**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain,** **alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain, matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 §:n ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta** **sekä matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia, matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annettua lakia sekä alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia. Esityksellä pantaisiin täytäntöön matkustaja-alusturvallisuutta koskevien direktiivien muutosten kansallista lainsäädäntöä edellyttävät säännökset. Henkilöluettelodirektiiviin sisältyvän siirtymäajan takia ehdotetaan samalla lakia matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta, jossa säädettäisiin niiden säännösten kumoamisesta, jotka ovat enää direktiivin salliman siirtymäajan voimassa.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan eräiden alusryhmien katsastuksen uudistamista, talviliikenteessä käytettävän aluksen vuosittaisesta rungonkatsastuksesta osittain luopumista sekä perinnealuksia ja ammattiveneitä koskevien säännösten lisäämistä. Perinnealuksia koskevan sääntelyn johdosta ehdotetaan lisäksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin sekä liikenteen palveluista annettuun lakiin perinnealusten miehitystä ja pätevyyksiä koskevia säännöksiä. Muutosten keskeisenä tavoitteena on pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti sujuvoittaa sääntelyä. Esityksessä ehdotetaan myös muutamia teknisiä muutoksia.

Ehdotetut muutoslait ovat tarkoitettu tulemaan voimaan 21 päivänä joulukuuta 2019. Ehdotettu laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 21 päivänä joulukuuta 2023.

**Sisällys**

**YLEISPERUSTELUT**

**1 Johdanto**

Euroopan komissio antoi 6 päivänä kesäkuuta 2016 ehdotukset Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta (COM(2016)369 final), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta (COM(2016) 371 final) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY ja jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta (COM (2016) 370 final).

Direktiiviehdotusten tavoitteena oli päivittää ja täsmentää nykyistä matkustaja-aluksia koskevaa sääntelyä sekä keventää yhtiöiden hallinnollista taakkaa. Komission valkoisessa kirjassa Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää (KOM(2011) 144 lopullinen) tunnistettiin tarve nykyaikaistaa matkustaja-aluksia koskevaa turvallisuuslainsäädäntöä. Tämän seurauksena komissio aloitti lainsäädäntöä koskevan toimivuustarkastuksen osana komission Regulatory Fitness and Performance Programme (REFIT) -ohjelmaa. REFIT-ohjelman tarkoituksena on selkeyttää ja päivittää unionin säädöksiä. Toimivuustarkastuksen kohteiksi valittiin matkustaja- alusturvallisuuden kannalta keskeiset direktiivit 2009/45/EY, 1999/35/EY sekä 98/41/EY. Toimivuustarkastuksen seurauksena komissio antoi edellä mainitut direktiivit matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.

Komission ehdotuksesta annettiin 17 päivänä elokuuta 2016 valtioneuvoston kirjelmä (U 42/2016 vp). Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi asiasta lausuntonsa ja yhtyi siinä valtioneuvoston kantaan. Valiokunta piti hyvänä, että ehdotetuilla muutoksilla tavoitellaan matkustaja-alusten turvallisuuden ohella myös sääntelyn selkeyttämistä ja keventämistä ja pyritään vähentämään hallinnollista taakkaa. Valiokunta piti tärkeänä, että ehdotettu pienten kotimaanliikenteen matkustaja-alusten ja muun muassa perinnealusten rajaaminen selkeästi matkustaja-alusturvallisuusdirektiivin 2009/45/EY soveltamisalan ulkopuolelle vähentää näiden alusten varustelusta aiheutuvia kustannuksia. Valiokunta piti valtioneuvoston tavoin tärkeänä, että tämä rajaus säilyy asian jatkovalmistelussa.

Direktiivit annettiin 15 päivänä marraskuuta 2017 ja ne tulivat voimaan 21 päivänä joulukuuta 2017. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivien noudattamisen edellyttämät säännökset viimeistään 21 päivänä joulukuuta 2019.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia (1686/2009), jäljempänä *alusturvallisuuslaki*, matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annettua lakia (1038/2009), jäljempänä *henkilöluettelolaki*,sekä alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia (370/1995), jäljempänä *alusturvallisuuden valvontalaki*, siten, että direktiivien kansallista lainsäädäntöä edellyttävät muutokset pannaan täytäntöön.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan samalla muutamia kansallisista tarpeista tulevia säädösten sujuvoittamiseen liittyviä lainmuutoksia kuten katsastuksen uudistamista, perinnealuksia ja ammattiveneitä koskevaa sääntelyä sekä osittaista luopumista talviliikenteessä käytettävän aluksen vuosittaisesta rungonkatsastuksesta. Perinnealusten sääntelyn johdosta ehdotetaan lisäksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin (1687/2009), jäljempänä *laivaväkilaki*, sekä liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) perinnealusten miehitystä ja pätevyyksiä koskevia säännöksiä.

**2 Nykytila**

**2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö**

Kotimainen matkustaja-alusturvallisuuslainsäädäntö perustuu pääosin merilakiin (674/1994), alusturvallisuuslakiin, alusturvallisuuden valvontalakiin, valtioneuvoston asetukseen säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi (95/2002), merenkulun ympäristönsuojelulakiin (1672/2009), laivaväkilakiin, liikenteen palveluista annettuun lakiin ja henkilöluettelolakiin, joista tässä esityksessä ehdotetaan muutettavaksi alusturvallisuuslakia, alusturvallisuuden valvontalakia, henkilöluettelolakia, laivaväkilakia sekä lakia liikenteen palveluista. Matkustaja-alusturvallisuuslainsäädäntö koskee matkustaja-aluksia eli kauppamerenkulkua. Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita.

*Alusturvallisuuslaki*

Alusturvallisuuslaki tuli voimaan vuonna 2010. Laki on laadittu aluslajikohtaisesti puitelain tyyppiseksi laiksi ja se sisältää valtuudet Liikenteen turvallisuusviraston teknisten määräysten antamiseen. Laki sisältää säännökset eri alusluokkien turvallisuusvaatimuksista sekä alusten katsastuksista. Alukselle tehtäviä meriturvallisuuskatsastuksia ovat peruskatsastus, uusintakatsastus, määräaikainen katsastus, välikatsastus ja vuosikatsastus. Katsastuksen tarkoituksena on varmistua siitä, että aluksen rakenne, koneisto ja varustus ovat aluksen turvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten mukaisia. Katsastuksessa varmistutaan myös siitä, että alus on aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten mukainen. Suomalaisen aluksen katsastaa Liikenteen turvallisuusvirasto, joka voi myös valtuuttaa nimetyn katsastajan tai hyväksytyn luokituslaitoksen suorittamaan katsastuksen osaksi tai kokonaan. Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat tai tekee niihin merkinnän suoritetusta määräaikaisesta katsastuksesta taikka väli- tai vuosikatsastuksesta.

*Alusturvallisuuden valvontalaki*

Alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta erityisesti satamavaltiotarkastusten osalta säädetään alusturvallisuuden valvontalaissa. Laissa määritellään alusturvallisuuden käsite, jolla tarkoitetaan merilaissa säänneltyjä aluksen merikelpoisuutta sekä aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä. Alusturvallisuuden valvontalakia sovelletaan alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalaiseen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella. Alusturvallisuuden valvontalaissa säädetään valvontaviranomaisten oikeuksista, tarkastusten toimittamisesta, viranomaisten käytössä olevista pakkokeinoista ja seuraamuksista. Alusturvallisuuden valvontalailla on Suomessa pantu täytäntöön satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY sekä neuvoston direktiivi 1999/35/EY pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi. Laki tuli voimaan vuonna 1996.

*Henkilöluettelolaki*

Henkilöluettelolaki tuli voimaan vuonna 2010. Lailla saatettiin matkustaja-aluksen henkilöluetteloita koskevat säännökset perustuslaissa edellytetyllä tavalla lain tasolle. Henkilötietojen kirjaamista koskevia säännöksiä myös täsmennettiin silloin voimassa olevassa henkilötietolaissa (523/1999) edellytetyllä tavalla. Samalla pantiin lain tasolla täytäntöön yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröintiä koskeva direktiivi. Direktiivi oli pantu aikaisemmin täytäntöön matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetulla valtioneuvoston asetuksella, joka kumottiin.

*Laivaväkilaki*

Laivaväkilaissa säädetään aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä sekä vahdinpidosta aluksella. Laki sisältää myös kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännöstön täytäntöönpanoa koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Lisäksi laki sisältää seuraamuksia ja oikeusturvaa koskevat säännökset.

*Laki liikenteen palveluista*

Laki liikenteen palveluista yhdistää henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Lailla pyritään parantamaan henkilö- ja tavaraliikenteen palvelutarjoajien kilpailukykyä. Laki sisältää myös lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita ja kuljetushenkilöstön pätevyyksiä koskevat säännökset.

**2.2 Euroopan unionin lainsäädäntö**

*Non-SOLAS-direktiivi*

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 2009/45/EY, jäljempänä *non-SOLAS-direktiivi*, annettiin vuonna 2009. Direktiivin tarkoituksena on erityisesti saavuttaa yhdenmukainen turvallisuustaso uusilla ja olemassa olevilla matkustaja-aluksilla ja suurnopeusmatkustaja-aluksilla näiden liikennöidessä kotimaanmatkoilla. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2108 matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta, jäljempänä *non-SOLAS-muutosdirektiivi*, pyritään parantamaan direktiivin yhdenmukaista soveltamista. Muutosdirektiivillä päivitetään tietyt määritelmät ja viittaukset, jotta oikeudellista selkeyttä ja yhdenmukaisuutta ja siten myös turvallisuustasoa voidaan parantaa.

Muutosdirektiivillä selkeytetään non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaa. Direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kaikki alle 24 metrin pituiset matkustaja-alukset, tuulivoimaloiden offshore-palvelualukset, perinnealukset sekä pelkästään satama-alueella liikennöivät alukset. Lisäksi täsmennetään, että direktiivin tarkoituksiin nähden alumiini on teräksen kanssa samanarvoinen aine.

Alle 24 metrin pituiset matkustaja-alukset jätettiin muutosdirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle, koska vaatimusten soveltaminen niihin on osoittautunut erittäin vaikeaksi. Non-SOLAS-direktiivi ei ole onnistunut yhdenmukaistamaan pienten matkustaja-alusten turvallisuustasoa ja vastaamaan niiden monipuoliseen toimintaympäristöön ja käyttötarkoituksiin liittyviin haasteisiin. Tämä on johtanut siihen, että vain hyvin pienelle määrälle alle 24 metrin pituisista matkustaja-aluksista on myönnetty todistuskirjat non-SOLAS-direktiivin mukaisesti. Suuri osa pienistä matkustaja-aluksista on rakennettu kansallisten vaatimusten mukaan. Tämä vaikeuttaa alusten lippuvaltion vaihtoja, koska vaihdostilanteissa joudutaan käymään tapauskohtaisesti läpi, että alus täyttää uuden lippuvaltion vaatimukset. Alle 24 metrin pituisten alusten osalta todettiin, että kyseisten alusten jäädessä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle niille tulisi laatia jäsenvaltioiden yhteiset erilliset turvallisuusvaatimuksia sisältävät suositukset. Komission näkemyksen mukaan jäsenvaltiot pystyvät arvioimaan paremmin näiden alusten navigointiin liittyviä paikallisista olosuhteista johtuvia rajoitteita, kuten etäisyyttä rannikkoon tai satamaan ja sääolosuhteita.

Non-SOLAS-muutosdirektiivillä yksinkertaistetaan myös non-SOLAS-direktiivissä olevaa merialueen määritelmää poistamalla viittaukset vaatimuksiin paikasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, ja etäisyydestä suojapaikkaan. Tietyn rannikon soveltuvuus käytettäväksi suojapaikkana jäisi jäsenvaltioiden tapauskohtaiseen harkintaan.

Säännöksiä, joiden nojalla muunnettuja rahtialuksia ei voida katsoa uusiksi matkustaja-aluksiksi, selvennetään niin, että muuntamisvaatimuksia sovelletaan olemassa olevien matkustaja-alusten ohella myös muihin aluksiin. Lisäksi komission on tarkoitus perustaa tietokanta, johon jäsenvaltioiden samanarvoisuuksia ja lisäturvallisuustoimenpiteitä koskevat ilmoitukset kirjattaisiin.

*Henkilöluettelodirektiivi*

Neuvoston direktiivi 98/41/EY yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annettiin vuonna 1998. Direktiivillä haluttiin varmistaa, että matkustaja-aluksella olevien matkustajien lukumäärä ei ylitä lukumäärää, jolle alus ja sen turvallisuusvarusteet on hyväksytty. Lisäksi haluttiin varmistaa, että yhtiöiden olisi kyettävä onnettomuuden sattuessa ilmoittamaan etsintä- ja pelastuspalveluille matkustaja-aluksella mukana olleiden henkilöiden lukumäärä. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2109 yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY ja jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta, jäljempänä *henkilöluettelodirektiivi*, halutaan tehostaa ja nopeuttaa toimivaltaisten viranomaisten pääsyä matkustajatietoihin.

Sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaan ohjelmaan perustuvan toimivuustarkastuksen tuloksista sekä direktiivin 98/41/EY täytäntöönpanosta saaduista kokemuksista on käynyt ilmi, että aluksella olevia henkilöitä koskevat tiedot eivät ole aina nopeasti toimivaltaisten viranomaisten saatavilla, kun ne tarvitsevat niitä. Myös digitalisaatio mahdollistaa sen, että voidaan helpottaa matkustajamääriä koskevien tietojen saamista merellä syntyneessä hätätilanteessa tai merellä tapahtuneen onnettomuuden jälkeen. Direktiivin 98/41/EY nojalla vaaditut tiedot aluksella olevista henkilöistä tulee jatkossa ilmoittaa kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen, jonka kautta toimivaltainen kansallinen viranomainen saa nopeasti tiedot hätätilanteessa tai onnettomuuden sattuessa. Suomessa kansallinen palvelupiste on Portnet-järjestelmä.

Lyhyillä matkoilla, käytännössä kotimaanliikenteen matkoilla, aluksella olevien henkilöiden lukumäärä olisi puolestaan ilmoitettava kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen käyttäen jäsenvaltioiden omassa harkinnassa olevia asianmukaisia teknisiä keinoja. Vaihtoehtoisesti henkilöiden lukumäärä olisi ilmoitettava nimetylle viranomaiselle automaattisen tunnistusjärjestelmän Automatic Identification Systems, jäljempänä *AIS,* välityksellä.

Suhteellisuusperiaatteen noudattamisen varmistamiseksi jäsenvaltioilla on kuitenkin mahdollisuus vapauttaa tietyin edellytyksin sellaiset pienimuotoisemman toiminnan harjoittajat, jotka liikennöivät pääasiassa lyhyillä alle 60 minuuttia kestävillä kotimaisilla reiteillä, velvoitteesta ilmoittaa aluksella olevien henkilöiden lukumäärä kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen. Lisäksi jäsenvaltiot voivat vapauttaa tietyin edellytyksin matkustaja-alukset, jotka liikennöivät merialueella D, velvoitteesta ilmoittaa matkustajia koskevat tiedot. Jäsenvaltion on ilmoitettava vapautusta koskevasta päätöksestään komission perustamaan tietokantaan.

Direktiivillä myös päivitetään ja täsmennetään tiettyjä matkustajien rekisteröimiseen liittyviä määritelmiä, kuten matkustaja-aluksen ja suojaisan merialueen määritelmää. Määritelmät myös yhtenäistetään non-SOLAS-direktiivin määritelmien kanssa. Matkustajarekisterin pitäjän määritelmää muutetaan siten, ettei siihen sisälly enää velvollisuutta tietojen säilyttämiseen. Lisäksi yhtiöiden matkustajien rekisteröintijärjestelmiä koskevia vaatimuksia, kuten järjestelmän hyväksymisvaatimus, poistetaan. Jatkossa on myös velvollisuus ilmoittaa matkustajien kansalaisuus. Kansalaisuuden ilmoitusvelvollisuudella pyritään siihen, että omaisille voidaan antaa nopeasti luotettavaa tietoa onnettomuustilanteessa ja että voidaan vähentää tarpeettomia viiveitä konsuliavussa ja muissa palveluissa sekä helpottaa tunnistamismenettelyjä.

Henkilöluettelodirektiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden ottaa käyttöön kuuden vuoden siirtymäajan, jonka aikana voidaan sallia vaadittujen tietojen toimittaminen nykyisin käytössä oleviin järjestelmiin. Siirtymäaika lasketaan 20 päivästä joulukuuta 2017 alkaen, joten se päättyy 21.12.2023.

*Tarkastusdirektiivi*

Unionin lainsäädäntö, joka koskee pakollista tarkastusjärjestelmää säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja- alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi, on peräisin vuodelta 1999. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2110 tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja- alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta, jäljempänä *tarkastusdirektiivi*, pyritään uudistamaan tätä lainsäädäntöä, jotta voidaan ottaa huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/16/EY käyttöön otetun satamavaltiovalvontajärjestelmän täytäntöönpanossa saavutettu edistys samoin kuin 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitetun satamavaltioiden suorittamaa tarkastustoimintaa koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan toiminnasta saatu kokemus.

Tarkastusdirektiivillä poistetaan alusten erityiskatsastusten ja muissa säädöksissä säädettyjen tarkastusten väliset päällekkäisyydet. Tarkastusdirektiivillä täsmennetään myös ro-ro-matkustaja-aluksille tehtävien vuotuisten tarkastusten määräaikoja niin, että tarkastukset on suoritettava säännöllisin noin kuuden kuukauden väliajoin. Tarkastuksia koskevia sääntöjä selvennetään myös niin, että toinen vuosittain tehtävistä tarkastuksista tulee tehdä aluksen ollessa kulussa ja toinen voidaan tehdä aluksen ollessa satamassa. Muutosten on tarkoitus selventää nykyistä käytäntöä eikä muuttaa sen sisältöä.

