusiminen

Kelpoisuustodistuksen uusimisesta ei säädetä erikseen kansainvälisessä tai kansallisessa lainsäädännössä, jossa puhutaan vain pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen uusimisesta. Käytännössä sen uusimiseen noudatetaan samoja periaatteita kuin pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen osalta on säädetty.

9.2.6 Kelpoisuustodistuksen tunnustamisen peruuttaminen

Laivaväkilain 20 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen. Miehitysasetuksessa säädetään siitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/106/EY mukaisesti pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen tunnustamisen mikäli se havaitsee, että se ei täytä STCW:n asettamia vaatimuksia. Tästä menettelystä tulee tehdä aina ilmoitus viipymättä Euroopan komissiolle. (166/2013, 88 §.)

9.3 Merilainsäädännön vaikutus erivapauksiin

STCW:ssä säädetään erivapauden myöntämisestä merenkulkijalle. Hallinnot voivat pakottavissa olosuhteissa myöntää erivapauden merenkulkijalle, jos se ei heidän mielestä aiheuta vaaraa henkilölle, omaisuudelle tai ympäristölle. Erivapaus voidaan myöntää nimetylle henkilölle nimetyllä aluksella ja korkeintaan kuudeksi kuukaudeksi sekä hallinnon tulee varmistua, että työtehtävän hoitaminen onnistuu turvallisesti. Aluksen päällikön tai konepäällikön toimeen erivapaus voidaan myöntää vain erittäin pakottavasta syystä ja mahdollisimman lyhyeksi ajaksi. Erivapaus voidaan myöntää vain yhtä tehtävää ylemmäksi, johon toimeen henkilön pätevyyskirja tai työkokemus oikeuttaa. Sopimusvaltioiden tulee lähettää vuosittainen raportti yleissihteerille, joka sisältää kaikkien myönnettyjen erivapauksien lukumäärän sekä tiedot alusten bruttovoitoisuuksista, joille näitä on myönnetty. (STCW, VIII.) STCW:n koodin B-VIII osaston ohjeistuksen mukaan henkilöllä on oikeus hakea erivapautta. EU-direktiivin

2008/106/EY 16 artiklan vaatimukset erivapauden myöntämisestä mukailevat STCW:n vaatimuksia.

Laivaväkilain mukaan erivapaus voidaan pakottavista syistä myöntää kansi- ja konepäällystön tehtävissä yhtä tehtävää ylempään toimeen edellyttäen sen, että henkilöllä katsotaan olevan riittävä pätevyys toimen hoitamiseen turvallisesti. Lisäksi erivapaus voidaan myöntää myös alimman pätevyyskirjan tehtävään, jos henkilöllä ei ole mitään pätevyyskirjaa, mutta hänen katsotaan kokemukseltaan ja koulutukseltaan pystyvän hoitamaan tehtävän. Tämä ei saa aiheuttaa vaaraa ihmishengelle, omaisuudella tai ympäristölle. Ennen myöntämistä on kuultava aina kansallista työmarkkinajärjestöä ja erivapaus ei saa olla voimassa yli kuutta kuukautta kerrallaan. Myönnetystä erivapaudesta tehdään merkintä merimiesluetteloon. (1687/2009, 13 §)

9.4 Merilainsäädännön vaikutus terveystoimintaluviin

Terveystoimintaluvan antamisesta säädetään laissa laivaväen lääkärintarkastuksista 1171/2010. Tämän lain 13 §:ssä säädetään toimintaluvien myöntämisestä. Henkilö, joka ei lääkärintarkastuksessa ole osoittanut soveltuvansa palvelukseen voi hakea tästä toimintalupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta. Toimintalupa voidaan myöntää erityisen painavasta syystä, jos henkilöä ei ole alku- tai uusintatarkastuksessa todettu palveluun soveltuvaksi. Tämän lain mukaan liikenteen turvallisuusviraston on ennen päätöksen tekemistä pyydettävä lausunto Työterveyslaitokselta. Lain noudattamista valvovat Liikenteen turvallisuusvirasto ja terveydenhuolto- ja sosiaaliviranomaiset (1171/2010, 16 §).

9.5 Merimieslääkärintodistukset

9.5.1 Merimieslääkärintodistuksen antaminen

STCW:ssä säädetään, että kaikkien sopimusvaltioiden tulee varmistaa, jotta merimieslääkärintodistukset annetaan määräyksen I/9 ja STCW -koodin A-I/9 osaston mukaisesti. Merimieslääkärintodistuksen antavan lääkärin on oltava lääketieteen alan ammattilainen ja tunnustettu merimieslääkärintarkastuksia valvovan osapuolen toimesta. Suomessa oikeudet tehdä merimieslääkärintarkastuksia myöntää Valvira, joka on Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto. Jokaisella merenkulkijalla kenellä on

pätevyystodistus, on oltava sen lisäksi todisteena voimassa oleva merimieslääkärintodistus, joka on määräyksen I/9 ja STCW-koodin A-I/9 mukaisesti myönnetty. Lisäksi EU-direktiivissä säädetään EU-tasolla vaatimuksista ja vaaditaan noudattamaan STCW:n velvoitteita terveydentila-asioiden suhteen. (STCW, 1/9; EU-direktiivi 2008/106/EY, 11 artikla.)

Sopimusosapuolten tulee toteuttaa määräyksessä I/9 ja STCW:n koodin A-I/9 osaston 2 kohdassa säädetty standardit psyykkiseen ja fyysiseen terveyteen liittyen. Lisäksi on otettava huomioon B-I/9 koodin ohjeistukset terveydentilavaatimuksista. Merimieslääkärintarkastukset saa tehdä vain lääketiedealan ammattilainen, jonka sopimusosapuoli on tunnustanut. Sopimusosapuolen tulee määrittää vaatimukset, joilla hyväksytään lääkäri merimieslääkärintarkastuksen suorittajaksi. Näistä hyväksytyistä lääkäreistä on pidettävä yllä listausta, joka on oltava saatavilla sopimusosapuolten, yhtiöiden ja merenkulkijoiden käyttöön sitä pyydettyäessä. Sopimusosapuolen on varmistettava, että vaatimuksia noudatetaan ja pätevyysien hakijoilla on tehtävämukainen terveydentila. Lisäksi on varmistettava, että niillä jotka eivät täytä terveydentilavaatimuksia on oikeus hakea muutosta päätökseen. Merimieslääkärintodistusten sisällöstä säädetään STCW:n koodin A-I/9 osaston kohdassa 7. (STCW A-I/9, B-I/9).

Laki laivaväen lääkärintarkastuksista 1171/2010 säättää merimieslääkärintarkastuksista. Yksinkertaistettuna merenkulkijan on lain mukaan suoritettava alkutarkastus merimiesterveyskeskuksessa ja sen voi tehdä laillistettu merimieslääkäri. Merimieslääkärintodistus on voimassa kaksi vuotta ja uusintatarkastus tulee näin ollen tehdä kahden vuoden välein. Uusintatarkastus voidaan suorittaa muuallakin kuin merimiesterveyskeskuksessa, mutta sen tekijän tulee olla laillistettu merimieslääkäri. Laki mahdollistaa edellisiin tiettyjä poikkeuksia riippuen liikennealueista (1171/2010, 6 - 7 §). 9 §:ssä määritellään tiedot, jotka tulee löytyä laivaväenlääkärintodistuksesta sekä 10§:ssä säädetään sen voimassaolosta. (1171/2010.)

9.5.2 Merimieslääkärintodistuksista pidettävä rekisteri

Merimieslääkärintodistuksista pidettävään rekisteriin ilmoitettavasta tiedosta säädetään seuraavasti: *”Lääkäriin velvollisuudesta lähettää jäljennös lääkärintodistuksesta Työterveyslaitokselle säädetään merimiehen lääkärintarkastuksista pidettävästä rekisteristä annetun lain (25/1999) 2§:ssä”*. Tämä laki vaatii, että merimieslääkärintodis-

tuksista pidetään valtakunnallista rekisteriä, johon tallennetaan kaikki aikaisemmin mainitut tiedot, jotka lääkärintodistuksesta selviävät mukaan lukien palvelukelpoisuus. Lisäksi merimieslääkäriin on lähetettävä jäljennös merimieslääkärintodistuksesta Työterveyslaitokselle. (1171/2010, 9 §.)

Merimiehen lääkärintodistuksista pidettävästä rekisteristä säädetään seuraavasti: *”Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada rekisteristä työntekijän laivakelpoisuutta koskevan päätöksen tekemistä varten tarpeelliset tiedot. Lisäksi virastolla ja työsuojeluviranomaisilla on oikeus saada rekisteristä muita kuin yksittäisen työntekijän terveyttä koskevia tietoja (25/1999, 3 §)”. Lisäksi tarkastavalla lääkärillä, Työterveyslaitoksella ja Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada hakijan terveyttä koskevia tietoja häntä aiemmin hoitaneilta sairaaloilta tai lääkäreiltä, ja ne on annettava maksutta (25/1999, 12 §).*

9.5.3 Ohjeistusta merimieslääkärintodistuksen antamiseksi

STCW:n resoluutiossa 8 annetaan ohjeistusta hallinnon suorittamia merimieslääkärintarkastuksia koskien. Sen mukaan on ymmärrettävä päällystön ja miehistön terveydentilan merkitys merenkulun- ja ympäristön turvallisuudelle sekä on tutustuttava siihen, mitä terveysvaatimuksista säädetään STCW -konventiossa ja -koodissa sekä MLC:ssä (Maritime Labour Convention) vuodelta 2006. IMO:a kehoitetaan tekemään yhteistyötä ILO:n (International Labour Organizationin) ja WHO:n (World Health Organization) kanssa, jotta voidaan kehittää ohjeistus edellä mainittujen organisaatioiden säädösten toteuttamiseksi. Tämän lisäksi resoluutiossa 16 kerrotaan, että Manilan muutoksissa on tunnustettu ILO:n (International Labour Organization) asiantuntevuus turvallisuuden vaikuttaviin terveysasioihin liittyen ja vahvasti suositellaan hallituksia ratifioimaan sekä implementoimaan heidän säädöksensä omaan lainsäädäntöön.

Pätevyystodistuksien antamiseen vaadittavan merimieslääkärintodistuksen tulee noudattaa STCW:n taulukon B-I/9 sääntöjä ja ILO:n ja WHO:n julkaisua Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for seafarers sekä muita asiaan liittyviä IMO:n, ILO:n tai WHO:n julkaisuja. Koodissa B-I/9 annetaan myös ohjeistusta tarkastuksia varten ja siinä on taulukon avulla määritelty erilaisten työtehtävien terveydelliset vaatimukset aluksella.

9.6 Merilainsäädännön vaikutus rekisterin pitoon

9.6.1 Velvollisuus rekisterinpidosta

STCW määrää kaikkia sopimusosapuolia pitämään rekisteriä kaikista pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista ja kelpoisuustodistuksista, jotka on annettu päällystölle ja soveltuvin osin miehistölle annetuista. Rekisteriä tulee pitää kaikista pätevyysasiakirjoista, jotka on myönnetty, joiden voimassaolo on päättynyt, tai jotka on uusittu, keskeytetty ja peruutettu. Rekisteriä tulee pitää myös kadonneista tai tuhoutuneista pätevyysasiakirjoista sekä myönnettyistä erivapauksista. (STCW, I/2, 14.) Lisäksi STCW:ssä säädetään tietyistä ilmoituksista ja raporteista, jotka sopimuspuoli on velvollinen toimittamaan IMO:lle (STCW I/7, A-I/7, B-I/7).

EU-direktiivi velvoittaa lisäksi, että jäsenvaltion tulee ylläpitää yhtä tai useampaa rekisteriä myönnettyistä pätevyyskirjoista, kelpoisuustodistuksista ja lisäpätevyystodistuksista. Rekisteriin tulee tehdä merkintä kaikista näistä ja lisäksi merkintä, jos pätevyysasiakirjan voimassaolo on päättynyt tai se on kadonnut, peruutettu, tuhouttu, lakautettu tai mitätöity. Lisäksi myönnettyistä erivapauksista tulee tehdä merkintä rekisteriin. (2008/106/EY, 5 artikla, 12.)

Laivaväkilaisissa säädetään myös siitä, että peruutetusta pätevyyskirjasta ja lisäpätevyystodistuksesta on tehtävä merkintä merimiesluetteloon, josta säädetään tarkemmin laivaväen luetteloinnista annetussa laissa 1360/2006 (1687/2009, 17 §.) Lisäksi lain mukaan myönnetty kelpoisuustodistukset tulee merkitä merimiesluetteloon kuten myös peruutetut kelpoisuustodistukset (1687/2009, 21 §).

