

Hallituksen esitys eduskunnalle alusliikennepalvelulaiksi ja eräiksi muiksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelulaki, jolla kumottaisiin ja korvattaisiin voimassa oleva alusliikennepalvelulaki. Ehdotettavassa alusliikennepalvelulaissa olisi täsmennetty viranomaisten ja alusliikennepalveluntarjoajan (*VTS-palveluntarjoaja*) vastuita ja velvollisuuksia, uudistettu alusliikennepalvelun koulutus- ja pätevyysääntely kansainvälisen sääntelykehityksen myötä sekä uudistettu kauttaaltaan lain systematiikkaa ja käsitteistöä.

Ehdotetaan, että toisin kuin voimassa olevassa laissa, lain soveltamisalassa ei rajattaisi niitä aluksia, jotka ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun. Velvollisuus osallistua alusliikennepalveluun perustuisi alusten käyttötavan sijasta alusten tai alusyhdistelmien pituuteen. Poikkeuksena tähän olisivat Puolustusvoimien, Rajavartiolaitosten tai muiden viranomaisten alukset, joita ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin. Niihin lakia ei sovellettaisi, ellei siinä toisin säädettäisi.

VTS-palveluntarjoajan tehtävänä olisi ohjata ja järjestellä alusliikennettä, avustaa vaaratilanteissa ja tuottaa meritilannekuvaa. Palveluntarjoajan tulisi huolehtia järjestelmiensä tietoturvariskien hallinnasta sekä varautua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Palveluntarjoajalla on oikeus alusliikenteen väliaikaiseen ohjaamiseen erityistilanteissa. Oikeutta ehdotetaan laajennettavaksi koskemaan myös ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvaan vakavaan vaaraan taikka vakavaan normaaliolojen häiriötilanteeseen liittyvät erityistilanteet. Lisäksi palveluntarjoaja voisi asettaa väylälle tai vesialueelle virtuaalisesti esitetyn tiedon turvalaitteesta. Kaikki nämä toimet olisi Liikenne- ja viestintäviraston vahvistettava vuorokauden kuluessa.

Ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto toimisi jatkossakin valvovana viranomaisena. Viraston vastuulla olisi osoittaa merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten suojapaikkoja ja Rajavartiolaitos laatisi yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan ja muiden viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkoja koskevan suunnitelman perusteella suunnitelman sekä päättää aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta.

Väylävirasto vastaisi liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä. Nykytilaan nähden uutena tehtävänä ehdotetaan Väylävirastolle vastuuta VTS-alueeseen liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ylläpidon ja noudattamisen valvonnan järjestämisestä, minkä virasto voisi tilata VTS-palveluntarjoajalta.

Esityksessä ehdotetaan myös täsmennyksiä alusliikennepalvelutehtäviä koskeviin pätevyysvaatimuksiin sekä koulutusta ja sen järjestämistä koskeviin vaatimuksiin. Tarkoituksena olisi, että alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyyttä ja koulutusta koskevien vaatimusten osalta noudatettaisiin nykytilaa vastaavasti Kansainvälisen majakkajärjestön standardeja.

Lisäksi ehdotetaan muutoksia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin, alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin, matkustaja-aluksen henkilöluettelosta annettuun lakiin, merenkulun ympäristösuojelulakiin sekä sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2023.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
3 Tavoitteet	11
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	12
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	12
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	14
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	19
6 Lausuntopalaute.....	20
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	20
7.1 Alusliikennepalvelulaki.....	20
7.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	71
7.3 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta	73
7.4 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta.....	73
7.5 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	73
7.6 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta	74
8 Lakia alemman asteinen sääntely	74
9 Voimaantulo	74
10 Toimeenpano ja seuranta	74
11 Suhde muihin esityksiin.....	75
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	75
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	75
LAKIEHDOTUKSET	80
laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	103
laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	106
laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta.....	107
laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta	108
laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta.....	109
RINNAKKAISTEKSTIT	111
laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	111
laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	115
laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta.....	116
laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta	124
laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta.....	125

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Alusliikennepalvelulla (*Vessel Traffic Service*, jäljempänä *VTS-palvelu*) tarkoitetaan alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. Suomen rannikon merialueet on perustamispäätöksellä vahvistettu ja jaettu kuuteen VTS-alueeseen, joilla ylläpidetään alusliikennepalvelua. Rannikolla alusliikennepalvelua tarjotaan ympärivuorokautisesti ympäri vuoden. Alukset, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun.

Alusliikennepalvelulain (623/2005) soveltamisessa on ilmennyt lain vaikeaselkoisuuteen ja epäsystemaattisuuteen liittyviä haasteita. Alusliikennepalvelun kansainvälisen säädöskehityksen myötä kansallinen laki kaipaa päivittämistä. Lisäksi kansalliset muutostarpeet alusliikenteen rajoittamiseen terveysturvallisuuspäätöksellä puoltavat lain muuttamista. Koska muutoksia ehdotetaan jokaiseen lain lukuun ja tavoitteena on lain systematiikan päivittäminen sekä käyttäjäturvallisuuden lisääminen, ehdotetaan voimassa oleva laki kumottavaksi ja annettavaksi uusi, päivitetty alusliikennepalvelulaki. Samassa yhteydessä annettaisiin muutoslait eräisiin muihin merenkulkuun liittyviin lakeihin. Näitä olisivat laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta, laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta, laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta sekä laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta. Nämä muutokset ovat pääasiassa teknisiä.

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä hallinnonalan virastojen Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston kanssa. Valmistelussa on ollut mukana myös alusliikennepalvelua tarjoava yhtiö Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy. Valmistelussa on kuultu puolustushallintoa sekä sisäministeriötä ja Rajavartiolaitosta.

Hankkeen etenemistä on voinut seurata Valtioneuvoston Hankkeet-sivustolla¹. Sivustolla on julkaistu tietoja hankkeen etenemisestä sekä muuta aiheeseen liittyvää materiaalia.

Säädöshankkeen aloitustilaisuus pidettiin 8.6.2021. Tilaisuudessa kartoitettiin sidosryhmien näkemyksiä lain muutostarpeista. Tilaisuuden pöytäkirja ja esitysmateriaali ovat tutustuttavissa Hankkeet-sivustolla.

Esityksestä pyydettiin lausunnot kesällä 2022. (*Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.*)

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävästä alusliikennepalvelusta ja alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteissa säädetään alusliikennepalvelulaissa. Lakia sovelletaan lisäksi alusliikennepalvelun tarjoajan, jäljempänä myös *VTS-palveluntarjoaja*, suorittamaan, Suomen vesialueen ulkopuolelle perustettujen alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ja reititysjärjestelmien noudattamisen

¹ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2021>.

valvontaan sekä merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin, jotka koskevat Suomen satamissa käyviä meriliikenteessä olevia aluksia. Valtioneuvoston asetuksella alusliikennepalvelusta (763/2005) säädetään tarkemmin alusliikennepalveluun liittyvistä koulutus- ja pätevyysvaatimuksista, alusta ja sen lastia koskevista ilmoituksista, avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevasta suunnitelmasta sekä viranomaisten yhteistyöstä.

Alusliikenteen ohjaamisen kansallinen toimivaltainen viranomaisena on Liikenne- ja viestintävirasto. Toimivaltainen viranomaisena perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueille, hyväksyy toimintakäsikirjan ja hoitaa alusliikennepalvelulain mukaista päätöksentekoa. Alusliikennepalvelun järjestämisestä vastaa Suomessa Väylävirasto lainsäädännön ja perustamispäätöksen mukaisesti. Väylävirasto tilaa palvelun operatiivisen ylläpidon valtiomisteisen viestintäministeriön omistajaohjauksessa olevan erityistehtäväkonsernin Fintraffic Liikenteenohjaus Oy:n tytäryhtiöltä Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:ltä. Konsernin erityistehtävänä on turvata maalla, merellä ja ilmassa yhteiskunnan, viranomaisten ja elinkeinoelämän tarvitsemat välttämättömät liikenteenohjauspalvelut. Lisäksi erityistehtävällä varmistetaan toimintavarmuus normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Palvelun tarjoamisesta vastaavat kolme VTS-keskusta Helsingissä, Turussa ja Lappeenrannassa (Suomenlahden meriliikennekeskus, Länsi-Suomen meriliikennekeskus ja Saimaa VTS).

Fintraffic Meriliikenteenohjaus varmistaa merenkulun turvallisuuden ja sujuvuuden Suomen rannikolla, sen läheisyydessä olevilla kansainvälisillä merialueilla sekä Saimaan syväväylällä. Fintraffic Meriliikenteenohjaus ehkäisee alusliikenteen onnettomuuksia ja niistä mahdollisesti syntyviä ympäristöhaittoja 100 ammattilaisen voimin, ja sen VTS-keskukset valvovat alusten turvallista kulkua ympärivuorokautisesti vuoden jokaisena päivänä. Vuoden 2021 aikana VTS-keskuksissa estettiin 20 mahdollista vaaratilannetta, joihin sisältyi myös yhdeksän mahdollista karilleajon estoa. Fintraffic Meriliikenteenohjauksen palveluihin kuuluvat alusliikennepalvelun rinnalla turvallisuusradio- ja radionavigointipalvelut sekä digitaaliset tilannekuva- ja tiedonvaihtopalvelut.

Suomen rannikon merialueet on jaettu kuuteen VTS-alueeseen, joita ovat Bothnia VTS, West Coast VTS, Archipelago VTS, Hanko VTS, Helsinki VTS, ja Kotka VTS sekä sisävesillä Saimaan syväväylän alueella Saimaa VTS. Alueelliset VTS-ohjeet ovat kunkin VTS-alueen ohjeita aluksen päällikölle (*Master's Guides*), joissa kuvataan kullakin alueella tarjottavat alusliikennepalvelut. Valittu palvelutaso ohjaa alusliikennepalvelun henkilökunnan pätevyyttä ja teknistä tasoa, joiden molempien on oltava sellaiset, että palvelutaso voidaan ylläpitää. Vuodesta 2015 VTS-alueet ovat kattaneet koko Suomen rannikon ja Saimaan syväväylän.

Rannikolla VTS-palveluita tarjotaan ympärivuorokautisesti ympäri vuoden. VTS-keskusten alusliikenneohjaajat seuraavat alusliikennettä ja ylläpitävät reaaliaikaista liikennetilannekuvaa. Aluksille annetaan tietoa muun muassa VTS-alueen liikenteestä, väylien ja turvalaitteiden kunnosta, käytettävyydestä sekä muista aluksien turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista tekijöistä. VTS-keskukset tekevät tiivistä yhteistyötä viranomaisten, satamien ja muiden yhteistyökumppaneiden kanssa.

Alusliikennepalvelun tarjoajalla tulee olla käytössään palvelun tuottamiseen soveltuva VTS-järjestelmä. VTS-järjestelmän tulee kyetä käsittelemään alusliikennepalvelun tuottamiseen tarvittavat tiedot ja sisältää VTS-alueen liikenteenhallintaan tarvittavat tiedonhallinta-, sensori- ja radiokommunikaatiopalvelut. Palvelun tuottamiseen käytettävän tilannekuvan ja VTS-järjestelmän palveluiden tulee olla toimivaltaisen viranomaisen hyväksymän alusliikennepalvelun perustamispäätöksen mukaisia.

Suomen, Viron ja Venäjän kanssa yhteistyössä Suomenlahdelle perustettu pakollinen alusten ilmoittautumisjärjestelmä GOFREP (*Gulf of Finland Reporting*) kattaa koko Suomenlahden kansallisia VTS-alueita lukuun ottamatta. Suomen vastuualue kattaa GOFREP-alueen pohjoisen osan ja sitä valvoo Helsinki Traffic, joka toimii Suomenlahden meriliikennekeskuksessa. GOFREP-alueen eteläistä vastuualuetta valvoo Virossa Tallinn Traffic, ja Suomenlahden itäinen osa on St. Petersburg Trafficin valvonta-alue. Lisäksi Suomi ja Viro ovat ottaneet käyttöön pakollisen alusliikenteen ilmoittautumisjärjestelmän kansallisilla vesialueillaan VTS-alueidensa ulkopuolella.

Reittijakojärjestelmillä (*Traffic Separation Scheme, TSS*) alusliikenne ohjataan kulkemaan tietyt reittejä pitkin vilkkaasti liikennöidyillä merialueilla sekä erotellaan vastakkaisiin suuntiin kulkeva liikenne. Suomenlahdella on neljä reittijakojärjestelmää, jotka sijaitsevat Hankoniemen, Porkkalan ja Kalbådagrundin eteläpuolisilla merialueilla sekä Kõpun läntisellä merialueella. Lisäksi Venäjän aluevesillä on Venäjän ylläpitämiä reittijakojärjestelmiä. Suomi on myös yhdessä Ruotsin kanssa perustanut reititysjärjestelmän Ahvenanmerelle (*Åland Sea TSS*) ja Merenkurkkuun. Ahvenanmeren reititysjärjestelmän eteläisen osan liikennettä valvoo Åland Sea Traffic, joka toimii Länsi-Suomen meriliikennekeskuksesta käsin. Alueella ei ole alusliikenteen pakollista ilmoittautumisjärjestelmää, mutta alusliikennettä valvotaan. Rikkeistä huomautetaan aluksille ja niistä raportoidaan viranomaisille.

Alusliikennepalvelut tukevat jäänmurtopalveluja. Talvimerenkulussa VTS-keskukset osallistuvat aktiivisesti yhteistyöhön alusten, jäänmurtajien, luotsien, satamien, jäänmurtojohton ja valvovan viranomaisen kanssa. Yhteistyötehtäviin kuuluvat alusten talviaikaisen tiedottamisen lisäksi mm. reittijakojärjestelmien käyttöön liittyvä valvonta, avustavien jäänmurtopalvelujen tilaukset murtamaan jäätä satamissa ja väylillä, poikkeamaraportit, liikenteen koordinointi yhdessä jäänmurtajapäälliköiden ja luotsien kanssa, päätökset liikenteen keskeyttämisestä muista syistä kuin jääesteistä johtuen yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa sekä muista talvimerenkulun yhteistyöohjeessa sovitusta asioista huolehtiminen.

Luotsauslaki

Alusliikennepalvelusta tulee erottaa luotsauspalvelut, jotka eivät sisälly alusliikennepalveluun. Luotsauksella tarkoitetaan luotsauslain (940/2003) 2 §:n 1 kohdan mukaan alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen navigoinnissa aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun paikallisena asiantuntijana. Alusliikennepalvelu ei ole vaihtoehto luotsin käytölle. Alusliikennepalvelut ja luotsaus täydentävät toisiaan. Alusliikennepalvelu täydentää luotsausta antamalla luotsille tietoa muun muassa muiden alusten liikkeistä, väylien kunnosta ja sääolosuhteista. Luotsauslaissa säädetään VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta vastaanottaa alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle luotsauslain noudattamiseen liittyvistä havainnoistaan.

Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

Aluksenmittauksesta säädetään alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009), jäljempänä *alusturvallisuuslaki*, 7 luvussa. Alusturvallisuuslain 64 §:n mukaan suomalaisen aluksen aluksenmittauksen tekee Liikenne- ja viestintävirasto tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämä aluksenmittaaja, joka ei toimi Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa, jäljempänä *nimetty aluksenmittaaja*. Lain 67 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa aluksenmittauksen perusteella alukselle aluksenmittausyleissopimuksen mukaisen mittakirjan.

Lisäksi alusturvallisuuslain 71 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan.

Liikenne- ja viestintävirastolla on tällä hetkellä sopimus seitsemän hyväksytyt luokituslaitoksen kanssa (*American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, DNV, Lloyd's Register, RINA Services S.p.A., Russian Maritime Register of Shipping ja Nippon Kaiji Kyokai*). Hyväksytyt luokituslaitokset on valtuutettu Suomessa tekemään alusten katsastuksia, niihin liittyvää suunnittelun hyväksyntää ja myöntämään useimpia turvallisuuskirjoja. Suomi ei ole kuitenkaan valtuuttanut luokituslaitoksia suorittamaan suomalaisten alusten aluksenmittausta tai myöntämään kansainvälisiä mittakirjoja.

Useat valtiot ovat valtuuttaneet hyväksytyt luokituslaitokset suorittamaan puolestaan aluksenmittauksia ja myöntämään kansainvälisiä mittakirjoja. Suomalaisten ulkomailla rakennettavien alusten uudisrakennusprojektien yhteydessä nousee usein esiin kysymys siitä, voiko luokituslaitos suorittaa aluksenmittauksen.

Laki alusturvallisuuden valvonnasta

Laissa alusturvallisuuden valvonnasta (370/1995), jäljempänä *alusturvallisuuden valvontalaki*, säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta. Euroopan meriturvallisuusviraston auditoinnin yhteydessä keväällä 2021 lain tarkastuksien poikkeuksia koskevassa säännöksessä huomattiin pieni virheellisyys, joka on tarkoitus korjata tässä esityksessä.

Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista

Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista (1038/2009), jäljempänä *henkilöluettelolaki* tuli voimaan vuonna 2010. Lailla saatettiin matkustaja-aluksen henkilöluetteloita koskevat säännökset perustuslaissa edellytetyllä tavalla lain tasolle. Henkilötietojen kirjaamista koskevia säännöksiä myös täsmennettiin henkilötietolain (523/1999) edellyttämällä tavalla. Samalla panttiin 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.

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 *rekisteröinnin muutosdirektiivi*, tehostettiin ja nopeutettiin toimivaltaisten viranomaisten pääsyä matkustajietoihin. Rekisteröinnin muutosdirektiivillä lisäksi päivitettiin ja täsmennettiin tiettyjä matkustajien rekisteröimiseen liittyviä määritelmiä sekä poistettiin yhtiöiden matkustajien rekisteröintijärjestelmiä koskevia vaatimuksia.

Rekisteröinnin muutosdirektiivi antoi jäsenvaltioille mahdollisuuden ottaa käyttöön kuuden vuoden siirtymäajan, jonka aikana voidaan sallia tietojen toimittaminen nykyisin käytössä oleviin järjestelmiin. Siirtymäaika lasketaan 20.12.2017 alkaen, joten se päättyy 21.12.2023. Laissa henkilötietojen muuttamisesta annetulla lailla (171/2019) otettiin tämä siirtymäaika

käyttöön, jotta tietojen toimittamista koskevien järjestelmämuutosten toteuttamiselle olisi riittävästi aikaa.

Merenkulun ympäristönsuojelulaki

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin lailla (669/2021) tehdyillä muutoksilla pantiin kansallisesti täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883 aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta (jäljempänä *alusjätedirektiivi*). Muutosten voimaantulon jälkeen kävi ilmi, että lakia olisi tarpeen täydentää direktiivin mukaisella koulutusvelvoitteella.

2.2 Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö

Meriliikenteen ohjausta säännellään ja kehitetään Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (*International Maritime Organization, IMO*). Ihmishengen turvallisuudesta merellä annetun IMO:n yleissopimuksen (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS*) liitteen V luvussa on alusliikennepalveluja koskeva 12 sääntö. Sen mukaan sopimusvaltiot sitoutuvat perustamaan VTS-keskuksia sellaisiin paikkoihin, joissa liikenteen tiheys ja liikenteeseen liittyvät riskit sitä edellyttävät. Sopimusvaltioiden tulee mahdollisuuksiensa mukaan noudattaa IMO:n ohjeita VTS-keskuksia perustaessaan. Lisäksi sopimusvaltioita veloitetaan huolehtimaan siitä, että niiden lippujen alla purjehtivat alukset käyttävät VTS-keskusten palveluja ja noudattavat VTS-alueen sääntöjä. VTS-palvelujen käytön saa tehdä pakolliseksi vain rannikkovaltion aluevesillä.

Voimassa olevan alusliikennepalvelulain keskeisin meriliikenteen ohjausta koskeva kansainvälinen säädös oli IMO:n päätöslauselma A.857(20) ”Guidelines on Vessel Traffic Services”, jossa säädettiin meriliikenteenohjausta koskevista yleisistä periaatteista. Päätöslauselmassa annettiin ohjeet VTS-järjestelmien perustamisesta liikenteellisesti ja ympäristönsuojellisesti kriittisiin paikkoihin, niiden operatiivisesta järjestämisestä ja ylläpitämisestä sekä henkilökunnan koulutuksesta. Sitä tulisi soveltaa yhdessä 9.12.1994 voimaan tulleen alusten ilmoittautumisvelvollisuutta koskevan päätöslauselman MSC.43(64) ja voimassa olevan Kansainvälisen majakkajärjestön (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, IALA*) VTS-käsikirjan (*Vessel Traffic Services Manual*) kanssa. IMO:n päätöslauselma A.851 (20) ”General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements” koskevat merelle perustettavien alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ohjeita, ja Suomen osalta ne koskevat GOFREP-järjestelmää.

IALA on vuosikymmenien ajan aktiivisesti osallistunut alusliikennepalvelun kehittämiseen. Sen VTS-komiteassa on jäseninä kansallisia merenkuluviranomaisia, VTS-palveluntarjoajia ja teollisuuden edustajia. IALA:n pääsihteeri voi kutsua lisäksi komiteoiden työtä avustamaan tiede- ja tutkimuslaitosten sekä organisaatioiden kuten Kansainvälisen merikarttajärjestön (*International Hydrographic Organization, IHO*), Kansainvälisen satamajärjestön (*International Association of Ports and Harbours, IAPH*) ja Kansainvälisen luotsijärjestön (*International Maritime Pilots' Association, IMPA*) edustajia. IALA:n viimeisin VTS-käsikirja on laadittu IMO:n päätöslauselman pohjalta vuonna 2021 ja sen tarkoituksena on antaa viranomaisille yksityiskohtaista tietoa ja ohjeita VTS-keskusten perustamisesta, teknisistä ratkaisuksista ja operatiivisesta toiminnasta. Siinä kuvataan muun ohella, miten henkilöstö tulee kouluttaa, sertifioida ja auditoida.

Päätöslauselmassa A.857(20) pidettiin tarpeellisena, että sopimusvaltiot huolehtivat siitä, että VTS-keskusten toiminta perustuu lakiin, jossa toimivaltainen viranomais- ja VTS-toiminnasta vastaava VTS-viranomainen määrittellään ja niille annetaan tarvittava toimivalta. Perustettava VTS-alue tulee määrittellä ja julistaa VTS-alueeksi. Perustettavan VTS-keskuksen tarjoamien palvelujen laatu ja taso tulee määrittellä samoin kuin VTS-operaattoreiden pätevyysvaatimukset ottaen huomioon tarjottavien palvelujen taso. VTS-keskuksen tarjoamiin palveluihin tulisi päätöslauselman mukaan kuulua ainakin tiedonantopalveluja, mutta niihin voi kuulua myös navigointiapua ja liikenteenohjauspalveluja. Jos VTS-keskuksen toimivaltaan kuuluu ohjeiden antaminen aluksille, ohjeiden tulisi olla ainoastaan päämäärähakuisia (*result orientated*). Ohjeiden mukaisen toimenpiteen yksityiskohdat, kuten esimerkiksi suunta- ja konekäskyt, tulee jättää päällikön päätettäväksi. Luotseilla todetaan heidän paikallistuntemuksensa vuoksi olevan tärkeä rooli alusten turvallisen navigoinnin varmistamisessa yhteistyössä VTS-keskusten kanssa.

Päätöslauselma A857(20) korvattiin IMO:n uudella päätöslauselmalla A.1158(32), joka hyväksyttiin 6.-15.12.2021 järjestetyssä IMO:n yleiskokouksessa. Muutokset vaikuttavat alusliikennepalvelun järjestämiseen. Päätöslauselmasta poistettiin yksityiskohtaiset ohjeet VTS:n järjestämisestä ja tilalle tulivat tavoitteelliset ohjeet. Muun muassa VTS-viranomaisen käsite on korvattu VTS-palveluntarjoajan käsitteellä, jolloin palveluntarjoajan viranomaisstatuksesta voidaan luopua ja palvelu ostaa, kuten Suomessa on jo toimittu EU-sääntelyn mahdollistamana. Koska suomenkielessä viranomaisella tarkoitetaan vakiintuneesti valtion ja kuntien hallintokoneistoon kuuluvia elimiä sekä eurooppalaiseen hallintoon kuuluvia toimielimiä, ei termiä VTS-viranomainen käytetä voimassaolevassa alusliikennepalvelulaissa VTS-palveluntarjoajasta. VTS-palveluntarjoajalla tarkoitetaan kuitenkin voimassaolevassa laissa IMO:n päätöslauselmassa A.857(20) tarkoitettua käsitettä ”VTS-authority” ja siihen on ennen päätöslauselman muutosta viitattu kansainvälisissä yhteyksissä käsitteellä ”VTS-authority”.

Päätöslauselmassa A.1158(32) erilliset VTS-palvelut muuttuivat VTS-tehtäviksi, mikä selkeyttää VTS-palveluntarjoajan tehtäviä suhteessa palveluun osallistuviin aluksiin. VTS:n järjestäminen mahdollistetaan myös aluevesirajojen ulkopuolella esimerkiksi IMO:n hyväksymillä alusten pakollisilla ilmoittautumisjärjestelmillä, kuten Suomenlahdella GOFREP. Muutos ei edellytä muutoksia GOFREP-osapuolten välisiin sopimuksiin tai toimintatapoihin.