**2.3 Nykytilan arviointi**

2.3.1 Direktiivimuutokset

Direktiivimuutokset edellyttävät muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. REFIT-ohjelman mukainen toimivuustarkastus osoitti, että unionin matkustaja-alusten turvallisuutta koskevalla lainsäädäntökehyksellä on saavutettu matkustaja-alusten yhtenäinen turvallisuustaso unionissa. Toimivuustarkastus osoitti myös, että koska matkustajien turvallisuutta koskeva unionin lainsäädäntö on kehittynyt ajan mittaan erilaisten vaatimusten ja tilanteiden mukaan, siinä on jonkin verran päällekkäisyyttä. Lainsäädäntöä tulisi virtaviivaistaa ja yksinkertaistaa, jotta voitaisiin vähentää laivanisännille aiheutuvaa hallinnollista rasitetta ja järkeistää jäsenvaltioiden merenkulkuviranomaisilta edellytettyjä toimia. Toimivuustarkastuksen seurauksena edellä mainittuja direktiivejä muutettiin ja muutokset tulee saattaa voimaan kansalliseen lainsäädäntöön.

2.3.2 Katsastustoiminnan uudistaminen

Suomalaisen aluksen katsastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikenteen turvallisuusvirasto voi valtuuttaa hyväksytyn luokituslaitoksen suorittamaan katsastuksen osaksi tai kokonaan. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa alusturvallisuuslain perusteella kotimaanliikenteen aluksen katsastuksen osaksi tai kokonaan myös sellaiselle nimeämälleen katsastajalle, joka ei ole sen palveluksessa.

Nimetyt katsastajat suorittavat pääsääntöisesti kaikki alle 24 metrin pituisten kotimaanliikenteen lastialusten katsastukset sekä kotimaanliikenteen vuokraveneiden katsastukset. Eräät nimetyt katsastajat saavat tehdä myös alle 24 metrin pituisten kotimaanliikenteen matkustaja-alusten katsastuksia. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut nimetyille katsastajille tehtäväksi aluksen pohjan ulkopuoliset sukellustarkastukset, joihin ei liity aluksen kokoon perustuvaa rajoitusta.

Liikenteen turvallisuusviraston perimissä maksuissa noudatetaan maksuperustelain (150/1992) ja Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annetun asetuksen (937/2017) perusteella omakustannusperiaatetta. Liikenteen turvallisuusviraston perimät maksut on hinnoiteltu tehtyjen tuntien mukaisesti. Maksut perustuvat kustannusvastaavuuden laskentaan, jota varten Valtiokonttori on antanut ohjeet (20.11.2014 Dnro VK/1078/00.01/2014). Omakustannusperiaate tarkoittaa, että suoritteesta perittävän maksun tulisi vastata suoritteen tuottamisesta valtiolle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

Nimettyjen katsastajien tekemien katsastuksien ja aluksenmittaajien tekemien aluksenmittauksien maksullisuudesta säädetään alusturvallisuuslaissa ja nimettyjen tarkastajien tekemien tarkastusten maksullisuudesta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Maksettavien palkkioiden suuruudesta säädetään valtionneuvoston asetuksella nimetylle katsastajalle ja aluksenmittaajalle sekä nimetylle tarkastajalle maksettavien palkkioiden suuruudesta (143/2013). Alusturvallisuuslaissa säädetään, että maksuvelvollisuus on katsastuksen tai aluksenmittauksen tilaajalla eli käytännössä laivanisännällä. Vastaavasti merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään, että alus vastaa tehtyjen tarkastuksien kustannuksista. Nimetyn katsastajan palkkion suuruus matkustaja-alusten osalta on 205 - 370 euroa riippuen aluksen bruttovetoisuudesta.

Katsastajien, aluksenmittaajien ja nimettyjen tarkastajien palkkiot ovat ns. kiinteähintaisia kertakorvauksia eli niiden suuruuteen ei vaikuta se, kuinka paljon toimenpiteeseen kuluu aikaa. Palkkion lisäksi nimetyillä katsastajilla ja aluksenmittaajilla ja nimetyillä tarkastajilla on oikeus veloittaa matkakulut sekä päivärahat valtion matkustussäännön mukaan.

Katsastuksen piirissä on eräitä alusryhmiä, kuten kotimaanliikenteessä liikennöiviä ammattiveneitä, proomuja sekä alle 24 metrin pituisia lastialuksia, joissa laivanisäntä itse voisi tietyin edellytyksin suorittaa säännöllistä oman aluksensa turvallisuusarviointia eli omavalvontaa, jolloin myös katsastuksen kustannuksissa tulisi säästöjä.

2.3.3 Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus

Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastuksesta säädetään alusturvallisuuslaissa. Aluksen runko on katsastettava talviliikennettä varten, kun alus otetaan ensimmäisen kerran käyttöön talviliikenteessä. Talviliikenteessä käytettävän aluksen pohja on katsastettava ulkopuolelta vuosittain ennen kuin alusta käytetään uudelleen talviliikenteeseen. Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttaman hyväksytyn luokituslaitoksen jääluokittamalle alukselle ei tarvitse tehdä katsastusta vuosittain. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi erityisistä syistä vapauttaa luokittamattoman aluksen katsastuksesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta.

Säännös aiheuttaa turhaa hallinnollista taakkaa, koska Liikenteen turvallisuusvirasto suurelta osin vapauttaa luokittamattomat alukset vuosittaisesta rungonkatsastuksesta. Talviliikennekatsastus tehdään silloin, kun määrätty katsastusväli edellyttää rungonkatsastusta. Talviliikenteeseen liittyvän vuosittaisen rungonkatsastuksen on todettu olevan pääasiallisesti tarpeeton vaatimus ja käytännössä Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt poikkeuksen vaatimukseen. Vaatimuksesta luopuminen toisi laivanisännälle myös kustannussäästöjä.

2.3.4 Ammattiveneet

Alusturvallisuuslakiin sisältyy ammattiveneen määritelmä. Sen mukaan ammattiveneellä tarkoitetaan alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä mutta alle 24 metriä, ja jota käytetään ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen. Alusturvallisuuslain mukaan ammattivene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena, ja laissa säädetään myös muista ammattiveneelle tehtävistä katsastuksista. Liikenteen turvallisuusvirastolle on annettu valtuus antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin nämä katsastukset tehdään ja mitä niihin sisältyy. Alusturvallisuuslaki mahdollistaa myös tarkempien teknisten määräysten antamisen muun muassa ammattiveneen rakenteesta ja muista vastaavista teknisistä seikoista.

On havaittu, että voimassa olevassa ammattiveneitä koskevassa sääntelyssä ei ole huomioitu kaikkia ammattiveneiden erityispiirteitä, kuten esimerkiksi sitä, että ammattiveneelle myönnetään ammattiveneen todistuskirja. Ammattiveneessä on kyse erityistapauksesta, sillä sitä koskeva sääntely on kansallista mutta ammattiveneisiin sovelletaan käytännössä monilta osin samoja vaatimuksia ja standardeja ja arviointimenettelyitä kuin huviveneisiin, joita koskeva sääntely on puolestaan eri laissa ja pohjautuu Euroopan unionin lainsäädäntöön. Voimassa olevaa ammattiveneitä koskeva sääntelyä olisi tarpeen täsmentää ja täydentää.

Tällä hetkellä alusturvallisuuslaissa säädetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää ammattiveneen katsastuksessa apuna Liikenteen turvallisuusviraston huviveneiden osalta Euroopan komissiolle nimeämää ilmoitettua laitosta. Käytännössä kyseinen ilmoitettu laitos suorittaa vaatimustenmukaisuuden arvioinnin tarkastamalla ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden ja Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ilmoitetun laitoksen tarkastusraportin perusteella ammattiveneen todistuskirjan, jossa vahvistetaan, että ammattivene on rakenteeltaan vaatimustenmukainen.

Kyseisen säännöksen sanamuoto rajoittaa tällä hetkellä ammattiveneen katsastuksessa apuna toimimista eli vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamista niin, että tämän tehtävän voi suorittaa ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston huviveneiden osalta nimeämä ilmoitettu laitos. Näin ollen vastaavat muiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden viranomaisten huviveneiden osalta nimeämät ilmoitetut laitokset eivät voi suorittaa tätä tehtävää. Liikenteen turvallisuusvirasto on nimennyt huviveneiden osalta ainoastaan yhden ilmoitetun laitoksen.

Ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamista ei tulisi rajoittaa ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston huviveneiden osalta nimeämiin ilmoitettuihin laitoksiin, vaan olisi tarkoituksenmukaista, että myös muiden EU:n jäsenvaltioiden tai ETA-valtioiden viranomaisten huviveneiden osalta nimeämät ilmoitetut laitokset voisivat arvioida ammattiveneiden vaatimustenmukaisuuden. Tämä lisäisi ilmoitettujen laitosten yhdenvertaisuutta ja mahdollistaisi ilmoitettujen laitosten välisen kilpailun.

Alusturvallisuuslaista ei käy tällä hetkellä ilmi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi suorittaa ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnin. Alusturvallisuuslaki ei nykyisellään sisällä säännöstä, joka koskisi tiettyjä ammattiveneen valmistajan ja laivanisännän velvollisuuksia, ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arviointia ja siinä käytettäviä menettelyjä ja ammattiveneen todistuskirjaa. Alusturvallisuuslaissa on tosin edellä mainittu ammattiveneen katsastuksessa apuna toimimista koskeva säännös, joka koskee käytännössä ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arviointia.

Alusturvallisuuslaissa ei ole huomioitu sitä, että jos ammattivenettä muutetaan vaatimustenmukaisuuden arvioinnin jälkeen merkittävästi, laivanisännän on huolehdittava siitä, että ammattiveneelle suoritetaan uusi vaatimustenmukaisuuden arviointi.

Uusi ammattiveneiden vaatimustenmukaisuutta koskeva säännös olisi erityisesti tarpeen, jotta Liikenteen turvallisuusvirasto voisi vastaisuudessa myöntää hakemuksesta ammattiveneen todistuskirjoja alusturvallisuuslaissa annetun valtuutuksen nojalla, sillä ammattiveneen todistuskirja ei ole alusturvallisuuslain katsastusta koskevassa luvussa säädetty katsastuksen perusteella myönnettävä todistuskirja, koska sitä ei myönnetä meriturvallisuuskatsastuksen perusteella ja se voidaan myöntää myös Suomessa rakennettavalle ulkomaille vietävälle ammattiveneelle, jota ei katsasteta Suomessa. Ammattiveneen todistuskirjojen myöntäminen on perustunut Suomen, Tanskan, Islannin, Norjan ja Ruotsin merenkulkuviranomaisten sekä Det Norske Veritaksen kehittämään, vuonna 1990 annettuun Pohjoismaiseen venenormistoon (NBS-Y), joka koskee alle 15 metrin pituisia ammattiveneitä, mutta sen kehittäminen on päättynyt 1990-luvun alkupuolella. Ammattiveneen todistuskirjoja on myönnetty vuosina 2011–2017 keskimäärin 24 kappaletta vuodessa.

Alusturvallisuuslaissa ei anneta tällä hetkellä mahdollisuutta rinnastaa ammattiveneen todistuskirjaan hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämää todistuskirjaa, jolla osoitetaan, että ammattivene täyttää hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimukset. Jos alus, jolla on tällainen hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, halutaan katsastaa Suomessa ammattiveneeksi, erillinen Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä ammattiveneen todistuskirja ei ole tarpeen, koska tällainen hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja on sitä vastaava asiakirja.

Alusturvallisuuslain nykyinen ammattiveneen varalaitaa ja lastimerkkiä koskeva sääntely ei käytännössä sovellu ammattiveneisiin eikä vastaa nykykäytäntöä. Käytännössä ammattiveneeseen sovelletaan alusturvallisuuslain 5 luvusta poiketen samankaltaisia varalaitavaatimuksia kuin huviveneisiin ja lisäksi tietyssä tapauksessa alusturvallisuuslain 5 luvusta poikkeavia lastimerkkivaatimuksia.

Alusturvallisuuslaissa ei nykyisellään säädetä ilmoitetun laitoksen palveluksessa olevien henkilöiden virkavastuusta. Silloin, kun ilmoitettu laitos toimii ammattiveneen katsastuksessa apuna eli käytännössä suorittaa vaatimustenmukaisuuden arvioinnin, kyseessä on julkinen hallintotehtävä, joten virkavastuuta koskeva säännös olisi tarpeen.

*Perinnealukset*

Suomen lainsäädännössä ei ole erityistä määritelmää perinnealukselle tai siihen rinnastettavalle alukselle. Laki laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella (395/2012) sisältää maininnan perinnealuksesta, mutta termiä ei ole laissa avattu. Non-SOLAS-muutosdirektiivin uuden määritelmän mukaan perinnealuksella tarkoitetaan mitä tahansa ennen vuotta 1965 suunniteltua historiallista matkustaja-alusta tai sen jäljennöstä, joka on rakennettu pääasiassa alkuperäisistä materiaaleista, mukaan lukien perinteisten purjehdus- ja merimiestaitojen kannustamiseen ja edistämiseen tarkoitetut alukset, jotka yhdessä ovat eläviä kulttuurimonumentteja ja joilla purjehditaan perinteisten merimiestaitojen ja tekniikoiden mukaisesti. Alusturvallisuuslaissa viitataan yleisesti non-SOLAS-direktiiviin.

Perinnealuksia koskevan sääntelyn ja sen valvonnan kannalta keskeistä on se, harjoitetaanko aluksella kaupallista toimintaa vai ei. Jos aluksella kuljetetaan maksavia asiakkaita, siihen kohdistuvat normaalit kotimaanliikenteen matkustaja-alusten turvallisuutta koskevat vaatimukset. Kun kyseessä on kaupallista toimintaa harjoittava perinnealus, se on alusrekisterilain (512/1993) mukaisesti rekisteröitävä joko matkustaja-alukseksi tai ro-ro-matkustaja-alukseksi. Jos perinnealuksella ei harjoiteta kaupallista toimintaa, se on rekisteröitävä vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) mukaisesti vesikulkuneuvoksi.

Museovirasto pitää perinnealusrekisteriä Suomen vesiliikenteen historian kannalta merkittäviksi arvioitujen alusten säilymisen ja asianmukaisen kunnostamisen varmistamiseksi. Rekisteriin pääsemiseksi aluksen omistajan on osoitettava hakemuksensa Museovirastolle. Päätöksen aluksen hyväksymisestä rekisteriin tekee Museovirasto perinnealusten asiantuntijalautakunnan antaman lausunnon perusteella. Perinnealusrekisteriin hyväksyttävän aluksen tulee täyttää seuraavat kriteerit: alus on vähintään 50 vuotta vanha, alus on rakennettu Suomessa tai ulkomailla rakennettu alus on ollut Suomessa käytössä vähintään 50 vuoden ajan ja alus on rekisteröity Suomessa viranomaisen ylläpitämään rekisteriin. Edellä mainituista vaatimuksista voidaan erityistapauksissa poiketa.

Museoviraston ylläpitämässä perinnealusrekisterissä on tällä hetkellä 92 alusta, joista 60 % on höyrylaivoja, 17 % moottorialuksia ja 12 % apukonein varustettuja purjealuksia.

Museovirasto jakaa avustuksia arvokkaiksi luokiteltujen veneiden ja laivojen entistämistöihin sekä valtakunnallisesti merkittävien perinteistä kunnostus- ja entistämistyötä tekevien telakoiden ja veistämöiden kiinteiden koneiden ja laitteiden kunnostukseen. Museoviraston myöntämä tuki rekisterissä oleville aluksille ei ole este kaupallisen toiminnan harjoittamiselle.

Perinnealuksilla ei ole tapahtunut viimeisten vuosikymmenten aikana mitään erityisen vakavia onnettomuuksia, joiden seurauksena olisi ollut ihmishenkien menetys tai aluksen menetys. Joitakin pohjakosketuksia ja karilleajoja on tapahtunut.

**3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

Esityksen tavoitteena on saattaa kansallinen lainsäädäntö vastaamaan matkustaja-alusturvallisuutta koskevien direktiivien muutoksia. Direktiivien täytäntöönpanossa ei esitetä kansallista lisäsääntelyä.

Direktiivien täytäntöönpanon lisäksi ehdotetaan tiettyjä muita muutoksia koskien katsastustoiminnan uudistamista, talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastuksesta osittain luopumista sekä ammattiveneitä koskevan sääntelyn tarkentamista ja perinnealuksia koskevaa omaa sääntelyä. Muutosten keskeisenä tavoitteena on pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti sujuvoittaa sääntelyä ja keventää hallinnollista taakkaa. Lisäksi ehdotetaan joitakin lakiteknisiä muutoksia.

*Direktiivimuutokset*

Matkustaja-alusturvallisuutta koskevien direktiivien muuttamisen yleisinä tavoitteina on sääntelyn nykyaikaistaminen, yksinkertaistaminen ja selkeyttäminen, hallinnollisen taakan vähentäminen sekä sääntelyn oikeasuhtaisuuden varmistaminen.

Esityksessä ehdotetaan alusturvallisuuslakia muutettavaksi siten, että lakiin tehtäisiin tarvittavat määritelmämuutokset sekä täsmennykset.

Alusturvallisuuden valvontalakia muutettaisiin siten, että laista poistettaisiin erityiskatsastusten ja muiden tarkastusten väliset päällekkäisyydet. Lisäksi ro-ro-matkustaja-aluksille tehtävien vuotuisten tarkastusten määräaikoja täsmennettäisiin sekä tarkastuksia koskevia säännöksiä selkeytettäisiin. Lisäksi lakiin tehtäisiin tarvittavat määritelmämuutokset.

Henkilöluettelolakia muutettaisiin siten, että siirtymäajan jälkeen aluksessa olevien matkustajien henkilötiedot tulisi ilmoittaa Portnet-järjestelmään AIS-järjestelmän kautta tai jonkun muun teknisen sovelluksen kautta. Lisäksi henkilötietojen toimitusaika lyhennettäisiin 30 minuutista 15 minuuttiin henkilöluettelodirektiivin mukaisesti. Myös henkilötietojen säilyttämisaikaa koskevat säännökset muutettaisiin vastaamaan direktiiviä. Lisäksi lakiin tulisi tehdä tarvittavat soveltamisalaa ja määritelmiä koskevat päivitykset.