”Laivaväen palvelussuhteita koskevien tietojen luotettavaa rekisteröintiä varten Liikenteen turvallisuusvirasto pitää merimiesluetteloa suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista (1360/2006, 5 §)”. Tämä laki velvoittaa siis pitämään kansallisesti ajantasaista rekisteriä merenkulkijoista.

9.6.2 Meripalvelun, koulutusten ja kurssien hyväksyminen rekisteriin

STCW:ssä säädetään meripalvelun, koulutusten ja kurssien hyväksymisestä rekisteriin. Hyväksyessään meripalvelua konvention vaatimusten mukaisiin pätevyysiin on

sopimusosapuolen varmistettava se, että meripalvelu on ollut haettavan pätevyyden mukaista ja siihen valmentavaa. Meripalvelussa henkilön toimi on siis määriteltävä, jotta tiedetään mitä meripalvelu on pitänyt sisällään ja mitä pätevyyskriteereitä sen perusteella voidaan hakea. Hyväksyessään kurssit ja koulutuksia tulee sopimusvaltion ottaa huomioon, että ne ovat IMO:n mallikurssien mukaisia ja varmistaa, että vaaditut koulutusosat on suoritettu. (STCW, A-I/2.)

9.6.3 Rekisteristä annettava tieto

STCW:n mukaan jokaisen osapuolen tulee tehdä mahdolliseksi tiedon saanti sekä mahdollistaa sähköinen pääsy rekisteriin sopimusosapuolille ja yhtiöille pätevyyskirjan, kelpoisuustodistuksen tai erivapauden tilasta antamalla pyydettyä vahvistusta sen aitoudesta ja voimassaolosta, kun tarvitaan tietoa siitä, onko pätevyys määräyksen I/10 mukainen tai on kyse merenkulkijan työllistymisestä (STCW, I/2, 15). STCW määrää, että hallinnon on varmistettava se, että kaikki lainsäädäntöön tulevat muutokset turvalliseen merenkulkuun, turvallisuuteen ja ympäristön suojeluun on annettava hallinnon lippuvaltion alla kulkevien alusten saataville. Määräyksen I/10 osan 5 mukaan annetuista kelpoisuustodistuksien vastaanottotodistuksista (CRA) hallinnon tulee antaa satamavaltioiden viranomaisten saataville STCW:n ohjeistuksessa listatut tiedot, joiden perusteella kelpoisuuden hakija voi työskennellä kolme kuukautta ennen kelpoisuustodistuksen saamista. Dokumentin tulee olla saatavilla myös sähköisessä muodossa. (STCW, B-I/10.)

Rekisteriä on pidettävä siis aiemmin mainitun määräyksen kohdan 15 mukaisesti ja sieltä on pystyttävä tarkistamaan seuraavat asiat kirjautumalla osaston A-I/2 kohdan 7 mukaisesti rekisteriin:

- merenkulkijan nimi ja pätevyystodistuksen, kelpoisuustodistuksen tai muun pätevyyden yksilöity numero, myöntämis- ja voimassaolopäivämäärä.
- tehtävä jossa henkilö voi palvella sekä rajoitukset
- tehtävät ja sallitut tasot sekä rajoitukset, joissa henkilö voi työskennellä

STCW:n mukaan implementoitaessa rekisterinpidon vaatimuksia ei ole pakollista noudattaa määräyksen I/2 kohdan 14 mukaisesti sitä, että kaikki asiaan liittyvä tieto olisi rekisteröity (STCW, A-I/2, 8). Nämä A-I/2 kohdan 9 mukaiset tiedot kuitenkin

tulee olla saatavilla paperilla tai sähköisesti: pätevyysasiakirjan status, -yksilöidyt tiedot, -tehtäväkohtaiset tiedot ja viimeisimpään myönnettyyn pätevyyteen vaaditun merimieslääkärintodistuksen voimassaoloaika. Tiedot on listattu tarkemmin STCW:ssä. Lisäksi STCW:ssä ohjeistetaan kurseista ja kouluttajista pidettävästä rekisteristä. Jokaisen sopimusosapuolen tulee varmistaa, että kurseista ja koulutuksen järjestäjistä pidetään rekisteriä sekä rekisterin tiedot ovat pyynnöstä muiden sopimusosapuolten ja yhtiöiden saatavilla. (STCW, B-I/6.)

EU-direktiivi vaatii myös, että jäsenvaltioiden tulee pystyä välittämään ajantasainen tieto muille jäsenvaltioille tai muille STCW-yleissopimuksen osapuolille sekä yhtiöille. Käytännössä tämä tarkoittaa, että edellä mainittujen tahojen on pystyttävä tarkastamaan myönnettyjen tai muussa tilassa olevien hakemusten sen hetkinen tila. Esimerkiksi pätevyyskirjan aitous pitää pystyä ilmoittamaan näille osapuolille, jos esimerkiksi ulkomaalainen varustamo haluaa tarkistaa Suomessa myönnetyn pätevyyskirjan aitouden. (106/2008/EY, 5 artikla, 12b.) Nämä kohdassa 12b tarkoitettavat tiedot tulee olla saatavilla 01.01.2017 lähtien sähköisesti (106/2008/EY, 5 artikla, 13).

Direktiivin mukaan tietyt tiedot tulee toimittaa komissiolle vuosittain nähtäväksi lähinnä tilastointitarkoituksia ja poliittista päätöksen tekoa varten. Nämä tiedot ovat pätevyyskirjojen ja kelpoisuustodistusten tunnistamista koskevat tiedot ja vapaaehtoisesti voidaan toimittaa myös tiedot muista myönnettyistä pätevyystodistuksista. (106/2008/EY, 5a artikla.) Nämä tiedot tulee toimittaa vain komissiolle. *”Tietoja ei saa käyttää hallinnollisiin, oikeudellisiin tai varmennustarkoituksiin, ja ne on tarkoitettu yksinomaan jäsenvaltioiden ja komission käytettäväksi päätöksentekoa varten”*. Lisäksi henkilötietolakia on noudatettava ja kaikki henkilötiedot on muutettava tunnistamattomiksi ennen kuin ne toimitetaan komissiolle. (106/2008/EY, 25a artikla.) Näitä tietoja käytetään hyväksi mm. tutkimukseen siitä kuinka jäsenvaltiot ovat noudattaneet tätä direktiiviä (106/2008/EY, 26 artikla).

Direktiivissä on määritelty komissiolle tilastointitarkoituksiin toimitettavat tiedot. Jos direktiivin liitteeseen V viitataan, tulee komissiolle toimittaa liitteessä mainitut tiedot kelpoisuustodistuksista ja pätevyyskirjoista. Tiedot ovat samat, jotka vaaditaan toimitettavaksi STCW-säännösten A-I/2 säännön 9 kohdassa. Lisäksi vapaaehtoisesti voidaan toimittaa kyseisessä liitteessä mainittuja tietoja miehistön pätevyystodistuksista, jotka on myönnetty STCW-yleissopimuksen liitteen II, III ja VII luvun mukaisesti. (2008/106/EY, liite V.)

Laivaväkilaisissa säädetään toimitettavista ilmoituksista. ”*Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava STCW-yleissopimuksessa sekä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä edellytetyt ilmoitukset IMO:lle, Euroopan komissiolle, Euroopan Unionin jäsenmaille tai muille STCW-yleissopimuspuolille*”. Näistä ilmoituksista annetaan tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. (1687/2009, 33 §.)

Miehityasetuksessa tiedonannosta säädetään näin ”*Liikenteen turvallisuusviraston on annettava tietoja pätevyyskirjoista, kelpoisuustodistuksista ja erivapauksista STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille sekä laivanisännille viraston myöntämän pätevyyskirjan oikeellisuuden ja voimassaolon varmistamiseksi*”. Lisäksi säädetään siitä, että Liikenteen turvallisuusviraston tulee toimittaa vuosittainen tilasto myöntämistään erivapauksista IMO:lle. Miehityasetuksen mukaan tiedot annetuista pätevyyskirjoista ja kelpoisuustodistuksista tulee asettaa komission saataville, kuten säädetään EU-direktiivissä 2008/106/EY. (166/2013, 89 §.)

9.6.4 Ilmoitusvelvollisuus rekisteriin ja vastaanottovelvollisuus

Laki laivaväen luetteloinnista 1360/2006 säätelee laivanisännän ja päällikön ilmoitusvelvollisuudesta sekä ilmoitusten vastaanottajan roolista. Laissa säädetään siitä, että aluksen päällikön on pidettävä työntekijöistään laivaväkiluetteloa, josta löytyvät ajantasaiset tiedot, työsopimukset, määräyskirjat sekä kirjallinen selvitys aluksella työkentelevien työtehtävistä ja työajoista. Tämän lisäksi huomioon tulee ottaa näiden käsittelyn tietoturva, josta säädetään erikseen tähän liittyvässä muussa lainsäädännössä. (1360/2006, 4 §.)

Lain mukaan laivanisäntä on velvollinen toimittamaan henkilöstönsä palveluaikatiedot Liikenteenturvallisuusvirastolle viivyttämättä tai viimeistään 14 vuorokauden päästä siitä, kun työntekijän virkasuhde taikka muu sopimussuhde on alkanut tai päättynyt. Liikenteen turvallisuusviraston suostumuksella meripalveluilmoitukset saadaan toimittaa kuukausittain ja meripalveluilmoitukset voidaan toimittaa virastolle myös sähköisesti. Lisäksi ilmoitusvelvollisuus on, kun kyseessä on tapahtuma, joka on mainittu 6 §:n 1 momentin kohdissa 4-6. (1360/2006, 7 §.)

Tämän pakollisen ilmoitusvelvollisuuden johdosta laissa on säädettävä myös ilmoituksen vastaanottavan osapuolen toiminnasta. Ilmoituksen vastaanottavana osapuolena toimii Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Laissa eritellään tarkasti ne tiedot, jotka laivanisännän on toimitettava tallennettavaksi merimiesluetteloon. ”*Liikenteen turvallisuusvirasto on 1 momentissa saadut tiedot saatuaan ilman aiheetonta viivytystä merkittävä ne merimiesluetteloon*”. Lisäksi laissa sanotaan seuraavasti ”*Liikenteen turvallisuusvirasto merkitsee merimiesluetteloon annetut pätevyyskirjat ja kelpoisuustodistukset*”. Nämä ovat siis kaksi velvollisuutta, jotka kuuluvat merimiesluettelon ylläpitäjälle ja niitä tulee noudattaa merimiesrekisterin pitämisessä. (1360/2006, 6 §.)

9.6.5 Rekisterin tietojen käsittely lain mukaisesti ja merimiesrekisteriotteen maksullisuus

Merimiesluetteloon liittyvien tietojen käsittelyyn sovelletaan viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettavaa lakia (621/1999) ja rekisteröidyn oikeuksiin sekä henkilötiedon käsittelyyn sovelletaan henkilötietolakia (523/1999). Nämä lait määrittävät siis toiminnan tietojenkäsittelyyn liittyen, esimerkiksi meripalveluotteen tilaamisen. Merimiesrekisteriote on maksullinen ja liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä maksu otteesta, mutta maksun saa periä vain, jos edellisen otteen hakemisesta on kulunut alle yksi vuosi. Käytännössä siis vuoden välein pyydetty ote on ilmainen asianosaiselle henkilölle. Maksu perustuu valtion maksuperustelakiin (150/1992). Lisäksi tietojen säilyttämisestä säädetään seuraavasti ”*Merimiesluetteloon rekisteröidyt tiedot säilytetään 50 vuotta tiedon rekisteröinnistä*”. (1360/2006, 8 §.)

9.6.6 Sähköinen tiedon saanti

STCW:n Manilan muutoksissa lisättiin vaatimuksia merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyttä ja vahdinpitoa käsittelevää koodiin. Keskeistä uudistusten sisältöä ovat koulutuksen ja kokemuksen painottaminen sekä tavoite, että alukset miehitetään henkilöillä, joilla on siihen oikea koulutus ja pätevyys. Uudistuksissa painotetaan myös sitä, että pätevyyskirjalle myönnettävät kelpoisuustodistukset ovat tärkeä keino vähentää laitonta työntekoa sekä helpottaa myös satamavaltioviranomaisten työskentelyä. Niiden vahvistamisprosesseja on siis syytä kehittää ja STCW:ssä hallinnoille onkin annettu kaksi ohjetta sen suhteen. On perustettava sähköinen tietokanta auttamaan pätevyyskirjojen ja kelpoisuustodistusten aitouden sekä voimassaolon vahvistamisessa. On vas-

tattava asianmukaisesti ja ajoissa kaikkiin toisten hallintojen vahvistuspyyntöihin koskien pätevyyskirjojen sekä kelpoisuustodistusten aitoutta ja voimassaoloa. (STCW, 5 resoluutio.)