IMO:n yleiskokous on antanut päätöslauselman Res.A949(23) "Guidelines on Places of Refuge", jolla ohjeistetaan avuntarpeessa olevan aluksen suojapaikan saantia. IMO:n puitteissa on tehty myös alusten ilmoitusmuodollisuuksia koskeva kansainvälisen meriliikenteen helpottamista koskeva yleissopimus (*FAL-yleissopimus*, SopS 27/1967), jolla maailmanlaajuisesti yhdenmukaistetaan ilmoituskäytäntöjä ja –muodollisuuksia.

IMO:n päätöslauselman uudistamisen yhteydessä IALA:n rooli alusliikennepalvelun toiminnallisena ohjeistajana ja kansainvälisesti yhdenmukaisen toiminnan lisääjänä kasvaa. IALA on muokannut ja tulee edelleen muokkaamaan keskeisiä ohjeitaan vastaamaan paremmin nykyajan teknisiä ja operointi- ja koulutusvaatimuksia.

Alusliikennepalvelua koskeva EU-sääntely koostuu alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2002/59/EY (jäljempänä *seurantadirektiivi*, tunnettiin aikaisemmin *valvontadirektiivinä*) siihen tehtyine muutoksineen sekä jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annetusta Euroopan

parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2010/65/EU, jäljempänä *ilmoitusmuodollisuusdirektiivi*, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Seurantadirektiivin tarkoituksena on luoda jäsenvaltioiden ja EU:n komission välinen yhteistyökehys meriliikennettä koskevan seuranta- ja tietojärjestelmän toteuttamisen edistämiseksi kehittämällä riittävät viestintäyhteydet jäsenvaltioiden viranomaisten ja satamien välille. Lisäksi seurantadirektiivin tarkoituksena on varmistaa, että alukset noudattavat näiden järjestelmien mukaisia ilmoittautumisvaatimuksia.

Seurantadirektiivissä on säännöksiä muun muassa alusten ilmoittautumisjärjestelmistä, reittijakojärjestelmien käytöstä, alusliikennepalvelujen noudattamisen seurannasta, tiettyjä aluksia koskevien tietojen välittämisestä, merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisesta, toimenpiteistä poikkeuksellisen huonoissa sääolosuhteissa ja tiedottamisesta. EU on sisällyttänyt alusten seurantadirektiiviin (2002/59/EY) 28.5.2009 tarkentavat määräykset suojapaikan osoittamisesta ja on myös antanut oman ohjeensa koskien suojapaikan osoittamista.

Ilmoitusmuodollisuusdirektiivin tarkoituksena on yksinkertaistaa ja yhdenmukaistaa menettelyjä, jotka liittyvät meriliikenteessä tehtäviin aluksen saapumista ja lähtöä koskeviin ilmoituksiin. Ilmoitusmuodollisuusdirektiivissä on säännöksiä muun muassa aluksen ennakoilmoituksesta sen saapuessa jäsenvaltiossa sijaitsevaan satamaan, tiedonvaihdosta ja luottamuksellisten tietojen käsittelystä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/1239 eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaistetun palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta, jäljempänä *EMSW-asetus*, kumotaan ilmoitusmuodollisuusdirektiivi ja luodaan uusi alusliikenteen ilmoituspalvelu. Asetuksen soveltaminen alkaa 15.8.2025.

2.3 Nykytilan arviointi

Alusliikennepalvelulain soveltamisen yhteydessä on ilmennyt haasteita lain vaikeaselkoisuuden vuoksi. Operatiivisen toiminnan sujuvoittamiseksi ja VTS-palveluntarjoajan toimintaedellytysten parantamiseksi on noussut tarve tarkastella alusliikennepalvelulain soveltamisalaa ja sääntelyä kokonaisuudessaan.

Alusliikennepalveluasetus sisältää muun muassa sellaisia pätevyyksiin ja ilmoitusvelvollisuuksiin liittyviä säännöksiä, joista vakiintuneen käytännön mukaan olisi säädettävä lailla, eikä asetuksen ja lain välinen systematiikka ole muutoinkaan selkeä. Alusliikennepalvelulakiin on tehty useita yksittäisiä muutoksia kansallisista lähtökohdista sekä kansainvälisen ja EU-sääntelykehityksen johdosta, viimeisimpänä hallituksen esityksellä (HE 91/2019 vp) tehdyt muutokset, jotka ovat tulleet voimaan 1.1.2020. Alusliikennepalveluasetusta on muutettu kaksi kertaa, viimeisimpänä valtioneuvoston asetuksella (1216/2018). Sääntelyn yksinkertaistamiseksi olisi järkevää kumota alusliikennepalvelulaki ja -asetus ja toteuttaa kansallisen alusliikennepalvelulain kokonaisuudistus.

IMO:n päätöslauselma ja EU:n alusliikennepalvelua koskevat direktiivit on kansallisesti täytäntöön pantu alusliikennepalvelulailla. Viimeaikaisen EU-sääntelyn ja SOLAS-yleissopimuksen kehityksen myötä kansallinen alusliikennepalvelusääntely on osin vanhentunutta. Kansainvälisen viitekehityksen merkittävimmät muutokset koskevat VTS-palvelun muutoksia, jotka johtuvat IMO:n päätöslauselman A.1158(32) hyväksymisestä ja

IALA:n ohjeistusmuutoksista sekä ilmoitusmuodollisuusmuutoksia, jotka johtuvat sekä kyseisestä IMO:n päätöslauselmapäivityksestä että EMSW-asetuksesta.

Alusturvallisuuslain osalta huomionarvoista on, että nimettyjen aluksenmittaajien määrä on vähentynyt kymmenestä kuuteen vuoden 2016 jälkeen, eikä tänä aikana ole nimetty yhtäkään uutta aluksenmittaajaa. Valtaosa suomalaisten laivojen aluksenmittauksista on pienten ja yleisjärjestelyltään yksinkertaisten alusten mittauksia. Suurten lasti- ja matkustaja-alusten aluksenmittauksen suorittaminen on vaativa tehtävä, johon ei suomalaisilla nimetyillä aluksenmittaajilla kerry riittävästi osaamista johtuen vähäisistä mahdollisuuksista suorittaa tällaisia aluksenmittauksia. Hyväksytyt luokituslaitokset suorittavat huomattavasti enemmän suurten alusten aluksenmittauksia kuin suomalaiset nimetyt aluksenmittaajat ja lisäksi luokituslaitoksilla on järjestelmät uusien aluksenmittaajien kouluttamiseen.

Hyväksytyjen luokituslaitosten valtuuttaminen suorittamaan suomalaisten alusten aluksenmittauksia pienentäisi riskiä siitä, että suomalaisten alusten aluksenmittauksiin ei ole tulevaisuudessa käytettävissä osaavia aluksenmittaajia.

Monet suomalaiset uudisrakennushankkeet tilataan ulkomaisilta telakoilta ja hyväksytty luokituslaitos on mukana käytännössä jokaisessa hankkeessa. Mahdollisuus käyttää hyväksyttyä luokituslaitosta aluksenmittauksen suorittamiseen yksinkertaistaisi aluksenmittauksen järjestämistä.

Alusturvallisuuslain soveltamisalaan kuuluvista aluksista on säädetty lain 3 §:ssä. Pääsäännön mukaan lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen Suomen vesialueella ja Suomen vesialueen ulkopuolella. Lakia ei kuitenkaan sovelleta huviveneisiin, huvialuksiin eikä vuokraveneisiin. Samoin soveltamisalan ulkopuolella ovat tietyt pienemmät kalastusalukset, Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen perustehtäviä suorittavat alukset sekä vapaaehtoiseen meripelastustoimintaan käytetyt alukset. Yksityistielain (560/2018) 3 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaiseen tiealueeseen kuuluvat lossit eli niin sanotut yksityistielossit tai muualla kuin maantiellä tai yksityistiellä sijaitsevat, ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamat lossit, eivät kuulu mihinkään edellä lueteltuun alusryhmään, jolloin alusturvallisuuslain on katsottava soveltuvan näihin aluksiin, sillä ne täyttävät alusturvallisuuslain 2 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaisen aluksen määritelmän. Näin ollen ne tulisi katsastaa käytännössä lastialuksina tai matkustaja-aluksina koosta ja kuljetettavasta henkilömäärästä riippuen. Osana yleistä maantietä operoiviin ns. maantielosseihin ei puolestaan sovelleta täysimääräisesti alusturvallisuuslakia, sillä maantielosseista on erityissääntelyä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:ssä sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa maantielautoista (20/2006). Yksityistielosseja on tällä hetkellä Suomessa 21 kappaletta ja muita losseja korkeintaan muutamia. Näiden lossien liikennealueen ja käytön luonteen sekä toiminnan pienimuotoisuuden vuoksi Liikenne- ja viestintävirasto ei ole kohdistanut valvontaa kyseisiin losseihin eikä näiltä ole edellytetty esimerkiksi katsastusta. Tiedossa ei ole sattuneita onnettomuuksia. Yksityisteillä oleviin tai muualla kuin maantie- ja yksityisteillä sijaitseviin losseihin ei niiden käytön luonteen ja liikennöintialueen vuoksi ole tarkoituksenmukaista soveltaa alusturvallisuuslaissa säädettyjä teknisiä ja turvallisuusvaatimuksia, joten on katsottu, että nämä alukset olisi perustelua rajata alusturvallisuuslain soveltamisalan ulkopuolelle.

Lain matkustaja-aluksen henkilöluetteloista osalta todetaan, että tällä hetkellä matkustajia koskevat henkilötiedot on voinut toimittaa merenkulun tiedonhallintajärjestelmän sijaan yhtiön omiin henkilöluettelointijärjestelmiin. Lainsäädännön voidaan katsoa olevan kuuden vuoden siirtymäajan aikana hieman sekava.

Aluksessa olevien matkustajien lukumäärää koskevat tiedot tulee ilmoittaa merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, AIS-järjestelmään tai Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään tekniseen sovellukseen. Siirtymäajan jälkeen matkustajien henkilötiedot ilmoitetaan ainoastaan merenkulun tiedonhallintajärjestelmään. Laista myös kumottaisiin siirtymäajan jälkeen henkilöluettelointijärjestelmän perustamiseen ja hyväksymiseen liittyvät vaatimukset sekä yhtiön nimeämää henkilöluettelon pitäjää ja tietojen luovuttamista koskevat säännökset. Muutos tulee selkeyttämään lainsäädäntöä.

Sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002) säädetään virhe- ja seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta. Oikeusrekisterikeskus laittaa täytäntöön esimerkiksi vesiliikennelain nojalla annetut liikennevirhemaksut. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain soveltamisalassa ei kuitenkaan mainita alusliikennepalvelulakia, mikä on tarpeen korjata alusliikennepalvelulain nojalla annettavien liikennevirhemaksujen täytäntöön panemiseksi.

3 Tavoitteet

Alusliikennepalvelulakiin liittyvien ehdotusten tavoitteena on päivittää alusliikennepalvelulaki vastaamaan kansainvälistä kehitystä, reagoida kansallisiin muutostarpeisiin sekä selkeyttää lakia ja sen systematiikkaa.

Alusturvallisuuslain muutoksen tavoitteena on suomalaisten alusten aluksenmittausten helpottaminen sekä vaativien aluksenmittausten saatavuuden turvaaminen tulevaisuudessa. Esitettyjen muutosten avulla Liikenne- ja viestintävirasto voisi päättää, missä laajuudessa ja millä aikavälillä se delegoisi suomalaisten alusten aluksenmittaamisen ja mittakirjojen myöntämisen hyväksytyille luokituslaitoksille. Tätä koskeva yksityiskohtainen työnjako Liikenne- ja viestintäviraston ja hyväksytyyn luokituslaitoksen välillä sisällytettäisiin luokituslaitossopimuksiin.

Hyväksytyjä luokituslaitoksia ei ole tarkoitus lähtökohtaisesti valtuuttaa myöntämään suomalaisen aluksen kansainvälisiä mittakirjoja, mutta esityksen perusteella olisi mahdollista sopia yksittäistapauksissa siitä, että hyväksytty luokituslaitos voisi myöntää suomalaisen aluksen mittakirjan tarpeen vaatiessa. Suezin ja Panaman mittakirjat eivät perustu kansainvälisiin yleissopimuksiin, vaan Suezin ja Panaman kanavien kanavahallintojen omiin sääntöihin. Tämän vuoksi suomalaisten alusten vetoisuuksien määrittämisen Suezin tai Panaman kanavan mittakirjaa varten voisi tehdä myös muu taho kuin Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama aluksenmittaaja. Suomalaisen aluksen Suezin ja Panaman kanavien mittakirjojen ei tarvitse olla Liikenne- ja viestintäviraston myöntämiä.

Henkilöluettelolain muutoksen tavoitteena on kumota direktiivin salliman siirtymäajan päätyttyä tarpeettomiksi käyneet säännökset.

Merenkulun ympäristönsuojelulain satamien jätehuoltoa koskevaa sääntelyä täydennettäisiin alusjätedirektiivin mukaisella koulutusvelvoitteella.

Sakon täytäntöönpanosta annetun lain muutoksella varmistettaisiin alusliikennepalvelulain nojalla määrättyjen liikennevirhemaksujen tehokas täytäntöönpano.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Ehdotetaan, että lain soveltamisalaa koskevassa 3 §:ssä ei, rajattaisi niitä aluksia, jotka ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun. Tästä poikkeuksena olisivat kuitenkin Puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen tai muiden viranomaisten alukset, joita ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin, eikä niihin sovellettaisi lakia. Velvollisuus osallistua alusliikennepalveluun määräytyisi viranomaisten aluksia lukuun ottamatta ehdotetun 4 §:n mukaisesti ja se perustuisi alusten käyttötavan sijasta alusten tai alusyhdistelmien pituuteen. Jatkossa alusliikennepalvelulakia ja siinä säädettyjä alusliikennepalveluun osallistumisen velvollisuuksia sovellettaisiin siten myös kalastusaluksiin, perinnealuksiin, huvialuksiin sekä hinaajiin. Ehdotus edistäisi merenkulun turvallisuutta sekä selkeyttäisi lain soveltamista. Lisäksi ehdotetussa 4 §:ssä laajennettaisiin VHF-radioiden kuunteluvollisuutta aiempaa lyhempiin aluksiin, jos niillä on käytössään VHF-radio.

Ehdotetaan, että jatkossa VTS-alueen liikennesäännöistä määrättäisiin Liikenne- ja viestintäviraston antaman perustamispäätöksen sijasta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Liikenne- ja viestintävirasto perustaisi jatkossakin alusliikennepalvelun tietyille alueille perustamispäätöksellä, mutta alusliikennepalveluun osallistumiseen liittyvän ilmoittautumisen sisällöstä ja siihen käytettävistä menettelytavoista sekä alueella käytettävistä liikennöintiä koskevista määräyksistä määrättäisiin viraston määräyksellä.

Ehdotetaan, että laissa olisi erikseen luku, joka koskisi alusliikennepalvelun ylläpitoa ja siihen osallistumista sekä VTS-palveluntarjoajan tehtäviä. Omassa luvussa taas olisivat alusliikennepalveluun liittyvät viranomaistehtävät. Näin erotettaisiin selkeämmin toisistaan viranomaisille kuuluvat tehtävät ja alusliikennepalveluntarjoajan tehtävät.

VTS-palveluntarjoajan tehtävänä olisi ohjata ja järjestellä alusliikennettä, tiedottaa aluksia niiden kulkuun vaikuttavista seikoista, avustaa vaaratilanteiden uhatessa ja seurata reititys- ja ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. VTS-palveluntarjoajan tehtävänä olisi tuottaa meritilannekuvaa ja ylläpitää toimintaansa ohjaavaa toimintakäsikirjaa. Sen tulisi huolehtia järjestelmiensä tietoturvariskien hallinnasta sekä varautua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Näihin tehtäviin ei ehdoteta merkittäviä muutoksia. Mahdollisia uudistustarpeita tullaan kuitenkin lähitulevaisuudessa tarkastelemaan valmiuslain kokonaisuudistuksen sekä direktiiviä (EU) 2016/1148 toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa koskevan päivityksen (*NIS2-direktiivi*) sekä kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskevan direktiivin (*häiriönhallintadirektiivi*, myös *CER-direktiivi*) täytäntöönpanon valmistelussa. Sen sijaan nykytilaan nähden VTS-palveluntarjoajan oikeutta alusliikenteen väliaikaiseen ohjaamiseen erityistilanteissa laajennettaisiin. Ehdotetaan, että alusliikennettä voitaisiin jatkossa rajoittaa poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden, erikoiskuljetuksen, meripelastustapahtuman tai muun vastaavan lisäksi myös ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvan vakavan vaaran taikka vakavan normaaliolojen häiriötilanteen vuoksi. Näiden perusteiden nojalla VTS-palveluntarjoaja voisi esimerkiksi sulkea tai avata vesialueen taikka ohjata aluksia takaisin laiturin. Näiden lisäksi ehdotetaan, että VTS-palveluntarjoaja voisi asettaa väylälle tai vesialueelle virtuaalisesti esitetyn tiedon turvalaitteesta. Kaikki nämä toimet olisi Liikenne- ja viestintäviraston vahvistettava vuorokauden kuluessa.

Ehdotetaan, että myös jatkossa alusliikennepalvelulain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus ja kehittäminen kuuluisivat liikenne- ja viestintäministeriölle. Liikenne- ja viestintävirasto puolestaan toimisi valvovana viranomaisena ja vastaisi alusliikennepalvelun perustamisesta.

Väylävirasto vastaisi liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä Liikenne- ja viestintäviraston vahvistaman perustamispäätöksen ehtojen mukaisesti. Nykytilaan nähden uutena ehdotettaisiin Väylävirastolle vastuuta VTS-alueeseen liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ylläpidon ja noudattamisen valvonnan järjestämisestä, minkä virasto voisi tilata VTS-palveluntarjoajalta.

Kuten nykyään, Liikenne- ja viestintävirasto osoittaisi merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten suojapaikkoja. Rajavartiolaitos laatisi yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan ja muiden viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkoja koskevan suunnitelman sekä päättäisi aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta.

Liikenne- ja viestintäviraston oikeutta kieltää aluksen saapuminen tai lähteminen pakotelainsäädännön nojalla laajennettaisiin koskemaan myös tilanteita, joissa aluksen kulua olisi rajoitettava ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvan vakavan vaaran taikka vakavan normaaliolojen häiriötilanteen vuoksi.

Lisäksi säädettäisiin pääosin voimassaolevaa lakia vastaavasti alusta ja sen lastia koskevista ilmoituksista. Tärkeimpänä muutoksena ehdotetaan useiden alusta ja sen lastia koskevien ilmoitusten tarkemman sääntelyn siirtämisestä alemman asteiseen sääntelyyn. Ehdotetaan, että jatkossa tarkempia säännöksiä voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksen sijaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä asian teknisyyden vuoksi. Kuten nykyään, Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpitäminen.

Esityksessä ehdotetaan täsmennyksiä nykyisiin alusliikennepalvelutehtäviä koskeviin pätevyysvaatimuksiin sekä koulutusta ja sen järjestämistä koskeviin vaatimuksiin. Tarkoituksena olisi, että alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyyttä ja koulutusta koskevien vaatimusten osalta noudatettaisiin nykytilaa vastaavasti IALA:n standardeja ja niihin liittyviä suosituksia, ohjeistoja sekä mallikursseja. Näiden keskeisin sisältö nostettaisiin ehdotettavaan säädöstekstiin.

Alusliikennepalvelutehtäviä koskevia pätevyksiä ja koulutusta sekä sen järjestämistä koskevien vaatimusten lähtökohtana on SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun alusliikennepalveluja koskeva sääntö 12, jossa veloitetaan jäsenvaltioita mahdollisuuksien mukaan noudattamaan IMO:n kehittämiä ohjeita. Niillä tarkoitetaan tässä yhteydessä IMO:n päätöslauselmaa A.1158(32) "Guidelines for Vessel Traffic Services". Päätöslauselman liitteenä olevan ohjeiston 5.2.3 kohdan mukaan, toimivaltaisen viranomaisen (Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto) tulisi varmistaa, että VTS-koulutus on hyväksyttyä ja VTS-henkilöstö sertifioitua. Ohjeiston mukaan VTS-palveluntarjoajan tulisi varmistaa, että sillä on asianmukainen alusliikennepalveluhenkilöstö ja että se on asianmukaisesti koulutettu ja pätevä. Tämä edellyttäisi henkilöstöltä toimivaltaisen viranomaisen hyväksymän yleisluontoisen koulutuksen hyväksyttyä suorittamista, hyväksytysti suoritettua työpaikkakoulutusta siinä VTS-keskuksessa, jossa henkilö työskentelee, toistuvia arviointeja ja kertauskoulutusta pätevyyden ylläpitämisen varmistamiseksi sekä asianmukaista pätevyyttä ja kelpuutusmerkintää. Ohjeistossa rohkaistaan jäsenvaltioita ottamaan huomioon IALA:n standardit ja niihin liittyvät suositukset, ohjeistot ja mallikurssit.

Lakiehdotuksen erinäisiä säännöksiä koskevassa luvussa ehdotetaan nykytilaan nähden uutena säädettäväksi siitä, että alusliikenneohjaukseen ei saa osallistua alusliikenneohjaaja, jonka toimintakyky on heikentynyt, esimerkiksi alkoholin nauttimisen tai huumausaineiden käytön takia. Lakiehdotuksessa säädettäisiin myös pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttamisesta, muuttamisesta ja rajoittamisesta. Lisäksi säädettäisiin huomautuksesta ja varoituksesta, virhemaksusta, muista rangaistussäännöksistä sekä

alusliikenneohjaajan rikosoikeudellisesta virkavastuusta. Lakiehdotuksen lopussa säädettäisiin muutoksenhausta, toimivaltaisesta tuomioistuimesta sekä lain voimaantulosta ja siirtymäsäännöksistä.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan yksittäisiä, lähinnä teknisiä muutoksia alusturvallisuuslakiin, alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin, matkustaja-aluksen henkiluettelosta annettuun lakiin, merenkulun ympäristösuojelulakiin sekä sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Alusliikennepalvelulain soveltamisalan laajentamisella ei ole erityisiä taloudellisia vaikutuksia päivittäisessä alusliikennepalvelutoiminnassa. Olemassa olevien valmiuksien ansiosta viestijärjestelmiin ja -laitteistoihin tai henkilöstöön liittyviä erityisiä lisäkustannuksia ei aiheudu vastuuviranomaisille, alusliikennepalvelun tarjoajalle ja tilaajille tai varustamoille.

Alusliikennepalvelutehtävien peruskoulutuksen järjestäjän akkreditointi ja sen edellyttämä auditointi sekä alusliikennepalveluhenkilöstön koulutussuunnitelmien ja koulutuksen järjestäjien sekä alusliikennepalveluntarjoajan itse järjestämän koulutuksen laadun todentamiset aiheuttavat Liikenne- ja viestintävirastolle ja valvonnan kohteille uusia kustannuksia. Suurelta osin laadun valvontaa on tehty jo nykyisen lain mukaisesti. Lisäkustannukset riippuvat osittain valinnasta suorittaa valvontaa jatkossa virkatyönä tai palveluhankintana. Liikenne- ja viestintäviraston lisääntyvän henkilötöiden ja matkakulujen arvo on keskimäärin muutamia tuhansia euroja vuodessa summan vaihdeltaessa määräaikaisten valvontatapahtumien ajoituksen mukaan. Liikenne- ja viestintävirasto voi jatkossa veloittaa joistain valvontatapahtumista päätösmaksulla (maksuasetuksessa nykyisin 630 euroa/päätös) ja siihen liittyvinä tuntityö- ja matkakuluina (nykyisin virastoaikana 380 euroa/tunti, muuna aikana 550 euroa/tunti). Tällöin Liikenne- ja viestintävirasto saisi osittain korvauksen toimintamenojen lisääntymisestä. Ulkopuolisten palveluntarjoajien veloitukset laadun todentamisesta olisivat oletettavasti saman suuruisia kuin virastolla. Osa viranomaisvalvonnasta olisi edelleen maksutonta. Valvontatapahtumista voi veloitusten lisäksi aiheutua valvonnan kohteelle sisäisiä valmistautumis- ja järjestelykustannuksia. Koulutuspalvelujen tarjoaja siirtäisi valvontatapahtumista laskutettuja kustannuksia ja omia lisäkustannuksia asiakashintoihin. Alusliikennepalveluntarjoaja voisi siirtää puolestaan uusia valvonnan kustannuksia palvelun tilaajan kanssa tehtyyn sopimukseen. Jos kotimaisilla koulutusmarkkinoilla tapahtuisi tarjonnan muutoksia, siitä seuraavat koulutuksen laadun todentamisen kustannukset olisivat mahdollisesti merkittävämmät ja ne poikkeaisivat ennakoidusta kehityksestä. Alusliikennepalveluhenkilöstöä voidaan kouluttaa myös ulkomailla. Koulutuskustannuksilla ei ole alusliikennepalvelun tarjoajan kannalta merkittävää eroa kotimaassa ja ulkomailla suoritettun koulutuksen välillä. Kotimaassa järjestetyn koulutuksen etuna olisi koulutuksen ammattitaidon pysyminen Suomessa ja koulutusjärjestelyjen helppous, ulkomailla järjestetyn koulutuksen etuna olisivat kielikylvyn saaminen ja ulkomaisten kollegoiden tapaaminen.