Henkilöluettelolaista poistettaisiin siirtymäajan jälkeen henkilöluettelointijärjestelmän perustamiseen ja hyväksymiseen liittyvät vaatimukset sekä yhtiön nimeämää henkilöluettelon pitäjää ja tietojen luovuttamista koskevat säännökset. Henkilöluettelodirektiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden ottaa käyttöön kuuden vuoden siirtymäajan, jonka aikana voidaan sallia lain mukaisten tietojen toimittaminen nykyisin käytössä oleviin järjestelmiin. Lakiehdotuksessa esitetään tämän siirtymäajan ottamista käyttöön, jotta tietojen toimittamista koskevien järjestelmämuutosten toteuttamiselle olisi riittävästi aikaa. Siirtymäajan voimassa olevat säännökset kumottaisiin siirtymäajan jälkeen erillisellä kumoamislailla.

*Katsastustoiminnan uudistaminen*

Katsastustoimintaa esitetään uudistettavaksi siten, että mahdollistettaisiin eräiden alusryhmien siirtyminen omavalvontaan tietyin edellytyksin. Omavalvonnalla tarkoitettaisiin laivanisännän itsensä suorittamaa säännöllistä oman aluksensa turvallisuusarviointia ja siitä raportointia Liikenteen turvallisuusviraston merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään. Omavalvontaan siirtymisen perusteet ja edellytykset kirjattaisiin alusturvallisuuslakiin ja tarkemmat määräykset omavalvonnasta annettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

Omavalvontaan siirtyminen olisi mahdollista vain Liikenteen turvallisuusviraston antaman hyväksynnän perusteella ja se koskisi ainakin ensivaiheessa vain peruskatsastettuja kotimaanliikenteessä liikennöiviä ammattiveneitä, proomuja ja alle 24 metrin pituisia lastialuksia.

Laivanisännän tulisi hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta omavalvontaan siirtymistä ja hänen olisi hakemuksessaan esitettävä kirjallinen kuvaus omavalvontatoimenpiteistä (omavalvontasuunnitelma) sekä siitä, että hänellä on omavalvonnan toteuttamiseen riittävä kyky ja osaaminen. Riittävänä osaamisena omavalvonnan toteuttamiselle pidettäisiin sitä, että laivanisännällä on jokin voimassa oleva kansipäällystön pätevyyskirja, joista säädetään aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (166/2013). Näitä pätevyyskirjoja ovat kuljettajankirja, kotimaanliikenteen laivurinkirja, vahtiperämiehenkirja, lähiliikenteen perämiehenkirja, lähiliikenteen päällikkökirja, yliperämiehenkirja, merikapteeninkirja, kalastusaluksen kuljettajankirja A ja B sekä kalastusaluksen laivurinkirja A ja B.

Omavalvonnan piiriin hyväksytyt laivanisännät raportoisivat suorittamistaan omavalvontatoimenpiteistä säännöllisin väliajoin Liikenteen turvallisuusviraston merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään. Liikenteen turvallisuusviraston tarkastajat, hyväksytyt luokituslaitokset tai nimetyt katsastajat suorittaisivat kuitenkin omavalvonnan piirissä oleville aluksille viiden vuoden välein uusintakatsastuksen tai katsastaisivat niitä tarvittaessa useamminkin, jos siihen ilmenisi erityisiä syitä.

Omavalvonnan piiriin hyväksytyiltä laivanisänniltä perittäisiin vuosittain omavalvontamaksu (arvio noin 50 euroa/vuosi), jolla katettaisiin merenkulun sähköisen tietojärjestelmän ylläpitoon, tarpeelliseen kehittämiseen sekä omavalvontalaskutukseen liittyviä kustannuksia. Omavalvontamaksu ei sisältäisi perus- ja uusintakatsastuksesta eikä erillisistä todistus- ja turvallisuuskirjoista aiheutuvia kustannuksia.

Tavoitteena on lisätä merenkulun valvonnan läpinäkyvyyttä ja keventää sääntelyä. Muutos korostaisi omavalvonnan piiriin hyväksyttyjen laivanisäntien vastuuta toimintansa turvallisuudesta ja vaatimustenmukaisuudesta. Muutos myös vähentäisi katsastuksesta aiheutuvia kustannuksia laivanisännille sekä lisäisi turvallisuusarvioinnin joustavuutta. Lisäksi muutos mahdollistaisi Liikenteen turvallisuusviraston resurssien tehokkaamman kohdistamisen turvallisuuden kannalta tärkeisiin tehtäviin.

Muutos voitaisiin toteuttaa myös siten, että katsastukset siirrettäisiin kokonaisuudessaan nimettyjen katsastajien suorittamaksi. Ongelmana tässä vaihtoehdossa voisi olla katsastajien riittävyys syrjäisimmille alueille. Katsastusten hinnat saattaisivat myös matkakulujen vuoksi nousta korkeaksi.

Vaihtoehtona voisi olla myös nykytilan jatkaminen, jossa Liikenteen turvallisuusvirasto ja nimetyt katsastajat jatkaisivat näiden alusten katsastamista, mutta tämän vaihtoehdon ongelmana olisi Liikenteen turvallisuusviraston resurssien riittämättömyys sekä katsastuksen suorittamiseen liittyvistä matkoista aiheutuvien matkakulujen suuri osuus. Nämä edellä mainitut vaihtoehdot eivät myöskään vähennä hallinnollista taakkaa eivätkä laivanisännille aiheutuvia kustannuksia.

*Talviliikenteessä käytettävien alusten rungonkatsastus*

Talviliikenteessä käytettävien alusten vuosittainen pohjan ulkopuolinen katsastus on herättänyt paljon keskustelua ja siitä myönnetään paljon poikkeuksia. Lainkohtaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että talviliikenteessä käytettävien alusten vuosittaisesta katsastuksesta luovuttaisiin. Talviliikenteessä käytettäville aluksille asetetaan vaatimuksia aluksen runkorakenteista annetun Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen (TRAFI/9321/03.04.01.00/2013, 27.2.2014) 9 luvussa. Jatkossa alusten sopivuus talviliikenteeseen varmistetaan telakoinnin yhteydessä tehtävässä pohjan tarkastuksessa. Tämä tulee tehdä aluksen ollessa telakassa vähintään viiden vuoden välein.

Muutoksen seurauksena sekä laivanisännän että Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollinen taakka vähenisi, kun poikkeusten myöntämisestä voitaisiin luopua. Muutos keventäisi myös sääntelyä sekä vähentäisi laivanisännän kuluja.

*Ammattiveneet*

Ammattiveneisiin liittyvien ehdotusten ja muiden ehdotusten, jotka perustuvat ammattivenemääräyksen valmistelun yhteydessä havaittuihin muutostarpeisiin, tavoitteena on sujuvoittaa sääntelyä. Ammattiveneitä koskevaa sääntelyä ehdotetaan täsmennettäväksi ja täydennettäväksi siltä osin kuin voimassa olevassa ammattiveneitä koskevassa sääntelyssä ei ole huomioitu kaikkia ammattiveneiden erityispiirteitä. Lisäksi ehdotetaan pieniä täsmennyksiä varalaitaa ja lastimerkkiä, katsastuksia ja virkavastuuta koskevaan sääntelyyn. Valtuutussäännösten, joilla lain soveltamisesta voidaan antaa tarkempia määräyksiä, on oltava riittävän täsmällisiä ja tarkkarajaisia.

*Perinnealukset*

Alusturvallisuuslakiin ehdotetaan lisättäväksi perinnealuksia koskevia säännöksiä siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa alusturvallisuuslaissa säädettyjen yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi ja alusturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä perinnealuksen turvallisuutta koskevista seikoista ja että perinnealus voitaisiin katsastaa. Turvallisuutta arvioitaessa voitaisiin ottaa huomioon perinteisiin menetelmiin perustuvat turvallisuustekijät. Erillisillä määräyksillä voitaisiin huomioida paremmin perinnealusten rakenteelliset ratkaisut ja kulttuurihistorialliset arvot. Muutoksen tarkoituksena on parantaa perinnealusten pienimuotoista kaupallista liikennekäyttöä, joka voisi edesauttaa perinnealusten ylläpitoa ja käyttöä.

**4 Esityksen vaikutukset**

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia kansallisella tasolla. Muutokset tuovat monin osin kevennystä hallinnolliseen taakkaan ja niiden tavoitteet sopivat myös hallitusohjelman kevyemmän sääntelyn tavoitteisiin.

Non-SOLAS-muutosdirektiivin vaikutukset ovat yleisesti ottaen vähäiset. Direktiivin soveltamisalan muutos voi vähentää uusien alle 24 metrin pituisten kotimaanliikenteen matkustaja-alusten rakentamisen kustannuksia ja kasvattaa näin tällaisten aluksien kysyntää, sillä soveltamisalan muutoksien seurauksena nämä alukset tulevat kansallisen sääntelyn piiriin. EU:ssa valmistellaan parhaillaan neuvoston suositusta alle 24 metrin pituisille aluksille, jota jäsenvaltiot voivat alkaa soveltaa sen valmistuttua.

Tarkastusdirektiivin selkeyttämisen arvioidaan tuovan hieman parannusta Liikenteen turvallisuusviraston resurssien käyttöön, sillä muutoksien seurauksena alusten tarkastukset voitaisiin tehdä tarkoituksenmukaisemmalla tavalla esimerkiksi yhdistämällä eri tarkastuksia. Myös tarkastusten suorittamisen aikamäärien täsmentäminen helpottaa Liikenteen turvallisuusviraston työnsuunnittelua ja resurssien kohdentamista.

Henkilöluettelodirektiivin muutos, jossa poistetaan yhtiöiden matkustajien rekisteröintijärjestelmiä koskevia vaatimuksia, kuten järjestelmän hyväksymisvaatimus, keventää yhtiöiden ja viranomaisten hallinnollista taakkaa, sillä yhtiöiden henkilöluettelointijärjestelmille ei jatkossa enää haettaisi erillistä viranomaisen hyväksyntää. Varustamoille ja viranomaisille saattaa kuitenkin aiheutua lisäkustannuksia tietojärjestelmien tai toimintatapojen muuttamisesta matkustajatietojen toimittamiseksi digitaalisesti kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen (Suomessa Portnet-järjestelmä) tai AIS-järjestelmän kautta. Varustamoiden on kuitenkin jo voimassa olevan lain mukaan täytynyt kerätä ja säilyttää tiedot omassa henkilöluettelointijärjestelmässään, joten kustannuksia voisi syntyä lähinnä tietojen toimittamistavan muutoksista. Viranomaisille kuluja voi aiheutua Portnet-järjestelmään tehtävistä muutoksista, joilla avataan pelastusviranomaisille pääsy tietoihin. Jos viranomainen rakentaa jonkun muun teknisen keinon matkustajatietojen lähettämiseen, lisäksi tästä aiheutuu kustannuksia. Erityisesti pienille aluksille yksinkertainen mobiilisovellus saattaisi olla paras ratkaisu matkustajamäärien ilmoittamiseen.

Kansainvälisessä matkustaja-alusliikenteessä merkittävimmät vaikutukset ajoittuvat siirtymävaiheeseen, jonka aikana luodaan menettelyt matkustajatietojen toimittamiseksi viranomaiselle nykyisen yhtiölle ilmoittamisen sijaan. Merkittävimmät pitkäaikaiset vaikutukset kohdistuvat kotimaan matkustajaliikenteeseen, jossa henkilömäärien ja pienemmässä määrin myös henkilötietojen ilmoittaminen viranomaiselle tulee ottaa käyttöön pysyväksi toimintatavaksi.

Matkustajamäärien laskemista koskeva vaatimus on ollut henkilöluettelodirektiivissä koko ajan. Henkilöluettelodirektiiviä sovelletaan matkustaja-aluksiin ja suurnopeusaluksiin, jotka kuljettavat enemmän kuin 12 matkustajaa. Direktiivin muutoksella ei muuteta direktiivin soveltamisalaa, joten esitys ei vaikuta matkustajamäärien laskemista koskevaan käytäntöön.

Omavalvontaa koskevan ehdotuksen tavoitteena on sekä Liikenteen turvallisuusviraston toiminnan tehostaminen että resurssien kohdentaminen tehokkaammin uusiin tehtäviin siten, että turvallisuus ei vaarannu ja ettei asiakkaille aiheudu lisäkustannuksia. Tavoitteena on myös lisätä merenkulun valvonnan läpinäkyvyyttä, koska merenkulku on nykyisin ainoa liikennemuoto Suomessa, jossa viranomainen suorittaa valvomiensa kohteiden katsastuksia. Samalla edistetään uusien toimintamallien luomista ja kevennetään sääntelyä sekä korostetaan toimijoiden vastuuta.

Ammattiveneitä koskevilla ehdotuksilla pyritään täsmentämään ammattiveneitä koskevaa sääntelyä siltä osin kuin voimassa olevassa sääntelyssä ei ole huomioitu kaikkia ammattiveneiden erityispiirteitä ja niillä pyritään mahdollistamaan se, että myös muiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden viranomaisten huviveneiden osalta nimeämät ilmoitetut laitokset voivat suorittaa ammattiveneiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnin.

Perinnealuksia koskevan ehdotuksen tavoitteena on parantaa perinnealusten pienimuotoista kaupallista liikennekäyttöä, joka voisi edesauttaa perinnealusten ylläpitoa ja käyttöä.

Talviliikenteessä käytettävien alusten vuosittaisesta rungonkatsastuksesta luopuminen keventäisi sääntelyä, vähentäisi laivanisännän ja Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollista taakkaa ja vähentäisi laivanisännän kuluja. Tämä tapahtuu siten, että turvallisuus ei vaarannu, koska alukset, jotka liikennöivät jääolosuhteissa, ovat niihin olosuhteisiin rakennettuja. Aluksia, joille rungonkatsastuksia tehdään, on joitakin kymmeniä vuodessa. Liikenteen turvallisuusviraston suorittamana talviliikennekatsastus maksaa 350 euroa/tunti. Myös Liikenteen turvallisuusviraston päätös, jolla myönnetään tästä katsastuksesta vapautus, on maksullinen (505 euroa/päätös). Näin ollen rungonkatsastusta koskevasta vaatimuksesta luopuminen toisi laivanisännille kustannussäästöjä. Liikenteen turvallisuusvirastolle muutoksella ei ole taloudellista vaikutusta.

**5 Asian valmistelu**

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Säädöshankkeesta on valmisteltu arviomuistio, joka on ollut maaliskuussa 2018 lausuttavana liikenne- ja viestintäministeriön koolle kutsumassa merenkulun sidosryhmäverkostossa. Lausunnon antoivat Suomen Höyrypursiseura sekä Suomen Lauttaliikenne Oy. Suomen Höyrypursiseura kannatti perinnelaivoja koskevaa ehdotusta. Suomen Lauttaliikenne Oy katsoi, että maantien osana liikennöivillä lautta-aluksilla ja lauttapaikoilla tulisi säilyttää niiden erikoisasema osana maantieliikennettä ja pitää ne henkilöluettelodirektiivin soveltamisalan ulkopuolella. Hallituksen esityksen valmistelussa on otettu huomioon arviomuistiosta annetut lausunnot.

Hallituksen esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot seuraavilta tahoilta: Ahvenanmaan maakunnan hallitus, oikeusministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoministeriö, ympäristöministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Museovirasto, Onnettomuustutkintakeskus, Opetushallitus, Poliisi, Rajavartiolaitos, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Tulli, Varsinais-Suomen ELY-keskus, American Bureau of Shipping, Botnia Marin Oy Ab, Bureau Veritas, Business Finland, CEProof Finland, DNV GL Finland Oy Ab, Elinkeinoelämän keskusliitto, Finnpilot Pilotage Oy, International Marine Certification Institute, Lloyd’s Register, Meriliitto ry, Merimieseläkekassa, Merimiespalvelutoimisto, Meritaito Oy, Meriteollisuus ry, Metsäteollisuus ry, Satamaoperaattorit Oy, Suomen Höyrypursiseura Oy, Suomen Konepäällystöliitto, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Laivanpäällystöliitolta, Suomen Lauttaliikenne Oy, Suomen Meripelastusseura ry, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Satamaliitto, Suomen Yrittäjät ry, Suomen ympäristökeskus (SYKE), Suomen Varustamot ry, Teknologiateollisuus ry, Venealankeskusliitto Finnboat ry, VTT Expert Services Oy ja WWF Suomi.

**6 Riippuvuus muista esityksistä**

Esitys liittyy matkustaja-alusturvallisuusdirektiivien täytäntöönpanoon. Direktiivit ovat tulleet voimaan 21 päivänä joulukuuta 2017 ja jäsenvaltioiden on annettava direktiivien noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 21 päivänä joulukuuta 2019. Henkilöluettelodirektiivi mahdollistaa jäsenvaltioille tiettyjen vaatimusten osalta kuuden vuoden siirtymäajan käyttämisen.

Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä tehdään myös tarpeelliset muutokset alusturvallisuuden valvontalain nojalla annettuun valtioneuvoston asetukseen ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa (1241/2010). Lisäksi valtioneuvoston asetus säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisuuden varmistamisesta (95/2002) voidaan kumota tarpeettomana.

Esitys liittyy myös vesiliikennelain kokonaisuudistukseen, jossa ehdotetaan muutettavaksi muun muassa alusturvallisuuslain 2 §:ää sekä 51 §:ää vuokraveneen katsastusvaatimuksen poistamisen osalta. Esitys on lisäksi riippuvainen hallituksen esityksestä laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi (HE 61/2018 vp), koska edellä mainittu hallituksen esitys koskee osittain samoja pykäliä kuin tämä esitys.

**YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT**

**1 Lakiehdotusten perustelut**

**1.1 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta**

**2 §.** *Määritelmät.* Pykälän *2 kohtaan* lisättäisiin non-SOLAS-direktiivin määritelmään viittaus direktiiviin myöhemmin tehdyistä muutoksista.

Pykälän *24 kohdassa* päivitettäisiin viittaus eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annettuun lakiin (621/2005; jäljempänä *aikaisempi huvivenelaki*), joka on kumottu, viittaukseksi nykyiseen huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annettuun lakiin (1712/2015; jäljempänä *nykyinen huvivenelaki*).