STCW:n mukaan rekisteriä on pidettävä määräyksen I/2 osan 15 mukaisesti ja säännöksiin mukaan muille sopimusosapuolille ja yhtiöille tulee mahdollistaa saman määräyksen kohdan 16 mukaisesti sähköinen tiedonsaanti rekisteristä 1.1.2017 lähtien. Heidän on pystyttävä tarkistamaan rekisteristä seuraavat asiat: 1) merenkulkijan nimi ja pätevyysasiakirjan, kelpoisuustodistuksen tai muun pätevyyden yksilöity numero sekä myöntämis- ja voimassaolopäivämäärä, 2) tehtävä jossa henkilö voi palvella sekä rajoitukset ja 3) tehtävät ja sallitut tasot sekä rajoitukset, joissa henkilö voi työskennellä. (STCW, A-I/2, 7.)

9.7 Muut

9.7.1 Maksun perusteet

Laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009 34 §:ssä säädetään, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä maksu kustannuksista, kuten säädetään valtion maksuperustelaisissa 150/1992 ja lisäksi tarkempia säädöksiä annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

9.7.2 Turvallisuustaso ja laadun varmistus

STCW:ssä säädetään, että konventio ei rajoita hallintoja ottamaan käyttöön muita koulutus- ja pätevyysmääräyksiä sekä muita meripalveluun ja aluksen organisaatioon liittyviä määräyksiä, kunhan varmistetaan, että saavutetaan tämän konvention vaatimusten mukainen turvallisuustaso. Tällaisista määräyksistä tulee ilmoittaa yksityiskohdat yleissihteerille. (STCW, IX artikla.)

STCW määrää laadun varmistamisesta ja sen mukaan kaikkien koulutuksen hyväksyntään, merimieslääkärintarkastusten suorittamiseen sekä pätevyyksien antamiseen valtuutettujen yhteisöjen ja järjestöjen toimintaa tulee säädellä laadunvalvontajärjestelmällä. Samoin, jos valtion oma virasto toteuttaa näitä mainittuja asioita, tulee sillä olla myös laadunvalvontajärjestelmä. Tällä pyritään varmistamaan määritellyt tavoitteet

sekä sitä tulee valvoa myös varmistamalla tarkastajien ja kouluttajien pätevyys. Tarkastus eli auditointi tehdään riippumattoman tahon toimesta tietyin aikaväleihin, ja tulokset on toimitettava yleissihteerille. (STCW, I/8.)

Laadun varmistukseen liittyen määritetään STCW:ssä laatustandardit ja sen mukaan kaikki toiminnot, jotka toteuttavat konvention säännöksiä on varustettava laadunhallintajärjestelmällä. Kaikkia sisäisiä toimijoita tulee valvoa ja seurata. Tämä toteutetaan korkeintaan viiden vuoden välein tehtävillä tarkastuksilla, jotka tulee dokumentoida. (STCW, A-I/8.) Lisäksi STCW:n ohjeistuksen mukaan kaikkea konvention määräysten ja ohjeistusten toteuttamista tulee hallita laadunvalvontajärjestelmällä (STCW, B-I/8).

EU-direktiivissä säädetään laatuvaatimuksista, joiden noudattamista jäsenvaltioiden tulee valvoa. Kaikkien niiden elimien tai toimijoiden joiden tehtävät koskevat koulutusta, pätevyysarviointia ja pätevyysasiakirjojen, kelpoisuustodistusten tai merimieslääkärintodistusten myöntämistä on seurattava jatkuvasti laadunvarmistusjärjestelmän avulla. Näillä toimenpiteillä pyritään varmistamaan laatu, jonka tavoitteet on määritelty STCW-yleissopimuksen säännösten säännössä A-I/8. (106/2008/EY, 10 artikla.)

10 MERENKULUN HENKILÖLUPUIIN VAIKUTTAVAN KANSALLISEN MERILAINSÄÄDÄNNÖN MUUTOSTARPEET

Tässä tutkimuksen osassa käydään läpi kansallisen merilainsäädännön lainmuutostarpeet, joita löytyi laivaväkilakiin, miehitysasetukseen ja lakiin laivaväen luetteloinnista. Esimerkkinä voidaan mainita muutostarve laivaväkilain vaatimukseen pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakemisesta sekä antamisesta. Muutostarpeet perustuvat Purkki-hankkeen materiaaliin ja niihin vaikuttava merilainsäädäntö on arvioitu tutkimuksessa. Muutostarpeet on lisäksi esitetty liitteen 4 taulukossa. Taulukossa on tiivistetyksi kerrottu muutoksen kohteena olevan lain pykälän nykyinen sisältö, siihen vaikuttava kansainvälinen lainsäädäntö ja sen muutostarve sekä tutkimuksen kohta, jossa tulosta käsitellään.

10.1 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009

10.1.1 Lain 16 § Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakeminen

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakemisesta säädetään 16 §:ssä seuraavasti ”*Pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta on haettava kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta*” ja lähetettävistä liitteistä säädetään näin: ”*Hakijan on esitettävä hakemuksensa tueksi kaikki pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen antamista varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset*”. Nyt pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta voidaan hakea vain Liikenteen turvallisuusvirastolta. Tulevaisuudessa kansainvälisen huviveneen- ja vuokraveneenkuljettajan pätevyyskirjaa on pystyttävä hakemaan veneilyjärjestöltä. Pykälään vaaditaan muutos, joka mahdollistaa pätevyyskirjan hakemisen muulta taholta.

Esimerkkinä ajoneuvopuolella kuljettajan ammattipätevyyskortin hakemisesta säädetään näin ”*Ammattipätevyyskorttia haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta tai sen nimeämältä palveluntuottajalta*” (640/2007, 9 §). Lisäksi riippuen siitä käsitetäänkö sanalla ”hakija” se taho, joka hakee kyseistä pätevyyttä vai henkilö, jolle sitä haetaan, tulisi harkita muotoilua sellaiseksi, että laki ei määrittele hakemuksen tekijää. Tämä ei välttämättä vaadi muutosta, mutta ilmaisu voitaisiin muotoilla erilailla, koska esimerkiksi oppilaitokset hakevat pätevyyksiä oppilailleen ja varustamot työntekijöilleen. Mahdollisesti kuitenkin kansainvälinen lainsäädäntö rajoittaa tätä muutosta, koska määräyksissä pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen hakemisesta käytetään hakijaan viittaavaa termiä.

10.1.2 Lain 17 § Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antaminen

17 §:ssä säädetään pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antamisesta näin: ”*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen*”. Jotta pätevyyskirjan voi antaa myös esimerkiksi veneilyjärjestö, tulisi pykälää muuttaa niin, että pätevyyskirjan voisi antaa myös jokin muu taho, kuin Liikenteen turvallisuusvirasto. Lisäksi tulee ottaa huomioon, mitä tältä muulta taholta vaaditaan, kuten esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä laadunhallintajärjestelmä. Esimerkkinä ilmailulaissa määritellään matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen luvan myöntäjä näin ”*Matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntää Liikenteen tur-*

vallisuusvirasto tai organisaatio, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt tähän tehtävään” (1194/2009, 44 §).

10.1.3 Lain 19 § Pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen

19 §:ssä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolosta ja uusimisesta säädetään seuraavasti: ”Pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta uusittaessa pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen haltijan on esitettävä selvitys siitä, että hän on säilyttänyt ammattipätevyytensä”. Nykyisin pätevyysasiakirjan uusintaa voi hakea pätevyyskirjan haltijan puolesta muukin taho, esimerkiksi varustamo, mutta tämän perusteella uusinnassa tulisi pätevyuden haltijan itse tehdä selvitys. Tätä voitaisiin muokata niin, että pykälä ei määrittäisi varsinaista uusinnan hakijaa, vaan sen, mitä hakemukseen on liitettävä. Esimerkiksi laivaväkilain 21 §:ssä kelpoisuustodistuksen hakemisesta on muotoilu tehty niin, että laki ei varsinaisesti määrittele hakemuksen tekijää, samoin kuin on määritelty kelpoisuustodistuksen hakeminen miehitysasetuksen 87 §:ssä.

10.1.4 Lain 21 § Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen

Kansallisessa lainsäädännössä ei ole kirjattu mainintaa kelpoisuustodistuksen kaksoiskappaleesta. Laivaväkilaisissa säädetään pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kaksoiskappaleen hakemisesta näin ”Kadonnut tai tuhoutunut pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus voidaan uusida ilman selvitystä terveydentilasta ja ammattipätevyyden säilyttämisestä. Kadonneen tai tuhoutuneen tilalle annettu pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus on voimassa alkuperäisen asiakirjan voimassaoloajan” (1687/2009, 19 §).

Periaatteessa myös kelpoisuustodistuksesta voidaan antaa kaksoiskappale, jolloin myös se voitaisiin kirjata lakiin. Merimiesluetteloon tehtävästä merkinnästä pykälässä säädetään näin ”Annetusta kelpoisuustodistuksesta ja sen peruuttamisesta tehdään merkintä merimiesluetteloon” (95/2013). Merkintä tulee tehdä EU-direktiivin 5 artiklan 12 kohdan mukaan myös, jos kelpoisuustodistus on uusittu tai, se on kadonnut tai tuhoutunut. Lisäksi tähän pykälään voitaisiin harkita kelpoisuustodistuksen uusinnan kirjaamista, koska sitä ei ole mainittu laivaväkilaisissa tai miehitysasetuksessa.

10.2 Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä 166/2013

10.2.1 Asetuksen 20 § Pätevyyskirjan hakeminen

20 §:ssä säädetään pätevyyskirjan hakemisesta näin: *”Pätevyyskirjaa koskevaan hakemukseen on liitettävä selvitys koulutuksesta ja työkokemuksesta. Hakemukseen on lisäksi liitettävä kopio aikaisemmin mahdollisesti myönnetystä pätevyyskirjasta. Hakemukseen on liitettävä myös passikuva, jos haettava pätevyyskirja on kuvallinen. Jos hakija hakee pätevyyskirjaa ensimmäistä kertaa, hänen on todistettava luotettavasti henkilöllisyytensä. Hakijan on lisäksi esitettävä selvitys siitä, että hänellä on merimiesten terveydentilasta annettujen säännösten ja määräysten mukainen terveys”.*

Tämän pykälän sisältö tulisi muotoilla niin, että se ei vaadi liitettäväksi hakemukseen kaikkia näitä selvityksiä. Muotoilun tulisi sallia se, että kaikkia liitteitä ei tarvitse toimittaa hakemuksessa, koska ne voivat olla jo valmiina Trafín tietokannassa. Pykälässä voitaisiin vaatia esimerkiksi liittämään hakemukseen kaikki pätevyyskirjakohtaisissa määräyksissä vaadittavat liitteet tai mukailta EU-direktiivin 5 artiklan 11 kohdan määritelmää, että pätevyysasiakirjan hakijan tulee esittää riittävä näyttö. Pykälästä voidaan poistaa ainakin vaatimus aikaisemman pätevyyskirjan kopion liittamisestä, koska sitä ei kansainvälisessäkään lainsäädännössä vaadita ja tiedot löytyvät jo merimiesrekisteristä. Passikuvan liittamisessä voitaisiin ohjeistaa myös, että passikuvan on oltava virallisen ohjeen mukainen. Esimerkiksi ajokorttilaissa haettaessa ajokorttia säädetään vaadittavista liitteistä passikuvan osalta näin *”valokuva, joka täyttää passivalokuvan vaatimukset lukuun ottamatta vaatimusta siitä, että valokuva on korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin otettu, jollei ajokortissa käytetä ajoneuvoliikennerekisteriin aiemmin tallennettua valokuvaa tai jos valokuvan liittäminen hakemukseen ei 31 §:n mukaan ole tarpeen”* (386/2011, 10 §, 2 kohta). Lisäksi tässä tulisi miettiä myös laivaväkilain 16 §:n tavoin hakija-sanana ilmaisumuotoa.