Päätöksellä puuttua alusten kulkuun terveysturvallisuuteen liittyvissä erityistilanteissa tai muissa vakavissa häiriötilanteissa voi olla taloudellisia seuraamuksia varustamoille, rahtiasiakkaille ja matkustajille. Varustamoille saattaa tulla kustannuksia alusten rotaation häiriintymisestä ja miehistönvaihtoista. Rahdin kulun viivästyessä elinkeinoelämä saattaa kärsiä tavaran vastaanottajana tai lähettäjänä. Vaikutuksia saattaa aiheutua myös satamille ja satamissa toimiville yrityksille aikataulun mukaisen liikenteen häiriintyessä. Teollisuussatamille toimitusten häiriintymisellä voi olla suuri vaikutus. Seuraukset koetaan

joskus pitkissäkin logistiikan, tuotannon ja kaupankäynnin ketjuissa. Rahtausopimusten ehdot voivat johtaa joissain tilanteissa varustamojen sanktioihin. Henkilöliikenteessä vaikutukset koetaan matkaketjujen häiriintymisenä. Vaikutusten kohdentuminen ja seuraukset olisivat olemukseltaan eri tilanteissa niin erilaisia, ettei niiden taloudellisten arvoa kyetä määrittämään yleisellä tasolla, eikä euromääräisesti. Taloudellisista vaikutuksista huolimatta päätökset olisivat perusteltavissa terveysturvallisuuden kansallisella varmistamisella tai muulla laajojen haittojen torjumisella. Päätökset aluksiin kohdistuvista toimenpiteistä voitaisiin tehdä esimerkiksi tartuntatautilain nojalla asetettujen vaatimusten mukaan, jolloin kyseessä olisi osa vakavasta tilanteesta, jota käsitellään laajemmassa kokonaisuudessa tai aluksella olisi havaittu tarttuvaa tautia, jolloin kunnallisen tartuntatautilääkärin tekemän päätöksen nojalla alus voitaisiin määrätä laissa mainituin keinoin paikkaan, jossa tarkemmat tutkimukset voidaan terveysturvallisesti suorittaa. Myös itse alusliikenne ja siihen läheisesti liittyvät taloudelliset prosessit voivat hyötyä kyseessä olevien haittojen torjumisesta.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotettavalla koulutusvelvoitteella olisi vähäisiä vaikutuksia satamanpitäjille. Oletettavaa on, että valtaosa satamanpitäjistä kouluttaa ja perehdyttää jo nyt ilman tätä nimenomaista laissa säädettyä velvoitetta henkilöstönsä jätehuoltojärjestelyihin ja -laitteisiin liittyvissä asioissa sekä ylläpitää heidän osaamistaan. Ehdotuksella ei olisi vaikutusta toimijoiden hallinnolliseen taakkaan.

Ehdotuksilla ei tunnisteta olevan muita merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

Turvallisuusvaikutukset

Lain soveltamisalan laajentaminen vähentää onnettomuusriskejä, kun aiempaa suurempaan osaan alusliikenteestä kohdistuu osallistumis-, kuuntelu- ja seurantavelvoitteita. VTS-alueen liikennesääntöjen antaminen velvoittavina määräyksinä vähentää riskejä. VTS-alueella noudatetaan meriteiden sääntöjä, joita tarkennetaan viranomaisen antamalla VTS-aluekohtaisilla liikennesäännöillä. Syynä ovat Suomen väylien kapeus, mataluus ja talvesta johtuvat jää- ja sääolosuhteet. Harjoitusalueita koskeva vapautus sallii liikenteenohjauksen keskittyä kauppamerenkulun palvelemiseen. Alusliikennepalveluhenkilöstön peruskoulutustason nostaminen vahtiperämieskoulutuksesta merikapteenikoulutukseksi ja koulutuksen laadunvalvonnan paraneminen alentavat myös onnettomuusriskejä. Peruskoulutustason noston seurauksena alusliikenneohjaajalla tulee olla vähintään vuosi kokemusta komentosiltatyöskentelystä ja siihen sisältyvästä kommunikoinnista VTS-palvelun kanssa, joka parantaa ymmärrystä aluksen käsittelystä ja helpottaa liikenteenohjausta vaativien tilanteiden hallintaa. Tällä hetkellä kaikki uudet alusliikenneohjaajat täyttävät jo nämä vaatimukset. Koulutuksen laadunvalvonta tuo koulutukseen uskottavuutta ja parantaa samalla alusliikennepalveluun osallistuvien luottamusta siihen, että alusliikenneohjaaja oikeasti kykenee auttamaan heitä liikenteenhallinnan keinoin.

Eri syistä seuraavien riskien muutosten suuruutta ei ole arvioitu. Yksittäisten onnettomuuksien välttämisen taloudellinen arvo voi joka tapauksessa olla lakimuutoksesta seuraavia kustannuksia (lähinnä koulutuksen valvonnan lisäkustannukset) merkittävästi suurempi jo pienenkin onnettomuuden tapauksessa. Onnettomuuksista seuraa yleensä eri osapuolille muun muassa pelastustoiminnan kustannuksia, alusvaurioiden korjaamisen kustannuksia, mahdollisten henkilövahinkojen kustannuksia, liikenteen häiriöitä sekä ympäristövahinkojen torjumisen tai jälkihoidon kustannuksia.

Ympäristövaikutukset

Alusliikennepalvelu on merkittävä tekijä merenkulun turvallisuuden ylläpitämisessä ja edistämässä, millä on myönteiset vaikutukset myös ympäristön kannalta. Alusliikenteen onnettomuusriskien väheneminen ehkäisee onnettomuuksista aiheutuvia ympäristöhaittoja. Näistä vaikutuksista ei ole tehty määrällistä arviota. VTS-palveluntarjoajan tilastot osoittavat, että VTS-toiminnalla kyetään estämään merkittäviä ympäristövahinkoja. Tilastoiduissa tapauksissa on ollut kyse joko pohjakosketuksen tai yhteentörmäyksen ehkäisemisestä, jolloin luontoon on estetty pääsemästä vahingollisia tai ympäristölle haitallisia aineita.

Vaikutukset viranomaisen toimintaan

Alusliikennepalvelulakiin ehdotettavilla muutoksilla lisättäisiin viranomaisen tehtäviä, jotka liittyvät koulutuksen laadunvalvontaan. Muutoksilla ei kuitenkaan arvioida olevan kokonaisuudessaan merkittäviä vaikutuksia viranomaistoimintaan.

Alusturvallisuuslain 3 §:n muutoksella ei olisi vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston valvontatoimintaan, sillä virasto ei viime vuosina ole kohdistanut valvontaansa muihin kuin maantiellosseihin. Sen sijaan muutos mahdollistaisi sen, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa yksityistiellosseille niiden toiminnan luonteen ja liikennöinnin kannalta tarkoituksenmukaisia vesiliikennelakia täydentäviä teknisiä vaatimuksia sekä turvallisuusvaatimuksia yksityisteiden valtionavustusten hakijoille laadituissa ohjeissa². Ohjeistus valmisteltaisiin virkatyönä virastossa ennen lain voimaantuloa.

Muiden kuin maantiellossien siirtyessä alusturvallisuuslain piiristä vesiliikennelain piiriin niitä koskeva ensisijainen valvontavastuu siirtyy Liikenne- ja viestintävirastolta yleistä vesiliikennettä valvoville poliisille ja Rajavartiolaitokselle. Poliisi ja Rajavartiolaitos voivat jo tälläkin hetkellä osallistua mainittujen lossien valvontaan, joten kyseessä olisi ainoastaan ensisijaisen valvontavastuun siirtymisestä. Lisäksi y yksityisteiden losseja on tällä hetkellä 21 kappaletta sekä muualle sijoitettuja losseja toistaiseksi vain muutamia, joten ensisijaisen valvontavastuun siirtymisellä Poliisille ja Rajavartiolaitokselle ei arvioida olevan käytännön valvontaan vaikutuksia.

Vaikutukset perusoikeuksien toteutumisen kannalta

Esityksellä on kiinteä yhteys perusoikeuksiin ja niiden suojelutavoitteeseen. Esityksellä on perusoikeusvaikutuksia ainakin perustuslaissa säädetyn kansainvälisen yhteistyön, oikeusvaltiopariaatteen ja hallinnon lainalaisuuden kannalta. Esityksen tarkoituksena on edistää oikeutta elämään ja terveyteen, oikeusturvan toteutumista sekä yksityiselämän suojan kunnioittamista. Useilla esityksen säännöksissä on vaikutuksia myös niin kutsuttuihin vapausoikeuksiin; esimerkiksiliikkumisvapauteen ja elinkeinovapauteen. Nämä vaikutukset ovat myös perusoikeutta rajoittavia. Lisäksi esityksellä edistetään ympäristöperusoikeuden toteutumista.

Perustuslain 7 §:ssä säädetään oikeudesta elämään ja terveyteen sekä 20 §:ssä julkisen vallan velvollisuudesta turvata jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön. *Alusliikennepalvelua* koskevan lakiehdotuksen tarkoitus on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota meriliikenteessä voi aiheutua ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Ehdotettujen muutosten myötä merenkulun onnettomuuksien todennäköisyyden voidaan arvioida vähenevän esimerkiksi täsmentyvän pätevyys- ja koulutussääntelyn myötä. Esityksessä ehdotettavilla

² TRAFICOM/136002/03.04.03.06/2020.

muutoksilla on myönteistä vaikutusta lisäksi perustuslain 18 §:ssä turvattuun oikeuteen työhön ja elinkeinovapauteen.

Voimassa olevassa alusliikennepalvelulaissa on useita Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuja määräysenantovaltuuksia, joissa määräys kohdistuu yksittäiseen henkilöön tai yritykseen. Koska määräys ei sellaisenaan nauti muutoksenhakuoikeutta, ehdotetaan esityksessä useassa säännösehdotuksessa määräysenantovaltuuden sijaan viranomaisen oikeutta tai velvollisuutta tehdä asiassa päätös.

Alusliikennepalvelulakiin ehdotettavilla alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyyttä, koulutusta ja koulutuksen järjestämistä koskevilla muutoksilla ei arvioida olevan itsessään merkittäviä suoria vaikutuksia työtä ja elinkeinovapautta koskevaan perusoikeuteen alusliikennepalveluun osallistuvan henkilöstön kannalta, sillä henkilöstöön on jo voimassa olevan lain nojalla kohdistunut suurelta osin vastaavia vaatimuksia. Muutoksilla kuitenkin parannettaisiin koulutukseen osallistuvien oikeusturvaa ja lisättäisiin koulutuksen järjestäjiin kohdistuvaa viranomaisvalvontaa, joilla pohjimmiltaan turvattaisiin työtä ja elinkeinovapautta koskevan perusoikeuden toteutumista alusliikennepalveluhenkilöstön osalta.

Nyt ehdotettavilla muutoksilla säädettäisiin nykyistä selvemmin koulutuksen järjestäjien velvollisuuksista ja viranomaisvalvonnasta. Uuden lain myötä koulutuksen järjestäjältä ensinnäkin edellytettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntää. Lisäksi koulutuksen järjestäjällä tulisi olla lakiin perustuva, viranomaisen hyväksymä koulutusohjelma, jota koulutuksen järjestäjän olisi noudatettava koulutusta järjestäessään ja kokeita vastaanottaessaan. Koulutuksen järjestäjällä ei olisi merkittävää itsenäistä harkintavaltaa koulutuksen sisällön tai suorituksen arvioinnissa. Lisäksi koulutukseen osallistuvan muutoksenhakekeinoja ehdotetaan täsmennettäväksi velvoittamalla koulutuksen järjestäjä antamaan koulutukseen osallistuneelle todistus hyväksytystä suorituksesta tai vaihtoehtoisesti hylkäävä päätös, jossa selviäisi hylkäyksen perusteet. Tutkinnon suorittajalla olisi oikeus hakea oikaisua hylkäävään päätökseen Liikenne- ja viestintävirastolta. Selkeyden vuoksi sääntelyyn ehdotetaan myös sisällytettäväksi koulutuksen järjestäjän virkavastuuta koskeva viittaussäännös.

Siinä, missä koulutuksen järjestäjiä koskevat muutokset turvaavat koulutukseen osallistuvien oikeutta työhön, merkitsevät ne koulutuksen järjestäjien kannalta rajoituksia elinkeinonharjoittamista koskevalle oikeudelle. Vaikutusten arvioidaan kuitenkin olevan vähäisiä, sillä velvoitteilla tavoiteltaisiin vain koulutuksen laadun varmentamista.

Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

Ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarvioinnista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (376/2020, jäljempänä *suhteellisuusarviointiasetus*) edellytetään oikeasuhtaisuuden arviointia ja selvityksen liittämistä säädöksiin ennen kuin säädetään uusia tai muutetaan voimassa olevia säänneltyjen ammattien harjoittamisen aloittamista, niiden harjoittamista tai jotakin niiden harjoittamisen muotoa rajoittavia lakeja, asetuksia tai viranomaisen määräyksiä.

Säänneltyjä ammatteja koskevan sääntelyn valmistelusta vastaavan viranomaisen on varmistettava, että sääntely voidaan perustella yleisen edun mukaisilla tavoitteilla. Arvioinnissa on erityisesti harkittava, voidaanko uusia säädöksiä tai säädösten muuttamista perustella objektiivisesti yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen tai kansanterveyteen liittyvillä syillä taikka yleiseen etuun liittyvillä, uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarvioinnista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin

(EU) 2018/958 (jäljempänä *suhteellisuusarviointidirektiivi*) 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla syillä.

Esityksessä ehdotetaan täsmennyksiä nykyisiin alusliikennepalvelutehtäviä koskeviin pätevyysvaatimuksiin. Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyysvaatimuksista ei ole sitovaa EU:n tai kansainvälisen tason sääntelyä. Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyyttä koskevien vaatimusten osalta Suomessa kuitenkin noudatetaan IALA:n standardeja ja niihin liittyviä suosituksia, ohjeistoja sekä mallikursseja. Tässä hallituksen esityksessä näiden keskeisin sisältö nostettaisiin ehdotettavaan säädöstekstiin. Tarkoituksena olisi siten tarkentaa sääntelyä vastaamaan kansainvälisesti yhdenmukaistettuja standardeja, jotka jo nykyisellään suurelta osin vastaavat käytäntöä. Lisäksi ehdotetaan, että alusliikenneohjaajien pätevyysvaatimuksia tiukennettaisiin siltä osin, kuin vahtiperämiehenkirjan sijasta edellytettäisiin yliperämiehenkirjaan tai sen myöntämisen edellytysten täyttymistä lukuun ottamatta terveydentilaa koskevia vaatimuksia.

Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyysvaatimukset on vahvasti sidottu merenkulun turvallisuuden varmistamista koskevaan päämäärään. Alusliikenneohjauksen tarkoitus on alusliikenteen turvallisuuden lisääminen ja tehokkuuden parantaminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen. Suhteellisuusarviointidirektiivin 6 artiklan 2 kohta erikseen mainitsee liikenneturvallisuuden yleiseen etuun liittyvänä pakottavana syynä, jonka perusteella voidaan säätää ammatteja koskevista vaatimuksista. Alusliikenneohjauksen luonteesta turvallisuuskriittisenä toimintana johtuu, että henkilöstön osaamisella on keskeinen merkitys vaaratilanteiden välttämässä ja muussa merenkulun turvallisuuden ylläpitämisessä. Alusliikenneohjaajan ammattipätevyyksistä säätämiseksi on siten yleiseen etuun liittyvä tavoite.

Alusliikennehenkilöstön pätevyysvaatimukset on katsottu myös kansainvälisesti tarpeelliseksi. Alusliikennepalvelutehtäviä koskevia pätevyysvaatimuksia koskevien vaatimusten lähtökohtana on SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun alusliikennepalveluja koskeva sääntö 12, jossa veloitetaan jäsenvaltioita mahdollisuuksien mukaan noudattamaan IMO:n kehittämiä ohjeita. Niillä tarkoitetaan tässä yhteydessä IMO:n päätöslauselmaa A.1158(32) "Guidelines for Vessel Traffic Services". Päätöslauselman liitteenä olevan ohjeiston 5.2.3 kohdan mukaan, toimivaltaisen viranomaisen (Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto) tulisi varmistaa, että alusliikennepalveluhenkilöstö on sertifioitua. Ohjeiston mukaan VTS-palveluntarjoajan tulisi varmistaa, että sillä on asianmukainen alusliikennepalveluhenkilöstö ja että se on asianmukaisesti koulutettu ja pätevä. Tämä edellyttäisi henkilöstöltä toimivaltaisen viranomaisen hyväksymän yleisluontoisen koulutuksen hyväksytyä suorittamista, hyväksytysti suoritettua työpaikkakoulutusta siinä VTS-keskuksessa, jossa henkilö työskentelee, toistuvia arviointeja ja kertauskoulutusta pätevyyden ylläpitämisen varmistamiseksi sekä asianmukaista pätevyyttä ja kelpuutusmerkintää. Ohjeistossa rohkaistaan jäsenvaltioita ottamaan huomioon IALA:n standardit ja niihin liittyvät suositukset, ohjeistot ja mallikurssit.

Vaatimus yliperämiehenkirjasta tai sen myöntämisen edellytyksien täyttymisestä lukuun ottamatta terveydentilaa koskevia vaatimuksia niin ikään liittyy merenkulun turvallisuuden varmistamiseen ja on siten yleisen edun vaatima. Yliperämiehenkirjan koskevan vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että hakijalla on riittävä merenkulun tuntemus ja kokemusta komentosiltatyöskentelystä. Laadukas alusliikenneohjaus edellyttää laajaa ymmärrystä merenkulun olosuhteista ja toimintatavoista. Yliperämiehenkirjan omaavilla hakijoilla on lähtökohtaisesti kattavaa merenkulkuosaamista, jota ei voida korvata esimerkiksi alusliikenneohjaajan peruskoulutuksella ja työpaikkakoulutuksella. Nykyisen lain voimassaolon aikana myönnetty alusliikenneohjaajan pätevydet on pääsääntöisesti myönnetty merikapteenin pätevyyden omaaville hakijoille. Muutoksella ei siten käytännössä olisi merkittäviä vaikutuksia.

Suhteellisuusarviointiasetuksen 5 §:n mukaan säänneltyjä ammatteja koskevaa sääntelyä valmistellessaan viranomaisen on varmistettava, että 1 §:ssä tarkoitetut (ammattipätevyysääntelyä koskevat) säädökset ovat omiaan takaamaan asetetun tavoitteen saavuttamisen eivätkä ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Valmistellessaan säädöksiä viranomaisen on otettava huomioon ensinnäkin tavoiteltuihin yleisen edun mukaisiin tavoitteisiin liittyvien riskien ja varsinkin kuluttajille, ammattihenkilöille ja muille palvelujen vastaanottajille sekä kolmansille osapuolille aiheutuvien riskien luonne. Ammattisääntelyn on siten oltava oikeasuhtaista.

Alusliikenneohjaajan toiminnalla ehkäistään alusliikenteessä tapahtuvia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Tehokas puuttuminen vaaratilanteisiin edellyttää asianmukaista osaamista, jota tässä hallituksen esityksessä ehdotettavilla koulutus- ja pätevyysvaatimuksilla tavoitellaan. Ehdotetut koulutusvaatimukset ovat suhteellisen kevyitä; esimerkiksi alusliikenneohjaajan peruskurssi on yleensä pituudeltaan noin kaksi viikkoa. Koulutusvaatimuksia jonkin verran tiukempi vaatimus olisi edellytys yliperämiehenkirjaan sisältyvien osaamis- ja kokemusvaatimusten täyttymisestä. Vaatimus varmistaisi sen, että alusliikenneohjaajilla on valmiiksi sellaista osaamista, jota kurssimuotoisella koulutuksella ei voida harjoitella. Esimerkiksi käytännön kokemus komentosiltatyöskentelystä on tärkeää myös alusliikenneohjaajana toimiessa vaaratilanteiden ennakoimiseksi ja toimijoiden kanssa kommunikoiduksi.

Alusliikennepalveluhenkilöstöllä tulee olla riittävä kielitaito, jotta he pystyvät viestiä tehokkaasti alueella tyypillisesti kulkevien alusten päällystön kanssa. Englannin kielen osaaminen on tärkeää eri kansallisuutta edustavien alusten palvelemiseksi, sillä englanti on kansainvälinen merenkulun kieli. Toisaalta Suomen vesialueilla kulkee myös sellaisia aluksia, joiden kanssa kommunikointi edellyttää riittävää suomen ja ruotsin kielen taitoa. Tehokas ja oikea-aikainen viestintä alusten kanssa on keskeisin keino ehkäistä uhkaavia onnettomuuksia. Alusliikennepalveluhenkilöstöä koskeva kielitaitovaatimus on siten tärkeä sen varmistamiseksi, että alusliikennepalveluhenkilöstö kykenee viestimään alusten kanssa.

Pätevyysvaatimuksia ja koulutusta koskeva sääntely on keskeisin keino varmistaa alusliikenneohjaajien asianmukainen osaamistaso. Asianmukaiset osaamisvaatimukset merkittävästi vähentävät laivojen matkustajille ja ammattihenkilöille aiheutuvaa riskiä. Valmistelussa on arvioitu, että ehdotettavat muutokset ovat tarpeen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi, eikä turvallisuuden varmentamiseksi ja edistämiseksi ole mahdollista käyttää vähemmän rajoittavia keinoja. Ehdotetut säännökset ovat siten tarpeen ja oikeassa suhteessa niillä tavoiteltavaan yleiseen etuun nähden. Säännöksiä voidaan pitää asianmukaisina hyväksyttävä syy ja oikeasuhtaisuuden vaatimus huomioiden ja ne ovat siten omiaan saavuttamaan niiden tavoitteen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

Uudistetun alusliikennepalvelulain antamisen vaihtoehtona voidaan esittää voimassaolevan lain muuttaminen vain tietyiltä osin. Lain kokonaisuudistus nähdään kuitenkin muutettavien pykälien lukumäärän takia käytännössä yksinkertaisemmaksi varsinkin, kun lain lukujaotteluun ja lukujen järjestykseen esitetään muutoksia. Vaihtoehtona on, ettei lain systematiikkaa, rakennetta ja käsitteitä uudistettaisi, sillä tämä uudistustarve ei ole välttämätön esimerkiksi kansainvälisten velvoitteiden tai perusoikeuksien toteutumisen kannalta.

Uutena sääntelynä lakiehdotuksessa ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle alukseen kohdistuvaa kielto-oikeutta ja VTS-palveluntarjoajalle oikeutta alusliikenteen väliaikaiseen ohjaamiseen ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvan vakavan vaaran taikka vakavan

normaaliolojen häiriötilanteen vuoksi. Muutosehdotus perustuu covid-19-pandemian aikana havaittuun tarpeeseen ja sitä valmisteltiin jo keväällä 2020. Valmistelusta kuitenkin luovuttiin, mikä osoittaa, ettei muutostarve sillä hetkellä ollut välttämätön. Sen tekeminen kuitenkin parantaisi toimintaedellytyksiä jatkossa epidemiatilanteessa tai muussa normaaliolojen häiriötilanteissa.

Kuten nykytilaa koskevassa luvussa todetaan, perustuu merenkulua ja alusliikennepalvelua koskeva kansallinen sääntely hyvin pitkälle kansainväliseen sääntelyyn. Kansainvälinen sääntely perustuu IMO:n puiteissa tapahtuvaan sääntelyyn sekä siihen perustuvaan ja sitä tukevaan EU-sääntelyyn, alusliikennepalvelun kohdalla tärkeimpänä seuranta- ja ilmoitusmuodollisuusdirektiiveihin. Koska Suomen alusliikennepalvelua koskeva sääntely perustuu pääasiassa näihin kansainvälisiin säännöksiin, ei tässä yhteydessä nähdä tarpeelliseksi tähän esitykseen sisältyvien ehdotusten vertaamista muiden maiden kansallisiin ratkaisuihin.

6 Lausuntopalaute

(Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.)

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Alusliikennepalvelulaki

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Lain tarkoitus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi lain tarkoituksesta. Sen mukaan esitetyn lain tarkoituksena olisi alusliikenteen turvallisuuden ja tehokkuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen. Säännös olisi yhteensopiva SOLAS-yleissopimuksen V luvun 12 säännön kanssa, jonka suomenoksen mukaan alusliikennepalvelut (VTS) edistävät ihmishengen turvallisuutta merellä, merenkulun turvallisuutta ja tehokkuutta sekä meriympäristön, rannikkoalueiden, toimipaikkojen ja avomerilaitosten suojelemista meriliikenteen mahdollisilta haittavaikutuksilta. Vastaavasti IMO:n päätöslauselman A.1158(32) liitteen 3.1 kohdan mukaan alusliikennepalvelun tarkoituksena on tukea ihmishengen turvallisuutta merellä, merenkulun turvallisuutta ja tehokkuutta sekä ympäristön suojelemista VTS-alueella ehkäisemällä vaaratilanteiden syntymistä.

2 §. Määritelmät. Pykälässä esitetään säädettäväksi laissa käytettävistä määritelmistä. Määritelmät vastaisivat IMO:n ja IALA:n vastaavia määritelmiä.