Pykälän *38 kohdassa* määriteltäisiin non-SOLAS-muutosdirektiivin mukaiset merialueiden määritelmät.

Pykälään lisättäisiin uusi *38 a kohta*, johon siirrettäisiin nykyisen 38 kohdan määritelmä matkustaja-alusluokista. Määritelmä lisäksi muutettaisiin vastaamaan non-SOLAS-muutosdirektiivin mukaisia matkustaja-alusluokkia.

Pykälään lisättäisiin uusi *44 kohta*, jossa määriteltäisiin satama-alue. Satama-alue määriteltäisiin tässä laissa ja matkustajien henkilöluetteloista annetussa laissa yhtenevällä tavalla. Satama-alueen määritelmä perustuisi satamayhtiön hallinnoimaan vesialueeseen.

Pykälään lisättäisiin uusi *45 kohta*, joka perustuu non-SOLAS-muutosdirektiivin 2 artiklan zc) kohdan perinnealuksia koskevaan määritelmään. Non-SOLAS-muutosdirektiivin mukaan perinnealuksella tarkoitetaan mitä tahansa ennen vuotta 1965 suunniteltua historiallista matkustaja-alusta tai sen jäljennöstä, joka on rakennettu pääasiassa alkuperäisistä materiaaleista, mukaan lukien perinteisten purjehdus- ja merimiestaitojen kannustamiseen ja edistämiseen tarkoitetut alukset, jotka yhdessä ovat eläviä kulttuurimonumentteja ja joilla purjehditaan perinteisten merimiestaitojen ja tekniikoiden mukaisesti. Lisäksi perinnealuksen tulisi olla Museoviraston ylläpitämässä merenkulun historian kannalla arvokkaita perinnealuksia koskevassa perinnealusrekisterissä.

Pykälään lisättäisiin uusi *46 kohta*, jossa määriteltäisiin huvialus. Huvialuksen määritelmä vastaisi laivaväkilain määritelmää huvialuksista. Laissa on tällä hetkellä ainoastaan huviveneen määritelmä ja huvialuksen määritelmän lisäämisellä selkeytetään lain soveltamisalaa.

**3 §.** *Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset.* Pykälän soveltamisalaa tarkennettaisiin siten, että säännöksessä mainittaisiin, että myös huvialukset ovat huviveneiden lisäksi lain soveltamisalan ulkopuolella.

**4 §**. *Viittaukset muuhun lainsäädäntöön*. Pykälän *7 momentissa* päivitettäisiin viittaus aikaisempaan huvivenelakiin viittaukseksi nykyiseen huvivenelakiin.

**23 a §.** *Ammattiveneen vaatimustenmukaisuus.* Esityksessä ehdotetaan, että alusturvallisuuslain 4 lukuun sisällytettäisiin uusi ammattiveneitä koskeva 23 a §, johon ammattiveneiden katsastuksessa apuna toimimista koskeva 36 §:n 4 momentti siirrettäisiin sisällöllisesti muutettuna. Uudessa pykälässä säädettäisiin ammattiveneen valmistajan ja laivanisännän velvollisuuksista, ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja Liikenteen turvallisuusviraston myöntämästä ammattiveneen todistuskirjasta.

Pykälän *1 momentin* mukaan ammattiveneen valmistajalla olisi velvollisuus varmistaa lain 23 §:n nojalla asetettujen rakenneturvallisuutta koskevien vaatimusten täyttämiseksi, että ammattivene on suunniteltu ja rakennettu vaatimusten mukaisesti. Rakenneturvallisuutta koskevilla vaatimuksilla tarkoitettaisiin lain 23 §:n nojalla annettavan ammattivenemääräyksen vaatimuksia, jotka koskisivat ammattiveneen rakennetta. Rakenneturvallisuus ei sisältäisi radiolaitteita, hengenpelastuslaitteita ja navigointilaitteita ja -järjestelmiä koskevia vaatimuksia.

Tämä ammattiveneen valmistajalle asetettu velvollisuus vastaisi nykyistä käytäntöä ja olisi samankaltainen kuin nykyisen huvivenelain 10 §:n 1 momentissa huviveneen valmistajalle asetettu velvollisuus varmistaa, että markkinoille saatettava tuote on suunniteltu ja valmistettu huvivenedirektiivin liitteen I olennaisten vaatimusten mukaisesti. Ammattiveneen vaatimustenmukaisuus poikkeaisi osittain huviveneen vaatimustenmukaisuudesta, sillä ammattiveneen vaatimustenmukaisuudella tarkoitettaisiin ammattiveneen rakenteelle alusturvallisuuslaissa ja sen nojalla annettavassa ammattivenemääräyksessä asetettavia vaatimuksia.

Lisäksi 1 momentin mukaan valmistajan velvollisuutena olisi huolehtia siitä, että joko nykyisen huvivenelain 4 luvussa tarkoitettu ilmoitettu laitos, vastaava toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämä ilmoitettu laitos tai hyväksytty luokituslaitos arvioi ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden. Tämä ammattiveneen valmistajan velvollisuus olisi samankaltainen kuin nykyisen huvivenelain 10 §:n 2 momentissa huviveneen valmistajalle asetettu velvollisuus huolehtia siitä, että tuotteelle suoritetaan soveltuva vaatimustenmukaisuuden arviointi.

Säännös pohjautuisi osittain alusturvallisuuslain 36 §:n 4 momenttiin, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää ammattiveneen katsastuksessa apuna aikaisemman huvivenelain 11 §:ssä tarkoitettua ilmoitettua laitosta ja joka siirrettäisiin muutettuna uuden 23 a §:n 1 momenttiin. Koska kyse on pikemminkin vaatimustenmukaisuuden arvioinnista kuin katsastuksessa apuna toimimisesta, uudessa säännöksessä viitattaisiin katsastuksessa apuna toimimisen sijasta vaatimustenmukaisuuden arviointiin. Lisäksi uudessa säännöksessä päivitettäisiin viittaus aikaisemman huvivenelain 11 §:ään viittaukseksi nykyisen huvivenelain 4 lukuun.

Huvivenelain 4 luku koskee vain Liikenteen turvallisuusviraston huviveneiden osalta Euroopan komissiolle nimeämiä ilmoitettuja laitoksia, joita on tällä hetkellä yksi, eikä se siten koske vastaavien muiden EU:n jäsenvaltioiden tai ETA-valtioiden viranomaisten nimeämiä ilmoitettuja laitoksia. Uudessa säännöksessä mahdollistettaisiin se, että ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnin voisi suorittaa Liikenteen turvallisuusviraston huviveneiden osalta nimeämän ilmoitetun laitoksen lisäksi myös vastaava toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämä ilmoitettu laitos.

Vastaavalla toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämällä ilmoitetulla laitoksella tarkoitettaisiin ilmoitettua laitosta, jonka tällainen valtio on nimennyt ilmoitetuksi laitokseksi kansallisen lainsäädäntönsä, jolla huvivenedirektiivi on saatettu osaksi kansallista oikeusjärjestystä, perusteella.

Tällaiset toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämät ilmoitetut laitokset voivat arvioida huviveneiden vaatimustenmukaisuuden myös niissäkin EU:n jäsenvaltioissa tai ETA-valtioissa, jotka eivät ole nimenneet niitä. Alusturvallisuuslain 36 §:n 4 momentin nykyinen sanamuoto ei mahdollista sitä, että näillä ilmoitetuilla laitoksilla olisi oikeus arvioida myös ammattiveneiden vaatimustenmukaisuus, eikä Liikenteen turvallisuusvirasto voi nimetä niitä, koska ilmoitettu laitos voi olla vain yhden EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämä. Ammattiveneiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittajia ei tulisi rajoittaa ainoastaan Suomen nimeämiin ilmoitettuihin laitoksiin, vaan olisi tarkoituksenmukaista, että myös muiden EU:n jäsenvaltioiden tai ETA-valtioiden nimeämät ilmoitetut laitokset voisivat arvioida ammattiveneiden vaatimustenmukaisuutta. Tämä lisäisi ilmoitettujen laitosten yhdenvertaisuutta ja mahdollistaisi ilmoitettujen laitosten välisen kilpailun.

Vastaavilta muiden EU:n jäsenvaltioiden tai ETA-valtioiden viranomaisten nimeämiltä ilmoitetuilta laitoksilta edellytettäisiin edustajaa, jolla olisi kotipaikka Suomessa ja joka käyttäisi ilmoitetun laitoksen puhevaltaa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona. Edustajaa koskevalla vaatimuksella voitaisiin varmistaa se, että vaatimustenmukaisuuden arviointiin, joka on julkinen hallintotehtävä, liittyvä virkavastuu ja vahingonkorvausvastuu voidaan kohdentaa Suomeen sijoittautuneeseen edustajaan.

Uuden säännöksen mukaan myös hyväksytty luokituslaitos, joka on määritelty alusturvallisuuslain 2 §:n 42 kohdassa, voisi arvioida ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden. Tällaiselta luokituslaitokselta edellytetään alusturvallisuuslain 36 §:n 1 momentissa edustajaa, jolla on kotipaikka Suomessa ja joka käyttää luokituslaitoksen puhevaltaa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi hakemuksesta ammattiveneen todistuskirjan vaatimusten mukaiselle ammattiveneelle. Säännös mahdollistaisi sen, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää vaatimusten mukaiselle ammattiveneelle ammattiveneen todistuskirjan alusturvallisuuslain nojalla. Ammattiveneen todistuskirjoja on myönnetty vuosina 2011 – 2017 keskimäärin 24 kappaletta vuodessa.

Ammattiveneen todistuskirja on tarpeen, jotta voidaan varmistua ammattiveneen rakenneturvallisuudesta. Kyseiseen todistuskirjaan nojaudutaan ammattiveneen peruskatsastuksessa, ja se on tarpeen, jotta vene voidaan katsastaa ammattiveneeksi. Sen lisäksi, että ammattiveneen todistuskirjaa tarvitaan ammattiveneen peruskatsastusta suoritettaessa, sitä tarvitaan silloin, kun öljysuojarahastosta haetaan erityisominaisuuden ”öljyntorjunta” omaavan ammattiveneen hankintakustannusten korvaamista.

Ammattiveneen todistuskirjoja ovat halunneet myös ulkomaiset ammattiveneen tilaajat sellaisissa tapauksissa, joissa ammattivene on rakennettu Suomessa mutta joissa sitä ei katsasteta Suomessa ja se viedään ulkomaille. Mahdollisuudella saada tällaisessa tapauksessa viranomaisen antama todistuskirja ammattiveneen rakenneturvallisuudesta voi olla suurikin painoarvo, kun ulkomainen ammattiveneen tilaaja pohtii, hankkiiko se ammattiveneen Suomesta vai jostakin muusta valtiosta. Säännös mahdollistaisi todistuskirjojen myöntämisen jatkossakin tällaisille ammattiveneille, joita ei katsasteta Suomessa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin myös, että Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi hakemuksesta ammattiveneen todistuskirjan myös toisen valtion vastaavan säännöstönsä mukaan hyväksymälle ammattiveneelle, sillä edellytyksellä, että saavutetaan ainakin vaatimustenmukaisen ammattiveneen turvallisuustasoa vastaava turvallisuustaso. Tämä mahdollistaisi sen, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää ammattiveneen todistuskirjan esimerkiksi sellaiselle ammattiveneelle, jolle olisi myönnetty toisessa EU:n jäsenvaltiossa ulkomainen ammattiveneen todistuskirja, joka myytäisiin Suomeen ja josta tulisi suomalainen alus, sillä edellytyksellä, että saavutetaan ainakin vastaava turvallisuustaso.

Lisäksi pykälän 2 momentissa rinnastettaisiin ammattiveneen todistuskirjaan hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, jolla osoitetaan, että ammattivene täyttää hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimukset. Tällainen hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämää ammattiveneen todistuskirjaa vastaava asiakirja. Ammattiveneelle, jolla olisi tällainen luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, ei tarvitsisi erikseen hakea ammattiveneen todistuskirjaa, jollei sitä sille erityisesti haluta.

Pykälän *3 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja siinä käytettävistä menettelyistä ja ammattiveneen todistuskirjan hakemisesta. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä. Säännökseen on otettu osittain mallia nykyisen huvivenelain 2 luvun 7 §:n 3 momentista, jossa Liikenteen turvallisuusvirastolle on annettu valtuus antaa tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa käytettävistä menettelyistä Euroopan unionin säädösten mukaisesti. Määräyksenantovaltuus olisi kuitenkin hieman laajempi, koska ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ei ole – toisin kuin huviveneiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnista – EU-tason sääntelyä. Lisäksi säännös mahdollistaisi sen, että ammattiveneen todistuskirjan hakemisesta voitaisiin tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä.

**26 §.***Alukset, joihin luvun säännöksiä ei sovelleta.* Pykälää muutettaisiin nykyistä soveltamiskäytäntöä vastaavaksi.

Pykälästä poistettaisiin viittaus 3 §:n 3 momentissa mainittuihin aluksiin eli huviveneisiin, koska huviveneet on jätetty 3 §:n 3 momentissa kokonaan alusturvallisuuslain soveltamisalan ulkopuolella.

Pykälään lisättäisiin viittaus lain 3 §:n 4 momentissa tarkoitettuihin aluksiin, eli tiettyihin Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksiin ja tiettyihin vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa käytettäviin aluksiin, ja viittaus vuokraveneeseen.

Pykälässä säädetään, että luvun säännöksiä ei sovelleta kotimaanliikenteessä käytettävään kalastusalukseen. Säännöstä täsmennettäisiin siten, että luvun säännöksiä ei sovellettaisi lainkaan kalastusaluksiin. Yli 24 metrin pituisiin kalastusaluksiin sovelletaan alusturvallisuuslain 21 §:n nojalla omia varalaitavaatimuksiaan, joista säädetään yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annetussa neuvoston direktiivissä 97/70/EY (kalastusalusdirektiivi), ja muihin alusturvallisuuslain soveltamisalaan kuuluviin kalastusaluksiin ei käytännössä sovelleta varalaitavaatimuksia.

Pykälässä säädetään myös, että luvun säännöksiä sovelletaan miehittämättömään proomuun, lukuun ottamatta työntävään alukseen kiinteästi kytkettävää proomua. Säännöstä täsmennettäisiin siten, että luvun säännöksiä ei sovellettaisi kotimaanliikenteessä käytettävään miehittämättömään proomuun. Luvun säännöksiä sovellettaisiin kuitenkin kansainvälisessä liikenteessä käytettävään proomuun, koska tällaisiin vähintään 24 metrin pituisiin proomuihin sovelletaan lastiviivayleissopimusta ja tällaisilta yli 15 metrin mutta alle 24 metrin pituisilta proomuilta edellytetään kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallista varalaitaa.

Pykälään lisättäisiin, että tämän luvun säännöksiä ei sovelleta 2 §:n 15 kohdassa mainittuihin aluksiin, eli ammattiveneisiin, lukuun ottamatta tämän luvun uutta 28 a §:ää. Lisäys olisi tarpeen, koska ammattiveneisiin sovelletaan erilaista varalaita- ja lastimerkkisääntelyä kuin muihin luvun soveltamisalaan kuuluviin aluksiin.

**27 §**. *Kansainvälisessä liikenteessä oleva alus*. Pykälää muutettaisiin siltä osin kuin kyse on niistä kansainvälisessä liikenteessä olevista aluksista, joihin ei sovelleta lastiviivayleissopimusta ja Itämeren lastiviivasopimusta.

Lastiviivayleissopimusta ei sovelleta pienempiin aluksiin, sillä sitä ei sovelleta sen 5 artiklan mukaan muun muassa niin sanottuihin uusiin aluksiin, joiden pituus on pienempi kuin 24 metriä, ja niin sanottuihin vanhoihin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on pienempi kuin 150 rekisteritonnia.

Pykälän *1 momentin* ensimmäiseen lauseeseen lisättäisiin, että lause koskee lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia.

Momenttiin lisättäisiin toinen lause, jonka mukaan muulla kuin näiden sopimusten soveltamisalaan kuuluvalla kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka pituus on yli 15 metriä, mutta alle 24 metriä, olisi oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita. Säännös vastaisi soveltamiskäytäntöä, ja se vastaisi lain 28 §:n 3 momentin ensimmäistä lausetta, jonka mukaan tietyillä kotimaanliikenteessä olevilla aluksilla, joiden pituus on yli 15 metriä, mutta alle 24 metriä, on oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita.

Pykälän *2 momenttiin* lisättäisiin, että säännös koskee lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia.

Pykälän *3 momentissa* täsmennettäisiin määräyksenantovaltuutta siten, että 3 momenttiin lisättäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä myös muun kuin näiden sopimusten soveltamisalaan kuuluvan aluksen rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä. Säännös vastaisi soveltamiskäytäntöä, ja se vastaisi lain 28 §:n 4 momentin toista lausetta, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkempia teknisiä määräyksiä eräiden kotimaanliikenteessä olevien alusten rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta.

**28 a §**. *Kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä oleva ammattivene*. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalla ammattiveneellä olisi oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita. Säännös vastaisi soveltamiskäytäntöä.

Pykälän 1 momentin mukaan lastin kuljettamiseen tarkoitetulta kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalta ammattiveneeltä edellytettäisiin ammattiveneen lastimerkkiä. Lastin kuljettamiseen tarkoitetulla ammattiveneellä tarkoitettaisiin ammattivenettä, jolla on erityisominaisuus ”lastin kuljetus”.

Pykälän *2 momentissa* annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä ammattiveneen rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta ja ammattiveneen lastimerkin mitoista, sijainnista ja merkitsemistavasta. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä. Määräyksenantovaltuus vastaisi pääosin 28 §:n 4 momentin toiseen ja kolmanteen lauseeseen sisältyvää määräyksenantovaltuutta, mutta se ei koskisi lastimerkin ohella käytettävien viivojen mittoja, sijaintia ja merkitsemistapaa, koska ammattiveneen lastimerkissä ei ole tällaisia lastimerkin ohella käytettäviä viivoja.