10.2.2 Asetuksen 57 § Lisäpätevyystodistuksen hakeminen

Lisäpätevyystodistuksen hakemisesta säädetään 57§:ssä näin: *”Lisäpätevyystodistuksen hakijan on ensimmäistä kertaa todistusta hakiessaan todistettava henkilöllisyytensä. Lisäpätevyystodistusta koskevaan hakemukseen on liitettävä selvitys koulutuksesta sekä työkokemuksesta tai meripalvelusta. Hakemukseen on lisäksi liitettävä kopio aikaisemmin myönnetystä lisäpätevyystodistuksesta. Hakijan on lisäksi esitettävä selvi-*

tys siitä, että hänellä on merimiesten terveydentilasta annettujen säännösten ja määräysten mukainen terveys". Tämän pykälän tulisi noudattaa samaa periaatetta kuin pätevyyskirjankin hakemisen osalta ehdotetun muutoksen. Hakemukseen ei tarvitse liittää kopiota aikaisemmasta lisäpätevyystodistuksesta ja hakijan ei välttämättä tarvitse hakemuksessaan toimittaa kaikkia tässä pykälässä mainittuja liitteitä. Niiden esittäjä voi olla muukin taho, kuin kenelle pätevyyttä haetaan tai selvitykset voivat olla Trafín tietokannassa jo valmiina. Liitteiden osalta voitaisiin puhua lisäpätevyyskohtaisista liitteistä, jolla tarkoitettaisiin miehitysasetuksen asettamien vaatimusten selvittämistä. Vaihtoehtoisesti se voisi mukailla EU-direktiivin määräystä, jolloin pätevyysasiakirjan hakijan on esitettävä riittävä näyttö. Tämä näyttö voi olla siis jo valmiina Purkki-järjestelmän tietokannassa.

10.2.3 Asetuksen 78 § Pätevyyskirja ja lisäpätevyystodistuksen uusiminen

78 §:ssä säädetään näin pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen uusimisesta: *"Pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen haltijan on kirjaa tai todistusta uusiessaan esitettävä selvitys siitä, että hän on säilyttänyt ammattipätevyytensä ja että hänen terveydentilansa täyttää merimiesten terveydentilaa koskevien säännösten ja määräysten mukaiset vaatimukset*". Nyt pykälässä vaaditaan, että uusittavan pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen haltijan on haettava uusintaa. Tämä tulisi muotoilla niin, että uusintaa voi hakea muukin taho.

10.2.4 Asetuksen 87 § Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen

Tässä pykälässä säädetään pätevyysasiakirjan tunnustamisesta näin *"Hakemukseen on liitettävä kyseisen viranomaisen antama pätevyyskirja sekä selvitys hakija koulutuksesta, työkokemuksesta ja terveydentilasta sekä passivalokuva*". 1.1.2017 lähtien kaikkien STCW:n sopimusvaltioiden antamien pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten aitous on pystyttävä tarkistamaan sähköisesti. Periaatteessa silloin ei hakemukseen tarvitse liittää viranomaisen antamaa pätevyyskirja, joten tämä vaatimus voidaan pykälästä poistaa. Riittää, että hakija ilmoittaa pätevyysasiakirjansa tunnistenumeron. Kansainvälisessä lainsäädännössä ei säädetä erikseen kelpoisuustodistuksen hakemisesta, vaan ainoastaan sen antamisesta, jonka edellytyksenä on aitouden ja voimassaolon vahvistaminen sekä konvention säädösten mukaisuus. Pykälän teksti voidaan muotoilla niin, että liikenteen turvallisuusvirasto varmistaa pätevyysasiakirjan aitou-

den ja voimassaolon. Lisäksi tässäkin kohdassa tulisi puhua virallisesta passivalokuvasta, koska nykyisin monet kelpoisuustodistushakemuksissa saapuvat passivalokuvat ovat väärän kokoisia.

10.2.5 Asetuksen 89 § Ilmoitukset

89 §:ssä säädetään ilmoituksista sekä pätevyyksistä annettavasta tiedosta näin: *”Liikenteen turvallisuusviraston on annettava tietoja pätevyyskirjoista, kelpoisuustodistuksista ja erivapauksista STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille sekä laivanisännille viraston myöntämän pätevyyskirjan oikeellisuuden ja voimassaolon varmistamiseksi”*. Tähän pykälään voitaisiin lisätä vaatimus siitä, että 01.01.2017 lähtien tiedon tulee olla saatavilla sopimuspuolille ja yhtiöille sähköisesti. Lisäksi pykälässä voitaisiin mahdollistaa sopimusvaltioille sähköinen kirjautuminen tiedon saamiseksi, kuten näistä on kansainvälisesti säädetty. 89 §:ssä ilmoituksista on paljon informaatiota, joten voisi olla syytä tehdä tiedonannosta kokonaan oma pykälä ja käsitellä ilmoitukset omassa pykälässään. Tiedonannon vaatimukset ovat lisääntyneet Manilan muutosten ja EU-direktiivin myötä, joten tämä voisi olla perusteltua.

10.3 Laki laivaväen luetteloinnista 1360/2006

10.3.1 Lain 1 § tarkoitus

Lain tarkoitus 1 §:n mukaan on *”Tämän lain tarkoituksena on turvata laivaväen palvelussuhteita koskevien rekisterien luotettavuus ja aluksessa työskentelevien henkilöiden yksityisyyden suoja säätämällä laivaväen luetteloinnista sekä luetteloissa olevien tietojen käsittelystä”*. Olennaisena uutena asiana Manilan muutosten ja Purkki-järjestelmän myötä Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi tulee antaa merenkulkijoiden tietoja muille sopimusosapuolille 01.01.2017 lähtien sähköisesti. Tässä laissa tulisi säätää erikseen tietojen käsittelystä ja tiedon antamisesta, joten ne tulisi kirjata myös lain tarkoitukseen. Lisäksi nykyisin rekisteriin lisätään esimerkiksi myös koulutukset ja pätevyydet, eikä pelkästään vain palveluaikatieto, joten tämäkin täytyisi lain tarkoituksessa huomioida. Nykyinen merimiesluettelon käyttö ei myöskään vastaa sitä, mitä varten laki on alun perin kirjoitettu. Merenkulkijoista ylläpidettävän rekisterin lisäksi luettelon tietoja käytetään pätevyyksien käsittelyyn sekä antamiseen ja kansainvälisessä lainsäädännössä säädetyn tiedon antamiseen. Osaa Purkki-järjestelmän sisältämästä tiedosta täytyy pystyä tarkastelemaan myös sähköisen asioinnin kautta.

Näiden tekijöiden perusteella lain alkuperäinen tarkoitus ja soveltaminen muuttuvat sekä ne on päivitettävä vastaamaan näitä käyttötarkoituksen sekä tiedonhallinnan muutoksia.

10.3.2 Lain 2 § Soveltamisala

2 §:n mukaan lakia sovelletaan suomalaisessa aluksessa työskentelevien luettelointiin. Tämä vaatimus tulee siitä, että laissa on pakollisena vaatimuksena määrätty 7 §:ssä laivanisännän ilmoitusvelvollisuudesta. Ilmoitusvelvollisuuden mukaan laivanisännän tulee toimittaa merenkulkijoiden palveluaikatiedot Liikenteen turvallisuusvirastolle kuten 6 §:ssä määrätään. Tähän pykälään tulisi kuitenkin lisätä myös tieto siitä, että mihin muuhun lakia suomalaisessa aluksessa työskentelevän lisäksi sovelletaan. Uusi- en tiedonantovaatimusten myötä tullaan lakia soveltamaan myös tiedonantamiseen. Lain tarkoituksen muuttuessa, tulisi myös soveltamisalan määritelmät päivittää.

10.3.3 Lain 3 § Määritelmät

3 §:n määritelmiin on syytä lisätä muutoksien myötä tulevat uudet termit sekä muun muassa sähköinen asiointi, joka Purkki-järjestelmän myötä voitaisiin erikseen tässä määritellä. Nykyisessä merimiesluettelon määritelmässä tarkoitetaan ”*merimiesluettelolla luetteloa aluksella työskentelevien henkilöiden merimiestoimista*”. Koska merimiesluetteloon lisätään paljon muitakin tietoja, tulisi sen määritelmän käsittää myös merimiesluettelon todellinen sisältö tai vaihtoehtoisesti nämä muut tiedot tulisi määritellä jollain muulla termillä.

10.3.4 Lain 5 § Merimiesluettelo

5 §:ssä sanotaan, että ”*Laivaväen palvelussuhteita koskevien tietojen luotettavaa rekisteröintiä varten Liikenteen turvallisuusvirasto pitää merimiesluetteloa suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista*”. Riippuen siitä, että kirjaisivatko muut toimijat palveluaikatiedot suoraan järjestelmään vai tarvitaanko niihin aina Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä, on harkittava silloin myös tämän pykälän lakisisältöä. Lisäksi 5 §:ssä säädetään näin: ”*Jos Suomen kansalainen haluaa merimiesluetteloon merkittäväksi tietoja sellaisista merimiestoimistaan, joita siihen ei 2 §:n mukaan muuten ilmoiteta, hänen on esitettävä niistä luotettava selvitys Liikenteen turvallisuusvirastolle*”. Luetteloon kuitenkin nykyisinkin lisätään myös ulkomaalais-

ten merenkulkijoiden tietoja, joten tätä pykälää on muutettava niin, että puhutaan esimerkiksi vain merenkulkijasta, ei kansallisuudesta.

Palvelussuhteiden ohella luetteloon tallennetaan tietoa muun muassa koulutuksista ja pätevyyksistä, joten myös 5 §:n 1 momenttia tulisi päivittää sen mukaiseksi, mitä muita tietoja ja käyttötarkoitusta rekisterillä on sekä mitä tietoja STCW vaatii tallennettaviksi. On myös huomioitava se, että tulisiko laissa mainita muun palvelun rekisteröinnistä, kuten vastaava palvelu, modu-aluspalvelu ja simulaattoriajo sekä puolustusvoimien aluksilta oleva meripalvelu. Todennäköisesti ne eivät kuitenkaan tulisi näkyviin meripalveluotteeseen, mutta tiedot olisivat kyllä Purkki-järjestelmässä.

10.3.5 Lain 6 § Merimiesluetteloon tallennettavat tiedot

6 §:ssä säädetään pakollisista tiedoista, jotka laivaisännän tulee toimittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle näin: *”Liikenteen turvallisuusviraston on 1 momentissa tarkoitettujen tietojen saattuaan ilman aiheutonta viivytystä merkittävä ne merimiesluetteloon (1334/2009)”*. Pykälä tulisi muotoilla niin, että tietoa voi lisätä muukin toimija kuin Liikenteen turvallisuusvirasto sekä mahdollisesti huomioida myös sähköisen asioinnin kautta lisääminen. Järkevää olisi kuitenkin harkita lakiin lisättäväksi kokonaan oma pykälä luetteloon lisättävistä tiedoista, joka määrittelee kuka tiedot saa lisätä sekä tähän liittyvät oikeudet ja tietoturvan. *”Liikenteen turvallisuusvirasto merkitsee merimiesluetteloon annetut pätevyyskirjat ja kelpoisuustodistukset (1689/2009)”*. Tämä kohta on päivitettävä vastaamaan STCW:n ja EU-direktiivin vaatimuksia lisäämällä tähän lisäpätevyystodistus sekä muut vaadittavat tiedot.

10.3.6 Lain 7 § Laivaisännän ilmoitusvelvollisuuden toteuttaminen

”Laivanisännän tai hänen edustajansa on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle 6 §:ssä tarkoitettujen tietojen viivyttämättä, kuitenkin viimeistään 14 päivän kuluttua työ- tai virkasuhteen taikka muun sopimussuhteen alkamisesta, päättymisestä taikka 6 §:n 1 momentin 4–6 kohdassa tarkoitettua tapahtumasta” ja ”Laivanisäntä tai aluksen päällikkö voi toimittaa laivaväen palveluaikatiedot Liikenteen turvallisuusvirastolle myös sähköisesti”. (1360/2006, 7§.) Tiedot voidaan siis jo nykyisin toimittaa sähköisenä ja toimitettavat tiedot on määritelty 6 §:ssä. Nykyisen version perusteella tiedot voidaan toimittaa sähköisesti mahdollisimman valmiiseen muotoon, mutta lopullinen tarkastus on tehtävä virastossa. Jotta varustamot voivat lisätä ne suoraan rekiste-

riin, tulee tätä pykälää muotoilla sellaiseksi, että tiedot voidaan toimittaa suoraan rekisteriin sekä mahdollisesti mainita, että ne voidaan toimittaa esimerkiksi sähköisen käyttöliittymän kautta.