Ehdotetun 1 §:n 1 kohdan mukaan alusliikenneohjaajalla tarkoitettaisiin henkilöä, joka hoitaa VTS-keskuksessa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä ja jolla on tehtävään vaadittava pätevyys. Määritelmä vastaisi IMO:n päätöslauselman A.1158(32) liitteen 3 kohdan 2.2 mukaista määritelmää sekä sisällöllisesti voimassaolevan alusliikennepalvelulain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän 2 kohdassa määriteltäisiin alusliikennepalvelu eli Vessel Traffic Services eli VTS. Alusliikennepalvelusta käytetään vakiintuneesti myös Suomessa lyhennettä VTS. Ehdotetun kohdan mukaan alusliikennepalvelulla tarkoitettaisiin alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. Määritelmä vastaisi seurantadirektiivin 3 artiklan o kohtaa, jonka mukaan alusliikennepalvelulla tarkoitetaan palvelua, jonka tarkoituksena on parantaa alusliikenteen turvallisuutta ja tehokkuutta sekä suojella ympäristöä ja jolla on valmiudet toimia

vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida alusliikennepalvelualueella kehittyviin liikennetilanteisiin. Lisäksi määritelmä vastaisi IMO:n päätöslauselman A.1158(32) liitteen 3 kohdan 2.1 sekä voimassaolevan alusliikennepalvelulain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän 3 kohdan mukaan asiamiehellä tarkoitettaisiin henkilöä, jolla olisi valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä. Määritelmä vastaisi seurantadirektiivin 3 artiklan c kohtaa sekä voimassaolevan alusliikennepalvelulain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän 4 kohdan mukaan avun tarpeessa olevalla aluksella tarkoitettaisiin alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle. Määritelmä vastaisi voimassaolevan alusliikennepalvelulain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän 5 kohdan mukaan IALA:lla tarkoitettaisiin Kansainvälistä majakkaliittoa (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*).

Ehdotetun pykälän 6 kohdan mukaan ilmoitusmuodollisuusdirektiivillä tarkoitettaisiin jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Määritelmä vastaisi voimassaolevan alusliikennepalvelulain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän 7 kohdan mukaan IMO:lla tarkoitettaisiin Kansainvälistä merenkulkujärjestöä. IMO:a ei ole määritelty voimassaolevan lain 2 §:ssä, mutta sen määritelmää on käytetty muun muassa voimassaolevan lain 20 b ja 28 §:ssä.

Ehdotetun pykälän 8 kohdan mukaan laivaajalla tarkoitettaisiin sitä, joka luovuttaa tavarankuljetettavaksi meritse. Määritelmä vastaisi voimassaolevan alusliikennepalvelulain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän 9 kohdan mukaan liikenteenharjoittajalla tarkoitettaisiin alusturvallisuudenvalvontalain 2 §:ssä määriteltyä laivanisäntää. Lain 2 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan laivaisännällä tarkoitetaan sellaista aluksen omistajaa, yhtiötä, muuta organisaatiota tai henkilöä tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä. Laivanisäntään rinnastetaan alusliikenteen valvonnasta annetussa laissa sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä. Määritelmä vastaisi voimassaolevan alusliikennepalvelulain mukaista määritelmää. Määritelmä olisi lisäksi seurantadirektiivin 3 artiklan b kohdan mukainen.

Ehdotetun pykälän 10 kohdan mukaan onnettomuudella tarkoitettaisiin merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa IMO:n säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta.

Ehdotetun pykälän 11 kohdan mukaan reititysjärjestelmällä tarkoitettaisiin yhden tai useamman reitin tai reititustoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyrittäisiin vähentämään onnettomuusriskiä. Reititysjärjestelmään voisi kuulua seurantadirektiivin 3 artiklan p kohdassa tarkoitettuja reitijakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja reittejä, kierrettäviä ja vältettäviä alueita, rannikkoliikennevyöhykkeitä, liikenneympyröitä, varoalueita ja syvävesireittejä (*DW-reittejä, deep water routes*). Syvävesireiteillä eli DW-reiteillä taas

tarkoitettaisiin suurisyväyksisille aluksille tarkoitettuja ulkomerireittejä, joiden pienin syvyys on ilmoitettu merikartoissa. Määritelmä vastaisi voimassaolevan lain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän *12 kohdan* mukaan SafeSeaNet-järjestelmällä tarkoitettaisiin seurantadirektiivin 3 artiklan s kohdassa tarkoitettua Euroopan unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu Euroopan komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä. Määritelmä vastaisi voimassaolevan lain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän *13 kohdan* mukaan seurantadirektiivillä tarkoitettaisiin alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Määritelmä vastaisi voimassaolevan lain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän *14 kohdassa* säädettäisiin suojapaikan määritelmästä. Sen mukaan suojapaikalla tarkoitettaisiin merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoitettua satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaisaa aluetta. Määritelmä vastaisi pääosin voimassaolevan lain mukaista määritelmää. Aiemmasta määritelmästä poiketen esitetystä määritelmästä ei kuitenkaan ilmenisi, että suojapaikan osoittaa Liikenne- ja viestintävirasto, vaan tästä säädettäisiin jäljempänä laissa suojapaikkoja koskevassa pykälässä, joka sijoitettaisiin lain lukuun 5, joka koskee alusliikennepalveluun liittyviä viranomaisestehtäviä. Määritelmä vastaisi seurantadirektiivin 3 artiklan m kohta.

Ehdotetun pykälän *15 kohdan* mukaan säännöllisellä liikenteellä tarkoitettaisiin sarjaa matkoja, jotka liikennöidään kahden tai useamman saman sataman välillä joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu järjestelmällinen sarja. Määritelmä vastaisi voimassaolevan lain mukaista määritelmää ja olisi seurantadirektiivin mukainen.

Ehdotetun pykälän *16 kohdan* mukaan vaarallisella aineella tarkoitettaisiin IMO:n Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (*SOLAS-yleissopimus*) liitteen VII luvun A osan 1 säännön mukaisissa määräyksissä vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletaavarana aluksessa (*IMDG-säännöstö*), vaarallisia kemikaaleja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan IMO:n kansainvälisen säännösten siihen tehtyine muutoksineen (*IBC-säännöstö*) 17 luvussa, nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan IMO:n kansainvälisen säännösten (*IGC-säännöstö*) 19 luvussa ja IMO:n SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A-1 säännössä määritellyssä säännöstössä, joka sisältää määräyksiä vaarallisten kiinteiden aineiden kuljetuksesta irtolastina aluksella siihen tehtyine muutoksineen (*IMSBC-säännöstö*) tarkoitettuja vaarallisia aineita. Määritelmä vastaisi sisällöltään voimassaolevan lain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän *17 kohdan* mukaan VTS-alueella tarkoitettaisiin aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua. VTS-alue voitaisiin jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin. Määritelmä vastaisi IMO:n päätöslauselman A.1158(32) liitteen 3 kohdan 2.4 mukaista määritelmää sekä voimassaolevan lain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän *18 kohdassa* määriteltäisiin VTS-keskus, jolla tarkoitettaisiin keskusta, jossa VTS-palveluntarjoaja ylläpitää alusliikennepalvelua. Keskus toimisi paikkana, jossa

henkilökunta työskentelee ja josta tekninen järjestelmä on ohjaitavissa ja jossa VTS-tilannekuvaa ylläpidetään. Määritelmä vastaisi voimassaolevan lain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän 19 kohdassa määriteltäisiin VTS-palveluntarjoaja, jolla tarkoitettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaa. VTS-palveluntarjoaja olisi vastuussa alusliikennepalvelun ylläpidosta, joka sisältää teknisen ja operatiivisen ylläpidon, ja alusliikennepalvelun järjestämisestä ehdotetun lain ja muiden säännösten sekä perustamispäätöksen mukaisesti. Määritelmä vastaisi IMon päätöslauselman A.1158(32) liitteen 3 kohdan 2.3 mukaista määritelmää ”VTS provider”, joka puolestaan sisällöltään vastaisi aiemman IMon päätöslauselman A.857(20) mukaista määritelmää ”VTS-authority”. Ehdotettu määritelmä vastaisi voimassaolevan lain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän 20 kohdan mukaan VTS-tilannekuvalla tarkoitettaisiin VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista. Ehdotettu määritelmä vastaisi voimassaolevan lain mukaista määritelmää.

Ehdotetun pykälän 21 kohdan mukaan ympäristöä pilaavalla aineella tarkoitettaisiin alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten (MARPOL-yleissopimus) I liitteessä määriteltyjä öljyjä, mainitun yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja mainitun yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita ja mainitun yleissopimuksen V liitteessä mainittuja meriympäristölle haitallisia kiinteitä irtolasteja. Määritelmä vastaisi sisällöllisesti voimassaolevan lain mukaista määritelmää, mutta laissa ehdotetaan yhdistettäväksi aiempi ympäristöä pilaavan aineen määritelmä ja MARPOL-yleissopimuksen määritelmä, sillä MARPOL-yleissopimus ei esiintyisi muualla laissa. Kohdassa esitetään käytettäväksi termiä MARPOL-yleissopimus voimassaolevassa laissa käytetyn MARPOL 73/78 –yleissopimuksen sijasta, koska MARPOL-yleissopimus on uusi vakiintunut termi sopimukselle ja sitä käytetään esimerkiksi merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) ja luotsauslaissa (940/2003). Lisäksi määritelmässä täsmennettäisiin, että ympäristöä pilaavalla aineella tarkoitettaisiin myös mainitun yleissopimuksen V liitteessä mainittuja meriympäristölle haitallisia kiinteitä irtolasteja.

3 §. Soveltamisala. Ehdotetun pykälän mukaan lakia sovellettaisiin Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja siihen osallistumiseen sekä alusliikennepalveluun liittyviin pätevyksiin ja koulutukseen, alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa sekä kiello-oikeuteen.

Saimaan kanavan vuokraamista ja Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä tehdyn valtiosopimuksen (SopS 8/2012) 15 artiklan 3 kappaleen mukaan Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla alusliikenteeseen sovelletaan Suomen tasavallan vesiliikennettä koskevaa lainsäädäntöä. Valtiosopimuksen 9 artiklan 2 kappaleen mukaan Suomen sopimuspuoli vastaa Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan väylien alusliikenteen ohjauksesta. Voimassaolevan lain 3 §:n 1 momentin mukaan alusliikennepalvelua sovelletaan Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun. Saimaan kanavalle ei kuitenkaan tällä hetkellä ole perustettu alusliikennepalvelua. Tällä hetkellä kanavahenkilökuntaan kuuluva sulkumestari vastaa liikenteelle annettavista ohjeista kanavan suluilla, silloilla, etusatamissa ja muissa kiinnittymispaikoissa. Sulkumestari suorittaa sulutukset vesiliikennelain mukaisesti ja ilmoittaa sulutusvuorot aluksille sekä ohjaa liikennettä sulkujen ja siltojen valo-opasteilla sekä radioviestein. Ehdotetulla momentilla ei olisi tarkoitus muuttaa Saimaan kanavalla vallitsevaa nykytilaa, mutta Saimaan kanavan vuokra-alueen säilyttäminen lain soveltamisalassa

mahdollistaisi alusliikennepalvelun perustamisen Saimaan kanavan vuokra-alueelle, jos tällaiselle myöhemmin syntyisi ehdotetun 5 §:n mukainen tarve.

Ehdotettua lakia sovellettaisiin myös niihin ulkomaisiin aluksiin, jotka olisivat Yhdistyneiden kansakuntien (YK) merioikeusyleissopimuksen (SopS 49-50/1996) mukaisesti viattomassa kauttakulussa Suomen aluemerellä käymättä kuitenkaan sisäisillä aluevesillä. YK:n merioikeusyleissopimuksen 21 artiklan 1 kappaleen a kohdan mukaisesti rantavaltiota on oikeus säätää viatonta kauttakulkua aluemerellä koskevaa lainsäädäntöä, joka koskee merenkulun turvallisuutta ja meriliikenteen sääntelyä, kunhan lainsäädäntö on kansainvälisen oikeuden määräysten mukaista. SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 12 säännön 3 kappaleen mukaisesti alusliikennepalvelujen käyttö voidaan tehdä aluemerellä pakolliseksi. Soveltamisala kattaisi myös seurantadirektiivin 8 artiklan a kohdan, jossa säädetään alusliikennepalvelun noudattamisen seurannasta aluemerellä. Soveltamisala vastaisi sisällöllisesti voimassaolevan lain 3 §:n 1 momenttia. Selkeyden vuoksi lain soveltamisalassa kuitenkin täsmennettäisiin, että lakia sovelletaan myös alusliikennepalveluun osallistumiseen, alusliikennepalvelun pätevyysiin ja koulutukseen sekä kiello-oikeuteen. Kirjauksilla ei laajennettaisi soveltamisalaa voimassaolevan lain mukaisesta soveltamisesta, vaan ainoastaan selkeytettäisiin nykytilaa.

Ehdotetun 2 *momentin* mukaan lakia sovellettaisiin myös VTS-palveluntarjoajan suorittamaan, Suomen vesialueen ulkopuolelle perustettujen alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ja reititysjärjestelmien noudattamisen valvontaan. IMO hyväksyi joulukuussa 2002 Suomen, Viron ja Venäjän yhteisen hakemuksen Suomenlahden alusliikenteen ilmoitus- ja seurantajärjestelmän perustamiseksi. Suomenlahden reititysjärjestelmän muutokset tulivat voimaan kesällä 2003 ja pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä kesällä 2004. Suomenlahden reititysjärjestelmään tehtiin muutoksia 2010. Tällä hetkellä käytössä oleva alusten pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä on nimeltään Gulf of Finland Reporting System (GOFREP). Järjestelmä kattaa Suomenlahden kansainväliset merialueet läntisen ilmoittautumislinjan itäpuolella. Suomen vastuualue kattaa GOFREP-alueesta pohjoisen osan. Lisäksi Suomi on yhdessä Ruotsin kanssa perustanut reititysjärjestelmän Ahvenanmerelle. Esitys reititysjärjestelmästä hyväksyttiin IMOssa vuoden 2008 joulukuussa ja se otettiin käyttöön vuoden 2010 alussa. Alueella ei ole alusliikenteen pakollista ilmoittautumisjärjestelmää, mutta alusliikennettä ja reititysjärjestelmän noudattamista valvotaan yhteistyössä Suomen ja Ruotsin kesken. Länsi-Suomen meriliikennekeskus vastaa reititysjärjestelmän eteläisen osan valvonnasta. Rikkeistä huomautetaan aluksille ja niistä raportoidaan viranomaisille. Ehdotettu momentti olisi yhteensopiva seurantadirektiivin pakollisia alusten ilmoittautumisjärjestelmiä koskevan 5 artiklan ja alusten reitijakojärjestelmiä koskevan 7 artiklan kanssa. Momentti vastaisi voimassaolevan lain säännöstä.

Ehdotetun 3 *momentin* mukaan lakia sovellettaisiin lisäksi merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin. Laissa otettaisiin huomioon ilmoitusmuodollisuusdirektiivissä esitetyt vaatimukset jäsenvaltioiden satamiin ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista. Ilmoitus annetaan Tullille, jonka tehtävänä on varmistaa tietojen paikkansa pitävyys. Momentti vastaisi voimassaolevan lain 3 §:n 3 momenttia.

Tällä hetkellä käytössä oleva järjestelmä on nimeltään Portnet, ja se on käytössä 15.8.2025 saakka, jonka jälkeen se korvataan EU:n yhteisellä NEMO-järjestelmällä. Ilmoitusvelvollisuudet muuttuvat vuonna 2025, kun ilmoitusmuodollisuusdirektiivi kumotaan EMSW-asetuksella. EMSW-asetusta sovelletaan 15.8.2025 alkaen alusten satamakäynteihin liittyviin ilmoitusmuodollisuuksiin EU:n alueella.

Ehdotetun *4 momentin* mukaan lakia ei kuitenkaan sovellettaisi sota-aluksiin, Puolustusvoimien aluksiin, Rajavartiolaitoksen aluksiin eikä muiden viranomaisten aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin, ellei tässä laissa toisin säädetä. Ehdotus vastaisi osin voimassaolevan lain 3 §:n 4 momenttia, jossa on rajattu alusliikennepalvelulain soveltamista aluksen käyttötarkoituksen perusteella. Alusliikenteen turvallisuuden edistämiseksi näistä soveltamisalan rajoituksista esitetään luovuttavan edellä lueteltuja viranomaisten aluksia lukuun ottamatta. Jatkossa alusliikennepalvelulakia ja siinä säädettyjä alusliikennepalveluun osallistumisen velvollisuuksia sovellettaisiin siten myös kalastusaluksiin, perinnealuksiin, huvialuksiin sekä hinaajiin. Alusliikenteen turvallisuuden kannalta ei alusten käyttötarkoituksella voida katsoa olevan huomattavaa merkitystä ja voidaan pitää perusteltuna soveltaa esitettyä lakia kaikkiin lain edellytykset muuten täyttäviin väylänkäyttäjiin.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alusten osallistumisesta alusliikennepalveluun säädetään tarkemmin voimassaolevan lain 21 §:ssä. Jatkossa viranomaisten alusten osallistumisesta alusliikennepalveluun ehdotetaan säädettäväksi ehdotetun 4 §:n 3 momentissa, jonka mukaan viranomaisten alukset, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin, voisivat ilmoittautua VTS-palveluntarjoajalle operatiivisen toimintansa edellyttämällä tavalla.

Ehdotetun *5 momentin* mukaan satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saisivat harjoittaa myös satamanpitäjät sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään alusliikennepalvelun ylläpitämisestä. Satamayhtiö voi ylläpitää sataman vesialueella erilaisia toimintoja, joilla se määrää alusten laituri- ja ankkurointipaikoista, nopeusrajoituksista ja muista vastaavista seikoista. Lisäksi satamanpitäjä voisi yhteistoimintasopimuksella sopia VTS-palveluntarjoajan kanssa sataman vesialueella annettavasta alusliikennepalvelusta. VTS-alueen laajeneminen satamanpitäjän vesialueelle vahvistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston antamassa perustamispäätöksessä. Sataman vesialueella annettava alusliikennepalvelu täydentäisi hyvin valtion väyläverkolla annettavaa alusliikennepalvelua ulottaen aluksen saaman palvelun laituriin tulon saakka tai laiturista lähdöstä lähtien sisältäen myös sataman sisäiset alusten siirrot. Momentti vastaisi voimassaolevan lain 3 §:n 5 momenttia.

Voimassaolevan lain *6 momentin* mukaan aluksen turvatoimiin, alusjätteisiin, luotsaukseen, tullaukseen ja Schengenin rajasäännöstöön liittyvistä ilmoituksista säädetään erikseen. Momentti on luonteeltaan informatiivinen viittaus, mutta sen sisällyttämistä ehdotettuun lakiin ei katsota tarpeelliseksi. Jatkossakin näistä ilmoituksista säädettäisiin kuitenkin erikseen, eikä momentin poistamisella olisi vaikutusta kyseisten lakien tai ehdotetun lain soveltamiseen.

2 luku. Alusliikennepalvelun ylläpito ja siihen osallistuminen sekä VTS-palveluntarjoajan tehtävät

4 §. *Alusliikennepalveluun osallistuminen.* Ehdotetun *1 momentin* mukaan alukset tai alusyhdistelmät, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, olisivat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla VTS-palveluntarjoajalle, kuuntelemalla VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia (*Very High Frequency*) sekä noudattamalla VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä. Pituusraja 24 metriä ehdotetaan säilytettäväksi samana kuin voimassa olevassa laissa, mutta laissa esitetään täsmennettäväksi sen koskevan alusten lisäksi alusyhdistelmiä, millä laajennettaisiin voimassa olevan lain soveltamisalaa. Sama pituusraja on myös käytössä useissa muissa merenkulun turvallisuussäännöksissä. Ilmoittautuminen VTS-palveluntarjoajalle tapahtuisi ehdotetussa 7 §:ssä tarkoitetussa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä vahvistettavalla tavalla. Ehdotettu 1 momentti vastaisi pääsisältöisesti voimassaolevan lain 21 §:n 1 momenttia. Momentista kuitenkin poistettaisiin

viittaus perustamispäätökseen, sillä tarkemmat määräykset alusten ilmoittautumisesta ehdotetaan annettavaksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä nykyisen perustamispäätöksen sijasta. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä asetettaisiin myös muita VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä, joita alusliikennepalveluun osallistuvien alusten ja alusyhdistelmien tulisi luonnollisesti noudattaa.

Ehdotetun 2 *momentin* mukaan kaupallisessa liikenteessä olevien alusten tai alusyhdistelmien, joiden suurin pituus on alle 24 metriä mutta joiden pituus on vähintään 15 metriä ja joilla on VHF-radio, olisi kuunneltava VTS-alueen VHF-kanavia. Ehdotuksen tavoitteena on edistää alusliikenteen turvallisuutta laajentamalla VHF-kanavien kuunteluvollisuutta myös sellaisiin aluksiin, joilla ei ehdotetun 1 momentin mukaan olisi velvollisuutta osallistua alusliikennepalveluun. Tällaisia olisivat esimerkiksi pienemmät kotimaanliikenteen matkustaja-alukset, jotka voivat kuitenkin kuljettaa huomattavia matkustajamääriä, minkä vuoksi olisi meriturvallisuuden kannalta perusteltua edellyttää näiden olevan tietoisia vallitsevasta liikennetilanteesta sekä tarvittaessa radioteitse tavoitettavissa. Säännöksellä ei kuitenkaan asetettaisi uutta velvollisuutta VHF-radioiden hankintaan, vaan velvollisuus tulisi noudatettavaksi sellaisissa aluksissa, joissa on jo olemassa VHF-radio.

Ehdotetun 3 *momentin* mukaan myös Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alukset sekä muiden viranomaisten kuten poliisin ja Tullin alukset voisivat ilmoittautua VTS-palveluntarjoajalle operatiivisen toimintansa edellyttämällä tavalla. Ilmoittautumiskäytäntöjen yleisistä periaatteista sovittaisiin VTS-palveluntarjoajan kanssa. VTS-palveluntarjoajan olisi ilmoitettava sovitusta käytännöistä Liikenne- ja viestintävirastolle ja Väylävirastolle. Puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen sekä muiden viranomaisten alusten, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin, ei ole aina mahdollista operaatioturvallisuuden varmistamiseksi ilmoittautua VTS-palveluntarjoajalle. Tämä rajoite huomioitaisiin ilmoittautumiskäytännöistä sovittaessa. Lisäksi ilmoittautumiskäytäntöjä arvioitaessa huomioitaisiin merenkulun turvallisuus. Voimassaolevan lain 21 §:n 2 momentti vastaa pääkohdiltaan ehdotettua momenttia. Ehdotuksessa kuitenkin täsmennettäisiin, että ilmoittautuminen tapahtuisi viranomaisten operatiivisen toiminnan edellyttävällä tavalla ja että VTS-palveluntarjoajan kanssa sovittaisiin ilmoittautumiskäytäntöjen yleisistä periaatteista. Lisäksi momenttiin lisättäisiin, että VTS-palveluntarjoajan tulisi ilmoittaa sovitusta tavasta Liikenne- ja viestintävirastolle ja Väylävirastolle.

Ehdotetun 4 *momentin* mukaan Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos voisi vapauttaa velvollisuudesta osallistua alusliikennepalveluun ulkomaisen valtionaluksen, joka osallistuu Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen isännöimään koulutukseen, harjoitukseen tai muuhun yhteistyöhön erikseen määritellyllä alueella. Liikenne- ja viestintävirasto on aluevalvontalain (755/2000) 23 §:ssä tarkoitettu aluevalvontaviranomainen toimialallaan, jota avustaa lain 24 a §:n tarkoittama VTS-palveluntarjoaja vastaten lain toteuttamisesta eikä päätös vapauttaisi kyseisiä aluksia osallistumasta alusliikennepalveluun kauppamerenkulun välillä muun liikenteen seassa liikkuessaan niiden siirtyessä harjoitusalueelle. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen olisi ilmoitettava välittömästi vapautuksesta VTS-palveluntarjoajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Tällainen ulkomainen valtionalus voisi osallistua esimerkiksi Puolustusvoimien isännöimään koulutus- ja harjoitustoimintaan tai muuhun puolustusyhteistyöhön taikka on muutoin Puolustusvoimien isännöimänä Suomen VTS-alueella. Tällainen ulkomainen valtionalus voi osallistua Suomen alueella esimerkiksi puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 222 artiklaan tai Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 42 artiklan 7 kohtaan perustuvaan apuun, aluevalvontayhteistyöhön tai muuhun kansainvälisen avun antamiseen ja kansainväliseen toimintaan. Yhteistyö voi liittyä lisäksi esimerkiksi vuosittaisiin öljyntorjuntaharjoituksiin ja suojapaikkasuunnitelman harjoitteluun.

Alusten osallistuessa ehdotetussa momentissa tarkoitettuun koulutukseen, harjoitukseen tai muuhun yhteistyöhön alusliikennepalvelulle ei välttämättä ole tavanomaista tarvetta.

Pykälästä ehdotetaan poistettavaksi voimassa oleva 3 momentti, jonka mukaan VTS-palveluntarjoaja voi yksittäistapauksissa määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun enintään yhden vuorokauden ajaksi. Momenttia ei käytännössä ole sovellettu, joten se ehdotetaan poistettavaksi tarpeettomana.

Ehdotetussa 5 momentissa säädettäisiin, että yksittäistapauksessa, jos ilmoittautuminen olisi ilmeisen turhaa taikka kohtuuttoman hankalaa, Liikenne- ja viestintävirasto voisi vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta. Tämä edellyttäisi, ettei alusturvallisuutta vaaranneta ja että aluksella on toimiva ja käytössä oleva automaattinen tunnistusjärjestelmä (*Automatic Identification System, AIS*). Tällöin AIS-laitteen käyttö korvaisi VHF-radiolla annettavan ilmoittautumisen edellyttäen, että laitteella voitaisiin antaa kaikki vaaditut tiedot ja että laite olisi oikein asennettu ja tiedot ajantasaisia. Ehdotettu momentti vastaisi voimassaolevan lain 21 §:n 4 momenttia ja olisi yhteensopiva seurantadirektiivin 8 artiklan kanssa.