**36 §.** *Katsastaja*. Pykälän 4 momentti kumottaisiin ja momentin teksti siirrettäisiin muutettuna uuteen 23 a §:ään. Momentin tekstin siirtämistä muutettuna 23 a §:ään on perusteltu tarkemmin 23 a §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

**36 a §.** *Omavalvonta*. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä laivanisännän suorittamaan kotimaanliikenteessä liikennöivän ammattiveneen, proomun ja alle 24 metrin pituisen lastialuksen turvallisuusarvioinnin. Laivanisännän suorittamaa turvallisuusarviointia kutsuttaisiin omavalvonnaksi.

Pykälän *2 momentin* mukaan omavalvontaan voitaisiin laivanisännän hakemuksesta hyväksyä peruskatsastettu 1 momentissa tarkoitettu alus. Laivanisännän olisi laadittava omavalvontasuunnitelma aluksen turvallisuusarviointia koskevista toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta. Laivanisännän olisi lisäksi ilmoitettava säännöllisesti omavalvontasuunnitelman mukaiset toimenpiteet Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin omavalvontaa suorittavalta laivanisännältä vaadittavasta pätevyydestä. Laivanisännällä olisi oltava sellainen pätevyys, että hän pystyy asianmukaisesti suorittamaan omavalvontaa. Riittävänä osaamisena omavalvonnan toteuttamiselle pidettäisiin sitä, että laivanisännällä on jokin voimassa oleva kansipäällystön pätevyyskirja, joista säädetään aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (166/2013). Näitä pätevyyskirjoja ovat kuljettajankirja, kotimaanliikenteen laivurinkirja, vahtiperämiehenkirja, lähiliikenteen perämiehenkirja, lähiliikenteen päällikkökirja, yliperämiehenkirja, merikapteeninkirja, kalastusaluksen kuljettajankirja A ja B sekä kalastusaluksen laivurinkirja A ja B.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin omavalvonnan piirissä olevien alusten katsastamisesta. Laivanisännän olisi huolehdittava siitä, että tällaiselle alukselle suoritetaan uusintakatsastus viiden vuoden välein. Laivanisännän olisi haettava katsastusta Liikenteen turvallisuusvirastolta, hyväksytyltä luokituslaitokselta tai nimetyltä katsastajalta.

Pykälän *5 momentissa* annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä omavalvontasuunnitelman sisällöstä ja omavalvontasuunnitelman mukaisten toimenpiteiden ilmoittamisesta merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään sekä omavalvontaan hyväksyttävän laivanisännän pätevyydestä. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä.

**51 §.** *Erikoisaluksen, perinnealuksen, ammattiveneen ja vuokraveneen katsastus.* Perinnealukset, joiden määritelmä esitetään lisättäväksi 2 §:n 45 kohtaan, olisi jatkossa oma alusluokkansa. Pykälässä säädettäisiin perinnealusten katsastuksista.

Pykälän otsikkoa muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin perinnealus.

Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin, että perinnealus on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Pykälän *2 momenttiin* lisättäisiin perinnealus uutena alusluokkana. Säännökseen lisättäisiin myös sana tarvittaessa, koska uusintakatsastuksen, vuosikatsastuksen, välikatsastuksen ja määräaikaisen katsastuksen tekeminen ei olisi aina tarpeen.

Perinnealuksen lisääminen pykälään mahdollistaisi sen, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi pykälän *3 momentin* nojalla tarkempia määräyksiä siitä, milloin perinnealuksen peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

**52 §.** *Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus*.Pykälän *1 momentista* poistettaisiin vaatimus talviliikenteessä käytettävän aluksen pohjan vuosittaisesta katsastamisesta. Sen sijaan talviliikenteessä käytettävän aluksen pohja olisi katsastettava uudelleen talviliikenteeseen viiden vuoden välein.

Pykälän *2 momentti* kumottaisiin. Hyväksytyn luokituslaitoksen suorittaman jääluokituksen voidaan katsoa vastaavan 1 momentin mukaista rungonkatsastusta. Myös jääluokitettujen alusten pohjat katsastetaan viiden vuoden välein. 2 momentin kumoamisella ei ole siis vaikutusta näiden alusten katsastuksiin. Kun alusten vuosittaisesta katsastuksesta luovutaan, ei ole myöskään jatkossa tarvetta myöntää siitä vapautuksia.

**81 a §**. *Virkavastuu*. Pykälään lisättäisiin, että rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös ilmoitetun laitoksen palveluksessa oleviin henkilöihin.

Pykälää täsmennettäisiin, koska ilmoitetun laitoksen virkavastuusta ei säädetä tällä hetkellä alusturvallisuuslaissa ja ilmoitetun laitoksen 23 a §:n nojalla suorittama vaatimustenmukaisuuden arviointi on julkinen hallintotehtävä. Huviveneiden osalta ilmoitettujen laitosten virkavastuusta säädetään tällä hetkellä nykyisen huvivenelain 34 §:ssä, jonka mukaan virkavastuu koskee vain huvivenelaissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä.

Esitetyn 23 a §:n mukaan vastaavalla toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämällä ilmoitetulla laitoksella olisi oltava edustaja, jolla olisi kotipaikka Suomessa ja joka käyttäisi ilmoitetun laitoksen puhevaltaa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona. Tämä mahdollistaisi sen, että tällaisen ilmoitetun laitoksen virkavastuu voitaisiin kohdentaa Suomeen sijoittautuneeseen edustajaan.

**91 §**. *Alusturvallisuusrikkomus.* Pykälän *1 momentin 8 kohdassa* täsmennettäisiin viittausta 27 §:ään siten, että siinä viitattaisiin 27 §:n 1 tai 2 momenttiin. Lisäksi kohtaan lisättäisiin säännös 27 §:n 1 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien varalaitavaatimusten ja 27 §:n 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen laiminlyömisestä. Lain 27 §:ään esitetyt muutokset edellyttävät, että kohtaa muutettaisiin edellä mainitulla tavalla.

Pykälän *1 momentin 9 kohdassa* täsmennettäisiin viittausta 28 §:ään ja siihen lisättäisiin viittaus uuteen 28 a §:ään.

Kohdassa korjattaisiin viittaus 28 §:n 2 momentissa säädettyihin muita aluksia koskevien lastimerkki- ja varalaitavaatimuksiin viittaukseksi 2 tai 3 momentissa säädettyihin muita aluksia koskeviin lastimerkki- tai varalaitavaatimuksiin. Lisäksi siinä korjattaisiin viittaus 28 §:n 3 momentissa tarkoitettuihin määräyksiin viittaukseksi 28 §:n 4 momentissa tarkoitettuihin määräyksiin.

Kohtaan lisättäisiin säännös uuden 28 a §:n 1 momentissa säädettyjen ammattivenettä koskevien lastimerkki- tai varalaitavaatimusten ja sen 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen laiminlyönnistä. Uuden 28 a §:n lisääminen edellyttäisi, että 28 a §:n vaatimusten ja 28 a §:n 2 momentin nojalla annettavien määräysten noudattamatta jättämisestä voitaisiin tuomita rangaistus.

**1.2 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta**

**2 §.** *Määritelmät.*Pykälän *4 kohdan* tarkastusdirektiivin määritelmä muutettaisiin vastaamaan uutta direktiiviä. Pykälän *5 kohdan* kansainvälisistä yleissopimuksista a) alakohdan SOLAS-yleissopimuksen määritelmää muutettaisiin siten, että määritelmä vastaisi alusturvallisuuslaissa olevaa määritelmää. Kohtaan lisättäisiin uusi m) alakohta, jossa määriteltäisiin HSSC-ohjeet. Pykälän *6 kohdassa* muutettaisiin non-SOLAS-direktiivin määritelmä vastaamaan alusturvallisuuslain määritelmää. Muutoksella myös täsmennettäisiin, että mainittu direktiivi selvästi tarkoittaa aina voimassa olevaa direktiiviä. Pykälän *10 kohtaan* tehtäisiin lakitekninen muutos ja siitä poistettaisiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) määritelmä, koska määritelmä esitetään lisättäväksi 5 kohdan m) alakohtaan. Lisäksi 10 kohdassa muutettaisiin viittaukset HSC-koodeihin viittauksiksi HSC-säännöstöihin. Pykälän *15 kohdan* isäntävaltion määritelmä myös kumottaisiin, koska tarkastusdirektiivi ei tunne kyseistä määritelmää. Pykälän *35 kohdan* määritelmään lisättäisiin, että tarkastustietokanta koskisi myös tarkastusdirektiivin mukaisia tarkastuksia.

**5 §**. *Valvontaviranomainen*. Pykälä esitetään muutettavaksi kokonaisuudessaan, mutta pykälän *1-3 momentit* vastaisivat nykyistä sääntelyä.

Pykälän *4 momenttia* muutettaisiin siten, että PSC-direktiivin lisäksi jatkossa myös tarkastusdirektiivin mukaisia tarkastuksia voivat suorittaa tarkastajat, jotka täyttävät PSC-direktiivin liitteessä XI määritellyt vähimmäisvaatimukset.

**7 §.** *Tarkastusten toimittaminen aluksilla*. Esitetään muutettavaksi pykälä kokonaisuudessaan, mutta pykälän *1-3 momentit* vastaisivat nykyistä sääntelyä.

Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että suunniteltaessa aluksille tehtäviä tarkastuksia valvontaviranomaisen on otettava aluksen liikennöinti- ja huoltoaikataulu asianmukaisella tavalla huomioon. Tällä pyritään vähentämään tarkastuksista aiheutuvaa häiriötä laivanisännille.

**8 §.** *Tarkastuskertomus.* Pykälän *1 momentti* vastaisi nykyistä sääntelyä.

Pykälän *2 momenttiin* lisättäisiin vaatimus, että tarkastajan on laadittava PSC-direktiivin mukaisten tarkastusten lisäksi myös tarkastusdirektiiviin mukaisista tarkastuksista tarkastuskertomus.

Pykälän *3 momentti* kumottaisiin tarpeettomana.

**11 a §.** *Ennakkoilmoitus.* Pykäläesitetään muutettavaksi kokonaisuudessaan, mutta pykälän *1 ja 2 momentti* vastaisivat nykyistä sääntelyä. Pykälään lisättäisiin *3 momentti*, jonka mukaan ennakkoilmoitusvelvollisuutta ei sovellettaisi PSC-direktiivin 14 a artiklan mukaisesti tarkastettuihin säännöllisesti liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin tai suurnopeusmatkustaja-aluksiin.

**11 b §.** *Laajennettu tarkastus.* Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin säännös, että laajennettua tarkastusta ei suoritettaisi ro-ro-matkustaja-aluksille tai suurnopeusmatkustaja-aluksille, jotka on tarkastettu PSC-direktiivin 14 a artiklan mukaisesti.

Pykälän *2 momenttiin* ei esitetä muutoksia ja se vastaisi nykyistä sääntelyä.

**11 c §.** *Pakollinen tarkastus*. Pykälä esitetään muutettavaksi kokonaisuudessaan, mutta pykälän *1 ja 2 momentti* vastaisivat nykyistä sääntelyä.

Pykälään esitetään uutta *3 momenttia*. Esitetyn momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi katsottava ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen kuuluvan I-kiireellisyysluokkaan, jos ro-ro-matkustaja-alusta tai suurnopeusmatkustaja-alusta ei ole tarkastettu PSC-direktiivin XVII liitteen 2 kohdan mukaisesti. Kiireellisyysluokkaa koskeva säännös tulisi sovellettavaksi silloin, kun ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus tulee liikenteeseen.

**17 a §.** *Luvun soveltamisala.* Pykälän *1 momentin* soveltamisalaan lisättäisiin voimassa olevan lain 2 momentin soveltamisalaa koskevat poikkeukset. Lisäksi voimassa olevan lain 2 momentin viittaus kumottuun matkustaja-alusten turvallisuudesta annettuun asetukseen korvattaisiin viittauksella alusturvallisuuslakiin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että ro-ro-matkustaja-aluksille ja suurnopeusmatkustaja-aluksille tehdyt tarkastukset tehdään PSC-direktiivin liitteessä XVII olevien aikarajojen ja muiden vaatimusten mukaisesti. Momentissa lisäksi säädettäisiin, että kyseiset tarkastukset huomioidaan PSC-tarkastusten vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymistä laskettaessa. Kyseisellä säännöksellä vahvistetaan nykyinen käytäntö.

Pykälään lisättäisiin *3 momentti*, jonka mukaan PSC-direktiivin 11 artiklan b alakohdan mukaisia lisätarkastuksia ei huomioitaisi PSC-tarkastusten vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymistä laskettaessa. Lisätarkastuksilla tarkoitetaan muun muassa tarkastuksia, joita tehdään, kun toinen jäsenvaltio on tehnyt aluksesta ilmoituksen, alus on ollut osallisena yhteentörmäyksessä, alusta on syytetty vahingollisten aineiden tai jätevesien veteen päästämistä koskevien määräysten epäillystä laiminlyönnistä tai alusta on ohjailtu epänormaalilla tai turvallisuutta vaarantavalla tavalla.

**17 b §.** *Perustarkastukset aluksilla.* Pykälä kumottaisiin, koska siinä olevat säännökset ovat vanhentuneita.

**17 c §.** *Perustarkastukset laivanisäntien ja lippuvaltioiden osalta.* Pykälä kumottaisiin, koska siinä olevat säännökset ovat vanhentuneita.

**17 d §.** *Ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavat tarkastukset*. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan uutta tarkastusdirektiiviä*.*

Pykälän *1 momenttiin* korjattaisiin viittaukset liitteisiin siten, että jatkossa viitattaisiin tarkastusdirektiivin liitteisiin I ja II. Lisäksi perustarkastus sana korvattaisiin sanalla tarkastus.

Pykälän *2 momenttia* muutettaisiin vastaamaan tarkastusdirektiivin 3 artiklan 3 kohtaa, jonka mukaan laivanisännän on valvontaviranomaisen pyynnöstä toimitettava todisteet tarkastusdirektiivin liitteen I vaatimusten noudattamisesta.

**17 e §.** *Poikkeukset ennen liikennöinnin aloittamista suoritettaviin tarkastuksiin.* Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan uutta tarkastusdirektiiviä.

Pykälän *1 momentti* muutettaisiin kokonaan siten, että jatkossa momentti vastaisi muutetun tarkastusdirektiivin 4 artiklan 1 kohtaa. Momentti sisältäisi säännökset siitä, että valvontaviranomainen voi ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavien tarkastusten yhteydessä hyväksyä tietyt aiemmin suoritetut tarkastukset ja katsastukset.

Pykälän *2 momenttiin* tehtäisiin lakiteknisiä korjauksia siten, että sana laivanisäntä korvattaisiin sanalla yhtiö.

Pykälän *3 momenttia* muutettaisiin siten, että säännöksestä poistettaisiin viittaus pykälän 1 momenttiin ja kumottavaksi ehdotettavaan 17 b §:ään.

**17 f §.** *Säännölliset tarkastukset.*Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan uutta tarkastusdirektiiviä.

Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin siten, että säännöksessä olisi aikarajat, jonka puitteissa tarkastukset olisivat suoritettava. Momenttiin myös korjattaisiin viittaukset liitteisiin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin tarkastusdirektiivin 5 artiklan 2 kohdan vaatimuksista. Valvontaviranomainen voisi yhdistää tarkastuksia siten, että 1 momentissa tarkoitetun tarkastuksen voisi suorittaa tietyin edellytyksin samaan aikaan tai yhdessä vuotuisen lippuvaltiokatsastuksen kanssa.

Pykälän *3 momenttiin* siirrettäisiin 2 momentin säännökset ja säännöksessä päivitettäisiin viittaus liitteeseen.

**17 g §.** *Yhteistoiminta isäntävaltioiden ja aluksen lippuvaltion kesken*. Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin valvontaviranomaista koskeva velvollisuus siten, että valvontaviranomaisen on pyydettäessä kutsuttava lippuvaltion edustaja seuraamaan tarkastusta tarkkailijana.

Pykälän *2 ja 3 momentti* esitetään kumottavaksi, koska ne sisältävät vanhan tarkastusdirektiivin mukaisia säännöksiä.

**17 h §.** *Puutteiden korjaaminen, liikkeellelähdön kieltäminen ja tarkastuksen lykkääminen*. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan uutta tarkastusdirektiiviä.

Pykälä muutettaisiin vastaamaan tarkastusdirektiivin 7 artiklan säännöksiä puutteiden korjaamisesta, liikkeellelähdön kieltämisestä ja tarkastuksen lykkäämisestä.

**21 a §.** *Kustannusten korvaaminen.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös lain 17 f §:n mukaisten tarkastusten korvaamisesta. Pykälän *2 – 4 momenttiin* ei esitetä muutoksia ja momentit vastaisit nykyistä sääntelyä.

**1.3 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain muuttamisesta**

**2 §.** *Lain soveltamisala.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi *4 kohta*, jossa lain soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin alukset, jotka liikennöivät yksinomaan satama-alueella tai Suomen sisävesialueella. Muutos vastaa direktiivin 3 artiklan mukaiseen soveltamisalaan tehtyjä muutoksia.

**3 §.** *Määritelmät.* Pykälän *1 kohdan* henkilöluettelodirektiivin määritelmään tehtäisiin lakitekninen muutos. Pykälässä muutettaisiin *9 kohdan* mukaista yhtiön nimeämää henkilöluettelon pitäjää koskevaa määritelmää henkilöluettelodirektiivin 2 artiklan 6 luetelmakohdan mukaiseksi niin, ettei enää edellytettäisi henkilöluettelon pitäjän olevan maissa. Jatkossa matkustaja-aluksella olevien henkilöiden tiedot on tarkoitus toimittaa suoraan viranomaisille, joten tietojen toimittamisesta vastuussa oleva henkilö voisi olla myös aluksella. Pykälän *11 kohdan* mukainen suojaisen merialueen määritelmä korvattaisiin D merialuetta koskevalla määritelmällä. Muutos vastaisi alusturvallisuuslain mukaista D merialueen määritelmää sekä nykyistä henkilöluettelodirektiiviä, josta kumottiin 2 artiklan mukainen suojaisan merialueen määritelmä. Pykälään lisättäisiin uusi *14 kohta*, jossa määriteltäisiin nimetty viranomainen, jolla olisi pääsy keskitettyyn palvelupisteeseen tai kehitettävän mobiilisovelluksen tietoihin. Pykälään lisättäisiin uusi *15 kohta*, jossa määriteltäisiin kansallinen keskitetty palvelupiste, johon matkustajia koskevat tiedot toimitettaisiin. Tiedot tulisi toimittaa alusliikennepalvelulain 20 a §:n mukaiseen kansalliseen merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, joka tällä hetkellä on Portnet-järjestelmä. Pykälään lisättäisiin uusi *16 kohta*, jossa määriteltäisiin satama-alue. Satama-alue määriteltäisiin tässä laissa ja laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa yhtenevällä tavalla. Satama-alueella tarkoitettaisiin satamayhtiön hallinnoimaa vesialuetta.