10.3.7 Lain 8 § Merimiesluetteloon sisältyvien tietojen käsittely

”Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä maksu merimiesluettelosta annettavista otteista. Maksun määräämisessä noudatetaan valtion maksuperustelakia (150/1992)”. Henkilöä itseään koskevien tietojen antamisesta virasto saa periä korvauksen vain, jos siitä, kun asianomainen edellisen kerran sai otteen rekisterissä olevista tiedoistaan, on kulunut vähemmän kuin yksi vuosi”. Lakiin voitaisiin päivittää myös se, miten meripalveluotetta haetaan. Sailor-järjestelmän rekisteriselosteessa on kuvattu kuka voi meripalveluotetta hakea, joten kyseiset tiedot voitaisiin sisällyttää tiivistetysti myös lakiin.

10.3.8 Lisäysehdotukset lakiin laivaväen luetteloinnista 1360/2006

Sähköisen asioinnin eli Oma Trafi -palvelun tullessa uutena mahdollisuutena osaksi merimiesluetteloa, olisi järkevää tehdä siitä kokonaan oma pykälä, jossa käytäisiin läpi sähköisen palvelun hallinta, tietoturvaluoli ja eri toimijoiden oikeudet tiedon saannin suhteen. Pykälässä voitaisiin viitata lisäksi lakiin sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa. Henkilön perustamisesta Sailor-järjestelmään ei ole olemassa mitään mainintaa lainsäädännössä. Purkki-järjestelmässä on ajateltu, että mahdollisesti oppilaitos tai henkilö itse voisi perustaa henkilön järjestelmään. Silloin olisi syytä määritellä laissa se, että kenellä on oikeus lisätä henkilö merimiesluetteloon. Myös kurssien ja meripalvelun osalta tulisi selkeyttää sitä, että miten niitä saadaan lisätä luetteloon sekä vaaditaanko tästä myös aina asiakirjatodiste liitteenä. Monesti pätevyyshakemuksen käsittelyssä ei vain riitä se, että tiedetään minkä koulutuksen hakija on suorittanut, vaan itse kurssitodistuksen sisältöä on katsottava ja arvioitava tarkemmin.

Laadunhallinnasta on kerrottu työssä kohdassa 9.8.3. Jos tähän lakiin liittyviä tehtäviä delegoidaan muille tahoille, on perusteltua, että laissa olisi oma säädöspykälä laadun varmistamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirastolla on oma sertifioitu laadunhallintajärjestelmä, mutta lisäksi muillakin tahoilla tulee olla hallinnon hyväksymät laatujärjestelmät. Lakiin tulee luetella kaikki tähän lakiin liittyvät tehtävät ja määritellä niitä hoi-

tavan tahon laadun hallinta. Pohdittavaa tästä laista riittää. Yksi vaihtoehto olisi jakaa Purkki-järjestelmään liittyvät asiat omaksi osakseen ja nämä palveluaikatietoihin liittyvät velvollisuudet omaksi osakseen. Tämä vaatisi perusteellisemman lakimuutoksen tai jopa kaksi erillistä lakia.

11 POHDINTAA PURKIN MAHDOLLISUUKSISTA

11.1 Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen hakeminen

Merilainsäädännön mukaan pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta sekä kelpoisuustodistusta haetaan kirjallisesti. Myös uusintaa haetaan kirjallisesti. Esimerkkinä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakemisesta säädetään seuraavanlaisesti laivaväkilain 16 §:ssä ”*Pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta on haettava kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta*”. Sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2013) annetun lain 9 §:n mukaan vireillepanossa ja asian muussa käsittelyssä vaatimuksen kirjallisesta muodosta täyttää myös viranomaiselle toimitettu sähköinen asiakirja. Lain perusteella siis sähköistä hakemusta voidaan pitää kirjallisena. Sähköisen asioinnin myötä tätä ”kirjallinen” termiä ei siis tarvitse muuttaa. Mutta, jos jatkossa halutaan ohjata hakemusvirtoja tulemaan sähköisenä, voitaisiin harkita, tulisiko tämän termin lisäksi kirjata myös hakeminen ”sähköisesti”.

Hakemuksessa lähetettävistä liitteistä säädetään laivaväkilain 16 §:ssä näin ”*Hakijan on esitettävä hakemuksensa tueksi kaikki pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen antamista varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset*”. Valtioneuvoston asetuksella annetaan näistä tarkempia tietoja. Pätevyyskirjaa haetaan kirjallisesti ja henkilöllisyys todistetaan kopiolla henkilöllisyystodistuksesta sekä terveydentila kopiolla merimieslääkärintodistuksesta. Kansainvälisessä lainsäädännössä asetetaan vaatimuksia siitä, mitä asioita hakijan tulee esittää hakemuksessaan, mutta varsinaisesta hakemusprosessista ei erikseen säädetä. Tämän perusteella lainmukainen hakemismenettely voidaan siis muokata Purkki-järjestelmään sopivaksi. Merilainsäädännössä ei tarkemmin määritetä sitä, millä tavoin kyseiset asiat tulee todistaa, kunhan ne todistetaan luotettavasti. Tämä mahdollistaa henkilöllisyyden todistamisen esimerkiksi pankkitunnuksilla, joilla hakija voisi kirjautua Oma Trafi -palveluun. Merimiesluetteloon tiedot lisää Liikenteen turvallisuusvirasto, mutta Oma Trafiin voisi lisätä omia kursseja sekä koulutuk-

sia. Tosin edelleen Trafín tulisi tarkistaa merimiesluetteloon lisättävät tiedot, joten periaatteessa manuaalisen työn määrä pysyisi samana.

Merimieslääkärintodistus hakijalla tulee merilainsäädännön mukaan olla, mutta pätevyden hakemiseen riittäisi periaatteessa suora lausunto esimerkiksi lääkäriltä tai Työterveyslaitokselta. Lausunnon tulee sisältää se tieto, mihin palvelukseen hakija soveltuu, koska periaatteessa vain tällä tiedolla on merkitystä terveydentilan osalta. Toki normaalisti merimieslääkärintodistukset tarkastetaan ja muistakin puutteista pyydetään selvitystä, mutta merilainsäädännön osalta ei ole estettä, että pelkkä lausunto ei riittäisi pätevyuden saamiseksi, koska se saataisiin luotettavalta tarkastuksen suorittaneelta taholta. Purkki-järjestelmä voisi keskustella suoraan esimerkiksi Työterveyslaitoksen järjestelmän kanssa ja saada sieltä vaadittavan tiedon, jolloin tämä turha paperityö jäisi pois. Tietenkin tämä edellyttäisi, että Työterveyslaitoksella olisi tähän soveltuva rekisterinpitojärjestelmä.

Lisäksi tavoitteena on vastaanottaa vain ”täydellisiä” hakemuksia, ja periaatteessa se tarkoittaisi sitä, että puutteellisia hakemuksia ei huomioitaisi. Selvitettävä on, voidaanko olla hyväksymättä hakemuksia, jos siitä ei säädetä laissa tai asetuksessa. Laissa voisi silloin olla kirjoitettuna esimerkiksi näin ”kaikki pätevyyskirjakohtaisissa määräyksissä vaaditut liitteet on toimitettava” tai ”puutteellisia hakemuksia ei hyväksytä” sekä lisäyksenä ”muuten se johtaa hakemuksen hylkäämiseen”. Todennäköisesti kuitenkin riittää, että tästä kerrotaan Trafín ohjeistuksessa. Pätevyyskirjan maksullisuudesta viitataan merilainsäädännössä valtion maksuasetukseen. Todennäköisesti tämä viittaus riittää, jos tulevaisuudessa pätevyden hakeminen tulee maksulliseksi. On myös selvitettävä se, että voidaanko valtion maksuasetuksen perusteella laskuttaa pelkästä hakemisesta.

11.2 Kurssitodistusten lisääminen Purkkiin

On kaavailtu, että Purkissa oppilaitokset voivat perustaa henkilön järjestelmään ja kirjata hänelle koulutuksia. Merilainsäädännön perusteella tämän pitäisi siis olla mahdollista, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on varmistanut, että tapa on luotettava. Ongelman voi tuottaa se, että nykyisin hakemuksien yhteydessä saapuvissa kurssitodistuksissa on monesti asiavirheitä. Koulujen kirjatessa koulutukset suoraan järjestelmään ei Liikenteen turvallisuusvirasto varsinaisesti enää tarkista asiaa ja silloin voi ol-

la mahdollista, että lisäpätevyytödistus myönnetään virheellisen asiakirjatodisteen perusteella. EU-direktiivissä 106/2008 3 artiklassa vaaditaan, että koulutuksesta tulee olla asiakirja todisteena. STCW:n koodin A-I/2 osastossa säädetään meripalvelun, koulutusten ja kurssien hyväksymisestä rekisteriin. Osapuolen tulee varmistua siitä, että kurssit ovat IMO:n mallikurssien mukaiset ja sisältävät kaikki koulutusosiot. Monesti pätevyyshakemuksen käsittelyssä ei vain riitä se, että tiedetään, minkä koulutuksen hakija on suorittanut, vaan itse kurssitodistuksen sisältöä on katsottava tarkemmin ja arvioitava.

Suomen kanta esimerkiksi lisäpätevyytödistusten osalta on, että voimassa oleva lisäpätevyytödistus riittää ja kurssitodistusta ei tarvitse kantaa mukana laivalla. Kuitenkin ulkomaalaisilla viranomaisilla voi olla erilaisia käytäntöjä, joten suositeltavaa on pitää myös kurssitodistukset mukana. Tämä voisi aiheuttaa ristiriitoja muun muassa satamavaltioiden viranomaisten tarkastuksissa, jos koulutustodistuksen ja pätevytödistuksen tiedot eroavat toisistaan. On siis kyseenalaista, voiko kurssin kirjata järjestelmään ilman asiakirjatodistetta ja, jos asiakirjatodiste liitetään mukaan, tuleeko Trafín se joka tapauksessa tarkistaa. Merilainsäädännössä ei määritellä tuleeko asiakirjatodisteen olla kirjallinen vai sähköinen, joten periaatteessa sähköinen muotokin riittää. Laissa sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnasta on määritelty, että sähköinen asiakirja täyttää myös kirjallisen muodon vaatimuksen (13/2003, 9 §).

11.3 Uusimisen ja kaksoiskappaleen automatisointi

Jos Purkissa halutaan automatisoida pätevyyskirjan uusimista, niin merilainsäädännössä ei ole säädetty uusinnalle muuta vaatimusta kuin se, että hakijan tulee toimittaa luotettavat selvitykset uusimista varten. Periaatteessa silloin uusimista voitaisiin automatisoida niin, että järjestelmä osaisi laskea meripalvelun riittävyden ja indikoida terveydentilan sopivuutta. Tarkastajalle riittäisi napin painallus ja pätevyyskirja tai lisäpätevyytödistus olisi uusittu tai yksinkertaisimmissa uusinnoissa järjestelmä jopa uusisi automaattisesti pätevyden voimassaoloajan.

Haettaessa kaksoiskappaleta tulee hakijan toimittaa hakemuslomakkeen lisäksi kirjallinen selvitys siitä, mitä alkuperäiselle pätevyyskirjalle tai lisäpätevyytödistukselle on tapahtunut. Tätä selvitystä kuitenkin merilainsäädäntö ei vaadi, joten sen perusteella olisi mahdollista, että hakija voisi tilata kaksoiskappaleen suoraan Oma Trafín kautta

ja järjestelmä ohjelmoitaisiin antamaan se automaattisesti. Kaksoiskappaleen antamiseksi voisi riittää pelkkä henkilöllisyyden todentaminen, vaikka kuitenkin nykyisessä merilainsäädännössä sitä ei edes vaadita. Se olisi kuitenkin tarpeellinen asia kirjata myös lain määrittelyyn kaksoiskappaleen antamisesta.

11.4 Kelpoisuustodistukset ja sähköinen asiointi

Kelpoisuustodistuksesta toimitettavan hakemuksen vastaanottotodistuksen eli CRA:n tulee olla myös kirjallinen todistus (166/2013, 87§). Mahdollisesti tämäkin voitaisiin antaa sähköisenä. Tosin ongelmana on, että satamavaltioiden tarkastajat ovat tottuneet paperiseen leimalla varustettuun todistukseen ja sähköistä todistusta ei välttämättä kelpuutettaisi perinteisen tilalla. STCW:ssä puhutaan dokumentista todisteena, eikä määritellä sitä tarkemmin. Sähköinen todistus kuitenkin kattaa kirjallisen vaatimuksen sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetun lain 9§:n mukaan.