5 §. Alusliikennepalvelun perustaminen. Ehdotetun 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto perustaisi alusliikennepalvelun tietylle alueelle perustamispäätöksellä. Ennen perustamispäätöksen antamista Liikenne- ja viestintäviraston tulisi selvittää alusliikennepalvelun tarpeellisuus. Tämän vuoksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi selvitettävä ennen perustamispäätöksen antamista alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä viranomaisen ja VTS-palveluntarjoajan välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella. Ennen perustamispäätöksen tekemistä tulisi erityisesti arvioida perustettavan alusliikennepalvelun vaikutukset meriturvallisuuteen. Perustamispäätöksessä olisi kiinnitettävä huomiota liikenteen ohjausta koskeviin toimenpiteisiin sekä siihen, että ne varmistavat liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Lisäksi viraston tulisi selvittää alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat. Muina alusliikennettä ohjaavina tai rajoittavina tekijöinä voitaisiin pitää esimerkiksi liikennemääriä, vaarallisia kuljetuksia tai erikoiskuljetuksia alueella, vesialueen ja väylästä navigoitavuuteen ja navigointiturvallisuuteen liittyviä seikkoja sekä luotsausta ja jäänmurtoa. Lisäksi viraston tulisi selvittää tavanomaisiin riskinhallintatyökaluihin pohjautuva riskiarvio päätöksen vaikutuksesta merenkulun turvallisuuteen. Riskiarvion voisi laatia Liikenne- ja viestintävirasto tai se voitaisiin hankkia VTS-palveluntarjoajalta taikka riskiarvioiden tekemiseen perehtyneeltä yritykseltä. Laissa ei yksityiskohtaisesti määriteltäisi, mitä riskejä arvioissa tulisi huomioida ja millä keinoin riskiarvio toteutettaisiin, vaan tämä jäisi tapauskohtaisesti viraston arvioitavaksi. Sopivimmat riskiarviomallit vaihtelevat tapauskohtaisesti, eikä etukäteen voida määrittää kaikkiin tapauksiin soveltuvaa mallia. Riskiarvion tarkoituksena olisi tunnistaa riskejä, vähentää niiden todennäköisyyttä ja vaikutuksia hyväksyttävälle tasolle ja ylläpitää saavutettua tasoa. Pääasiallisesti ehdotettu momentti vastaisi voimassaolevan lain 8 §:n 1 momenttia. Uutena selvitettävänä asiana ennen alusliikennepalvelun perustamista lakiin lisättäisiin riskiarvio. Lisäksi laissa ehdotetaan korvattavaksi voimassaolevan lain mukainen termi toimivaltainen viranomainen Liikenne- ja viestintävirastolla.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi alusliikennepalvelun perustamispäätöksessä alusliikennepalvelua ylläpitävän VTS-palveluntarjoajan, VTS-alueen, VTS-palveluntarjoajan palvelutason, kielen, jolla alusliikennepalvelua annetaan sekä muita vastaavia seikkoja. Voimassaolevan lain mukaan perustamispäätöksessä on vahvistettu myös useita alusliikennepalveluun osallistuvia aluksia koskevia seikkoja, kuten esimerkiksi alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset tai VTS-alueen pakolliset ilmoittautumispisteet. Esityksessä ehdotetaan, että selkeämmin aluksiin kohdistuvista seikoista

eli voimassaolevan lain 8 §:n 2 momentin 4 kohdan mukaisista pakollisista ilmoittautumispisteistä ja reiteistä, 8 kohdan mukaisista alusten ilmoittautumista koskevista tarkemmista määräyksistä ja käytettävistä radiokanavista sekä 9 kohdan mukaisista pysyvistä liikennejärjestelyistä määrättäisiin ehdotetun 7 §:n mukaisessa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä, ja perustamispäätöksessä vahvistettavat seikat kohdistuisivat jatkossa enemmän VTS-palveluntarjoajaan.

Ehdotetun momentin 1 kohta vastaisi voimassaolevan 8 §:n 2 momentin 1 kohtaa. Lakiin ei ehdoteta otettavaksi voimassaolevan momentin 3 kohtaa, jonka mukaan perustamispäätöksessä vahvistetaan annettavat alusliikennepalvelut, sillä erillisistä alusliikennepalveluista on päätöslauselmamuutoksella luovuttu. Ehdotettu 2 kohta vastaisi voimassaolevaa lakia, sillä VTS-alue vahvistetaan voimassaolevan lain mukaan perustamispäätöksessä. VTS-alueeseen liittyvien satamien alusliikennepalvelulain piiriin kuuluvasta liikenteenohjauksesta VTS-palveluntarjoaja sopisi satamanpitäjän kanssa vastaavasti kuin valtion vesialueella Väyläviraston kanssa ja palvelua tuotettaisiin alusliikennepalvelulain nojalla. Sopimuksia ei enää huomioitaisi perustamispäätöksessä vaan perustamispäätöksessä todettaisiin VTS-alueen laajeneminen satamanpitäjän vesialueelle. Toiminnasta syntyvät kustannukset sovitaisiin satamanpitäjän ja VTS-palveluntarjoajan välisellä sopimuksella. Ehdotetun momentin 3 kohdan mukaan perustamispäätöksessä vahvistettaisiin VTS-palveluntarjoajan palvelutaso. Palvelutaso sisältäisi toiminta-aikojen huomioinnin siten, että palvelua tuotetaan alueella aina, kun VTS-alueella on alusliikennepalvelulain piiriin kuuluvaa liikennettä. Rannikolla se tarkoittaisi ympäri vuoden kaikkina kellonaikoina annettavaa palvelua ja Saimaan syväväylän liikenteen toimintakautena ympäri vuorokauden annettavaa palvelua. VTS-keskusten henkilömäärä tulisi alusliikennepalvelun järjestäjän ja VTS-palveluntarjoajan välisellä sopimuksella mitoittaa siten, että palvelutaso saavutetaan. Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi alusliikennepalvelulain nojalla antamansa perustamispäätöksen toteutumista ja sen tulisi tässä ominaisuudessa saada alusliikennepalvelun järjestäjän ja VTS-palveluntarjoajan välinen sopimus käyttöönsä. Lisäksi VTS-palveluntarjoajan toimintaan vaikuttaisi keskeisesti toimintakäsikirja, josta säädetäisiin voimassa olevan lain tavoin erikseen omassa pykälässään. Voimassaolevan lain mukaan perustamispäätöksessä on VTS-palveluntarjoajan palvelutason sijasta tullut vahvistaa VTS-palveluntarjoajan henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyudet sekä VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät. Ehdotetun uudistuksen tarkoituksena olisi antaa Liikenne- ja viestintävirastolle enemmän harkintavaltaa sen suhteen, millaisia seikkoja VTS-palveluntarjoajan palvelutasosta on tarpeen vahvistaa perustamispäätöksessä kuten esimerkiksi tiettyyn alueeseen tai viranomaiseen liittyvistä vaatimuksista alusliikennepalvelun ylläpidossa. Ehdotetun 13 §:n mukaan VTS-palveluntarjoajalla ja 42 §:n mukaan palvelun järjestäjällä olisi laista tuleva velvoite varmistua VTS-alueiden palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen, mikä velvoittaisi sekä palvelun järjestäjää että palveluntarjoajaa huolehtimaan alusliikennepalvelun tuottamisen edellytyksistä niin, että lain vaatimuksista kyetään huolehtimaan. Ehdotetun 4 kohdan mukaan perustamispäätöksessä vahvistettaisiin kieli, jolla alusliikennepalvelua annettaisiin. Ehdotetun 8 §:n mukaan alusliikennepalvelua annettaisiin tarpeen mukaan suomen, ruotsin ja englannin kielellä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi perustamispäätöksessä kuitenkin päättää, että VTS-alueella taikka sen sektorilla tai osa-alueella annetaan alusliikennepalvelua vain englannin kielellä, jos se on tarpeen meriturvallisuuden ja meriliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi vahvistaa perustamispäätöksessä muita vastaavia seikkoja.

Ehdotetun 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi tiedotettava kansallisissa ja kansainvälisissä merenkulun julkaisuissa alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai sen peruuttamisesta. Tällaisia julkaisuja ovat tällä hetkellä esimerkiksi paperiset ja sähköiset merikartat (*Electronic Navigational Chart, ENC*) ja tiedonantaja merenkulkijoille (*Notices to Mariners*). Alusturvallisuuden ja liikenteenohjauksen toimivuuden

varmistamiseksi määräyksessä määritellyt ilmoittautumispisteet sekä muut menettelyt julkaistaisiin soveltuvin osin merikartoissa ja Tiedonantoja merenkulkijoille -julkaisussa ja kansainvälisissä julkaisuissa. Ehdotettu momentti vastaisi seurantadirektiivin 22 artiklan 2 kohtaa, joten siitä olisi tarkoituksenmukaista säätää erikseen laissa. Ehdotetun pykälän tarkoituksena ei kuitenkaan olisi rajoittaa viraston muuta mahdollisuutta tiedottamiseen taikka muita tahoja kuten VTS-palveluntarjoajaa tiedottamasta alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä tai sen muuttamisesta taikka muista alusliikennepalvelun kannalta oleellisista seikoista. Lisäksi momentti vastaisi sisällöltään voimassaolevan lain 10 §:n 1 momenttia. Kuitenkin momentissa, kuten muissakin tätä lakia koskevissa ehdotuksissa, lain selkeyttämiseksi käytettäisiin Liikenne- ja viestintävirastosta viraston nimeä sen sijaan, että virastoa kutsuttaisiin toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

6 §. *Perustamispäätöksen muuttaminen ja peruuttaminen.* Ehdotetun 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi Väyläviraston tai VTS-palveluntarjoajan esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen. Ehdotettu momentti vastaisi pääsisällöltään voimassaolevan lain 9 §:n 1 momenttia. Lakiin ehdotetaan kuitenkin lisättäväksi, että perustamispäätöstä voitaisiin muuttaa tai peruuttaa myös Väyläviraston esityksestä. Väylävirastolla voisi olla tarve esittää muutoksia tai peruuttamista perustamispäätökseen esimerkiksi koskien alusliikennepalvelua ylläpitävää VTS-palveluntarjoajaa, VTS-aluetta, VTS-palveluntarjoajan palvelutasoa ottaen huomioon sen roolin alusliikennepalvelun järjestäjänä. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että Väyläviraston tai VTS-palveluntarjoajan esitykseen tulisi liittää ehdotetun 5 §:n 1 momentin 3 kohdan mukainen riskiarvio. Riskiarvion tekeminen ennen perustamispäätöksen muuttamista tai peruuttamista edistäisi sitä, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi tarvittavat tiedot muutoksen tai peruuttamisen vaikutuksista merenkulun turvallisuuteen tai ympäristövahinkojen ehkäisemiseen. Voitaisiin pitää perusteltuna, että muutoksen tai peruuttamisen esittäjä vastaisi riskiarvion tekemisestä. Väylävirasto tai VTS-palveluntarjoaja voisi laatia riskiarvion itse tai tilata sen riskiarvioiden tekemiseen perehtyneeltä yritykseltä. Lisäksi ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirastosta käytettäisiin nimitystä Liikenne- ja viestintävirasto toimivaltaisen viranomaisen sijasta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi lisäksi muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti. Voidaan pitää tarpeellisena, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi keinot puuttua tilanteeseen, jos perustamispäätöstä ei noudatettaisi. Tieto tällaisesta voisi tulla esimerkiksi alusten päälliköiltä, luotseilta, satamilta tai muilta viranomaisilta. Ehdotettu pykälä vastaisi keskeiseltä sisällöltään voimassaolevan lain 9 §:n 2 momenttia. Liikenne- ja viestintävirasto voisi käynnistää muutos- tai peruuttamistoimenpiteen, jos toiminnassa havaittu epäkohta olisi vakava ja toistuva eikä sitä kehotuksesta huolimatta kohtuullisessa ajassa korjattaisi. Muutos tai peruuttaminen edellyttäisi tilanteen tarkkaa selvittämistä sen vakavuuden ja toistuvuuden varmistamiseksi. Lisäksi ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintäviraston tulisi tehdä muuttamisesta ja peruuttamisesta vastaavan kaltainen riskiarvio kuin perustamispäätöstä antaessa, jotta sillä olisi riittävät tiedot perustamispäätöksen muuttamisen tai peruuttamisen vaikutuksista merenkulun turvallisuuteen ja ympäristövahinkojen ehkäisemiseen. On kuitenkin huomattava, ettei riskiarvion laatimisen tulisi johtaa aiheettomiin viivästyksiin perustamispäätöksen muuttamis- tai peruuttamisprosessissa. Ensisijainen toimenpide olisi kuitenkin huomautus palvelun järjestäjälle tai VTS-palveluntarjoajalle tilanteen korjaamiseksi määräajassa ja vasta sen jälkeen harkinta oikeasuhtaisesta toimenpiteestä tilanteen korjaamiseksi.

Ehdotetun 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto kuulisi Väylävirastoa ja VTS-palveluntarjoajaa ennen perustamispäätöksen muuttamista tai peruuttamista. Voidaan pitää tarpeellisena, että Väylävirastolla ja VTS-palveluntarjoajalla olisi mahdollisuus ilmaista

näkemyksensä perustamispäätöksen muuttamisesta tai peruuttamisesta ennen Liikenne- ja viestintäviraston päätöksen tekemistä. Kuulemisen ei tulisi kuitenkaan johtaa aiheettomiin viivästyksiin.

7 §. *VTS-alueiden liikennesäännöt.* Ehdotetun 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä määrättäisiin alusliikennepalveluun osallistumiseen liittyvän ilmoittautumisen sisällöstä ja siihen käytettävistä menettelytavoista sekä alueella käytettävistä liikennöintiä koskevista määräyksistä. Voimassaolevan lain mukaan vastaavat seikat on vahvistettu Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen sijasta viraston tekemällä perustamispäätöksellä. Ehdotuksessa kuitenkin esitetään, että jatkossa näistä seikoista määrättäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Tämä olisi selkeämpää alusliikennepalveluun osallistujille, joiden ei tarvitsisi tutustua alusliikennepalvelun perustamispäätökseen saadakseen selville esimerkiksi VTS-alueen pakollisia ilmoittautumispisteitä. Ehdotettu määräys olisi muiden Liikenne- ja viestintäviraston määräysten tavoin selkeästi saatavilla internetissä, joten alusliikennepalveluun osallistujat voisivat käydä tutustumassa sen sisältöön helposti. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulisi antaa ehdotetun 1 momentin mukainen määräys, eikä se voisi käyttää harkintavaltaansa määräyksen tarpeellisuudesta.

Ehdotetun 1 momentin mukaisella Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä vahvistettaisiin pakolliset ilmoittautumispisteet, alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat määräykset sekä muut vastaavat seikat. Voimassa olevassa 8 §:ssä mainitaan erikseen, että perustamispäätöksessä vahvistetaan käytettävät radiokanavat. Käytettyjen radiokanavien voidaan kuitenkin katsoa sisältyvän ilmoittautumista koskeviin määräyksiin, joten sitä ei olisi tarpeen erikseen mainita. Lisäksi radiokanavien poistaminen pykälätekstistä mahdollistaisi tulevaisuudessa digitalisaation kehittymisen ilman tarvetta lakimuutokselle.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin siitä, millaisilla toimenpiteillä alusliikennettä olisi mahdollista pysyvästi liikennejärjestelyillä ohjata. Alusliikenteen järjestely tarkoittaa liikenteen järjestelyä ja alusten liikkeiden ennakoimista siten, että ruuhkat ja vaaralliset tilanteet voidaan estää. VTS-palveluntarjoaja valvoisi ja ohjaisi liikennettä näiden sääntöjen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän toimintakäsikirjan mukaisin menettelytavoimin. Alusliikenteen järjestely on erityisen tärkeä palvelu alusliikenteen ruuhka-aikoina tai muuhun alusliikenteeseen vaikuttavien erikoiskuljetusten liikkua VTS-alueella. Ehdotetun 2 momentin mukaiset määräykset voisivat koskea VTS-alueen kohtaamiskieltoja ja kohtaamispaikkoja, ohittamiskieltoja ja ohittamispaikkoja, lähtölupaa satamasta tai ankkurointipaikalta, VTS-alueelle saapumislupaa, liikenteen järjestelyä ajan ja matkan suhteen, pakollista reittiä VTS-alueella vaarallista tai ympäristöä pilaavaa lastia kuljettaville aluksille ja erikoiskuljetuksille sekä ankkurointikieltoa ja ankkurointipaikkaa.

Kohtaaminen tai ohittaminen voitaisiin kieltää tai määrätä kohtaamis- tai ohittamispaikka väylällä esimerkiksi luotsipaikan läheisyydessä tai jääuomassa ajattaessa. Samoin voitaisiin liikennetilanteen mukaisesti porrastaa liikenne ajan tai matkan suhteen esimerkiksi kapeikkoon tai kapeille väylänosille jommastakummasta tai kummastakin suunnasta tultaessa. Otettaessa käyttöön lähtölupamenettely määräyksessä määriteltäisiin paikka, josta lähdettäessä lähtölupa tarvitaan sekä se, millä edellytyksellä lähtölupa voidaan evätä. Satamasta lähtevältä alukselta lähtölupa voitaisiin evätä esimerkiksi, jos väylällä on kohtaamiskielto ja kohtaamiskieltoalueella olisi sisään tuleva alus ja satamasta lähtevä alus sattuisi kohtaamiskieltoalueelle yhtä aikaa sisään tulevan aluksen kanssa.

Ehdotetun 4 kohdan mukainen liikenteen järjestely perustuisi matkaan tai aikaan, ja se voisi olla käytössä joko jatkuvasti tai vain esimerkiksi huonon näkyvyyden vallitessa taikka se voisi olla

erilainen normaaliolosuhteissa ja huonoissa sääolosuhteissa. Järjestely matkan tai ajan suhteen voitaisiin määrätä otettavaksi käyttöön väylä- tai satamakohtaisesti tietyissä, määräyksessä määrättyissä olosuhteissa. Tällainen sääolosuhde voisi olla esimerkiksi näkyvyys, jonka aleneminen esimerkiksi 0,5 mailiin johtaisi liikenteen järjestelyn käyttöön ottoon. Tällöin VTS-palveluntarjoaja toteaisi järjestelyä vaativien olosuhteiden olevan olemassa ja ilmoittaisi alueella oleville aluksille määräyksen mukaisen järjestelyn voimaan tulosta. Käytettävän vuorojärjestelyn voisi toteuttaa esimerkiksi siten, että aluksen ei tulisi ohittaa tiettyä pistettä ennen kuin vastaantuleva alus olisi ohittanut tietyn pisteen. Käytettävä vuorojärjestelyväli voitaisiin ilmoittaa esimerkiksi aikana, kuten 10 minuuttia, tai matkana, kuten 0,5 mailia. Ehdotettu 2 momentti vastaisi pääosin sisällöltään voimassaolevan lain 7 §:ää. Lakia kuitenkin ehdotetaan muutettavaksi siten, että pysyvät liikennesäännöt asetettaisiin perustamispäätöksen sijasta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Momentin 3 kohdalla pantaisiin täytäntöön seurantadirektiivin 18 artiklan 1 kohdan b alakohta.

8 §. Alusliikennepalvelun kieli. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin alusliikennepalvelun kielestä. Sen mukaan alusliikennepalvelua annettaisiin tarpeen mukaan suomen, ruotsin tai englannin kielellä. Tämä vastaisi voimassaolevan lain 4 §:n 2 momenttia. Lakiin kuitenkin ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuus ehdotetun 5 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä päättää, että VTS-alueella tai sen sektorilla tai osa-alueella annetaan alusliikennepalvelua vain englannin kielellä, jos se on tarpeen meriturvallisuuden tai meriliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Englannin kielen merkitys alusliikennepalvelussa johtuu yleisesti tarpeesta varmistaa ulkomaalaisten alusten mahdollisuus noudattaa VTS-alueeseen liittyviä säännöksiä ja määräyksiä tai ilmoittaa havaitsemistaan turvallisuuteen vaikuttavista seikoista myös silloin, kun aluksella ei ole luotsia esimerkiksi lähestyttäessä mereltä luotsipaikkaa tai oltaessa ankkurointipaikalla taikka satamassa. Englannin kielen merkitys ainoana kielenä perustuu erityisesti luotsauslaissa aluksen päällikölle annettuun mahdollisuuteen suorittaa linjaluotsinkirja englannin kielellä. Tällöin kaikilla alueella olevilla aluksilla on oltava samanlainen ja yhtäaikainen tilannekuva ja samat tiedot alueella meneillään olevista asioista. Koska aluksen päällikkö vastaa aluksen navigoinnista myös luotsauksen aikana, päällikön mahdollisuus seurata luotsin kommunikointia VTS-palveluntarjoajan kanssa paranee, kun kommunikointi suoritetaan englanniksi luotsattavissakin aluksissa. Mikäli VTS tai aluksen luotsi joutuu tulkkamaan suomeksi tai ruotsiksi annetut ilmoitukset erikseen aina englanniksi, on vaara, että tieto muuttuu käännöksessä taikka menetetään kallista aikaa tulkkaukseen sen sijaan, että tieto olisi saatavilla heti englanniksi. Englanti on merenkulussa yleisesti käytetty kieli, jonka osaamista merenkulun tutkinnot edellyttävät. Englannin kieli on ollut ainoana käyttökielenä rannikon VTS-keskuksissa jo vuodesta 2020. Saimaan syväväylän alueella ja Saimaan kanavassa käytäntöä ei kuitenkaan ole omaksuttu. Ehdotettu säännös olisi samankaltainen kuin ilmailulain (864/2014) 108 §, jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriö voi päättää, että Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osassa annetaan lennonvarmistuspalvelua vain englannin kielellä, jos se on tarpeen lentoturvallisuuden ja ilmailun sujuvuuden varmistamiseksi sekä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteuttamiseksi.

9 §. Tiedottaminen. Ehdotetun 1 momentin mukaan VTS-palveluntarjoajan olisi annettava aluksen ilmoittautuessa, määräajoin, tarvittaessa tai aluksen pyytäessä alukselle tietoja, jotka voisivat vaikuttaa sen liikkumiseen tai päätöksentekoon. Momentti vastaisi pääsisältöisesti voimassaolevan lain 5 §:n 1 momenttia. Alusliikennepalvelujen muuttuminen alusliikennepalvelutehtäviksi IMO:n päätöslauselmamuutoksen vuoksi vaikuttaisi kuitenkin pykälässä käytettävään käsitteistöön siten, että voimassaolevan lain mukaisten tiedotusten sijasta jatkossa käytettäisiin nykyistä yleisempää termiä tiedottaminen. Tällä ei kuitenkaan olisi merkittävää käytännön vaikutusta alusten saamiin tietoihin, vaan jatkossakin aluksia tiedotettaisiin pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta samoissa tilanteissa.

Ehdotetun 2 *momentin* mukaan VTS-palveluntarjoaja tiedottaisi aluksia VTS-alueella olevista muista aluksista, sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta, luotsien, jäämurtajien, hinaajien ja satamien toiminnasta, väylien ja turvalaitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, alusta uhkaavasta vaaratilanteesta sekä muista alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista. Vedenkorkeudesta tiedottaminen on jatkossa erittäin keskeinen tekijä alusten liikkumisessa, jotta aluksen päällikkö voi verrata aluksen reittisuunnitelmaan laskettua aluksen tarvitsemää varavettä (*under keel clearance, UKC*) vallitsevaan vedenkorkeuteen tullessaan VTS-alueelle. Tarvittaessa VTS-palveluntarjoaja voisi aluksen antamin lähtötiedoin tai osoittamalla viranomaisen ylläpitämät laskentakaavat, tukea päällikön päätöksentekoa riittävästä syvyydestä. Tämä johtuu samaan aikaan meneillään olevasta vedenkorkeuden ilmoittamisen muutoksesta. Suomen vesialueella siirrytään ilmoittamaan vedenkorkeus N2000-viitearvona aiemman keskivedenkorkeuden sijasta. Samalla luovutaan väylillä suurimmasta sallitusta kulkusyvyydestä ja siirrytään ilmoittamaan väylän harausvyvyys. Kulkusyvyys ilmoitetaan jatkossa mitoitussyvyyksenä.

Momentti vastaisi pääsääntöisesti sisällöltään voimassaolevan lain 5 §:n 2 momenttia. Momentista kuitenkin ehdotetaan poistettavaksi 2 kohta, jonka mukaan aluksille annetaan tietoja muutoksista voimassaolevan lain 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä vahvistetuissa VTS-alueella ja sillä liikennöintiä koskeissa asioissa. Perustamispäätökseen tehdyistä muutoksista tiedottaminen ehdotettaisiin poistettavaksi laista sen vuoksi, että jatkossa perustamispäätöksessä ei enää päätettäisi, mitä alusliikennepalveluja milläkin VTS-alueella tarjotaan. Laissa ehdotetaan säilytettäväksi yleinen tiedotusvelvollisuus perustamispäätökseen tehtävistä muutoksista ehdotetun 5 §:n mukaisesti. Lisäksi momenttia ehdotetaan muutettavan siten, että luotsien ja jäämurtajien toiminnan lisäksi VTS-palveluntarjoaja tiedottaisi hinaajien ja satamien toiminnasta. VTS-palveluntarjoaja on jo tällä hetkellä voinut antaa tiedotuksia laituripaikoista, niiden vapautumisesta, alusliikennettä satama-alueella rajoittavista tekijöistä sekä hinaajien saatavuudesta, jos näin on sataman kanssa erikseen sovittu. Jatkossakin VTS-palveluntarjoaja voisi sopia sataman kanssa niistä tiedoista, joista aluksia tiedotettaisiin. Ehdotettu muutos selkeyttäisi vallitsevaa nykytilaa. Jäämurtajien osalta VTS-palveluntarjoaja antaisi aluksille jatkossakin tietoa talvisin rajoituskaudella käytettävistä väylistä ja reiteistä jäämurtajien antamien tarkempien ohjeiden perusteella. VTS-palveluntarjoajan toiminta talvimerenkulussa perustuu Väyläviraston antamaan Talvimerenkulun yhteistyöohjeeseen. Vastuu niistä tiedoista, jotka saadaan muulta kuin viranomaiselta, olisi tiedon toimittajalla ja vastuu hinaajien tilaamisesta olisi aluksen päälliköllä.