**4 §.** *Suhde muuhun lainsäädäntöön*. Pykälä esitetään kumottavaksi. Pykälässä viitataan henkilötietolakiin, ja jatkossa tulisi viitata luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen 2016/679 ja tietosuojalakiin. Tällaisten viittaussäännösten katsotaan kuitenkin olevan nykyään tarpeettomia. Esitetty laki on erityislaki suhteessa yleislakeihin, ja yleislakeja on noudatettava, ellei toisin säädetä.

**5 §.** *Henkilöiden lukumäärän laskeminen ja ilmoittaminen*. Pykälän *1 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi niin, että siihen lisättäisiin henkilöiden lukumäärän ilmoittaminen keskitettyyn palvelupisteeseen tai nimetylle viranomaiselle yhtiön nimeämän henkilöluettelon pitäjän tai hänen vastuulla olevan yhtiön maissa olevan järjestelmän sijasta. Momentista poistettaisiin lisäksi vaatimus ilmoittaa aluksen lähtö- ja tuloaika sekä reitit maihin tehtävällä ilmoituksella.

Pykälän *2 momentista* esitetään poistettavaksi henkilöiden lukumäärän ilmoittamista koskeva vapautus. Vapautusta koskeva säännös siirrettäisiin lain 20 §:ään, jossa säädetään vapautuksista. Pykälän 2 momenttiin esitetään määräyksenantovaltuuden antamista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusten antamisesta ja niiden antamiseen käytettävistä järjestelmistä. Tekniset järjestelmät ja erilaiset mahdollisuudet tietojen ilmoittamiseen kehittyvät nopeasti, joten niiden määritteleminen Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä olisi joustavampaa lainsäädäntöön perustuviin vaatimuksiin verrattuna.

Pykälän *3 momenttiin* siirrettäisiin yhtiön oikeus siirtymäaikana ilmoittaa tiedot nimeämälleen henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään. Yhtiö voisi kuitenkin toimittaa tiedot nimeämälleen henkilöluettelon pitäjälle tai maissa olevaan järjestelmään siirtymäaikana. Henkilöluettelodirektiivin mukaan jäsenvaltio voi kuuden vuoden siirtymäaikana sallia lain mukaisten tietojen toimittamisen nykyisiin järjestelmiin tai henkilöluettelon pitäjälle. Siirtymäaika lasketaan 20 päivästä joulukuuta 2017, joten se päättyy 21.12.2023. Lain säännökset, jotka ovat voimassa vain siirtymäajan, kumotaan erillisellä kumoamislailla.

**6 §.** *Henkilötietojen ilmoittaminen*. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan henkilöluettelodirektiivin mukaista henkilötietojen uutta tapaa ilmoittaa tiedot. Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin siten, että vaatimus iän, syntymävuoden tai syntymäajan kirjaamisesta muutettaisiin vaatimukseksi syntymäajan kirjaamiseksi. Lisäksi lähtöpaikka muutettaisiin satamaksi.

Pykälän *2 momenttiin* ehdotetaan muutettavaksi aika tietojen toimittamiselle 30 minuutista 15 minuuttiin. Tietojen toimittamisaika vastaa henkilöluettelodirektiivin uutta 5 artiklaa. Lisäksi 2 momenttiin ehdotetaan muutettavaksi keskitetty palvelupiste henkilöluettelon pitäjän ja yhtiön maissa olevan järjestelmän sijaan. Momentista poistettaisiin myös tarpeettomana vaatimus, että henkilötiedot on toimitettava myös aluksen päällikölle, jos matkustaja-aluksen matkan pituus on yli 40 meripeninkulmaa lähtöpaikasta. Henkilötiedot tulee jatkossa olla sähköisessä muodossa ja ovat näin ollen välittömästi aluksella saatavissa mahdollisissa onnettomuus- tai katoamistapauksissa.

Pykälän *3 momenttiin* siirrettäisiin yhtiön oikeus siirtymäaikana toimittaa henkilötiedot yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

Pykälän *4 momenttiin* siirrettäisiin matkustaja-aluksia koskeva vapautus 1 ja 2 momentissa tarkoitettuun kirjaamis- ja ilmoitusvelvollisuuteen. Vapautusta koskevat edellytykset muutettaisiin vastaamaan henkilöluettelodirektiiviä.

Pykälän *5 momenttiin* esitetään määräyksenantovaltuuden antamista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen tietojen toimittamisesta.

**7 §.** *Erityisten henkilötietojen ilmoittaminen*. Pykälän otsikko muutettaisiin vastamaan henkilöluettelodirektiivin mukaista uutta tapaa ilmoittaa tiedot sekä EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen mukaista terminologiaa.

Pykälän *1 momenttiin* esitetään lisättäväksi hätätilanteita varten annettavan puhelinnumeron kirjaaminen silloin, kun matkustaja sitä itse haluaa*.*

Pykälän *2 momenttiin* esitetään muutettavaksi keskitetty palvelupiste henkilöluettelon pitäjän ja hänen vastuullaan olevan maissa olevan järjestelmän sijaan.

Pykälän *3 momenttiin* siirrettäisiin yhtiön oikeus toimittaa erityiset tiedot siirtymäaikana henkilöluettelon pitäjälle tai hänen vastuullaan olevaan maissa olevaan järjestelmään. 3 momentti kumottaisiin siirtymäajan jälkeen.

**3 luku**

**Henkilöluettelointijärjestelmä**

Luvun otsikko esitetään muutettavaksi muotoon ”Tietojen keräämistä koskevat vaatimukset”. Uusi otsikko kuvaa lukua siirtymäajan jälkeen kumottavien säännösten johdosta paremmin.

**12 §.** *Tietojen kerääminen*.Pykälän otsikointia esitetään muutettavaksi vastaamaan paremmin pykälän uutta sisältöä.

Pykälän *1 momenttia* esitetään muutettavaksi siten, että siitä poistettaisiin yhtiön henkilöluettelointijärjestelmää koskevat kohdat. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin henkilöluettelodirektiivin 11 artiklan mukainen vaatimus siitä, että tiedonkeruun toistamista vältetään samoilla tai samankaltaisilla reiteillä.

Pykälän *2 momenttiin* siirrettäisiin henkilöluettelointijärjestelmää koskevat vaatimukset, jotka ovat voimassa siirtymäajan, jonka jälkeen momentti kumottaisiin.

**4 luku**

**Tietojen säilyttäminen**

Luvun otsikko muutettaisiin vastaamaan henkilöluettelodirektiivin mukaista uutta käytäntöä tietojen ilmoittamisesta.

**15 §*.*** *Henkilötietojen säilyttämisaika.* Pykälän *1 momenttiin* ei esitetä muutoksia. Momentti kumottaisiin siirtymäajan jälkeen.

Pykälään lisättäisiin uusi *2 momentti,* jossa säädettäisiinLiikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta huolehtia lain nojalla kerättyjen henkilötietojen hävittämisestä. Lisäksi tietojen säilyttämisaikaa muutettaisiin vastaamaan direktiivissä säädettyjä säilytysaikoja.

**16 §.** *Valvonta.* Pykälän *1 momentista* poistettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehdä henkilöluettelointijärjestelmän toimivuutta koskevia tarkastuksia.

[**18 §**](https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091038#a1038-2009)**.***Henkilöluettelorikkomus matkustaja-aluksella*. Pykälään ei esitetä sisällöllisiä muutoksia, mutta pykälän *1 momentin* 9 kohtaan esitetään lakiteknistä muutosta tarkentamalla viittausta 15 §:n 1 momenttiin. Pykälän 1 momentin 5-9 kohdat kumottaisiin siirtymäajan jälkeen.

**20 §.** *Henkilömäärien ilmoittamista koskeva* *vapautus.* Pykälän otsikkoa muutettaisiin kuvaamaan paremmin pykälän uutta sisältöä.

Pykälään esitetään siirrettäväksi nykyisen lain 5 §:n 2 momentin mukainen vapautus henkilöiden lukumäärän ilmoittamisesta. Tästä vapautuksesta ei tarvitse jatkossa enää ilmoittaa Euroopan komissiolle. Pykälään on tehty henkilöluettelodirektiiviä vastaavat muutokset koskien tietojen ilmoittamista ja merialueen määritelmää. Velvollisuus ilmoittaa Euroopan komissiolle lain 6 §:n 4 momentin mukaisista vapautuksista siirrettäisiin 21 §:ään.

**21 §*.*** *Henkilötietojen ilmoittamista koskevat vapautukset ja poikkeukset.* Pykälän otsikkoa muutettaisiin kuvaamaan paremmin uutta sisältöä.

Pykälän *1 momenttiin* esitetään siirrettäväksi Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuus ilmoittaa Euroopan komissiolle lain 6 §:n 4 momentin mukaisista henkilötietojen ilmoittamista koskevista vapautuksista.

Pykälän *2 momenttiin* siirrettäisiin nykyisen lain 21 §:n 1 momentin mukaista Euroopan komission henkilöluettelodirektiivin 9 artiklan 4 kohdan nojalla myöntämää poikkeusta koskeva säännös.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin poikkeuksen hakemisesta. Poikkeusta koskeva hakemus osoitettaisiin jatkossa liikenne- ja viestintäministeriön sijaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto kuulee ennen poikkeuksen hakemista niitä viranomaisia, joille asialle on merkitystä. Säännöksestä poistettaisiin vaatimus pyytää lausunto tietyiltä viranomaisilta ja Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta.

Pykälän *4 momenttiin* siirrettäisiin nykyisen lain 21 §:n 3 momentti.

**24 §.** *Muutoksenhaku* Pykälän *2 momentista* poistettaisiin maininta liikenne- ja viestintäministeriön päätöksistä.

Pykälän *5 momentti* kumottaisiin siirtymäajan jälkeen.

**1.4 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta**

**1 §.** Henkilöluetteloita koskevat säännökset kumottaisiin henkilöluettelodirektiivin salliman kuuden vuoden siirtymäajan jälkeen. Henkilöluettelodirektiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden ottaa käyttöön siirtymäajan, jonka aikana voidaan sallia vaadittujen tietojen toimittaminen nykyisin käytössä oleviin järjestelmiin. Kumottaviksi tulisivat 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti, 9 – 11 §, 12 §:n 2 momentti, 13 §, 14 §, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentin 5 – 9 kohdat, 22 §, 23 § ja 24 §:n 5 momentti.

**2 §.** Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulosta. Lain on tarkoitus tulla voimaan, kun henkilöluettelodirektiivin mukainen siirtymäaika päättyy eli 21 päivänä joulukuuta 2023.

**1.5 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta**

**2 §.** *Määritelmät*. Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin uusi 22 a kohta, jossa määriteltäisiin perinnealus. Perinnealuksella tarkoitettaisiin Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965. Määritelmä olisi vastaava kuin alusturvallisuuslakiin ehdotettu määritelmä. Perinnealukset on tähän asti katsastettu joko lasti- tai matkustaja-alukseksi. Ne olisivat jatkossa oma alusluokkansa ja tästä syystä niitä koskeva määritelmä lisättäisiin laivaväkilakiin. Perinnealuksiin on tähän asti sovellettu katsastuksen mukaisesti joko lasti- tai matkustaja-aluksen miehitysvaatimuksia. Jatkossakin niihin sovellettaisiin matkustajamäärän mukaan miehitystä ja vahdinpitoa koskevia vaatimuksia.

**1.6 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

**2 §.** *Määritelmät*. Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin uusi 16 a kohta, jossa määriteltäisiin perinnealus. Perinnealuksella tarkoitettaisiin Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965. Määritelmä olisi vastaava kuin alusturvallisuuslakiin ehdotettu määritelmä.

**6 a §.** *Perinnealuksen pätevyysvaatimukset.* Lakiin lisättäisiin uusi 6 a §, jossa säädettäisiin perinnealukseen sovellettavista pätevyysvaatimuksista. Perinnealukset on tähän asti katsastettu joko lasti- tai matkustaja-alukseksi ja niihin on sovellettu katsastuksen mukaisesti joko lasti- tai matkustaja-aluksen pätevyysvaatimuksia. Ne olisivat jatkossa oma alusluokkansa ja tästä syystä niitä koskeva määritelmä lisättäisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossakin niihin sovellettaisiin matkustajamäärän mukaan joko lasti- tai matkustaja-aluksia koskevia pätevyysvaatimuksia riippuen siitä, paljonko aluksella kuljetetaan matkustajia. Jos perinnealus kuljettaa enintään 12 matkustajaa, sen päällikköön ja konepäällikköön sovellettaisiin lastialuksen pätevyysvaatimuksia. Jos perinnealus kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa, sen päällikköön ja konepäällikköön sovellettaisiin matkustaja-aluksen pätevyysvaatimuksia.

Pykälän *2 momentin* mukaan perinnealuksen päällikköön sovellettaisiin myös 10 §:n mukaisia vähimmäisikävaatimuksia. Koska perinnealukset liikennöivät määritelmän mukaan kotimaan liikenteessä, päällikkönä toimivan olisi oltava täyttänyt 18 vuotta. Tämä vastaisi nykykäytäntöä, koska perinnealuksiin on tähänkin asti sovellettu lasti- tai matkustaja-aluksen päällikön vähimmäisikävaatimuksia.

**2 Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Alusturvallisuuslain nojalla annettavia Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä on käsitelty 4, 5 ja 6 luvun yksityiskohtaisten perusteluiden pykäläkohtaisissa perusteluissa. Henkilöluettelolain nojalla annettavia Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä on käsitelty 2 luvun yksityiskohtaisten perusteluiden pykäläkohtaisissa perusteluissa.

**3 Voimaantulo**

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan 21 päivänä joulukuuta 2019. Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta ehdotetaan tulevaksi voimaan 21 päivänä joulukuuta 2023.

**4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa.

Esitykseen sisältyy määräyksenantovaltuuksia, joissa esitetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä lainkohdissa yksilöidyistä asioista. Valtuuksien valmistelussa on otettu huomioon asiaan liittyvät perustuslain asettamat vaatimukset. Valtuutussäännökset on sijoitettu ja asiallisesti kytketty säänneltävää asiaa koskevaan pykälään, ja ne on laadittu mahdollisimman tarkkarajaisiksi ja täsmällisiksi. Lisäksi laissa säädettäisiin oikeuksista ja velvollisuuksista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Valtuutussäännökset eivät siten ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Ehdotetut lait eivät sisällä perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeusrajoituksia. Ehdotettuun lakiin sisältyvät tehtävien luovuttamista muulle kuin viranomaiselle koskevat säännökset ovat myös yhteensopivia perustuslain kanssa. Siten on perusteltua katsoa, että esitys on sopusoinnussa perustuslain kanssa ja siihen sisältyvät lait voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

*Lakiehdotukset*

**Laki**

**aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 36 §:n 4 momentti ja 52 §:n 2 momentti sellaisena kuin on 36 §:n 4 momentti laissa 910/2011,

*muutetaan* 2 §:n 2, 24 ja 38 kohta, 3 §, 4 §:n 7 momentti, 26 §, 27 §, 51 §, 52 §, 81 a §, 91 §:n 8 ja 9 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 24 kohta ja 81 a § laissa 879/2014, sekä

*lisätään* lakiin uusi 2 §:n 38 a, 44, 45 ja 46 kohta, 23 a §, 28 a § ja 36 a § seuraavasti:

1 luku

**Yleiset säännökset**

2 §

*Määritelmät*

----------

2) *non-SOLAS-direktiivillä* matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

-----------

24) *vuokraveneellä* huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (1712/2015) soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön vuokralle miehitettynä tai miehittämättömänä tarjottavaa alusta, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua venettä, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

----------

38) *merialueilla* seuraavia luokkia:

a) *A-alueella* B, C ja D -alueiden ulkopuolella sijaitsevaa merialuetta;

b) *B-alueella* merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 20 meripeninkulmaa rantaviivasta, mutta joka sijaitsee C ja D –alueiden ulkopuolella;

c) *C-alueella* merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 5 meripeninkulmaa rantaviivasta, mutta joka sijaitsee D-alueen ulkopuolella ja 2,5 metriä ylittävän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana;

d) *D-alueella* merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 3 meripeninkulmaa rantaviivasta ja 1,5 metriä ylittävän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana;

38 a) *matkustaja-alusluokilla* non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen liikennöimän merialueen mukaisesti määräytyviä matkustaja-alusluokkia:

a) *A-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä A-, B-, C- ja D-luokkien alueilla;

b) *B-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä B-, C- ja D-luokkien alueilla;

c) *C-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä C- ja D-luokkien alueilla;

d) *D-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä D-luokan alueella;

**--------**

44) *satama-alueella* satamayhtiön hallinnoimaa vesialuetta;

45) *perinnealuksella* Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

46) *huvialuksella* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

3 §

--------------

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen eikä huvialukseen.