Kelpoisuustodistuksen voimassaolon tulee päättyä, jos alkuperäisen pätevyyskirjan myöntänyt hallinto peruuttaa, mitätöi tai keskeyttää sen voimassaolon (STCW I/2, kohta 8). ”Pätevyyskirjan tunnustaminen ja kelpoisuustodistus voidaan peruuttaa merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/106/EY mukaisesti”. Kun Purkkia yritetään saada keskustelemaan muiden hallintojen järjestelmien kanssa, voitaisiin tällainen kelpoisuustodistuksen peruutus automatisoida niin, että alkuperäisen pätevyyskirjan peruuntuessa siitä lähtisi järjestelmän kautta suoraan tieto myös Purkkiin kyseiselle pätevyyskirjalle annetun kelpoisuustodistuksen antajalle. Muuten kelpoisuustodistusten vaatimukset antamisen ja hakemisen osalta eivät juuri ole erilaisia verrattuna pätevyyskirjoihin ja lisäpätevyystodistuksiin. Mahdollisesti tällä tavoin toimivaa järjestelmää voitaisiin hyödyntää myös kelpoisuustodistuksen uusinnassa miettimällä automaattisen uusinnan mahdollisuutta.

11.5 Erivapaus, terveystodistus ja merimieslääkärintodistus

Periaatteessa merilainsäädäntö ei rajoita sitä, kuinka erivapautta haetaan tai minkä muotoisena erivapaus annetaan. Se voisi siis olla myös hakijan tulostama sähköinen dokumentti Oma Trafista tai järjestelmän automaattisesti lähettämä ”virallinen” asiakirja. Tosin erivapauksia myönnetään vuosittain vain noin 150 kappaletta, joten ei ole

suuri työ lähettää postissa leimattua ja allekirjoitettua dokumenttia myönnetystä erivapaudesta. Mahdollisuus automatisointiin on lain puitteissa kuitenkin olemassa.

Terveyspoikkeusluvan hakemisesta ja antamisesta ei säädetä yksityiskohtaisemmin, joten luvan hakemiskäytänteitä voidaan hyvin muokata Purkki -järjestelmää varten. Työterveyslaitoksen on pidettävä rekisteriä merimieslääkärintodistuksista ja Liikenteen turvallisuusviraston on saatava sieltä tietoja tarvittaessa (25/1999). Tätä mahdollisuutta kannattaa hyödyntää Purkki-järjestelmässä selvittämällä voivatko järjestelmät jakaa automaattisesti tietoja keskenään. Pätevyyskirjahakemusten yleisin puute, josta selvityspyyntö lähetetään, on voimassa oleva merimieslääkärintodistus. Jos ajantasainen merimiesten terveydentilatieto päivittyisi Työterveyslaitokselta suoraan Purkissa oleville henkilöille, ei heidän tarvitsisi hakemuksessaan toimittaa kopiota merimieslääkärintodistuksesta. Lisäksi olisi järkevää, että Purkkiin päivittyisi ajantasainen lista valtuutetuista merimieslääkäreistä. Valvira ylläpitää ajantasaista luetteloa merimieslääkäreistä ja uusien lista tarvitaan myös pätevyyskirjahakemusten tarkastamisessa. Olisi syytä selvittää, voisiko Valvira saada mahdollisuuden päivittää terveysasioita suoraan Purkkiin tai voiko sen omat järjestelmät keskustella Purkin kanssa. STCW:ssä säädetään terveydentilavaatimuksista, määräyksessä I/9 ja koodissa A-I/9 vaaditaan, että jokaisen osapuolen on pidettävä rekisteriä hyväksytyistä merimieslääkäreistä ja on pyynnöstä annettava tieto siitä muille sopimuspuolille, yhtiöille ja merenkulkijoille. Sähköisen tiedonannon myötä sopimusosapuolen tai yhtiön on pystyttävä varmistamaan Liikenteen turvallisuusvirastolta myös viimeisimmän pätevyyden myöntämiseen oikeuttaneen merimieslääkärintodistuksen voimassaoloaika.

Laki laivaväen lääkärintarkastuksista pidettävästä rekisteristä sanoo näin *”Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada rekisteristä työntekijän laivatyökelpoisuutta koskevan päätöksen tekemistä varten tarpeelliset tiedot. Lisäksi virastolla ja työsuojeluviranomaisilla on oikeus saada rekisteristä muita kuin yksittäisen työntekijän terveyttä koskevia tietoja”*(25/1999, 3 §). Trafi on luonut ilmailupuolelle sähköisen tarkastuslomakepohjan, mutta maantiepuloen lääkärintarkastukset ovat merimieslääkärintarkastusten tapaan paperisena versiona toimitettavia. Tällainen rekisteri olisi tarpeellinen, mutta asiaan liittyen on vielä paljon käytännöllisiä ja juridisia ongelmia. Miilunpalon (2014) mukaan sähköinen tarkastuslomake olisi järkevä tapa, mutta ongelmana on, että nyt ei ole olemassa toimivaa tietojärjestelmää vaan eri terveydenhuoltoyksiköissä on omat järjestelmänsä. *”Todistuksista otetaan paperiset kopiot, jota sitten*

toimitellaan eteenpäin. Tietosuojasäädökset osaltaan määrittävät myös sähköisen terveystiedon siirtoa. Paperiset todistuskopiot skannataan työterveyslaitoksen arkistossa sähköiseen muotoon”. (Miilunpalo 2014.)

Esimerkiksi Ruotsin merenkulun henkilöluvista vastaavalla viranomaisella Transportstyrelsenillä on käytössä sähköinen merimieslääkärintarkastuslomake, jonka merimieslääkärit lisäävät tarkastuksen jälkeen suoraan järjestelmään. Merimieslääkärintodistus on silloin viranomaisilla näkyvissä ja käytettävissä, jolloin hakijan ei tarvitse sitä erikseen toimittaa. (Transportstyrelsen 2014) Jos tällainen yhteisen rekisterin rakentaminen merenkulkupuolelle olisi tulevaisuudessa mahdollista, vaatisi se muutoksia lakiin merimiehen lääkärintarkastuksista pidettävästä rekisteristä 25/1999.

11.6 Merimiesrekisteri

On ajateltu, että varustamot voisivat ilmoittaa meripalvelua ja oppilaitokset voisivat lisätä suoraan koulutuksia Purkki-järjestelmään eli merimiesrekisteriin. Hyväksyessään meripalvelua konvention vaatimusten mukaisiin pätevyyskiin on sopimusosapuolen varmistettava se, että meripalvelu on ollut haettavan pätevyyden mukaista ja siihen valmentavaa (STCW, A-I/2). Hyväksyessään kurssija ja koulutuksia tulee sopimusvaltion ottaa huomioon, että ne ovat IMO:n mallikurssien mukaisia, ja varmistaa, että vaaditut koulutusosiot on suoritettu (STCW, A-I/2). On varmistettava, toteutuvatko siinä tapauksessa STCW:n asettamat vaatimukset, jos Liikenteen turvallisuusvirasto ei tarkista oppilaitoksen lisäämän kurssin sisältöä. Vaihtoehtona on, että kurssista lisätään järjestelmään asiakirja, jonka Liikenteen turvallisuusviraston tarkastaja hyväksyy, mutta silloin työ on kuitenkin käytännössä melkein sama, kuin tarkastaja lisäisi kurssin itse. Meripalvelun osalta myös virheviennit voisivat kasvaa, koska nykyisin saapuvissa meripalveluilmoituksissa havaitaan paljon puutteita ja päällekkäisyyksiä, jotka tarkistettaessa voidaan korjata. Jos varustamot syöttäisivät nämä samat meripalvelutiedot järjestelmään, jäisi Liikenteen turvallisuusviraston tarkistustyö kokonaan pois, ja silloin esimerkiksi pätevyyskirjan myöntämiseksi saatava meripalvelutieto ei olisi enää niin luotettavaa.

11.7 Laatu

Kaikkea koulutuksen hyväksyntään, merimieslääkärintarkastusten suorittamiseen ja pätevyyskysymysten antamiseen valtuutettujen yhteisöjen ja järjestöjen toimintaa tulee säädellä laadunhallintajärjestelmä. Tämän laadunhallintajärjestelmän on oltava hallinnon eli Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä. Kansainvälisen lainsäädännön vaatimuksena on huomioida, että laatuvaatimukset toteutuvat niiden toimijoiden osalta, joille on tarkoitus antaa uusia tehtäviä.

11.8 Sähköinen tiedonanto ja sähköinen asiointi

Kaksi suurinta lähitulevaisuuden muutosta ovat sähköinen asiointi ja sähköinen tiedonanto. Ensimmäinen näistä perustuu nykyajan palveluvaatimukseen ja valtionhallinnon kehittämiseen sekä Trafin oman palvelukonseptin yhdenmukaistamiseen. Toinen näistä perustuu kansainväliseen säätelyyn. Nykyisessä järjestelmässä kyseistä sähköisen tiedonannon tai palveluun kirjautumisen mahdollisuutta ei ole ja vahvistuspyynnöt sekä vahvistukset kulkevat yleensä sähköpostitse. Tämä sähköinen tarkastaminen tulee helpottamaan myös Pätevyysyksikön omaa työtä kelpoisuustodistusten osalta. Kansainvälisessä lainsäädännössä säädetään, että tieto on pystyttävä antamaan 01.01.2017 lähtien sähköisesti, mutta kansallisessa lainsäädännössä ei varsinaisesti säädetä sähköisestä asiointista. Laki laivaväen luetteloinnista on nykyiseen kansainväliseen lainsäädäntöön suhteutettuna vanhentunut ja vaatii eniten päivitystä ainakin tämän aihealueen osalta. Uudessa laissa laivaväen luetteloinnista, jonka on tarkoitus astua voimaan 01.01.2015, tullaan huomioimaan nämä vaatimukset.

Merimiesluettelosta annettaviin tietoihin ja siihen, kuka tietoja pääsee katsomaan, sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia 621/1999. Lisäksi lain laivaväen luetteloinnista sisältyvän merimiesluetteloon liittyvän henkilötiedon käsitteeseen ja rekisteröidyn oikeuksiin sovelletaan henkilötietolakia. Näistä kahdesta laista siis riippuu se, kuka voi esimerkiksi tilata meripalveluotteita tai kysyä pätevyystietoja ja merenkulkijan muita tietoja. Ennen Purkin toiminnallisuuksien toteuttamista tulisi selvittää, miten nämä lait sallivat muiden hallintojen ja yhtiöiden sähköisen pääsyn rekisteriin. Muussa tapauksessa tässä laissa tulisi huomioida, että STCW-yleissopimuksessa määritellyt tahot saavat lainmukaisesti niille oikeutetut tiedot merimiesluettelosta.

12 YHTEENVETO JA JATKOTUTKIMUSAIHEITA

Alkuperäinen tavoite oli lähteä käsittelemään kaikkia Pätevyudet-yksikön antamia lupia ja niitä säätelevää merilainsäädäntöä. Tämä osoittautui kuitenkin liian laajaksi, koska tutkimukseen olisi tullut huomioida myös kaikki muut järjestelmät, joita käytetään miehitys- ja luotsausasioissa sekä alusliikenneohjaajan pätevyyskirjoissa. Lopulta sopivaksi rajaukseksi osoittautui Sailor-järjestelmän kautta annettavat merenkulun henkilöluvat, jotka ovat myös niitä henkilölupia, joissa volyymit hakemusten osalta ovat suurimmat Pätevyudet-yksikössä. Tutkimuksen tekovaiheessa myös Purkki-järjestelmän rakentaminen on ollut ideointivaiheessa ja kaikkia järjestelmän toiminnallisuuksia ei ole vielä varmuudella määritelty. Tutkimus on suoritettu pohjautuen siihen Purkki-hankkeessa tuotettuun tietoon, joka on ollut saatavilla tutkimuksen tekovaiheessa.