Tietojen antamista koskeva säännös vastaisi seurantadirektiivin 18 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaista velvoitetta. Artiklassa säädetään toimenpiteistä poikkeuksellisen huonoissa sääolosuhteissa, jolloin artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi mahdollisuuksien mukaan annettava satama-alueella olevan tai sinne saapuvan tai sieltä lähtemään pyrkivän aluksen päällikölle kaikki tiedot sää- ja meriolosuhteista sekä tarvittaessa ja mahdollisuuksien mukaan annettava tiedotuksia myös alukselle ja sen lastille, miehistölle ja matkustajille mahdollisesti aiheutuvista vaaroista.

Ehdotetun 3 *momentin* mukaan säätiedotusten olisi perustuttava pätevän säätietopalvelun merenkulkijoille antamaan säätiedotukseen. Momentilla pantaisiin täytäntöön seurantadirektiivin 18 artiklan 3 kohta.

10 §. Kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttuminen. Pykälässä säädettäisiin tilanteista, joissa VTS-palveluntarjoaja voisi avustaa alusta vaaratilanteen uhatessa, vaikeissa merenkullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteiden niin vaatiessa. VTS-palveluntarjoaja voisi avustaa alusta joko sen pyynnöstä tai VTS-palveluntarjoajan havaitessa sen tarpeelliseksi. Tällaisia tilanteita voisivat olla esim. aluksen harhautuminen reitiltään tai väylältä, ajaminen

kohti matalaa tai kun syväys on suurempi kuin väylän mitoitussyväys. Päällikkö voi ylittää väylän mitoitussyväyksen riskiharkintansa ja reittisuunnitelmaan tehdyn laskelman perusteella. Lisäksi mitoitussyväyksen ylitys voisi perustua normaalia korkeampaan vedenkorkeuteen. VTS-palveluntarjoaja muistuttaisi aluksen päällikköä vallitsevasta vedenkorkeudesta ja aluksen mitoitussyväyksestä poikkeavasta syväyksestä, joka edellyttää päälliköltä sen huomioimista reittisuunnitelmassa. Reittisuunnitelma pitää olla tehtynä SOLAS-yleissopimuksen chapter V Safety of Navigation Regulation 34:n mukaisesti, jota on tarkennettu päätöslauselmalla Guidelines for Voyage Planning (ResA.893(21)), ja joka on toimeenpantu merilailalla (674/1994) 6 luvun 3 a §:n ja viranomaisen aluksen reittisuunnittelusta antamalla määräyksellä³. Merenkulun viranomaisen valvoo reittisuunnitelmien asianmukaista käyttöä satamavaltiotarkastusten yhteydessä

Ehdotetulla säännöksellä korvattaisiin voimassaolevan lain 6 §:n mukainen navigointiapu. Muutos perustuisi IMO:n päätöslauselmuuotukseen, jossa aiempi navigointiapu muutettaisiin kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttumisella. Ehdotetun 2 momentin mukaisesti VTS-palveluntarjoaja avustaisi alusta jatkossakin ainoastaan ohjeellisesti ja päämäärähakuisesti.

Ehdotetun 3 momentin mukaisesti alusta voitaisiin avustaa antamalla tietoja sen suunnasta ja nopeudesta, sen sijainnista väylän, sen käännoispisteiden, luotsi- tai ankkuripaikan taikka merenkulullisten vaarojen suhteen, varoituksia, neuvoja tai ohjeistuksia tietyille alukselle sekä tietoja muista vastaavista seikoista.

11 §. Alusliikenteen väliaikainen ohjaaminen erityistilanteissa. Lakiin ehdotetaan säädettäväksi 11 §, jossa olisi säännökset Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta ohjata alusliikennettä tietyissä erityistilanteissa. Pykälä vastaisi pääasiassa voimassaolevaa sääntelyä, mutta sitä esitetään muutettavaksi siten, että pykälässä tarkoitettuihin toimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä myös ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvan vakavan vaaran uhatessa sekä vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa. Pykälään esitetään lisättäväksi myös mahdollisuus asettaa virtuaalisesti esitetty tieto turvalaitteesta. Merenkulun turvalaitteista säädetään vesiliikennelain (782/2019) 47 §:ssä ja tämän pykälän mukaisella virtuaalisesti esitetyllä, turvalaitetta koskevalla tiedolla tarkoitettaisiin vesiliikennelain mukaista turvalaitetta.

Ehdotettavan pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen, meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan, ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvan vakavan vaaran taikka vakavan normaaliolojen häiriötilanteen vuoksi päättää, että vesialueen, väylän tai väylän osia suljetaan tai avataan. Samoilla perusteilla voitaisiin myös ohjata alukset ankkurointipaikalle tai takaisin laiturin. Voimassa olevaan säännökseen nähden uusien henkeä tai terveyttä sekä normaaliolojen häiriötilannetta koskevien rajoitusperusteiden tarvetta perustellaan Covid-19-tartuntatauti-epidemian aikana havaitulla tarpeella voida rajoittaa liikennettä myös terveysturvallisuusperusteella, sillä tietyn reitin tai alueen sulkemisella voitaisiin rajoittaa tartuntataudin alueellista leviämistä. Vakava normaaliolojen häiriötilanne voisi liittyä esimerkiksi voimakkaaseen turvapaikanhakijoiden määrän lisääntymiseen Suomen ulkorajoilla tai satamassa tai sen lähialueella vallitsevaan vaaratilanteeseen. Toimivaltaperusteiden laajennus koskee ehdotuksen mukaisesti vain vakavaksi luonnehdittavaa terveyden tai hengen

³ TRAFI/12134/03.04.01.00/2011.

vaaraa. Siten alusliikenteen rajoittamisen terveysturvallisuusperusteella tulisi tapahtua vain viimesijaisena toimenpiteenä ja vain vakavissa tapauksissa.

Nykytilaan nähden uutena mahdollisuutena olisi myös virtuaalisesti esitettävän, turvalaitetta koskevan tiedon asettaminen vesialueelle tai väylälle. Virtuaalisen turvalaitteen asettamisella parannettaisiin mahdollisuuksia turvata onnettomuuden tai muun äkillisen tapahtuman kohteeksi joutunutta alusta ja sen miehistöä enemmiltä vahingoilta. Virtuaalisen turvalaitteen asettaminen voi joissakin tapauksissa olla selkein keino välittää väylää tai vesialuetta koskevaa tietoa. Sellainen erityistilanne, jossa virtuaalisen turvalaitteen asettaminen olisi tarpeen on esim. aluksen ohjaaminen takaisin väylälle, vaarallisesta esineestä ilmoittaminen tai muu vastaava äkillinen tilanne.

Ehdotetaan, että 2 *momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta antaa erityistilanteessa 7 §:ssä tarkoitetuista VTS-alueiden liikennesäännöistä poikkeava päätös. Päätöksellä tehtävät muutokset olisivat väliaikaisia ja liitetty perusteena käytettävän erityistilanteen keston. Liikennesäännöistä poikkeava päätös voisi koskea vesialueen tai väylän nopeusrajoituksia, kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden muuttamista sekä ilmoittautumispisteisiin ja -menettelyihin liittyviä muutoksia. Momentti vastaisi voimassaolevan lain vastaavaa säännöstä siten tarkentaen, että viittaus perustamispäätökseen muutettaisiin viittaukseksi liikennesääntöihin.

Pykälän 3 *momentin* mukaan Liikenne- ja viraston päätös voi koskea kaikkea liikennettä tai vain osaa liikenteestä. Säännös mahdollistaisi pykälässä mainituissa erityistilanteissa mahdollisimman täsmällisen ja siten tarpeettomasti rajoittamattomien päätösten antamisen. Näin ollen esimerkiksi tartuntatautilanteessa päätös voisi koskea tartuntataudin leviämisen rajoittamiseksi vain henkilöliikennettä, jolloin pääsääntöisesti rahtia kuljettavat alukset voisivat liikennöidä normaalisti. Momenttia ehdotetaan voimassaolevaan lakiin nähden uutena.

Ehdotettavan 3 *momentin* mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi tiedotettava päätöksestään välittömästi VTS-palveluntarjoajalle, jotta se voi tehdä tarvittavat toimenpiteet päätöksen täytäntöön panemiseksi. VTS-palveluntarjoajan olisi tiedotettava toimenpiteistä välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle. Momentti vastaisi voimassaolevaa säännöstä.

Pykälän 4 *momentissa* ehdotetaan säädettävän, että VTS-palveluntarjoaja voisi tehdä omasta aloitteestaan poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä taikka turvallisuutta rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi 1 ja 2 *momentissa* tarkoitetun päätöksen, joka koskisi vesialueen, väylän tai väylän osan sulkemista tai avaamista, aluksien ankkuripaikoille tai takaisin laituriin siirtymistä, virtuaalisen turvalaitteen asettamista sekä vesialueen tai väylän nopeusrajoituksia. Alusliikenteen ohjaamisessa erityistilanteissa on kyse kiireellisestä ja välitöntä puuttumista edellyttävästä toiminnasta alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi ennalta määritellyissä erityistilanteissa, esimerkiksi poikkeavissa sääoloissa. Koska erityistilanne voi tulla käsille nopeasti, on tärkeää, että VTS-palveluntarjoaja voi tehdä päätöksen ilman viranomaisen etukäteistä hyväksyntää.

Päätös olisi tehtävä toimintakäsikirjassa olevien Liikenne- ja viestintäviraston ennalta hyväksymien ohjeiden perusteella enintään yhden vuorokauden ajaksi. Etusija- ja kiireellisyysperiaatteet määräytyvät alusten turvallisuustilanteen, alueen liikenteen ja aikataulujen mukaisesti tapauskohtaisesti. Äkillisessä ja yllättävässä tilanteessa häiriön kesto voi olla vaikea määrittää. Tällaisessa tapauksessa päätöksen voimassaoloajaksi tulisi määrittää

häiriötilanteen arvioidun keston pituinen aika. Mikäli häiriö poistuu ennen päätöksen voimassaolon päättymistä, päätöksenantaja keskeyttää sen toimeenpanon.

Päätös olisi välittömästi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ja Rajavartiolaitokselle. Liikenne- ja viestintäviraston on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheutonta viivytystä. Onnettomuustilanteissa pelastustoimien turvaaminen saattaa edellyttää vesialueen tai väylän tai väyläosan sulkemista. Tällöin turvallisuus voitaisiin varmistaa ohjaamalla aluksia ankkuriin tai takaisin satamaan. Tällaiseen toimenpiteeseen VTS-palveluntarjoaja voisi ryhtyä silloin, kun meripelastusjohtaja on tehnyt meripelastuslain (1145/2001) 11 a §:ssä tarkoitetun päätöksen kieltää liikkuminen etsintä- ja pelastusalueen merialueella tai rajoittaa sitä.

Tehdessään pykälässä tarkoitettuja päätöksiä VTS-palveluntarjoaja toimisi viranomaisten pyynnöstä tai viranomaisen antamien ohjeiden pohjalta, joten kyse on viranomaisten antamien ohjeiden mukaisesta toimeenpanosta. Tällaisessa kiireellisestä puuttumista vaativassa tilanteessa on kyse operatiivisesta päätöksestä eikä hallintopäätöksestä, johon voitaisiin hakea oikaisua tai muutosta, eikä siten pykälään ole esitetty sisällytettäväksi säännöstä oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä. Lisäksi VTS-palveluntarjoajan tekemät päätökset alistettaisiin jälkikäteisesti Liikenne- ja viestintäviraston arvioitavaksi. Näin ollen sääntely ei muodostuisi perustuslain 9 §:n 1 momentissa turvatuksi liikkumisvapauden tai perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatuksi elinkeinovapauden kannalta ongelmalliseksi.

12 §. Valvonta kansainvälisillä merialueilla. Lakiin ehdotetaan säädettäväksi 12 §, joka koskisi kansainvälisillä merialueilla tapahtuvaa valvontaa. Säännös vastaisi voimassaolevan lain 20 §:ää, jolla on pantu täytäntöön seurantadirektiivin 5 ja 7 artiklat. Ehdotetaan, että pykälän 1 momentissa säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta seurata VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. Sen olisi toteuttava asiaankuuluvat toimenpiteet varmistaakseen, että alukset, jotka saapuvat VTS-alueelle noudattavat edellä mainittuja järjestelmiä.

Pykälän 2 momentin mukaan VTS-palveluntarjoajan olisi ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle havaitsemistaan reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista koskevista poikkeamista.

Voimassa olevan lain 20 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo VTS-alueisiin liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. Ehdotetaan, että velvollisuus valvonnan järjestämisestä olisi Väylävirastolla ja että siitä säädettäisiin uudessa liikenteenohjauspalveluiden järjestämistä koskevassa 42 §:ssä.

13 §. Alusliikennepalvelun ylläpito. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelun ylläpidosta.

Ehdotetaan, että pykälän 1 momentissa säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan vastuusta ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä Liikenne- ja viestintäviraston perustamispäätöksen mukaisesti. VTS-palveluntarjoajan tulee valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän VTS-tilannekuvan perusteella. Ehdotetun lain 2 §:n 20 kohdan mukaan VTS-tilannekuvalla tarkoitetaan VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista.

Lisäksi momentissa säädettäisiin nykytilaa vastaavasta velvoitteesta, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajan tulee varmistua VTS-alueensa palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen. Tällä tarkoitetaan sitä, että VTS-palveluun käytettävät resurssit mitoitetaan niin, että resursseilla pystytään palvelemaan kulloistakin liikennemäärää sekä toisaalta sitä, että palvelutaso on riittävän korkea, jotta se pystyy palvelemaan alueen liikennettä sen erityispiirteet huomioiden. Huomioon tulisi ottaa liikennemäärän lisäksi liikenteen moninaisuus ja muut vastaavat seikat, jotka voivat vaikuttaa tarvittavaan palvelutasoon.

Pykälän 2 *momentin* mukaan VTS-palveluntarjoajan tulisi ohjata ja järjestellä alusliikennettä 7 §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisesti sekä valvoa niiden noudattamista. VTS-palveluntarjoaja noudattaisi toiminnassaan ehdotetun 7 §:n mukaisia määräyksiä ohjatussa ja järjestellessään operatiivisesti liikennettä päivittäisessä työssään. VTS-palveluntarjoajan toiminta pohjautuisi viranomaisen määräykseen, ja toimintatapa olisi kuvattu ehdotetun 15 §:n mukaisessa toimintakäsikirjassa. VTS-palveluntarjoaja olisi operatiivinen toimija, joka toteuttaisi viranomaisen tahtoa VTS-alueen liikenteenohjauksessa. Momentti vastaisi IMO:n päätöslauseelman A.1158(32) liitteen 3.1.2 kohtaa.

Pykälän 3 *momentin* mukaan VTS-palveluntarjoaja voisi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. Momentissa tähdennetään, että VTS-palveluntarjoaja vastaa siinäkin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä. Momentti vastaisi voimassaolevan lain 16 §:n 2 momenttia.

Pykälän 4 *momentiksi* ehdotetaan voimassaolevan lain 16 §:n 4 momentin mukaista säännöstä, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajan on tallennettava VTS-tilannekuva ja siihen liittyvä VHF-radioliikenne. Tallenteita on säilytettävä 30 vuorokautta. Tallenteiden julkisuudesta on voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

VTS-tilannekuva muodostetaan yhdessä VTS-palveluntarjoajan, puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tutkasensoreista saatavasta tiedosta ja VTS-palveluntarjoajan AIS-sensoreista saatavasta tiedosta, jotka kootaan VTS-tilannekuvaksi alusliikennepalvelun käyttöön. VTS-tilannekuva pitää sisällä sensorikerroksen sekä informaationkerroksen tiedot sekä muita alusliikennepalvelussa tarvittavia tietoja, kuten olosuhdetiedot, radioviestit, väylän turvalaitteiden tilatiedot ja alusten satamakäyntien aikataulutiedot. Sekä Puolustusvoimien että Rajavartiolaitoksen tutkasensoreiden sijainti ja erottelukyky ovat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n 10 kohdan nojalla salaisia. Näitä tietoja ei voida tallenteesta erottaa Liikenne- ja viestintäviraston sensorien tiedoista. VTS-tilannekuvatallenteiden avulla voidaan tarvittaessa käydä yksittäisiä liikennetilanteita läpi jälkikäteen ja selvittää esimerkiksi läheltä piti -tilanteiden ja onnettomuuksien syitä. VTS-tilannekuva ei sisällä henkilötietoja.

Nykytilaan nähden uudeksi säännöksesi ehdotetaan säännöstä VTS-palveluntarjoajan viestinnästä. Ehdotettavan 4 *momentin* mukaan VTS-palveluntarjoajan viestinnän alusliikenteelle tulee olla oikea-aikaista, selkeää ja yksiselitteistä. Tiedonvaihto ja ilmoittautuminen voidaan tehdä myös sähköisesti. Säännöksellä varmistettaisiin VTS-palveluntarjoajan tarjoaman palvelun korkea laatu myös viestinnällisesti sekä vahvistetaan mahdollisuus myös sähköiseen viestintään, mikä on digitalisoituvassa maailmassa olennaista.

14 §. Meritilannekuva. Lain 14 §:ksi ehdotetaan säännöstä, jonka mukaan VTS-palveluntarjoaja tuottaa Väyläviraston tilauksesta ajantasaista meritilannekuvaa. VTS-tilannekuvasta on erotettava meritilannekuva. Meritilannekuvalla tarkoitetaan sensori- ja AIS-tiedoista koottua ja yhdistettyä tietoa alusten tunnistuksista ja liiketekijöistä. Kuten nykyisin, Liikenne- ja

viestintävirasto, Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, poliisiviranomaiset, Pelastustoimi, Tulli ja Häätäkeskuslaitos saisivat meritilannekuvan käyttöön korvauksetta.

Meripelastuslaissa säädetään, että Väylävirasto toimittaa Rajavartiolaitokselle vahvistettua meritilannekuvaa alusliikenteestä. Tämän lisäksi Rajavartiolaitoksella on oikeus saada Liikenne- ja viestintävirastolta veneitä ja aluksia sekä niiden omistajia ja haltijoita koskevia tietoja. Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella on lisäksi aluevalvontalain nojalla oikeus tilannekuvaa varten saada korvauksetta alusliikennepalvelun tarjoajalta tietoja meriliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja.

Merelliset Toimijat (METO) -yhteistyössä toimivat Liikenne- ja viestintävirasto, Puolustusvoimat (Pääesikunta ja Merivoimat), Rajavartiolaitos ja Väylävirasto. Tällä hetkellä kaikki merellistä valvontaa suorittavat METO-osapuolet ylläpitävät omissa valvontajärjestelmissään organisaatioidensa tarpeisiinsa sovitettua tilannekuvaa. Osapuolten valvontajärjestelmät ja sensoriverkot eivät yksinään ole riittäviä kattamaan koko merialueen itsenäistä valvontaa. Valvontajärjestelmien välillä vaihdetaan sekä sensoritietoa että kunkin toimijan valvontajärjestelmän tuottamaa tilannekuvaa. Eri osapuolten tiedot täydentävät toisiaan ja näin varmistetaan, että riittävät tiedot ovat kaikkien käytettävissä. Meriliikenteen teknistä valvontaa ja tietoliikennejärjestelmiä koskevan yhteistyön kautta on myös kyetty tuottamaan merkittäviä kustannussäästöjä kaikille METO-yhteistyössä mukana oleville toimijoille pääasiassa yhteisen sensorikannan kautta.

Väylävirasto alusliikennepalvelun järjestäjänä tilaa meritilannekuvan tuottamisen VTS-palveluntarjoajalta osana liikenteenohjauksen palveluhankintaa. Väylävirasto toimii suoraan METO-viranomaisten kanssa yhteistyössä, jotta se pystyy huomioimaan muiden viranomaisten tarpeet tilauksissaan. Muille viranomaisille muodostuu kustannuksia vain yhteishankinnoista. Muille viranomaisille tuotettavien palveluiden kustannustaso on määritelty yhtiöittämisvaiheessa ja niiden pohjalta METO-sopimus liitteineen on päivitetty. VTS-palveluntarjoajan mahdollisuus hallinnoida ja tuottaa salassa pidettävää tietoa on mahdollistettu palveluntarjoajan turvallisuusjärjestelyin tekemällä yhtiölle turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja yritysturvallisuus selvitys. Yhtiöllä olisi varautumisvelvoite, joka varmistaisi VTS-palveluntarjoajan toiminnan jatkamisen myös normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Varautumisvelvoite käsittäisi kaikissa olosuhteissa tapahtuvan oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisen lisäksi osallistumisen yleiseen valmiussuunnitteluun ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan valmisteluun.

15 §. *VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirja.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi voimassaolevan lain 19 §:ää vastaavasti VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirjasta. *I momentissa* ehdotetaan säädettävän toimintakäsikirjan sisällöstä nelikohtaisessa luettelossa. Toimintakäsikirjassa tulee määritellä ensinnäkin VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet. Toimintakäsikirjasta tulisi käydä ilmi sellaiset sisäiset toimintatavat, joilla varmistetaan tiedon keruu, sen käsittely ja päätöksenteko. Ulkoisiin toimintatapoihin kuuluisivat määräävät, korjaavat ja palvelevat toimenpiteet. Ulkoiset toimintatavat vaikuttaisivat alueen liikennekuvaan ja niihin kuuluisi tarjottava alusliikennepalvelu ja alusliikennepalvelun tehtävien järjestämiseksi tarvittavat toimenpiteet.

Toimintakäsikirjassa tulisi määritellä myös varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Tällaisia poikkeustilanteita saattaisivat olla tekniset häiriötilanteet sekä poikkeusolojen aiheuttamat erityistoimenpiteet. Tarkoitus on, että VTS-palveluntarjoaja varautuisi myös poikkeustilanteisiin varajärjestelmiä rakentamalla ja

testaamalla sekä harjoittelemalla toimintaa varajärjestelmien tai vaihtoehtoisten toimintamallien avulla.

Kolmannen kohdan mukaan olisi määriteltävä luotsauslaissa säädettyjä velvoitteita koskevat menettelytavat, ilmoituskäytännöt ja yhteistyö Liikenne- ja viestintäviraston ja luotsauslaissa tarkoitettun luotsausyhtiön kanssa. Tällä varmistettaisiin toimiva yhteistyö kaikkien osapuolten kanssa. Onnettomuustutkintakeskus on tutkintaselostuksissaan (C1/2011 M M/V Stadiongract, M2012-01 M/S Barentszdiep, M2012-02 M/S Phoenix J (ATG)) kiinnittänyt huomiota luotsihenkilöstön ja VTS-keskusten tiedonvaihdon, yhteistyön ja yhteisten toimintatapojen kehittämisen tarpeellisuuteen. VTS-palveluntarjoaja ja luotsausyhtiö ovat jo kehittäneet yhteistyötään ja tietojenvaihtoa onnettomuustutkintakeskuksen suositusten mukaisesti. Tähän yhteistyöhön ei kuitenkaan ole velvoitetta, vaikka sillä on todettu olevan suuri merkitys alusliikenteen turvallisuuteen. Lainsäädäntöön otettavalla vaatimuksella määritellä yhteistyö ja menettelyt molempien organisaatioiden toimintakäsikirjoissa varmistetaan yhteistyön ja tiedonvaihdon säännönmukaisuus ja toimivuus.

Neljänneksi kohdaksi ehdotetaan voimassaolevaan säännökseen nähden uutta velvoitetta, jonka mukaan toimintakäsikirjassa olisi määriteltävä myös menettelyt muuhun viranomaisyhteistyöhön liittyen. Velvoitteella edistettäisiin sujuvaa viranomaisyhteistyötä suunnitteleamalla menettelyjä etukäteen.

Ehdotettavan 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirjan ja siihen tehtävät muutokset. Säännös vastaisi asiallisesti nykytilaa mutta sanamuotoa täsmennettäisiin. Liikenne- ja viestintävirasto on alusliikennepalvelun valvova viranomainen, joten se valvoisi myös toimintakäsikirjojen ylläpitoa. Kaikille toimintakäsikirjaan tehtäville muutoksille niiden merkittävydestä riippumatta olisi haettava hyväksyntä Liikenne- ja viestintävirastosta.