-------------

4 §

*Viittaukset muuhun lainsäädäntöön*

Huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa säädetään ihmisten turvallisuuden ja terveyden sekä omaisuuden ja ympäristön suojelusta huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

**4 luku**

**Kalastusaluksen, erikoisaluksen, sisävesiliikenteen aluksen ja muun aluksen turvallisuusvaatimukset sekä ro-ro-aluksen keulaporttia koskeva erityisvaatimus**

23 a §

*Ammattiveneen vaatimustenmukaisuus*

Ammattiveneen valmistajan on varmistettava 23 §:n nojalla asetettujen rakenneturvallisuutta koskevien vaatimusten täyttämiseksi, että ammattivene on suunniteltu ja rakennettu vaatimusten mukaisesti, ja huolehdittava siitä, että huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain 4 luvussa tarkoitettu ilmoitettu laitos, vastaava toisen Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisten nimeämä ilmoitettu laitos tai hyväksytty luokituslaitos arvioi ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden. Vastaavalla toisen Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisten nimeämällä ilmoitetulla laitoksella on oltava edustaja, jolla on kotipaikka Suomessa ja joka käyttää ilmoitetun laitoksen puhevaltaa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona. Jos ammattivenettä muutetaan vaatimustenmukaisuuden arvioinnin jälkeen merkittävästi, laivanisännän on huolehdittava siitä, että ammattiveneelle tehdään uusi vaatimustenmukaisuuden arviointi.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta ammattiveneen todistuskirjan vaatimusten mukaiselle ammattiveneelle tai ammattiveneelle, jonka toisen valtion viranomainen on hyväksynyt vastaavan säännöstönsä mukaisesti, jos saavutetaan ainakin vaatimustenmukaisen ammattiveneen turvallisuustasoa vastaava turvallisuustaso. Ammattiveneen todistuskirjaan rinnastetaan hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, jolla osoitetaan, että ammattivene täyttää hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetusta ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja siinä käytettävistä menettelyistä ja 2 momentissa tarkoitetun ammattiveneen todistuskirjan hakemisesta.

**5 luku**

**Aluksen lastiviiva**

26 §

*Alukset, joihin luvun säännöksiä ei sovelleta*

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta 3 §:n 4 momentissa mainittuihin aluksiin, vuokraveneeseen, kalastusalukseen eikä kotimaanliikenteessä käytettävään miehittämättömään proomuun, lukuun ottamatta työntävään alukseen kiinteästi kytkettävää proomua. Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta 2 §:n 15 kohdassa mainittuihin aluksiin lukuun ottamatta tämän luvun 28 a §:ää.

27 §

*Kansainvälisessä liikenteessä oleva alus*

Lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kansainvälisessä liikenteessä olevan aluksen on täytettävä lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen määräykset. Muulla kuin lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella jonka pituus on yli 15 metriä, mutta alle 24 metriä, on oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita.

Lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella on oltava kansainvälinen lastimerkki ja lastiviivakirja, Itämeren lastimerkki ja lastiviivakirja tai kansainvälinen lastiviivavapautuskirja siten kuin lastiviivayleissopimuksessa tai Itämeren lastiviivasopimuksessa määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä lastiviivayleissopimuksen ja Itämeren lastiviivasopimuksen täytäntöönpanemiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa myös tarkempia teknisiä määräyksiä muun kuin lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta.

28 a §

*Kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä oleva ammattivene*

Kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalla ammattiveneellä on oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita. Lastin kuljettamiseen tarkoitetulla kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalla ammattiveneellä on oltava ammattiveneen lastimerkki.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ammattiveneen rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta ja ammattiveneen lastimerkin mitoista, sijainnista ja merkitsemistavasta.

**6 luku**

**Aluksen katsastus**

36 a §

*Omavalvonta*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä laivanisännän suorittamaan kotimaanliikenteessä liikennöivän ammattiveneen, proomun ja alle 24 metrin pituisen lastialuksen turvallisuusarvioinnin (omavalvonta).

Omavalvontaan voidaan laivanisännän hakemuksesta hyväksyä peruskatsastettu 1 momentissa tarkoitettu alus. Laivanisännän on laadittava omavalvontasuunnitelma aluksen turvallisuusarviointia koskevista toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta. Laivanisännän on ilmoitettava säännöllisesti omavalvontasuunnitelman mukaiset toimenpiteet Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään.

Laivanisännällä on oltava sellainen pätevyys, että hän pystyy asianmukaisesti suorittamaan omavalvontaa.

Laivanisännän on huolehdittava siitä, että omavalvonnan piirissä olevalle alukselle suoritetaan uusintakatsastus viiden vuoden välein. Laivanisännän on haettava katsastusta Liikenteen turvallisuusvirastolta, hyväksytyltä luokituslaitokselta tai nimetyltä katsastajalta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset omavalvontasuunnitelman sisällöstä ja omavalvontasuunnitelman mukaisten toimenpiteiden ilmoittamisesta merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään sekä omavalvontaan hyväksyttävän laivanisännän pätevyydestä.

51 §

*Erikoisaluksen, perinnealuksen, ammattiveneen ja vuokraveneen katsastus*

Erikoisalus, perinnealus, ammattivene ja vuokravene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Erikoisalukselle, perinnealukselle, ammattiveneelle ja vuokraveneelle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

52 §

*Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus*

Kun alus otetaan ensimmäisen kerran käyttöön talviliikenteessä, sen runko on katsastettava talviliikennettä varten. Talviliikenteessä käytettävän aluksen pohja on katsastettava uudelleen talviliikenteeseen viiden vuoden välein.

**10 luku**

**Erinäiset säännökset**

81 a §

*Virkavastuu*

Rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovelletaan hyväksytyn luokituslaitoksen työntekijään, ilmoitetun laitoksen palveluksessa olevaan henkilöön, nimettyyn katsastajaan tai nimettyyn aluksenmittaajaan tämän suorittaessa tässä laissa tarkoitettua julkista hallintotehtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

**11 luku**

**Rangaistukset**

91 §

*Alusturvallisuusrikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

---------

8) laiminlyö 27 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettujen lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen tai 1 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien varalaitavaatimusten tai 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

9) laiminlyö 28 §:n 1 momentissa tarkoitettujen non-SOLAS-direktiivin lastiviivavaatimusten tai 2 tai 3 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien lastimerkki- tai varalaitavaatimusten tai 4 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen tai 28 a §:n 1 momentissa säädettyjen ammattivenettä koskevien lastimerkki- tai varalaitavaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

---------

**--------------**

Tämä laki tulee voimaan 21 päivänä joulukuuta 2019.

**Laki**

**alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 15 kohta, 8 §:n 3 momentti, 17 b §, 17 c § sekä 17 g §:n 2 ja 3 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 17 b ja 17 c § laissa 543/2004 ja 17 g §:n 2 ja 3 momentti laissa (55/2002),

*muutetaan* 2 §:n 4 kohta, 5 kohdan a alakohta, 6, 10 ja 35 kohta, 5 – 8 §, 11 a – c §, 17 a §, 17 d – 17 h § sekä 21 §, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 4 kohta ja 21 § laissa 543/2004, 2 §:n 6, 10 ja 35 kohta, 5 §, 7 §, 8 §, 11 a – c § laissa 1138/2010 sekä 17 a §, 17 d – h § laissa 55/2002, sekä

*lisätään* 2 §:n 5 kohtaan uusi m alakohta, 11 c §:ään uusi 3 momentti sekä 17 a §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

**1 luku**

**Yleiset säännökset**

2 §

*Määritelmät*

--------

4) *tarkastusdirektiivillä* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä EU 2017/2110 tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta;

5) *kansainvälisillä yleissopimuksilla:*

a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981, *SOLAS-yleissopimus*) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

------

m) Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) Harmonized System of Survey and Certification -järjestelmän katsastusohjeita (*HSSC-ohjeet*), sellaisina kuin ne kulloinkin ovat voimassa;

----

6) *non-SOLAS-direktiivillä* matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

---------

10) *suurnopeusalussäännöstöllä* suurnopeusalusten kansainvälistä turvallisuussäännöstöä, joka sisältyy IMOn meriturvallisuuskomitean 20 päivänä toukokuuta 1994 antamaan päätöslauselmaan MSC.36(63) (vuoden 1994 HSC-säännöstö) sekä meriturvallisuuskomitean 5 päivänä joulukuuta 2000 antamaan päätöslauselmaan MSC.97(73) (vuoden 2000 HSC-säännöstö) niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen;

-----------

35) *tarkastustietokannalla* sähköistä tietojärjestelmää, johon tallennetaan tiedot Euroopan unionin ja Pariisin pöytäkirjan alueilla suoritetuista PSC-direktiivin ja Pariisin pöytäkirjan sekä tarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista;

5 §

*Valvontaviranomainen*

Liikenteen turvallisuusvirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen

Valvontaviranomainen valvoo alusturvallisuudesta annettujen säännösten ja määräysten noudattamista ja huolehtii PSC-direktiivin ja tarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista, ilmoituksista sekä niiden mukaisten tietojen antamisesta ja tietojen vaihdosta.

Valvontaviranomaisen virkamiehet ovat tässä laissa tarkoitettuja tarkastajia.

PSC-direktiivin ja tarkastusdirektiivin mukaisia tarkastuksia voivat suorittaa tarkastajat, jotka täyttävät PSC-direktiivin liitteen XI vaatimukset. Tarkastajalla on oltava valvontaviranomaisen antama yhteisen mallin laatimisesta satamavalvontaa suorittavien tarkastajien henkilötodistusta varten annetun komission direktiivin 96/40/EY edellyttämät tiedot sisältävä todistus, joka osoittaa, että henkilö on valtuutettu suorittamaan tarkastuksia.

7 §

*Tarkastusten toimittaminen aluksella*

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

Jos ulkomaisen aluksen lippuvaltio ei ole ratifioinut STCW-yleissopimusta, tarkastajan on tarkastettava laivaväen pätevyys. Laivaväen pätevyys on lisäksi tarkastettava, jos on selvät perusteet epäillä, että STCW-yleissopimuksen mukaisia vahdinpitovaatimuksia ei ole noudatettu.

Tarkastajan on lisäksi tarkastettava ulkomaisen matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen laivaväen viestintäkyky ja kielitaito sen varmistamiseksi, että laivaväki pystyy välittämään keskenään turvallisuutta koskevia tietoja ja vaihtamaan tietoja maissa olevien viranomaisten kanssa. Samoin tarkastajan on tarkastettava, että ulkomaisella matkustaja-aluksella matkustajia hätätilanteessa auttamaan nimetty henkilö pystyy välittämään matkustajille riittävästi tietoa tällaisessa tilanteessa.

Alusturvallisuuden tarkastus tai aluksen pysäyttäminen on toimitettava siten, että valvonnan tarkoitus saadaan toteutetuksi aiheuttamatta tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle. Suunniteltaessa aluksille tehtäviä tarkastuksia valvontaviranomaisen on otettava aluksen liikennöinti- ja huoltoaikataulu asianmukaisella tavalla huomioon. Alusturvallisuuden tarkastamisesta on ilmoitettava laivanisännälle tai päällikölle. Heidän poissaolonsa ei ole esteenä tarkastuksen toimittamiselle.

8 §

*Tarkastuskertomus*

Tarkastajan on laadittava alusturvallisuuden tarkastuksesta tarkastuskertomus. Tarkastuskertomus on toimitettava aluksen päällikölle.

Tarkastajan on laadittava tarkastusdirektiivin sekä PSC-direktiivin mukaisesta tarkastuksesta PSC-direktiivin liitteen IX mukainen tarkastuskertomus tarkastustietokantaan viimeistään 24 tunnin kuluessa aluksen todellisesta satamasta lähtöajasta. Tarkastaja vastaa siitä, että tarkastuskertomuksen tiedot siirretään tarkastustietokantaan välittömästi tarkastuskertomuksen valmistuttua ja että tarkastustietokantaan siirretyt tiedot vahvistetaan 72 tunnin kuluessa tarkastuksen päättymisestä.

11 a §

*Ennakkoilmoitus*

PSC-direktiivin 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun laajennetun tarkastuksen piiriin kuuluvan aluksen päällikkö tai laivanisäntä on vastuussa PSC-direktiivin liitteessä III tarkoitettujen alusta ja sen käyntiä koskevien tietojen toimittamisesta valvontaviranomaiselle. Tiedot on toimitettava Portnet-järjestelmän välityksellä viimeistään kolme päivää ennen aluksen laskettua saapumisaikaa satamaan tai ankkuripaikalle taikka ennen edellisestä satamasta lähtöä, jos matkan oletetaan kestävän alle kolme päivää. Aluksen edustaja tai asiamies on vastuussa aluksen todellisen saapumis- ja lähtöajan ilmoittamisesta Portnet-järjestelmään.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava ennakkoilmoituksen tehneelle aluksen päällikölle tai laivanisännälle, jos laajennettua tarkastusta ei ennakkoilmoituksen perusteella tehdä.

Ennakkoilmoitusvelvollisuutta ei sovelleta PSC-direktiivin 14 a artiklan mukaisesti tarkastettuihin säännöllisesti liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin tai suurnopeusmatkustaja-aluksiin.

11 b §

*Laajennettu tarkastus*

Valvontaviranomaisen on suoritettava aluksen PSC-direktiivin mukainen laajennettu tarkastus, jos alus täyttää PSC-direktiivin I liitteen II osan 3A ja 3B kohdassa mainitut edellytykset. Laajennettua tarkastusta ei suoriteta ro-ro-matkustaja-aluksille tai suurnopeusmatkustaja-aluksille, jotka on tarkastettu PSC-direktiivin 14 a artiklan mukaisesti.

Ellei eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain mukaisista valvontatoimista muuta johdu, aluksen on pysyttävä satamassa kunnes tarkastus on suoritettu.

11 c §

*Pakollinen tarkastus*

Valvontaviranomaisen on suoritettava PSC-direktiivin mukainen I-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen pakollinen määräaikainen tarkastus PSC-direktiivin I liitteen II osan 1 kohdan mukaisesti.

Aluksen kiireellisyysluokasta riippumatta aluksen tarkastus on suoritettava, jos ilmenee PSC-direktiivin I liitteen II osan 2 A kohdassa tarkoitettu ensisijainen tekijä.

Valvontaviranomaisen on katsottava ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen kuuluvan I-kiireellisyysluokkaan, jos ro-ro-matkustaja-alusta tai suurnopeusmatkustaja-alusta ei ole tarkastettu PSC-direktiivin XVII liitteen 2 kohdan mukaisesti.

**4 a luku**

**Säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisuuden varmistaminen**

17 a §

*Luvun soveltamisala*

Tätä lukua sovelletaan ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti Suomen satamaan tai satamasta. Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n 38 a kohdassa tarkoitettuihin B-, C- tai D-luokan matkustaja-aluksiin taikka Suomen sisävesillä liikennöiviin aluksiin.

Tässä luvussa mainitut ro-ro-matkustaja-aluksille ja suurnopeusmatkustaja-aluksille tehdyt tarkastukset tehdään PSC-direktiivin liitteessä XVII olevien aikarajojen ja muiden vaatimusten mukaisesti. Tarkastukset huomioidaan PSC-tarkastusten vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymistä laskettaessa.

PSC-direktiivin 11 artiklan b alakohdan mukaisia lisätarkastuksia ei huomioida PSC-tarkastusten vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymistä laskettaessa.

17 d §

*Ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavat tarkastukset*

Ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista valvontaviranomaisen on suoritettava tarkastusdirektiivin liitteiden I ja II mukainen tarkastus sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus täyttää säännöllisen liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset.

Laivanisännän on valvontaviranomaisen pyynnöstä toimitettava todisteet tarkastusdirektiivin liitteen I vaatimusten noudattamisesta ennalta, kuitenkin aikaisintaan kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista edeltävää tarkastusta.

17 e §

*Poikkeukset ennen liikennöinnin aloittamista suoritettaviin tarkastuksiin*

Valvontaviranomainen voi ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavien tarkastusten yhteydessä päättää olla soveltamatta tiettyjä tarkastusdirektiivin liitteissä I ja II olevia vaatimuksia tai menettelyjä, jotka kuuluvat viimeksi kuluneiden kuuden kuukauden aikana tehtyyn vuotuiseen lippuvaltiokatsastukseen tai tarkastukseen edellyttäen, että HSSC-ohjeissa määriteltyjä katsastuksissa käytettäviä soveltuvia menettelyjä ja ohjeita tai saman tavoitteen saavuttamiseksi laadittuja menettelyä on noudatettu. Valvontaviranomaisen on siirrettävä tarvittavat tiedot tarkastustietokantaan. Valvontaviranomainen voi yhtiön pyynnöstä vahvistaa ennalta, että se hyväksyy aiemmin suoritettujen tarkastusten ja katsastusten soveltuvuuden uusiin liikennöintiolosuhteisiin.

Jos ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus, joka harjoittaa tässä luvussa tarkoitettua säännöllistä liikennöintiä Suomen satamasta tai satamaan, siirretään harjoittamaan säännöllistä liikennöintiä uudelle reitille ja jos valvontaviranomainen katsoo, että aluksen uuden reitin ominaisuudet ovat samanlaiset kuin entisen ja alus täyttää kaikki kyseisen liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset, ei 17 d §:ää tarvitse soveltaa. Valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä vahvistaa etukäteen, että se pitää reittien ominaisuuksia samanlaisina. Valvontaviranomainen voi yhtiön pyynnöstä vahvistaa etukäteen, että se hyväksyy aiemmin suoritettujen tarkastusten ja katsastusten soveltuvuuden uusiin liikennöintiolosuhteisiin.

Valvontaviranomainen voi sallia, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus odottamattomien olosuhteiden vuoksi korvataan pikaisesti toisella liikennepalvelujen jatkumisen turvaamiseksi, vaikka 2 momenttia ei voida soveltaa, jos asiakirjat ja aluksen silmämääräinen tarkastus eivät anna aihetta epäillä liikennöinnin harjoittamisen turvallisuutta. Valvontaviranomaisen on tällöin saatettava 17 d §:ssä tarkoitetut tarkastukset päätökseen kuukauden kuluessa korvaamisesta.

17 f §

*Säännölliset tarkastukset*

Valvontaviranomaisen on kerran 12 kuukaudessa tehtävä ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tarkastusdirektiivin liitteen II mukainen tarkastus sekä säännöllisen liikennöinnin aikana suoritettava tarkastus aikaisintaan neljä kuukautta, mutta viimeistään kahdeksan kuukautta liitteen II mukaisen tarkastuksen jälkeen. Tarkastuksen on katettava tarkastusdirektiivin liitteessä III luetellut seikat sekä tarkastajan ammatillisen näkemyksen mukaisesti riittävä määrä liitteissä I ja II luetelluista seikoista sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus täyttää edelleen kaikki liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset.