Tämän tutkimuksen tarkoitus oli vastata seuraaviin kysymyksiin: Miten merilainsäädäntö vaikuttaa Pätevyudet-yksikön antamiin merenkulun henkilölupiin? Vaativatko Purkin uudet toiminnallisuudet muutoksia merilainsäädäntöön? Mitkä toiminnallisuudet ovat merilainsäädännön puitteissa mahdollisia Purkissa? Opinnäytetyössä on selvitetty kaikki tutkimuksen kohteena oleviin merenkulun henkilölupiin vaikuttava kansainvälinen ja kansallinen merilainsäädäntö. Vaikuttava merilainsäädäntö on esitetty myös taulukkomuodossa, josta löytyvät suoraan tiettyyn tapahtumaan vaikuttavat lait ja niiden kohdat. Tutkimuksessa on tuotu esille tulokset kansallisen lainsäädännön muutostarpeista ja ne on perusteltu. Tutkimuksen tuloksena löytyi selviä lainmuutostarpeita, liittyen esimerkiksi tiettyjen pätevyyskirjojen myöntämisen siirtämiseen veneilyjärjestöille ja lain laivaväen luetteloinnista päivittämiseen. Lisäksi löytyi monia muita lakitekstin kirjalliseen muotoiluun liittyviä muutostarpeita. Näiden muutosehdotusten tarkoitus on saattaa lakiteksti vastaamaan henkilölupien käsittelyprosessiin liittyviä käytänteitä sekä mahdollistaa uusien toiminnallisuuksien toteuttamista. Muutostarpeet on lisäksi esitetty tiivistetysti taulukossa. Tutkimuksen tuloksena havaitsin myös, että merilainsäädäntö on kirjoitettu hyvin suurpiirteisesti, mikä jättää vaatimuksille tulkinnanvaraa. Näitä vaatimuksia on pohdittu tässä tutkimuksessa ja monet uudet toiminnallisuudet on mahdollista toteuttaa merilainsäädännön puitteissa.

Tutkimustuloksia pidän luetettavina, koska ne linkittyvät lainsäädäntöön. Kaikkien tuloksien tarpeellisuus on perusteltu tutkimuksessa pohjautuen Purkki-hankkeen materi-

aaliin ja suunniteltuihin uusiin toiminnallisuuksiin. Tuloksiin vaikuttavat kansainvälinen ja kansallinen merilainsäädäntö ovat arvioitu tutkimuksessa tavoitteen mukaisesti. Koen pystyneeni vastaamaan tuloksissa tutkimuksen alussa asetettuihin tutkimuskysymyksiin, ja sen perusteella tutkimuksen hyöty toimeksiantajalle on selkeä. Tutkimus on ollut todella opettavainen prosessi itselleni, koska olen syventänyt osaamistani merenkulun henkilölupiin vaikuttavan merilainsäädännön osalta. Lisäksi myös muu julkishallinnon toimintaan vaikuttava lainsäädäntö on tullut tutummaksi, vaikka se ei ole tutkimuskysymyksen aiheena ollutkaan.

Tutkimukseni aiheen ulkopuolelle rajautuivat ne Pätevydet-yksikön antamat luvat, joita ei myönnetä Sailor-järjestelmän kautta. Niiden osalta tulee myös selvittää vaikuttava merilainsäädäntö. Luotsaus- ja miehityspoimen asioista olisi perusteltua tehdä samantyyppinen selvitys. Merenkulun henkilölupiin vaikuttaa merilainsäädännön lisäksi muitakin lakeja, kuten hallintolaki, laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta, henkilötietolaki ja laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa. Nämä ovat siis oleellisesti kytköksissä tuleviin Purkin toimintoihin ja määrittävät myös osaltaan merilainsäädännön soveltamista erityisesti merimiesluettelon sekä sieltä saatavan tiedon osalta. Viranomaisen toimintaa säätelevän lainsäädännön ja muun lainsäädännön vaikutus uusiin toiminnallisuuksiin tulee siis selvittää. Yksi jatkotutkimuksen aihe olisi myös selvittää, kuinka kansainvälistä lainsäädäntöä Suomessa sovelletaan suhteessa muiden STCW-sopimusvaltioiden kansalliseen lainsäädäntöön. Olisi mielenkiintoista tutkia, miten muut jäsenvaltiot soveltavat samoja kansainvälisen lainsäädännön vaatimuksia, ja verrata niitä Suomen linjauksiin. Trafin tavoite on yhtenäistää henkilölupiaan ja niihin liittyviä käytänteitä. Hyvä jatkotutkimuksen aihe olisikin vertailla eri liikennemuotojen henkilölupia ja niiden vaatimuksia, sekä arvioida voitaisiinko niihin vaikuttavaa kansallista lainsäädäntöä yhtenäistää. Lisäksi myös joitain pohdinnoissani heränneitä ajatuksia, ja niiden toteutusmahdollisuuksia kannattaa selvittää Purkki-järjestelmään siirryttäessä. Purkki-projekti elää koko ajan, ja tämän tutkimuksen tarkoitus on myös tukea järjestelmään mahdollisesti sisällytettävien kokonaisuuksien arviointia ja olla eräänlainen työkalu merilainsäädännön vaatimusten hahmottamisessa.

LÄHTEET

Autiomäki, Sirpa 2014. Tarkastaja, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Haastattelu 27.10.2014.

Finlex 2014. Lainvalmistelun prosessiopas. Saatavissa: <http://lainvalmistelu.finlex.fi/> [viitattu 21.11.2014]

EMSA 2014. European Maritime Safety Agency. About us. Saatavissa: <http://www.emsa.europa.eu/about.html> [viitattu 16.11.2014]

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 2000. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere: Vastapaino.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/35/EU.

Eurooppatiedotus 2014. EU-lait ja päätöksenteko. Saatavissa: <http://www.eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?contentid=267560> [viitattu 11.07.2014]

Hallintolaki 6.6.2003/434.

Henkilötietolaki 22.4.1999/523.

IMO 2014. International Maritime Organization. Training and Certification. Saatavissa: <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/Default.aspx> [viitattu 12.11.2014].

IMO Conventions 2014. International Maritime Organization. <http://www.imo.org/About/Conventions/Pages/Home.aspx> [viitattu 16.11.2014]

Katila, Petri 2014. Tarkastaja, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Haastattelu 29.10.2014.

Kyngäs Helvi & Vanhanen Liisa. 1999. Sisällönanalyysi. Artikkelit Hoitotiede-lehdessä 11, 3 – 12.

Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 29.12.2009/1687.

Laki laivaväen lääkärintarkastuksista 17.12.2010/1171.

Laki laivaväen luetteloinnista 22.12.2006/1360.

Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta 13.11.2009/863.

Laki merimiehen lääkärintarkastuksista pidettävästä rekisteristä 25/1999.

Laki merimiehen lääkärintarkastuksista pidettävästä rekisteristä annetun lain 3 §:n muuttamisesta 1336/2009.

Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa 24.1.2003/13.

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 21.5.1999/621.

LVM 2014. Liikenne- ja viestintäministeriö. Merenkulku. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/merenkulku> [viitattu 12.11.2014]

Liikenteen turvallisuusviraston määräys laivaväen pätevyyksistä TRA-FI/13222/03.04.01.00/2013.

Lundström, Thomas 2014. Ylitarkastaja, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Haastattelu 15.10.2014.

Miilunpalo, Päivi 2014. Ylilääkäri, Työterveyslaitos. Haastattelu 29.10.2014.

Miles Matthew B. & Huberman A. Michael. 1994. Qualitative Data Analysis. SAGE Publications.

Purkki 2014. Purkki -projektin työpajamateriaali, Solita. 2014. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Pätevydet 2014. Pätevydet -yksikön sisäiset ohjeet ja dokumentit. Turvanet, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafifin verkkopalvelu.

Sailor III 2014. Merimiesrekisteri. Versio 4.0/14.11.2010. Tietokanta. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

SAILOR III. 2014. Rekisteriseloste. Laatimispvm: 07.05.2010. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Saatavissa:

http://www.trafi.fi/filebank/a/1322741076/55e6d4e88d88498cb6d5694aa0c8c700/4425-Rekisteriseloste_Sailor_3.pdf [viitattu 24.11.2014]

STCW. International Convention on Standards of Training, Certification and watch-keeping for Seafarers. Including 2010 Manila Amendments. STCW Convention and STCW Code.

Trafi 2014. Liikenteen turvallisuusvirasto. Saatavissa: <http://www.trafi.fi> [viitattu 15.11.2014]

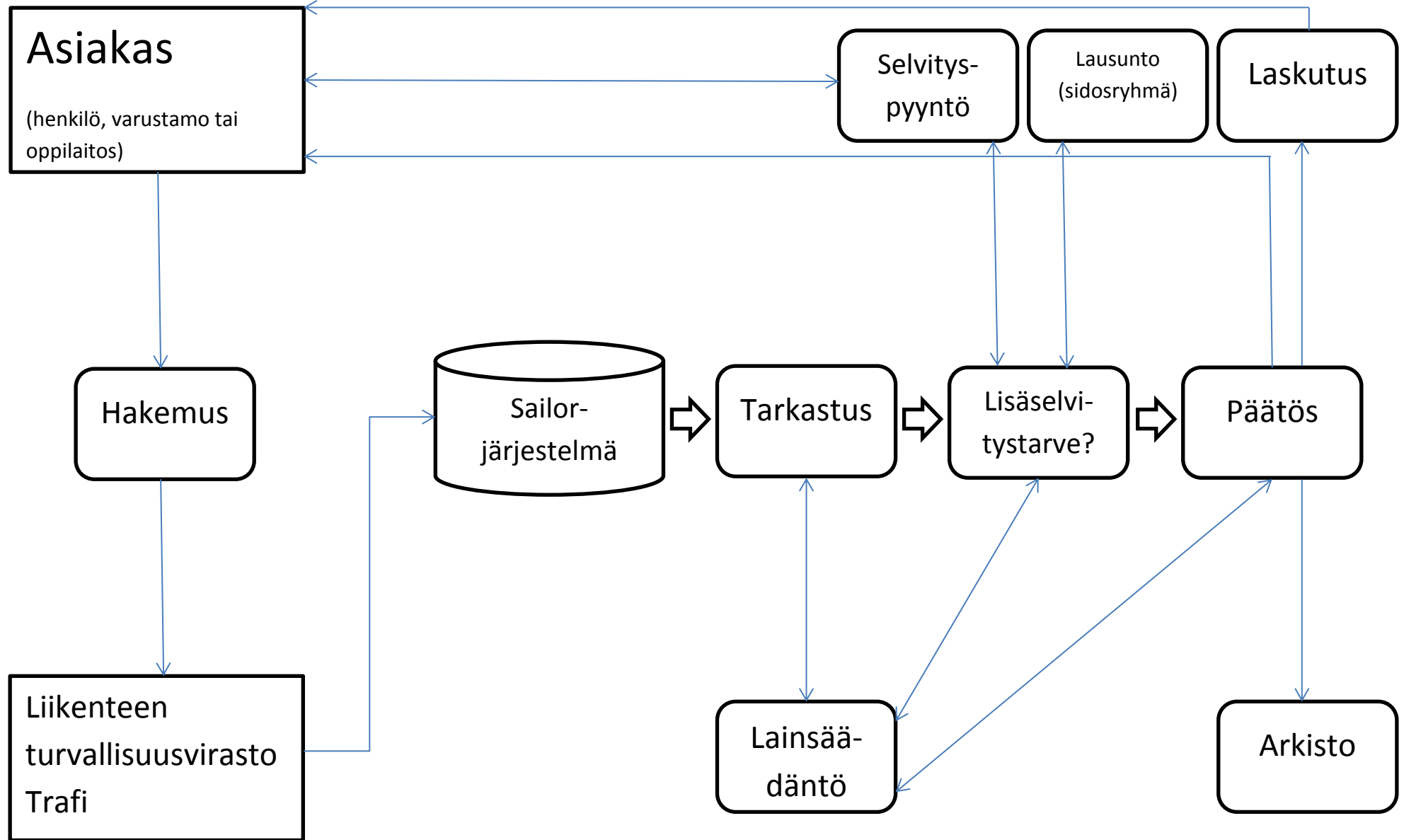
Tuomaala, Jukka 2014. Erityisasiantuntija, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Haastattelu 10.9.2014.

Tuomi, Jouni. & Sarajärvi Anneli. 2002. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.

Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä 166/2013.

Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 464/2013.

Wallenius, Stella 2014. Yksikönpäällikkö, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Haastattelu 30.10.2014.



Certificate Verification

The STCW Convention requires Parties to maintain registers of certificates and endorsements for masters and officers and to make information available on the status of such certificates and endorsements to other Parties and companies which request verification of the authenticity and validity of certificates produced by seafarers.

Information on the correct point of contact to obtain certificate verification information via **e-mail address** has been given to IMO by some of the certificate-issuing authorities.

To check the validity of a certificate of competency by **e-mail**, first select the country of issue of the certificate from the list then click on "Go" button.

If you do NOT want to send an e-mail but you want to get full **contact details** then click on the "X" button.