16 §. Ilmoitusvelvollisuudet. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuuksista voimassa olevan lain 18 §:n tapaan, kuitenkin siten, että valtioneuvoston asetuksenantovaltuudesta luovuttaisiin ja alusliikennepalveluasetuksen 10 §:n sisältö otettaisiin osaksi lakitekstiä. Pykälässä säädettäisiin valvontadirektiivin 16 artiklassa säädetyistä tiettyjä aluksia koskevien tietojen välittämisestä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudesta havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tiettyä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista. Ilmoitus olisi tehtävä asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille, jos alus on ollut osallisena tämän lain 27 §:ssä tarkoitettussa merellä tapahtuneessa vaaratilanteessa tai onnettomuudessa tai alusta koskeva ilmoittamisvelvollisuus on laiminlyöty. Ilmoitus on myös tehtävä, jos alusta alusliikenteeseen käytettäessä on rikottu jonkin EU:n jäsenvaltion vastuulla olevassa alusten reittijakojärjestelmässä tai alusliikennepalvelussa sovellettavia sääntöjä, aluksesta ei ole kyetty esittämään EU:n lainsäädännön ja kansainvälisten sääntöjen mukaista vakuutustodistusta tai todistusta rahavakuudesta taikka luotsit tai satamaviranomaiset ovat ilmoittaneet sellaisista alusta koskevista poikkeavuuksista, jotka voivat aiheuttaa vaaraa merenkulun turvallisuudelle tai ympäristölle. Niin ikä ilmoitusvelvollisuus liittyy tilanteeseen, jossa on olemassa näyttöä tai on perusteltua syytä olettaa, että aluksesta on tahallisesti päästetty öljyä mereen tai muulla tavoin rikottu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) määräyksiä jonkin Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä taikka

alukselta on evätty pääsy Euroopan unionin jäsenvaltioiden satamiin tai jokin jäsenvaltio on tehnyt aluksesta satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY liitteen I mukaisesti.

Pykälän 2 *momentin* mukaan, VTS-palveluntarjoajan tulisi toimittaa aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille 1 momentissa tarkoitettut tiedot yksittäisestä aluksesta tai sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle EU:n merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, joka tunnetaan nimellä SafeSeaNet-keskusjärjestelmä.

Pykälän 3 *momentiksi* ehdotetaan informatiivista säännöstä, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta vastaanottaa alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle luotsauslain (940/2003) noudattamiseen liittyvistä havainnoistaan säädetään mainitussa laissa. Säännös on tarpeen alusliikennepalvelun ja luotsaustoiminnan yhteistyön ja riittävän tiedonvaihdon varmistamiseksi.

17 §. Tietoturvariskien hallinta. Ehdotetaan, että pykälässä säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan tietoturvariskien hallinnasta. Pykälän ehdotetaan vastaavan voimassaolevan lain 16 §:n 5 momenttia ja 18 a §:ää, joilla on yhdessä eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettuun lakiin ehdotettujen säännösten kanssa pantu täytäntöön eräät NIS-direktiivin säännökset (ks. tarkemmin hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi Euroopan unionin verkko- ja tietoturvadirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien lakien muuttamisesta, HE 192/2017).

Pykälän 1 *momentin* mukaan VTS-palveluntarjoajan olisi huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta. Viestintäverkoilla tarkoitettaisiin sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 3 §:n 39 kohdan mukaisia viestintäverkkoja. Tietojärjestelmät voivat koostua esimerkiksi sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 3 §:n 25 kohdassa tarkoitetuista telepäätelaitteista taikka tiedoista, joita näissä järjestelmissä säilytetään, käsitellään, haetaan tai siirretään. Pykälässä tarkoitettuja viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä olisivat ensisijaisesti yksityiset viestintäverkot ja tietojärjestelmät, joita hallinnoi palveluntarjoajan oma tietotekninen henkilöstö tai joiden tietoturvahallinto on ulkoistettu.

Riskienhallinnalla tarkoitettaisiin sellaisia toimenpiteitä, joilla varmistettaisiin viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien kyky suojautua tietyllä varmuudella toimilta, jotka vaarantavat tallennettujen, siirrettyjen tai käsiteltyjen tietojen taikka muiden kyseisissä järjestelmissä tarjottujen tai niiden välityksellä saatavilla olevien palvelujen saatavuuden, aitouden, eheyden tai luottamuksellisuuden. Toimenpiteiden tarkoitus on ehkäistä ja minimoida käytettyjen järjestelmien tietoturvaluuteen liittyvien häiriöiden vaikutus palvelujen jatkuvuuteen. Riskienhallintaan kuuluvia toimenpiteitä voisivat olla esimerkiksi turvallisuussuunnitelmien laatiminen, testaaminen käytännössä tai auditoiminen, tiedon suojaus- ja salaustuotteiden käyttö sekä tiettyjen tunnettujen tietoturvaluusstandardien noudattaminen. Riskillä tarkoitettaisiin mitä tahansa kohtuullisesti tunnistettavissa olevaa tilannetta tai tapahtumaa, joka saattaa vaikuttaa haitallisesti viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien turvallisuuteen. Riskienhallinnan tulisi olla todennettavassa muodossa riskien johdonmukaisen hallinnan edistämiseksi sekä sen mahdollistamiseksi, että viranomaiset voivat tarvittaessa jälkikäteen arvioida pykälän veloitteiden noudattamista.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudesta sen käyttämiin viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvassa merkittävässä

tietoturvallisuuden häiriötilanteessa. Ilmoitus merkittävästä tietoturvallisuuden häiriötilanteesta olisi tehtävä viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle. Merkittävyyden arviointiin liittyvästä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovallasta säädettäisiin pykälän 5 momentissa.

Tietoturvallisuuteen liittyvällä häiriöllä tarkoitettaisiin mitä tahansa tapahtumaa, joka tosiasiaassa vaikuttaa haitallisesti kyseisten järjestelmien turvallisuuteen ja voisi merkittävästi vaikuttaa merenkulun turvallisuuteen. Häiriön merkittävyyden arvioimisessa olisi otettava huomioon erityisesti häiriön kesto, maantieteellinen levinneisyys sekä se, kuinka suureen käyttäjämäärään häiriö vaikuttaa.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettävän Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta velvoittaa VTS-palveluntarjoaja tiedottamaan tietoturvaan liittyvästä häiriöstä, jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus myös tiedottaa asiasta itse kuultuaan asiasta ensin ilmoitusvelvollista.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta arvioida, koskeeko tietoturvaan liittyvä häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita. Liikenne- ja viestintäviraston olisi tarvittaessa ilmoitettava asiasta muille asiaan liittyville jäsenvaltioille. Tarkoituksena olisi varmistaa, että sellaisesta häiriöstä, jolla on rajat ylittäviä vaikutuksia Euroopan unionissa, tultaisiin tietoiseksi niissä jäsenvaltioissa, joita häiriö koskee. Tällainen tilanne voisi olla käsillä esimerkiksi silloin, kun häiriö voisi merkittävästi vaikuttaa merenkulun turvallisuuteen toisessa jäsenvaltiossa.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan säädettävän Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovallasta antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin tietoturvahäiriö olisi katsottava merkittäväksi. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

18 §. Varautuminen normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Pykälässä ehdotetaan säädettävän VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta varautua poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettävän VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta varautua valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että VTS-palveluntarjoajan olisi 1 momentissa säädetyn lisäksi varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin varautumiseen liittyvästä alemman asteisesta sääntelystä. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisesta. Ehdotetaan, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää yleisesti normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta, kun taas Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä tarkemmin valmiussuunnitelman sisällöstä ja laadinnasta. Sääntely vastaisi esimerkiksi liikenteen palveluista annetun lain 18 §:ää, jossa säädetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuudesta.

3 luku. Alusta ja sen lastia koskevat ilmoitukset

19 §. Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus. Ehdotetaan, että pykälässä säädettäisiin aluksen päällikön vastuusta ja ilmoitusvelvollisuudesta. Ehdotettu pykälä vastaa sisällöltään voimassaolevan lain 22 §:ää.

Pykälän *1 momentin* mukaan aluksen päällikkö olisi vastuussa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun. Alusliikennepalvelu ei puuttuisi aluksen ohjailuun eikä päällikön ja luotsin väliseen työnjakoon, vaan ainoastaan antaisi navigointipäätösten tekemistä tukevaa tietoa. Päällikkö myös vastaisi siitä, että alusta ohjailtaisiin VTS-alueella noudatettavien liikennöintiä koskevien säännösten ja päätösten mukaisesti.

Pykälän *2 momentin* mukaan, jos päällikkö ei aluksen turvallisuuteen vaikuttavasta pakottavasta syystä voisi noudattaa 4 ja 7 §:n säännöksiä tai 11 §:n nojalla annettuja alusliikenteen väliaikaista ohjaamista koskevia päätöksiä, hänen olisi ilmoitettava tästä välittömästi VTS-palveluntarjoajalle sekä viipymättä annettava asiasta Liikenne- ja viestintävirastolle kirjallinen selvitys.

Pykälän *3 momentti* vastaisi sisällöltään seurantadirektiivin 18 artiklan 2 kohtaa, joka koskee aluksen päällikön velvollisuutta ilmoittaa laivanisännälle Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuksellisten sää- tai meriolosuhteiden vuoksi toteuttamista 11 §:n tai kiello-oikeutta koskevan 45 §:n mukaisista oleellisista toimenpiteistä. Ehdotetulla 3 momentilla edistettäisiin myös viranomaistoiminnan tehokkuutta muun muassa erityis- ja onnettomuustilanteissa.

Pykälän *4 momentin* mukaan VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava välittömästi saamastaan pykälän 2 momentissa säädetystä ilmoituksesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

20 §. Aluksen saapumisilmoitus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi aluksen saapumisilmoituksesta. Ehdotettu pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan lain 22 a §:ää..

Pykälän *1 momentin* mukaan suomalaiseen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan aluksen olisi tehtävä saapumisilmoitus Tullille merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen aluksen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee ulkomaisesta satamasta kohti Suomen satamaa, jos matka-aika on vähemmän kuin 24 tuntia. Jos taas satama tai ankkuripaikka selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun määränpää on selvillä. Tämän lisäksi aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksesta lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus sen saavuttua perille.

Pykälän *2 momentin* mukaan saapumisilmoituksen tulisi sisältää ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen A-kohdan mukaiset tiedot sekä ne tiedot, jotka Tullin määräyksessä mainitaan. Tulli voisi vaatia saapumisilmoituksessa ilmoitusmuodollisuusdirektiivin (2010/65/EU) liitteen B-osan 1-8 kohdissa tarkoitettujen muutetun kansainvälisen meriliikenteen helpottamista koskevan IMO:n yleissopimuksen mukaisten FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin Tullin valvontavastuusta. Tullin tehtävänä olisi varmistaa, että aluksen saapumisesta annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

21 §. Aluksen lähtöilmoitus. Ehdotetun pykälän sisältö vastaa voimassa olevan 22 b §:n sisältöä, joka koskee aluksen lähtöilmoitusta.

Pykälän *1 momentti* käsittäisi sekä lähtöä koskevan ennakoilmoituksen että lopullisen ilmoituksen. Lähtöilmoitusvelvollisuuden mukaisesti Suomesta lähtevän aluksen laivanisännän, asiamiehen tai päällikön on annettava ennen aluksen lähtöä aluksen lähtöilmoitus merenkulun tiedonhallintajärjestelmän kautta Tullille, joka varmistaa tietojen paikkansapitävyyden.

Pykälän *2 momentin* mukaan Tulli voisi vaatia lähtöilmoituksessa saapumisilmoitusta vastaavasti ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen B osan 1–8 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi. Tulli voi vaatia mainittuja tietoja myös tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön tai terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin tullin valvontavastuusta tietojen paikkansapitävyyden osalta.

22 §. *Ilmoitusten sisältöä, keräämistä, tallentamista ja lähettämistä koskevat tarkemmat määräykset.* Pykälässä säädettäisiin tarkemmista määräyksistä liittyen eräisiin ilmoituksiin ja tietojenhallintamenettelyihin. Ehdotetun pykälän sisältö vastaa nykyisen 22 g §:n sisältöä, mutta otsikko muutettaisiin sisältöä nykyistä kuvaavammaksi. Ehdotuksen mukaan Tulli antaisi tarkempia määräyksiä saapumis- ja lähtöilmoitusten sisällöstä ja ilmoitusten tallentamisesta merenkulun tiedonhallintajärjestelmään.

23 §. *Vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävät saapumis- ja lähtöilmoitukset.* Ehdotetun pykälän sisältö vastaa pääosin nykyisen 22 c §:n sisältöä. Aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen ja päällikön ilmoitusvelvollisuus vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista. Pykälä perustuu seurantadirektiivin 13 artiklaan ja seurantadirektiivin muutospäätöksen 15 artiklaan.

Pykälän *1 momentin* nojalla sellaisen aluksen, joka ensimmäisenä määräsattamana tai ankkuripaikkanaan saapuisi Suomen satamaan tai ankkuripaikalle Euroopan talousalueen ulkopuolisesta satamasta lastinaan vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita, liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön olisi tehtävä lastaussatamasta lähtiessään ilmoitus VTS-palveluntarjoajalle. Myös tämä ilmoitus lastista tehtäisiin Tullille sähköisesti merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Säännöksessä huomautettaisiin, että tilanteessa, jossa kohde selviää vasta matkan aikana, ilmoitus tehdään viimeistään silloin, kun kohde on selvillä.

Pykälän *2 momentin* nojalla lastinaan vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavan Suomen satamasta lähtevän aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön olisi tehtävä ennen lähtöä ilmoitus VTS-palveluntarjoajalle. Ilmoitus lastista tehtäisiin VTS-palveluntarjoajalle niin ikään merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen. Ilmoitus olisi tehtävä aluksen koosta riippumatta lukuun ottamatta niitä aluksia, jotka on rajattu 3 §:n 4 momentissa soveltamisalan ulkopuolelle.

Pykälän *3 momentissa* viitattaisiin edellä tarkoitettuihin ilmoitusvelvollisuuksiin ja todettaisiin sen koskevan kaikkia aluksia koosta riippumatta. Ilmoituksessa olisi annettava seurantadirektiivissä tarkoitettut tiedot. Tulli varmistaisi annettujen tietojen vaatimustenmukaisuuden.

Pykälän *4 momentin* nojalla aluksista VTS-palveluntarjoajalle tehtävien ilmoitusten sisällöstä, ilmoitusvelvollisuudesta ja siitä myönnettävistä vapautuksista sekä ilmoitusten tallentamisesta

merenkulun tiedonhallintajärjestelmään voitaisiin säätää tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Voimassaolevassa säännöksessä valtuus alemman asteisen sääntelyn antamiseen on valtioneuvostolla, mutta asian teknisyyden takia katsotaan perustelluksi, että asiasta voitaisiin säätää tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

24 §. Tilastointia koskevien tietojen antaminen. Ehdotetun pykälän sisältö vastaa pääosin voimassaolevan lain 22 d §:n sisältöä. Pykälään ehdotetaan sisällytettäväksi tilastointia koskevien tietojen antamista koskevat säännökset.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtävästä laatia tilastoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston tehtävästä kerätä suunnittelu- ja valvontatehtäviään sekä merenkulku-tilastojen laatimista varten tietoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa momentissa säädettyjen tietojen keräämisen myös VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi. Tällä mahdollistettaisiin se, että VTS-palveluntarjoajavoisi kerätä pykälässä säädetyt tiedot Liikenne- ja viestintäviraston tilauksesta meriliikenteen tiedonhallintajärjestelmällä.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan viitattavan tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/42/EY eli niin kutsuttuun meriliikenteen tilastodirektiiviin. Ehdotetun momentin perusteella Liikenne- ja viestintävirasto lähettäisi tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.

Pykälän *4 momentissa* ehdotetaan säädettävän tarkemmin aluksen omistajien tai heidän edustajiensa ja satamien Liikenne- ja viestintävirastolle tekemien ilmoitusten sisällöstä. Sen mukaan ilmoituksen olisi sisällettävä tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohtaisesti ja tavararyhmittäin sekä tyhjien ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Pykälän *5 momentissa* ehdotetaan säädettävän, että meriliikenteessä olevien alusten omistajien tai heidän edustajien on toimitettava tiedot VTS-palveluntarjoajalle, jos Liikenne- ja viestintävirasto on antanut tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi. VTS-palveluntarjoajan tulisi toimittaa tiedot eteenpäin Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän *6 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovallasta tietojen keräämisessä ja lähettämisessä noudatettavista menettelyistä.

25 §. Laivaajan ilmoitusvelvollisuus. Pykälässä säädettäisiin laivaajan ilmoitusvelvollisuudesta. Ehdotetun pykälän sisältö vastaa pääosin voimassa olevan lain 22 e §:n sisältöä, lukuun ottamatta 4 momentissa säädettyä valtioneuvoston asetuksenantovaltuutta, joka korvattaisiin asian teknisyyden vuoksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudella. Laivaajan ilmoitusvelvollisuudella varmistettaisiin, että aluksella on käytettävissään luotettavat lastia ja sen ominaisuuksia koskevat tiedot. Tällä on erityistä merkitystä onnettomuustapauksissa.

Pykälän *1 momentin* mukaan laivaajan olisi ennen aluksen lastausta annettava aluksen päällikölle, liikenteenharjoittajalle tai tämän asiamiehelle ilmoitus aluksen kuljettavaksi tarkoitettuun vaarallisesta tai ympäristöä pilaavasta aineesta. Laivaajan ilmoitusvelvollisuus koskisi kaiken kokoisia aluksia, joihin lastataan edellä tarkoitettuja aineita.

Pykälän 2 *momentin* mukaan laivaajan olisi varmistettava, että lastattava aine on ilmoituksen mukainen. Vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta ei saisi tarjota kuljetettavaksi tai lastata alukseen, ellei ilmoitusta ole annettu. Ilmoituksessa olisi annettava seurantadirektiivissä tarkoitetut tiedot.

Pykälän 3 *momentin* mukaan Suomeen tulevalle aluksella, jolla on lastinaan vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta, olisi oltava edellä tarkoitetut tiedot sisältävä ilmoitus, mikäli laiva tulee EU:n ulkopuolella sijaitsevasta satamasta Suomeen.

Pykälän 4 *momentin* mukaan laivaajan ilmoitusvelvollisuudesta voitaisiin säätää tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Tarkoitus on, että määräyksellä säädettäisiin tarkemmin muun muassa ilmoituksessa annettavista tiedoista ja niiden sähköisestä toimittamisesta merenkulun tiedonhallintajärjestelmään.

26 §. *Vapautukset ilmoitusvelvollisuudesta.* Ehdotetaan, että pykälässä säädettäisiin ilmoitusvelvollisuuksista annettavista vapautuksista. Ehdotettavan pykälän sisältö vastaisi voimassa olevan lain 22 f §:n sisältöä.

Pykälän 1 *momentin* mukaan VTS-palveluntarjoaja voisi hakemuksesta vapauttaa velvollisuudesta antaa aluksen saapumisilmoitus, lähtöilmoitus ja vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävistä saapumis- ja lähtöilmoituksista Suomen sisäisessä tai Suomen ja toisen valtion satamien välisessä säännöllisessä liikenteessä, silloin kun matkan kesto on enintään 12 tuntia. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä olisi, että vapautus ei vaaranna merenkulun turvallisuutta, vapautus on kaikkien rantavaltioiden hyväksyttävissä ja että muut seurantadirektiivin mukaiset vapautuksen myöntämisen edellytykset täyttyvät.

Pykälän 2 *momentin* mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi säännöllisesti tarkistettava vapautuksen ehtojen täyttyminen. Vapautus on peruutettava, jos vapautuksen saanut ei täytä vapautukselle määrättyjä ehtoja.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta luetteloida ne yhtiöt ja aluksista, joille vapautus on myönnetty, ja toimitettava luettelo sekä siihen tehdyt muutokset Euroopan komissiolle.

27 §. *Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen.* Ehdotetun pykälän sisältö vastaa voimassa olevan lain 23 §:n pykälän sisältöä.

Pykälän 1 *momentin* mukaan aluksen päällikön olisi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle tietyistä Suomen vesialueella tai sen läheisyydessä tapahtuneista tapauksista. Ilmoitus olisi tehtävä neljässä eri tapaustyyppistä. Ilmoitus olisi tehtävä kaikista aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista. Näitä voivat olla esimerkiksi yhteentörmäyksestä, pohjakosketuksesta, vauriosta, toimintahäiriöstä tai koneviasta, vuodosta tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellisista vioista johtuvat onnettomuus –tai vaaratilanteet. Ilmoitus olisi tehtävä toisen kohdan mukaisesti myös kaikista merenkulun turvallisuutta vaarantavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista. Näitä voivat olla esimerkiksi aluksen ohjattavuuteen tai merikelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavista häiriöistä sekä kaikista kuljetuskoneistoon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaitteisiin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavat viat. Ilmoitus olisi kolmannen kohdan mukaan tehtävä myös kaikista tilanteista, jotka saattavat aiheuttaa vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien aineiden pääsystä mereen tai tällaisen päästön uhasta. Neljännen kohdan mukaan

ilmoitus tulisi tehdä kaikista merellä ajelehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista.

Ehdotettu säännös vastaisi seurantadirektiivin 17 artiklan 1 kohtaa. Merellä tapahtuvia vaaratilanteita koskevista päällikön ilmoitusvelvollisuuksista säädetään myös merilain 6 luvun 11 a ja 12 a §:ssä. Ilmoitusvelvollisuudella pyritään ehkäisemään niin ihmisiin, alukseen kuin ympäristöönkin liittyvien vaaratilanteita sekä mahdollistaa käytännön toimet vaaranaiheuttajan poistamiseksi. VTS-alueen läheisyydellä tarkoitettaisiin tässä yhteydessä VTS-alueeseen välittömästi liittyviä merialueita, jotka ovat yleensä aluksen saapumissuunnissa olevat alueet, jotka kuitenkin eivät aina ole VTS-alueita. Välittömästi VTS-alueeseen liittyviksi merialueiksi katsotaan myös Ahvenanmeren reittijakojärjestelmät.

Pykälän 2 *momentin* kuusikohtaisen luettelon mukaan aluksen päällikön antaman ilmoituksen olisi sisällettävä aluksen tunnistetiedot, tieto aluksen sijainnista, lähtö- ja määräsatamasta sekä osoite, josta voi saada tietoja aluksessa kuljetetuista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista. Ilmoituksen olisi sisällettävä myös tieto aluksella olevien henkilöiden lukumäärästä, vaaratilannetta koskevat yksityiskohtaiset tiedot sekä IMO:n päätöslauselmassa A.851(20) tarkoitettujen olennaiset tiedot. Momentti perustuisi seurantadirektiivin 17 artiklaan.

Pykälän 3 *momentin* mukaan Suomen vesialueen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön olisi tehtävä edellä mainittu ilmoitus lähimmän rantavaltion asianomaiselle viranomaiselle. Tällä varmistetaan tiedonkulku myös rantavaltioihin.

Pykälän 4 *momentin* mukaan VTS-palveluntarjoajan olisi ilmoitettava saamastaan ilmoituksesta Liikenne- ja viestintävirastolle ja Rajavartiolaitokselle. Ilmoitus olisi tehtävä viipymättä.

4 luku. Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyys ja koulutus

28 §. Alusliikenneohjaajan pätevyys. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikenneohjaajaa koskevista yleisistä vaatimuksista.

Pykälän 1 *momentin* mukaan alusliikenneohjaajan tulisi ammattipätevyydeltään ja toimintakyvyltään kyetä alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen. Alusliikenneohjaus on turvallisuuskriittistä toimintaa, ja alusliikenneohjaajien on työssään kyettävä antamaan oikea-aikaisia ja oikeinmitoitettuja suosituksia, ohjeita ja päätöksiä. Pätevyyttä ja toimintakykyä koskevalla vaatimuksella tarkoitettaisiin siksi sekä riittävää osaamistasoa että henkilön ominaisuuksiin liittyviä tekijöitä. Riittävän pätevyuden lisäksi alusliikenneohjaajan toimintakyvyn tulisi olla riittävä alusliikennepalvelun turvallisuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.

Pykälän 2 *momentissa* ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevaa lakia asiallisesti vastaavasti, että alusliikenneohjaajana saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus. Voimassa olevan pätevyystodistuksen lisäksi edellytettäisiin suoritettua työpaikkakoulutusta ja voimassa olevaa kelpuutusmerkintää. Vaatimusten tarkoituksena on varmistaa alusliikenneohjaajien riittävä ja kansainvälisesti yhdenmukainen osaamistaso.

Pätevyyttä koskevat vaatimukset ovat alusliikennepalvelun toiminnan selkäranka, josta seuraa alusliikenneohjaajien osaamisvaatimuksien vähimmäistaso sekä osaamistason ylläpito ja ylläpidon osoittamista koskevat säännöt. Vaatimus viranomaisen myöntämästä pätevyyskirjasta, suoritettusta työpaikkakoulutuksesta ja kelpuutusmerkinnästä sisältyvät myös

IALA:n ohjeistukseen⁴. Kansainvälisesti yhdenmukaistetun koulutuksen ja perehdyttämisen tarkoitus on varmistaa yhdenmukainen palveluntuottaminen aluksille kaikkialla maailmassa.

29 §. *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi edellytyksistä, joiden täyttyessä Liikenne- ja viestintäviraston olisi myönnettävä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus sitä hakevalle. Momentin *1 kohdan* mukaan hakijalta vaadittaisiin suoritettua alusliikenneohjaajan peruskoulutusta. Vaatimus alusliikenneohjaajan peruskoulutuksen suorittamisesta seuraa IALA:n ohjeistuksesta⁵.