Valvontaviranomainen voi suorittaa edellä 1 momentissa tarkoitetun tarkastusdirektiivin liitteen II mukaisen tarkastuksen samaan aikaan tai yhdessä vuotuisen lippuvaltiokatsastuksen kanssa edellyttäen, että tällaisessa katsastuksessa noudatetaan HSSC-ohjeissa määriteltyjä katsastuksissa käytettäviä soveltuvia menettelyjä ja ohjeita tai saman tavoitteen saavuttamiseksi laadittuja menettelyjä.

Valvontaviranomaisen on suoritettava tarkastus tarkastusdirektiivin liitteen II mukaisesti joka kerta, kun ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä tai kun aluksen laivanisäntä tai lippu vaihtuu tai kun alus siirretään toisen luokkaan. Alus voidaan kuitenkin vapauttaa tässä momentissa säädetystä erityistarkastuksesta, kun aluksen laivanisäntä tai lippu vaihtuu tai kun alus siirretään toiseen luokkaan, jos vaihto tai siirto ei vaikuta aluksen turvalliseen liikennöintiin ottaen huomioon alukselle aiemmin tehdyt tarkastukset.

17 g §

*Yhteistoiminta isäntävaltioiden ja aluksen lippuvaltion kesken*

Valvontaviranomaisen on tätä lukua soveltaessaan toimittava yhteistyössä säännöllistä liikennöintiä harjoittavan ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen muun isäntävaltion hallinnon sekä, jos alus ei ole suomalainen, sen lippuvaltion hallinnon kanssa. Valvontaviranomaisen on pyydettäessä kutsuttava lippuvaltion edustaja seuraamaan tarkastusta tarkkailijana.

17 h §

*Puutteiden korjaaminen, liikkeellelähdön kieltäminen ja tarkastuksen lykkääminen*

Valvontaviranomaisen on varmistettava, että tarkastusdirektiivin mukaisissa tarkastuksissa varmistuneet tai ilmenneet puutteet korjataan.

Valvontaviranomaisen on annettava liikkeellelähtökielto ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen päällikölle, jos havaitaan sellaisia puutteita, jotka ovat terveyden tai turvallisuuden kannalta selvästi vaarallisia tai joista aiheutuu välitön vaara terveydelle tai hengelle.

Liikkeellelähtökieltoa ei saa peruuttaa ennen kuin puute on poistettu ja valvontaviranomainen toteaa, että alus voi tarpeellisiksi katsotuin ehdoin lähteä merelle tai jatkaa liikennöintiä vaarantamatta matkustajien tai laivaväen turvallisuutta ja terveyttä tai aiheuttamatta vaaraa alukselle tai muille aluksille.

Jos edellä mainitussa 2 momentissa mainittua puutetta ei voida korjata nopeasti satamassa, jossa se on varmistunut tai ilmennyt, valvontaviranomainen voi antaa alukselle luvan siirtyä sopivalle korjaustelakalle, jossa puute voidaan nopeasti korjata.

Jos ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen yleinen kunto ei selvästikään vastaa vaatimuksia, valvontaviranomainen voi poikkeuksellisissa olosuhteissa lykätä aluksen tarkastusta. Tarkastusta voidaan lykätä siihen asti, kunnes yhtiö toteuttaa tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen käyttö ei enää aiheuta selkeää vaaraa turvallisuudelle tai terveydelle eikä välitöntä hengenvaaraa sen laivaväelle tai matkustajille tai sen varmistamiseksi, että se täyttää sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten asiaa koskevat vaatimukset.

Jos valvontaviranomainen lykkää tarkastusta 4 momentin mukaisesti, määrätään ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus ilman eri toimenpiteitä liikkeellelähtökieltoon. Liikkeellelähtökielto on peruutettava, kun tarkastus on aloitettu uudelleen ja saatettu asianmukaisesti loppuun, 3 momentin mukaiset vaatimukset täyttyvät ja kustannukset on maksettu kokonaan tai kustannusten takaisinmaksusta on annettu riittävä vakuus.

Sataman ruuhkautumisen välttämiseksi valvontaviranomainen voi sallia liikkeellelähtökieltoon määrätyn ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen siirtämisen sataman toiseen osaan, jos se on turvallista. Sataman ruuhkautumiseen liittyviä näkökohtia ei kuitenkaan saa ottaa huomioon tehtäessä päätöksiä aluksen liikkeellelähtökiellon asettamisesta tai peruuttamisesta. Satamayhtiöiden on helpotettava tällaisten alusten sijoittamista.

**6 luku**

**Erinäiset säännökset**

21 a §

*Kustannusten korvaaminen*

Jos 10, 11, 11 b ja 11 c §:ssä tarkoitetuissa tarkastuksissa havaitaan sellaisia puutteita, jotka oikeuttavat aluksen pysäyttämiseen, aluksen omistajan, laivanisännän tai hänen edustajansa on korvattava kaikki tarkastuksiin liittyvät kustannukset. Jos 17 f §:ssä tarkoitetuissa tarkastuksissa havaitaan sellaisia puutteita, jotka oikeuttavat 17 h §:n mukaiseen liikennöinnin estämiseen, aluksen omistajan, laivanisännän tai hänen edustajansa on korvattava kaikki tarkastuksiin liittyvät kustannukset.

Jos alus pysäytetään 14 §:n 2 momentin mukaisesti asiakirjojen puutteellisuuden tai niiden puuttumisen vuoksi, aluksen omistaja tai laivanisäntä vastaa kaikista kuluista, joita valvontaviranomaiselle aluksen pysäyttämisestä aiheutuu.

Aluksen omistajan tai laivanisännän on korvattava 14 c §:n 2 momentissa, 14 d §:n 2 momentissa, 14 e §:n 2 momentin 4 kohdassa sekä 14 g §:n 2 momentissa tarkoitetuissa valvontaviranomaisen epäämispäätösten kumoamiseen liittyvissä tarkastuksissa aiheutuneet kustannukset.

Pysäyttämistä ei saa peruuttaa ennen kuin kustannukset on kokonaan maksettu tai niiden maksamisesta on annettu riittävä vakuus.

--------------------

Tämä laki tulee voimaan 21 päivänä joulukuuta 2019.

**Laki**

**matkustaja-aluksen henkilöluetteloista**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain (1038/2009) 4 §,

*muutetaan* 3 §:n 1, 9 ja 11 kohdat, 5 – 7 §, 12 §:n 1 momentti, 16 §:n 1 momentti, 20 §, 21 §:n 1 – 3 momentti, 24 §:n 2 momentti, sellaisena kuin niistä on 24 §:n 2 momentti laissa 993/2015, sekä

*lisätään* 2 §:n 2 momentin 4 kohta, 3 §:n 14 – 16 kohdat, 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 4 – 5 momentti, 7 §:n 3 momentti, 12 §:n 2 momentti, 15 §:n 2 momentti ja 21 §:n 4 momentti seuraavasti:

2 §

*Lain soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan kaikkiin suomalaisiin matkustaja-aluksiin ja sellaisiin ulkomaisiin matkustaja-aluksiin, jotka saapuvat suomalaiseen satamaan tai lähtevät suomalaisesta satamasta.

Tätä lakia ei sovelleta:

1) sota-alukseen eikä joukkojenkuljetusalukseen;

2) puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen alukseen, ellei sitä säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia;

3) huviveneeseen, jolle ei ole määrätty miehitystä ja jolla ei kuljeteta yli 12:ta matkustajaa kaupallisessa tarkoituksessa;

4) sellaiseen alukseen, joka liikennöi yksinomaan satama-alueella tai Suomen sisävesialueella.

3 §

*Määritelmät*

1) *henkilöluettelodirektiivillä* yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annettua neuvoston direktiiviä 98/41/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

------------------------------------

9) *yhtiön nimeämällä henkilöluettelon pitäjällä* vastuullista henkilöä, jonka yhtiö on nimennyt täyttämään ISM-säännöstön velvoitteet, tai henkilöä, jonka yhtiö on nimennyt vastaamaan yhtiön matkustaja-aluksella olevia henkilöitä koskevien tietojen toimittamisesta;

------------------------------------

11) *D-alueella* merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 3 meripeninkulmaa rantaviivasta ja 1,5 metriä ylittävän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana;

----------------------------

14) *nimetyllä viranomaisella* rajavartiolaitosta ja Onnettomuustutkintakeskusta;

15) *keskitetyllä palvelupisteellä* alusliikennepalvelulain (623/2005) 20 a §:n mukaista kansallista merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;

16) *satama-alueella* satamayhtiön hallinnoimaa vesialuetta.

5 §

*Henkilöiden lukumäärän laskeminen ja ilmoittaminen*

Yhtiön on huolehdittava siitä, että ennen matkustaja-aluksen lähtöä satamasta aluksessa olevat henkilöt lasketaan ja lukumäärä ilmoitetaan aluksen päällikölle sekä keskitettyyn palvelupisteeseen tai nimetylle viranomaiselle.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusten antamisesta ja ilmoitusten antamiseen käytettävistä järjestelmistä.

Yhtiö voi ilmoittaa tiedot 1 momentin mukaisen keskitetyn palvelupisteen tai nimetyn viranomaisen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

6 §

*Henkilötietojen ilmoittaminen*

Jos matkustaja-aluksen matkan pituus on yli 20 meripeninkulmaa satamasta, yhtiön on 5 §:n 1 momentissa säädetyn lisäksi huolehdittava siitä, että aluksella olevien henkilöiden sukunimi, etunimi, sukupuoli, kansalaisuus ja syntymäaika kirjataan.

Yhtiön on huolehdittava siitä, että henkilötiedot kerätään ennen aluksen lähtöä satamasta ja toimitetaan viimeistään 15 minuutin kuluttua lähdöstä keskitettyyn palvelupisteeseen ja aluksen päällikölle.

Yhtiö voi toimittaa henkilötiedot 2 momentin mukaisen keskitetyn palvelupisteen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

Jos matkustaja-alus liikennöi kahden sataman välisillä matkoilla tai matkoilla, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa Suomen D merialueella, se on kuitenkin vapautettu 1 ja 2 momentissa tarkoitetusta kirjaamis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen tietojen toimittamisesta.

7 §

*Erityisten tietojen ilmoittaminen*

Kansainvälisellä matkalla tai, jos henkilötiedot on kirjattava 6 §:n mukaisesti, on matkustajan tai hänen huoltajansa pyynnöstä kirjattava myös sellainen vanhuuden, vammaisuuden tai muun syyn aiheuttama huolenpidon tai avun tarve, jolla on merkitystä pelastustoimenpiteiden kannalta, sekä matkustajan halutessa puhelinnumero hätätilanteita varten.

Yhtiön on varmistettava, että 1 momentissa tarkoitetut tiedot kirjataan ja toimitetaan ennen aluksen lähtöä satamasta aluksen päällikölle ja keskitettyyn palvelupisteeseen.

Yhtiö voi toimittaa tiedot 2 momentissa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

**3 luku**

**Tietojen keräämistä koskevat vaatimukset**

12 §

*Tietojen kerääminen*

Yhtiön on suunniteltava ja toteutettava tässä laissa tarkoitettujen tietojen kerääminen ja kirjaaminen siten, että:

1. alukseen tulevia tai sieltä poistuvia matkustajia ei viivytetä aiheettomasti;
2. tiedonkeruun toistamista vältetään samoilla tai samankaltaisilla reiteillä.

Yhtiön on huolehdittava henkilöluettelointijärjestelmänsä osalta siitä, että:

1. järjestelmään tallennetut tiedot ovat helposti luettavassa muodossa;
2. järjestelmään tallennetut tiedot ovat tarvittaessa vaivattomasti rajavartiolaitoksen, Liikenteen turvallisuusviraston, Hätäkeskuslaitoksen, poliisin, tullilaitoksen, Onnettomuustutkintakeskuksen sekä pelastuslaissa (468/2003) tarkoitettujen pelastusviranomaisten ja pelastuslaitoksen saatavilla;
3. järjestelmä toimii joustavasti;
4. järjestelmään tallennetut tiedot suojataan tarpeellisilla teknisillä ja organisatorisilla toimenpiteillä, jotta ne eivät tuhoutuisi tai häviäisi vahingossa, tai niitä ei vahingossa tai laittomasti hävitettäisi, muutettaisi, luovutettaisi, paljastettaisi, siirrettäisi tai annettaisi käyttöön ilman lupaa, taikka muutoin käsiteltäisi laittomasti.

**4 luku**

**Tietojen luovuttaminen ja säilyttämisaika**

15 §

*Henkilötietojen säilyttämisaika*

Jollei tämän lain 6 ja 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, yhtiön on huolehdittava siitä, että ne hävitetään aikaisintaan 24 tunnin kuluttua ja viimeistään 72 tunnin kuluttua aluksen saapumisesta määräsatamaan.

Jollei tämän lain 6 ja 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava siitä, että ne hävitetään, kun aluksen matka on päättynyt turvallisesti, mutta viimeistään 60 päivän kuluessa aluksen lähdöstä.

16 §

*Valvonta*

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain säännösten noudattamista.

Jos yhtiö ei noudata tämän lain säännöksiä ja niiden rikkominen on selvää ja vakavaa, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltiolle.

18 §

*Henkilöluettelorikkomus matkustaja-aluksella*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) laiminlyö 5 §:ssä säädetyn laskemis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

2) laiminlyö 6 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

3) laiminlyö 7 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

4) laiminlyö 8 §:ssä säädetyn huolehtimisvelvollisuuden,

5) laiminlyö 10 §:ssä säädetyn perustamis-, nimeämis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

6) kerää ja tallentaa tietoja henkilöluettelointijärjestelmää varten 11 §:ssä säädetyn vastaisesti,

7) laiminlyö 13 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn säilyttämis-, tallentamis- tai lähettämisvelvollisuuden tai ilmoittamisvelvollisuuden,

8) luovuttaa tietoa 14 §:ssä säädetyn luovuttamisoikeuden vastaisesti tai

9) laiminlyö 15 §:n 1 momentissa säädetyn hävittämisvelvollisuuden,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa tai yhtä ankaraa rangaistusta, *henkilöluettelorikkomuksesta matkustaja-aluksella* sakkoon.

Sitä, joka rikkoo 17 §:n nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua velvoitetta, ei voida tuomita rangaistukseen samasta teosta.

20 §

*Henkilömäärien ilmoittamista koskeva vapautus*

Yhtiöllä ei ole 5 §:n mukaista velvollisuutta ilmoittaa henkilöiden lukumäärää keskitettyyn palvelupisteeseen tai nimetylle viranomaiselle sellaisten matkustaja-alusten osalta, jotka liikennöivät yksinomaan merialueella D, jonka lähistöllä etsintä- ja pelastuspalvelut voidaan hoitaa, sellaisessa säännöllisessä liikenteessä, jossa satamien välinen matka kestää alle tunnin.

21 §

*Henkilötietojen ilmoittamista koskevat vapautukset ja poikkeukset*

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava henkilöluettelodirektiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti Euroopan komissiolle 6 §:n 4 momentin mukaisista henkilötietojen ilmoittamista koskevista vapautuksista.

Yhtiöllä ei ole 6 §:n mukaista henkilöiden kirjaamis- ja ilmoittamisvelvollisuutta sellaisen alueen säännöllisessä liikenteessä, jolle Euroopan komissio on myöntänyt kokonaan tai osittain poikkeuksen henkilöluettelodirektiivin 5 artiklan 1 kohdan vaatimuksista direktiivin 9 artiklan 4 kohdassa säädetyin edellytyksin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua poikkeusta koskeva hakemus on osoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto hakee esitettyä poikkeusta Euroopan komissiolta, jos henkilöluettelodirektiivin 9 artiklan 4 kohdassa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Poikkeus voi koskea Suomen satamista liikennöiviä matkustaja-aluksia, jotka purjehtivat SOLAS-yleissopimuksen sopimuspuolena olevan muun kuin Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla vain, jos kyseinen valtio antaa siihen luvan.

24 §

*Muutoksenhaku*

Tämän lain 17 §:n nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Muuhun Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Liikenteen turvallisuusviraston päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Liikenteen turvallisuusviraston henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä perittävään maksuun saa hakea muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään.

---------------------------------------

Tämä laki tulee voimaan 21 päivänä joulukuuta 2019.

**Laki**

**matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain (1038/2009) 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti, 9 - 11 §, 12 §:n 2 momentti, 13 §, 14 §, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentin 5 – 9 kohdat, 22 §, 23 §, 24 §:n 5 momentti sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti ja 12 §:n 2 momentti laissa (xx/2018).

2 §

Tämä laki tulee voimaan 21 päivänä joulukuuta 2023.

**Laki**

**laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*lisätään* laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin (1687/2009) uusi 2 §:n 22 a kohta seuraavasti:

**1 luku**

**Yleiset säännökset**

2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

-------------------

22 a) *perinnealuksella* Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

----------------------

Tämä laki tulee voimaan 21 päivänä joulukuuta 2019.

**Laki**

**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*lisätään* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 10 luvun 2 §:n 16 a kohta ja 6 a §

seuraavasti:

**II osa**

**10 luku Laivaväen pätevyydet**

2 §

*Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

--------------

16 a) *perinnealuksella* Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

-----------------

6 a §

*Perinnealuksen pätevyysvaatimukset*

Perinnealukseen sovelletaan tämän luvun mukaisia pätevyysvaatimuksia seuraavasti:

1) 4 §:n mukaisia lastialuksen päällikön ja 6 §:n mukaisia lastialuksen konepäällikön pätevyysvaatimuksia, kun perinnealus kuljettaa enintään 12 matkustajaa; ja

2) 4 §:n mukaisia matkustaja-aluksen päällikön ja 6 §:n mukaisia matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimuksia, kun perinnealus kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa.

Lisäksi perinnealuksen päällikköön sovelletaan jäljempänä 10 §:ssä säädettyjä matkustaja- ja lastialuksen päällikön vähimmäisikävaatimuksia.

--------------

Tämä laki tulee voimaan 21 päivänä joulukuuta 2019.