Direct access to certificate verification databases

The following STCW Parties maintain websites that provide direct access to registers of certificates and endorsements where their validity can be checked on line. To access the websites of the Parties listed, click on the links below:

[Antigua and Barbuda](#)

[Australia](#)

[Bahrain](#)

[Belgium](#)

[Bolivarian Rep. Of Venezuela](#)

[Cape Verde](#)

[Croatia](#)

[Cyprus](#)

[Dem. People's Rep. of Korea](#)

[Dominica](#)

[Ecuador](#)

[El Salvador](#)

[Faroe Islands](#)

[France](#)

[Georgia](#)

[Germany](#)

[Honduras](#)

[India](#)

[Indonesia](#)

[Islamic Republic of Iran](#)

[Latvia](#)

[Liberia](#)

[Montenegro](#)

[Myanmar](#)

[Norway](#)

[Pakistan](#)

[Panama](#)

[Philippines](#)

[Poland](#)

[Russian Federation](#)

[Serbia](#)

[Seychelles](#)

[Singapore](#)

[Sri Lanka](#)

[St. Kitts & Nevis](#)

[The Bahamas](#)

[The Netherlands](#)

[The United Kingdom](#)

[The United States](#)

[Turkey](#)

[Vanuatu](#)

Tapahtuma	Kansainvälinen lainsäädäntö		Kansallinen lainsäädäntö			
	STCW	2008/106/EY	1687/2009	166/2013	1171/2010 25/1999	1360/2006

Pätevyyskirjat

Pätevyyskirjan määritelmä	Artikla II, c; I/1, 30; B-II	1 artikla, 36	15 §			
Pätevyyskirjan hakeminen	I/2, 13	5 artikla, 11	luku 1, 15 § ja 16 §	luku 5, 20 §		
Pätevyyskirjan antaminen	VI; I/2, (1, 2, 12,13); B-II; B-I/2	3 artikla; 5 artikla, (1,3,3a)	17 §			
Voimassaolo ja uusiminen	I/11; A-I/11; B-I/11	12 artikla	19 §	luku 8, 77 §, 78 §, 79 §, 86 §		
Pätevyyskirjan muoto	I/2,(3,9,10); A-I/2, (1-4); B-I/2	5 artikla, (8,9,10)	17 §			

Kelpoisuustodistukset

Kelpoisuustodistuksen määritelmä	B-II					
----------------------------------	------	--	--	--	--	--

Tapahtuma	Kansainvälinen lainsäädäntö		Kansallinen lainsäädäntö			
	STCW	2008/106/EY	1687/2009	166/2013	1171/2010 25/1999	1360/2006

Kelpoisuustodistuksen hakeminen				87 §		
Kelpoisuustodistuksen myöntäminen	I/2, (5,6,7,8); I/10; A-I/10; B-I/10	kohta 16; 5 artikla (6,7)	2 luku, 21 §	9 luku, 87 §, 88 §		
Voimassaolo ja uusiminen	I/2, (8); A-I/11; B-I/11					
Kelpoisuustodistuksen muoto	I/2 (9,10,12); A-I/2, (1-4); B-I/2	5 artikla, (8,9,10,19); 19 artikla, (7)	2 luku, (17 §, 22 §)			

Lisäpätevyystodistukset

Lisäpätevyystodistuksen määritelmä	Artikla II, c; I/1, (31); B-II	1 artikla, (37)	15 §			
Lisäpätevyystodistuksen hakeminen	I/2, (13)	5 artikla, (11)	luku 1, 15 § ja 16 §	luku 7, pykälä 57 §		
Lisäpätevyystodistuksen antaminen	VI; I/2, (1, 2, 12,13); B-II; B-I/2	3 artikla; 5 artikla (1,3a); VII, VII/2	17 §			
Voimassaolo ja uusiminen	I/11; A-I/11; B-I/11	12 artikla	19 §	luku 8, pykälät 78 §, 80 § - 85 §		
Lisäpätevyystodistuksen muoto	I/2,(3,9,10); A-I/2, (1-4); B-I/2	5 artikla (8,9,10)	17 §			

Tapahtuma	Kansainvälinen lainsäädäntö		Kansallinen lainsäädäntö			
	STCW	2008/106/EY	1687/2009	166/2013	1171/2010 25/1999	1360/2006

Erivapaudet, terveystodistukset ja merimieslääkärintodistukset

Erivapauden hakeminen	B-VII					
Erivapauden antaminen	VII artikla	16 artikla	13 §			
Terveystodistuksen antaminen					pykälä 13 §	
Merimieslääkärintodistukset	I/9; A-I/9; B-I/9; res. 8	11 artikla			6 §, 7 §, 9 §, 10 §	

Rekisterinpito ja tiedonluovutus

Velvollisuus rekisterinpidosta	I/2, (14)	5 artikla, (12)	17 §, 21 §		1171/2010: 9 § 25/1999: 2 §, 3 §	4 §, 5 §, 6 §, 7 §
Tiedon luovutus	I/2, (15,16); I/7; A-I/7; B-I/7; I/11; A-I/2, (8,9,10); B-I/6	5 artikla, (12b,13); 5a, 25a, 26 artiklat; liite V	33§	10 luku, 89 §		
Sähköinen tiedonsaanti	Res. 5; I/2, (15,16); A-I/2, (7)					

Tapahtuma	Kansainvälinen lainsäädäntö		Kansallinen lainsäädäntö			
	STCW	2008/106/EY	1687/2009	166/2013	1171/2010 25/1999	1360/2006

Muut

Vaihtoehtoiset pätevyyskirjat		VII luku, (1-3)	18 §	6 luku, 53 - 56 §		8 §
Kaksoiskappale			19 §			
Pätevyyden peruuttaminen			20 §			
Maksun perusteet			34 §			8 §
Turvallisuustaso	artikla IX; res. 7					
Laadun varmistus	I/8; A-I/8; B-I/8	artikla 10				
Meripalvelun, koulutuksen ja kurssien rekisteröinti	A-I/2	17 kohta				

LAKI LAIVAVÄESTÄ JA ALUKSEN TURVALLISUUSJOHTAMISESTA 1687/2009

Lain kohta	Nykyinen sisältö	Tavoite Purkki - järjestelmässä	Kansainvälinen lainsäädäntö	Muutostarve	Opinnäytetyön kohta
16 § Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakeminen	Haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta	Hakeminen veneilyjärjestöiltä	Ei määritelty miten haetaan	Voidaan hakea myös muulta hyväksytyltä taholta	10.1.1 (s. 71)
17 § Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antaminen	Liikenteen turvallisuusvirasto antaa	Veneilyjärjestöt antavat lisäksi	Hallinto saa antaa	Mahdollistettava muut antajat	10.1.2 (s. 71)
19 § Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen uusiminen	Hakijan selvitettävä ammattipätevyytensä säilyminen	Varustamot ja muut toimijat voivat hakea uusintaa työntekijöilleen	Uusinnan hakijaa ei määritellä	Hakijaa ei määritellä	10.1.3 (s. 72)
21 § ”Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen”	Myönnetyn ja peruutetun merkitseminen merimiesluetteloon	Kelpoisuustodistuksen uusinta ja kaksoiskappale	Vaatimus rekisterinpidosta	Merkittää uusittu ja kadonnut tai tuhoutunut. Uusinta.	10.1.4 (s. 72)

VALTIONEUVOSTON ASETUS ALUKSEN MIEHITYKSESTÄ JA LAIVAVÄEN PÄTEVYYDESTÄ 166/2013

Lain kohta	Nykyinen sisältö	Tavoite Purkki - järjestelmässä	Kansainvälinen lainsäädäntö	Muutostarve	Opinnäytetyön kohta
20 § Pätevyyskirjan hakeminen	Tietyt liitteet vaaditaan	Tiedot voivat olla Purkissa valmiina	Esitettävä riittävä näyttö, kopiota aikaisemmasta pätevyydestä ei tarvita	Selvityksien toimittamisen muokkaus sekä virallinen passivalokuva	10.2.1 (s. 73)
57 § Lisäpätevyydistodistuksen hakeminen	Tietyt liitteet vaaditaan	Tiedot voivat olla Purkissa valmiina	Esitettävä riittävä näyttö, kopiota aikaisemmasta pätevyydestä ei tarvita	Selvityksien toimittamisen muokkaus	10.2.2 (s. 73)
78 § Pätevyyskirjan ja lisäpätevyydistodistuksen uusiminen	Pätevyiden haltijan esitettävä selvitys	Varustamot ja muut toimijat voivat hakea uusintaa työntekijöilleen	Uusinnan hakijaa ei määritellä	Hakijaa ei määritellä	10.2.3 (s. 74)
87 § ”Pätevyyskirjan ja lisäpätevyydistodistuksen tunnustaminen”	Hakemukseen on liitettävä pätevyyskirja. Lisäksi liitetään passivalokuva.	Aitous ja voimassaolon tarkistus sähköisesti	Ei säädä hakemista, säätää ainoastaan kelpoisuustodistuksen antamista	Ei vaatimusta liitettävästä pätevyyskirjasta. Virallinen passikuva.	10.2.4 (s. 74)
89 § Ilmoitukset	Vaatimukset tiedonannosta	Tarjottava sähköinen tiedon saanti 01.01.2017 lähtien	STCW ja EU-direktiivi: tieto sähköisesti 01.01.207 lähtien	Sähköinen tiedonanto	10.2.5 (s. 75)

Laki laivaväen luetteloinnista 1360/2006

Lain kohta	Nykyinen sisältö	Tavoite Purkki - järjestelmässä	Kansainvälinen lainsäädäntö	Muutostarve	Opinnäytetyön kohta
1 § Lain tarkoitus	Tarkoituksena laivaväen luettelointi	Pätevyysasioiden käsittely, tiedonantovelvollisuus	Vaatimukset rekisterinpidosta ja tiedonannosta	Tarkoituksen päivittäminen	10.3.1 (s. 75)
2 § Lain soveltamisala	Sovelletaan suomalaisessa aluksessa työskentelevien luettelointiin	Tiedonantovelvollisuus	Vaatimukset rekisterinpidosta ja tiedonannosta	Soveltamisen päivittäminen	10.3.2 (s. 76)
3 § Lain määritelmät	Keskeisten käsitteiden määritelmät	Määritelmät muuttuvat Purkki-järjestelmän myötä	Ei vaikutusta	Merimiesluettelo, sähköinen asiointi määriteltävä	10.3.3 (s. 76)
5 § Merimiesluettelo	Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää, suomalaiset alukset / kansalaiset	Kouluilla ja varustamoilla käyttöyhteys, kaikki meripalvelu	Vaatimukset rekisterinpidosta	Määriteltävä kenellä käyttöoikeus ja mitä meripalvelutietoja sisältää	10.3.4 (s. 76)
6 § Merimiesluettelon tallennettavat tiedot	Lisättävät tiedot ovat määriteltäviä	Lisätään enemmän tietoja, mm. koulutukset ja lisäpätevyystodistukset	Vaatimukset rekisterinpidosta	Päivitettävä vastaamaan vaatimuksia	10.3.5 (s. 77)

MERENKULUN HENKILÖLUPUIIN VAIKUTTAVAN MERILAINSÄÄDÄNNÖN MUUTOSTARPEET

Liite 4/4

Lain kohta	Nykyinen sisältö	Tavoite Purkki - järjestelmässä	Kansainvälinen lainsäädäntö	Muutostarve	Opinnäytetyön kohta
7 § Laivanisännän ilmoitusvelvollisuuden toteutuminen	Tiedot toimitetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle	Toimitetaan suoraan rekisteriin	Vaatimukset rekisterinpidosta	Hyväksytyt toimijat voivat toimittaa tiedot suoraan rekisteriin	10.3.6 (s. 77)
8 § Merimiesluetteloon sisältyvien tietojen käsittely	Oikeus periä maksu tilattavista otteista	Meripalveluotteen tilaaminen	Ei vaikutusta	Meripalveluotteen tilaaminen määritelty	10.3.7 (s. 78)
Sähköinen asiointi	Ei säädetty	Tietotekniset käyttöyhteydet	Vaatimuksena 01.01.2017 lähtien	Oma pykälä	10.3.8 (s. 78)
Henkilön perustaminen ja tietojen lisääminen	Ei säädetty, Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää	Voi olla muukin kuin Liikenteen turvallisuusvirasto	Vaatimukset laatu järjestelmästä	Kirjattava lakiin kuka saa lisätä	10.3.8 (s. 78)
Laadun hallinta	Ei säädetty	Muita toimijoita Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi	Vaatimukset laatu järjestelmästä	Määriteltävä miten laatu hallinnoidaan	10.3.8 (s. 78)