Momentin *2 kohdan* mukaan edellytyksenä olisi, että hakijalla olisi oltava vähintään voimassa oleva yliperämiehenkirja tai hänen tulisi täyttää yliperämiehenkirjan myöntämisen edellytykset lukuun ottamatta terveydentilaa koskevia vaatimuksia. Yliperämiehenkirja olisi vähimmäistasoa koskeva vaatimus, joten myös ne pätevyyskirjat, joiden saaminen edellyttäisi vaativampaa osaamista, täyttäisivät 2 kohdassa tarkoitetun vaatimuksen. Toisaalta hakijalla ei tarvitsisi olla voimassaolevaa pätevyyskirjaa, jos hän terveyden tilaa koskevia vaatimuksia lukuun ottamatta muuten täyttäisi yliperämiehenkirjan myöntämisen edellytykset. Yliperämiehenkirjaa koskevista vaatimuksista säädetään yleisellä tasolla liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 107 §:ssä ja tarkemmin aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (508/2018) 27 §:ssä.

Ehdotus poikkeaisi voimassaolevasta laista, sillä vahtiperämiehenkirjaa koskevasta vaatimuksesta luovuttaisiin ja säädettäisiin sitä osin tiukemmista vaatimuksista. Yliperämiehenkirjan koskevan vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että hakijalla on riittävä merenkulun tuntemus ja kokemusta komentosiltatyöskentelystä. Laadukas alusliikenneohjaus edellyttää laajaa ymmärrystä merenkulun olosuhteista ja toimintatavoista. Yliperämiehenkirjan omaavilla hakijoilla on lähtökohtaisesti kattavaa merenkulkuosaamista, jota ei voida korvata esimerkiksi alusliikenneohjaajan peruskoulutuksella ja työpaikkakoulutuksella. Nykyisen lain voimassaolon aikana myönnetty alusliikenneohjaajan pätevyudet on pääsääntöisesti myönnetty merikapteenin pätevyuden omaaville hakijoille. Muutoksella ei siten käytännössä olisi merkittäviä vaikutuksia.

Voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti säännöksessä ei edellytettäisi hakijan täyttävän yliperämiehenkirjan saamiseksi vaadittavia terveydentilavaatimuksia. Kansainvälisestikin säännellyt laivaväen terveydentilavaatimukset ovat tiukat, eikä maatyöasemalla tapahtuvalle alusliikenneohjaukselle ole perusteita asettaa yhtä korkeita edellytyksiä kuin laivalla tapahtuvaan työhön. Alusliikenneohjaajan terveydentilaan ei kohdistu myöskään kansainvälisesti säänneltyjä vaatimuksia. Alusliikenneohjaajiin sovelletaan työturvallisuuslakia (738/2002) ja työterveyshuoltolakia (1383/2001). Lakien nojalla vastuu alusliikenneohjaajan työkykyisyyden varmistamisesta on työnantajalla.

Momentin *3 kohdassa* edellytettäisiin hakijalta suomen tai ruotsin kielen hyvää suullista ja kirjallista taitoa sekä toisen kielen tyydyttävää suullista taitoa. Säännös vastaisi asiallisesti voimassa olevaa alusliikennepalvelusta annetun valtioneuvoston asetuksen sisältöä. Molempien kotimaisten kielten riittävä osaaminen on tarpeen, koska Suomen aluevesillä kulkee aluksia, joiden päälliköt ja vahtiperämiehet eivät välttämättä osaa molempia kieliä tai englantia.

Momentin *4 kohdassa* säädettäisiin englantia koskevasta kielitaitovaatimuksesta asiallisesti voimassa olevaa alusliikennepalvelusta annettua valtioneuvoston asetusta vastaavasti.

⁴ IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel.

⁵⁵ IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel.

Ehdotuksen mukaan hakijan englannin kielen taidon tulisi olla vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasolla neljä. Englanti on kansainvälinen merenkulun kieli ja alusliikennepalvelussa yleisesti käytetty kieli, ja sen riittävä osaaminen on tärkeää alusliikenteessä kommunikoinniksi myös sellaisten alusten kanssa, joiden miehistöllä ei ole suomen tai ruotsin kielen taitoa.

Alusliikenneohjaajalta vaadittava englannin kielen taito perustuu IALA:n suositukseen V-103. Sen mukaan alusliikenneohjaajalla tulisi olla vähintään International English Language Testing System -testin (IELTS-testi) tasoa 5 vastaava englannin kielen taito. Verrattaessa kyseistä tasoa Opetushallituksen yleisten kielitutkintojen perusteista antamassa päätöksessä (Määräys 24/011/2011) kuvattuihin taitotasoihin, voidaan IELTS-tason 5 todeta sisältyvän yleisten kielitutkintojen taitotasoon 4. Tähän yleisten kielitutkintojen tasoon sisältyvät IELTS-tasot 5-6. Syy taitotasojen eroavuuksiin johtuu siitä, että yleisten kielitutkintojen taitotasoasteikko on 6-portainen ja IELTS-testin 9-portainen.

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä olevan kielitaitoa koskevan vaatimuksen perustana on ehdotettu 8 §, jossa säädettäisiin alusliikennepalvelun kielestä. Englannin kielen merkitys alusliikennepalvelussa johtuu yleisesti tarpeesta varmistaa ulkomaalaisten alusten mahdollisuus noudattaa VTS-alueeseen liittyviä säännöksiä ja määräyksiä tai ilmoittaa havaitsemistaan turvallisuuteen vaikuttavista seikoista myös silloin, kun aluksella ei ole luotsia esimerkiksi lähestyttäessä mereltä luotsipaikkaa tai oltaessa ankkurointipaikalla taikka satamassa. Toisaalta luotsinkäyttövelvollisillakin väylillä kulkee aluksia, joiden päällikölle on myönnetty vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta, mutta jotka eivät välttämättä osaa suomea tai ruotsia. Luotsattavissakin aluksissa päällikön mahdollisuus seurata luotsin kommunikointia VTS-palveluntarjoajan kanssa paranee, kun kommunikointi suoritetaan englanniksi. Kaikilla alueella olevilla aluksilla on oltava samanlainen ja yhtäaikaan tilannekuva ja samat tiedot alueella meneillään olevista asioista.

30 §. *Alusliikenneohjaajan peruskoulutus.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikenneohjaajan peruskoulutuksesta. Alusliikenneohjaajan peruskoulutuksella tarkoitettaisiin kurssimuotoista koulutusta, joka koostuu teoriasta sekä simulaattoriharjoituksista. Koulutuksen tarkoituksena on antaa henkilölle perustietoa alusliikennepalvelusta ja näin tukea käytännön työpaikkakoulutuksen suorittamista. Koulutus järjestettäisiin merenkulun koulutusta järjestävässä oppilaitoksessa tai ammattikorkeakoulussa. Alusliikennepalvelutehtäviä koskevaa koulutusta on Suomessa järjestänyt ainakin Aboa Mare, joka järjestää sekä merenkulkualan perustutkintoja että ammattikorkeakoulututkintoja.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin voimassaolevaa alusliikennepalvelusta annettua valtioneuvoston asetusta vastaavasti, että alusliikenneohjaajan peruskoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti. Lisäksi säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoajan on huomioitava koulutusohjelma laatujärjestelmässään. Tämä tarkoittaisi vähintään sen varmistamista, että VTS-palveluntarjoaja hankkii peruskoulutuksen akkreditoidulta koulutuksen järjestäjältä, jonka koulutusohjelma on hyväksytty. Koulutusohjelman hyväksymisestä ehdotetaan säädettäväksi 37 §:ssä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin asiakokonaisuuksista, joita koulutukseen olisi sisällytettävä. Näitä olisivat 1) alusliikennetehtävien perustiedot, 2) alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävä viestintä, 3) tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset, sekä 4) poikkeustilanteiden hallinta. Kyseiset asiakokonaisuudet sisältäisivät keskeisimmät alusliikenneohjaajan työssä hallittavat asiat ja sisältyvät myös IALA:n mallikurssiin V-103/1. IALA:n suosituksessa RO103 (V-103) alusliikennepalveluhenkilöstön koulutuksesta ja pätevyyksistä suositellaan toimivaltaisille viranomaisille ja VTS-viranomaisille VTS-

koulutuksen järjestämistä ja VTS-pätevyysien myöntämistä IALA:n suositusten ja mallikurssien mukaisesti.

Suhteessa voimassaolevaan sääntelyyn vaatimus alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävien viestintätaitojen sisällyttämisestä koulutukseen olisi laintasolla uusi. Alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävää viestintää koskeva opetus on kuitenkin sisällytetty jo pitkään IALA:n suositusten mukaisiin mallikursseihin. Erilaiset viestinnässä esiintyneet puutteet ovat yksi keskeisimmistä onnettomuuksiin johtavista tekijöistä. Alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävällä viestinnällä tarkoitetaan alusliikenneohjaajan yhteydenpitoa esimerkiksi aluksiin ja sidosryhmiin.

Tehtävissä sovellettavilla säännöksillä ja määräyksillä viitataan sekä kansallisiin että kansainvälisiin alusliikenneohjaajan työtä koskeviin säännöksiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa alusliikennepalvelusta annettua valtioneuvoston asetusta vastaavasti, että peruskoulutukseen on kuuluttava alusliikennepalvelun teoriaa ja simulaatioharjoittelua. Simulaatioharjoittelun olisi sisällettävä riskiarvion perusteella tunnistettujen poikkeustilanteiden hallintaa muiden peruskoulutukseen liittyvien asioiden lisäksi. Harjoittelun olisi pohjattava tositalanteissa mahdollisesti eteen tuleviin ongelmatilanteisiin. Se, miltä osin koulutus järjestetään teoriaopetuksena ja miltä osin simulaatioharjoitteluna, olisi ilmentävä koulutusohjelmasta. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että erilaiset työssä mahdollisesti kohdattavat poikkeukselliset tilanteet huomioidaan koulutuksessa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa alusliikennepalvelusta annettua valtioneuvoston asetusta vastaavasti, että peruskoulutus on suoritettava ennen 31 §:n mukaisen työpaikkakoulutuksen päättymistä. Säännös vastaa IALA:n suosituksia. Peruskoulutuksen suorittaminen ennen työpaikkakoulutuksen päättymistä toteuttaa mallia, jossa perustaitojen oppiminen jälkeen harjoitellaan niiden soveltamista käytäntöön.

Pykälän 5 momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi uusi säännös siitä, että peruskoulutuksen järjestävän oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun tulisi antaa suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös. Päätöksenteossa, joka koskee koulutuksen suorittamisen hyväksymistä tai hylkäämistä, on kyse julkisen vallan käytöstä, sillä päätöksellä on merkitystä koulutukseen osallistuvan ammatinharjoittamista koskevan perusoikeuden kannalta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen saaminen edellyttää peruskoulutuksen hyväksytyä suorittamista. Osallistujan on siksi saatava päätös, johon voi halutessaan hakea oikaisua. Päätökseen voisi 54 §:n nojalla hakea oikaisua.

Suhteessa voimassaolevaan sääntelyyn, ehdotettavasta pykälästä on poistettu mahdollisuus myöntää vapautus jostakin peruskoulutuksen osa-alueesta. Mahdollisuus on perustunut IALA:n ohjeeseen G1156 (Recruitment, training and assessment of VTS personnel). Kyseisiä vapautuksia ei ole tarvinnut myöntää, vaan käytännössä kaikki Suomessa rekrytoitavat alusliikenneohjaajat suorittavat peruskoulutuksen kokonaisuudessaan. Poikkeamismahdollisuudesta luopuminen takaa yhdenvertaisen koulutuksen kaikille alusliikenneohjaajille. Kyseessä on lyhyt kurssi, joten kurssin suorittaminen kokonaisuudessaan ei merkittäisi suurta lisävelvoitetta, vaikka koulutettavalla olisikin osaamista muuta kautta.

31 §. *Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutus.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksesta osittain vastaavasti, kuin voimassa olevassa alusliikennepalvelusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa. Työpaikkakoulutuksella tarkoitetaan peruskoulutuksen jälkeen suoritettavaa koulutusta, joka sisältää tarkemman

koulutuksen muun muassa kustakin työssä käytettävästä järjestelmästä ja alueesta. Työpaikkakoulutuksen tarkoituksena on valmistaa henkilöä varsinaiseen alusliikenneohjaajan tehtävään yhdistämällä peruskoulutuksen antama teoria- ja simulaattorikoulutus käytäntöön. Koulutusjakson tavoitteena on varmistaa, että henkilö on perehtynyt riittävässä laajuudessa kyseiseen VTS-alueeseen sekä VTS-keskuksen laitteisiin, järjestelmiin ja menettelytapoihin. Työpaikkakoulutus tapahtuu valvotusti työssä oppimisena.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta vastata alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen järjestämisestä VTS-keskuksessa. Lisäksi momentissa säädettäisiin esimerkiksi alusliikenneohjaajan peruskoulutusta vastaavasti, että alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti. Momentin mukaan työpaikkakoulutusohjelmasta olisi myös käytävä ilmi menetelmä, jolla arvioidaan, onko koulutusjakso suoritettu hyväksytysti ja onko työntekijällä valmius aloittaa itsenäinen alusliikenneohjaajana työskentely. Työpaikkakoulutus suunnitelmaan olisi lisäksi sisällytettävä ohjeistus siitä, miten menettellään vanhentunutta kelpuutusmerkintää uusittaessa.

Pykälän *2 momenttiin* ehdotetaan sisällytettävän asiakokonaisuudet, jotka olisi vähintään sisällytettävä koulutukseen. Näitä olisivat 1) tiedot VTS-alueesta, sen väylästä ja alusliikenteestä; 2) alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävä viestintä; 3) VTS-keskuksen teknisten järjestelmien ja laitteiden käyttäminen; 4) VTS-keskuksen menettelytavat, ohjeet ja määräykset; sekä 5) VTS-keskuksen hätä- ja poikkeustilanneohjeistukset. Suhteessa voimassaolevaan sääntelyyn, 2 kohta (alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävä viestintä) olisi uusi. Lisäyksen tarkoituksena on varmistaa, että työpaikkakoulutuksessa varmistetaan asianmukaiset eri toimijoiden väliseen kommunikointiin, kuten radioliikenteeseen aluksen ja alusliikenneohjaajan välillä, liittyvät viestintätaidot, kuten myös IALA:n mallikurssi (V-103/3) ohjeistaa. Viestintätaitojen nostaminen lain tasolle on tärkeää, sillä puutteellinen kommunikaatio on yksi keskeisimmistä onnettomuuksiin johtavista tekijöistä. Ehdotettava momentti vastaisi siten IALA:n alusliikenneohjaajien koulutusta ja sertifiointia koskevan mallikurssin V-103/3 keskeistä sisältöä. Kansainvälisesti käytössä olevien suositusten kanssa yhdenmukaisen työpaikkakoulutuksen tarkoituksena on varmistaa kansainvälisesti yhdenmukainen palvelun taso.

IALA:n mallikurssi V-103/3:n mukaan henkilön tulee saada tehtävänsä työpaikalla tapahtuvaa käytännön koulutusta ennen kuin hän voi toimia alusliikenneohjaajana. Työpaikkakoulutus on koulutettavan opettamista toimimaan paikallisten olosuhteiden ja siihen sopivien välineiden ja ohjeiden mukaan. Erityisen korostuneesti tämä tulee ilmi momentin 1 kohdan osalta, sillä VTS-alue, sen väylästä ja alusliikenne ovat erilaiset kullakin alueella. Samoin 2 kohdan mukaisesti edellytettävät viestintätaidot ovat esimerkiksi satamien ja sen palveluiden erilaisuudesta johtuen tapauskohtaisia. Lisäksi VTS-keskuksen laitteiden ja teknisten järjestelmien käytössä (3 kohta), VTS-keskuksen menettelytavoissa (4 kohta) sekä hätä- ja poikkeustilaohjeistuksissa voi olla vaihtelua eri alueiden erityispiirteiden mukaan.

Asiakokonaisuuksien sisällyttäminen työpaikkakoulutukseen on olennaista, sillä ne ovat sisällöllisesti luonteeltaan sellaisia, että niitä ei voi kouluttaa yleisluonteisessa ympäristössä oppilaitoksessa, vaan kaikki kohdat liittyvät alueellisiin erikoispiirteisiin. Mainitut asiakokonaisuudet muodostaisivat työpaikkakoulutuksen vähimmäistason, eli työpaikkakoulutus saataisiin järjestää myös ehdotettua laajempaan.

Pykälän *3 momentti* sisältäisi tarkemmat säännökset työpaikkakoulutuksen suorittamisesta. Työpaikkakoulutus suoritettaisiin käytännön työharjoitteluna työpaikkakouluttajan johdolla. Työpaikkakouluttajan olisi valvottava, ohjattava ja arvioitava koulutettavan toimintaa.

koulutustilanteen aikana seuraamalla radioliikennettä ja VTS-tilannekuvaa sekä tarvittaessa puututtava koulutettavan toimintaan.

Työpaikkakouluttajan vastuulla saisi olla ainoastaan yksi koulutettava operatiivista vahtityöskentelyä harjoiteltaessa. Tällä varmistettaisiin se, että kouluttajalla olisi mahdollisuus seurata riittävällä tarkkuudella koulutettavan työskentelyä ja näin varmistaa alusliikennepalvelutehtävän hoitaminen vaatimusten mukaisella tasolla koulutustapahtumasta huolimatta.

Lisäksi säädettäisiin, että työpaikkakoulutuksesta on pidettävä kirjaa, josta selviää koulutuksen edistyminen, koulutusmäärät ja -ajankohdat. Kirjan pitäminen voitaisiin toteuttaa käyttämällä koulutuskirjaa, johon sekä kouluttaja että koulutettava voisivat tehdä merkintöjä. VTS-palveluntarjoaja voisi tarkistaa koulutuskirjasta vaadittavan työpaikkakoulutuksen toteutumisen ennen kelpuutusmerkinnän myöntämistä. Vaatimus työpaikkakoulutuksen dokumentaatiosta olisi tarpeen myös osana koulutuksen laadunvarmistamista. Lisäksi dokumentaatio voi toimia näyttönä palvelun auditoinnissa.

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi säännös siitä, että VTS-palveluntarjoajan tulisi antaa suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös. Päätöksenteossa, joka koskee koulutuksen suorittamisen hyväksymistä tai hylkäämistä, on kyse julkisen vallan käytöstä, sillä päätöksellä on merkitystä koulutukseen osallistuvan ammatinharjoittamista koskevan perusoikeuden kannalta. Alusliikenneohjaajan tulee suorittaa työpaikkakoulutus hyväksytysti, jotta hän voi harjoittaa ammattiaan. Osallistujan on siksi saatava päätös, johon voi halutessaan hakea oikaisua. Päätökseen voisi 54 §:n nojalla hakea oikaisua.

Erona voimassa olevaan sääntelyyn pykälässä ei säädettäisi erikseen työpaikkakoulutuksen enimmäiskestosta. Enimmäiskestosta säätämiseksi ei arvioida olevan tarvetta. Työpaikkakoulutuksen keston vaikuttavat useat asiat, kuten esimerkiksi henkilön aikaisempi alusliikennepalvelukokemus, VTS-keskuksen tehtävät VTS-alueella sekä VTS-alueen liikenteelliset ja maantieteelliset ominaisuudet. Sekä koulutukseen osallistuvan että VTS-palveluntarjoajan tavoitteena on saada keskuksen käyttöön osaavaa henkilöstöä heti, kun taitotaso on riittävä. Vähimmäiskestoltaan koulutuksen tulisi olla sellainen, että henkilön voidaan todeta hallitsevan työpaikkakoulutus suunnitelmassa määritetyt tiedot ja taidot käytännössä.

32 §. *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaoloajasta ja uusimiseen liittyvistä edellytyksistä. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi voimassaolevaa sääntelyä vastaavasti, että alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se voidaan hakemuksesta uusia. Selvyyden vuoksi säännökseen ehdotetaan lisättäväksi viittaus Liikenne- ja viestintävirastosta tahona, joka tekee uusimista koskevan päätöksen.

Pätevyystodistuksien ehdotetaan olevan voimassa määräaikaaisesti, koska näin mahdollistettaisiin pätevyuden säännöllinen uudelleenarviointi. Uudelleenarvioinnilla tavoiteltaisiin alusliikenneohjauksen laadun ja alusliikenneohjaajien riittävän osaamisen varmistamista. IALA:n ohjeistuksen⁶ mukaan uudistamisprosessi varmistaa, että pätevyyskirjan haltijat ylläpitävät tyydyttävää operatiivista suorituskykyä voidakseen säilyttää, kehittää ja

⁶ IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel, luku 9.1.

lisätä osaamistaan. Ehdotettava viiden vuoden määräaikainen voimassaoloaika on yhdenmukainen muiden merenkulun ammattipätevyksien voimassaoloajan kanssa.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi pätevyytödistuksen uusimisen yleisistä edellytyksistä. Pätevyytödistusta uusittaessa on olennaista, että hakija pystyy osoittamaan hallitsevansa edelleen ne alusliikennepalvelun perustiedot, joita edellytetään pätevyytödistuksen myöntämiseksi. Siksi ehdotetaan, että hakijan tulisi osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen. Säännös vastaisi voimassa olevaa alusliikennepalvelusta annettua valtioneuvoston asetusta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tarkemmin keskenään vaihtoehtoisista tavoista, joilla hakija voi osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa. Hakijan katsottaisiin säilyttäneen ammattitaitonsa, jos hänellä on: 1) voimassa oleva kelpuutusmerkintä alusliikennepalvelun antamiseen vähintään yhdellä VTS-alueella tai -sektorilla; taikka 2) viimeisten viiden vuoden ajalta yhteensä vähintään yksi vuosi tai 1 600 tuntia työkokemusta operatiivisesta alusliikenneohjauksesta tai alusliikenneohjaajan esihenkilönä toimimisesta. Operatiiviseen työaikaan voitaisiin laskea myös työpaikkakouluttajan antama työpaikkakoulutus sekä työpaikkakoulutusta saavan koulutusaike. Säännös vastaisi voimassa olevaa alusliikennepalvelusta annettua asetusta. Vaadittu työkokemus olisi yhdenmukainen alusten kansipäälylytön pätevyyskirjan uusimiseen edellytetyn meripalvelun määrän kanssa. Yhdellä vuodella työkokemusta tarkoitettaisiin vuoden kestänyttä täysiaikaista työskentelyjaksoa.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi menettelystä tilanteista, joissa hakijalla ei olisi riittävää työkokemusta tai voimassa olevaa kelpuutusta uusiessaan pätevyytödistusta. Tällöin hakijan olisi ennen 33 §:n mukaiseen ammatilliseen täydennyskoulutukseen osallistumista suoritettava hyväksytysti VTS-keskuksen järjestämä ja Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä koe, jolla hän osoittaa hallitsevansa alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen kuuluvat perustiedot. Liikenne- ja viestintäviraston olisi VTS-palveluntarjoajan hakemuksesta hyväksyttävä koe, jos se muodoltaan, sisällöltään, arviointimenettelyltään ja vastaanottajaa koskevilta vaatimuksiltaan on sellainen, että sen hyväksytyt suorittaminen riittää osoittamaan hakijan hallitsevan 30 §:n 2 momentin mukaisiin asiakokonaisuuksiin sisältyvät perustiedot.

Kokeen tarve ja sen sisältö ovat aina tapauskohtaisia riippuen hakijan poissaolon pituudesta ja poissaolon syystä. Kokeen lopullinen sisältö ja muoto olisi siis aina hakijakohtainen, mutta hallinnollisen taakan vähentämiseksi kokeen hyväksyntä voitaisiin hakea ja tehdä myös yleisemmälle ja muuntelukelpoiselle versiolle, jonka pohjalta VTS-palveluntarjoaja voisi muunnella koetta hakijaa koskevien yksilöllisten tarpeiden perusteella. Kokeessa olisi kyse tapauskohtaisesta tietojen arvioinnista, joten kokeen muodon hyväksymisarvioinnissa olisi oltava riittävästi liikkumavaraa kulloistenkin tarpeiden huomioimiseksi. Esimerkiksi toimintaympäristössä tai toimintaa koskevissa säädöksissä voi sattua muutoksia, joita on vaikeaa ennakoita arvioida ja myös hakijat poikkeavat kokemukseltaan ja taustaltaan.

Alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen olisi 30 §:n 3 momentin mukaan kuuluttava alusliikennepalvelun teoriaa ja simulaatioharjoittelua. Samoin tässä momentissa tarkoitettu koe voisi muodoltaan olla joko teoria- tai simulaattorikoe taikka näiden yhdistelmä. Tarkoituksenmukaista muotoa olisi arvioitava tapauskohtaisesti. Kokeen sisällön taas tulisi koostua tapauskohtaisesti soveltuvin osin 30 §:n 2 momentin mukaisista asiakokonaisuuksista, sillä kokeen tarkoitus on mitata uusimista hakevan riittäviä alusliikenneohjaajan perustietoja.

Arviointimenettelyä koskevan vaatimuksen tarkoituksena on mahdollistaa viranomaisen kokeen hyväksyntää koskevassa päätöksenteossa sen arviointi, onko VTS-palveluntarjoaja

riittävällä tavalla suunnitellut momentissa tarkoitettujen kokeiden arvioinnin niin, että se voidaan tehdä riippumattomasti.

Vastaanottajaa koskevilla vaatimuksilla tarkoitettaisiin sen arviointia, onko kokeen vastaanottaja osaamiseltaan riittävä arvioimaan hakijan onnistumista kokeessa. Alusliikenneohjaajan peruskoulutusta koskeva IALA:n mallikurssi (V-103/1) edellyttää, että pätevyyden arviointia tekevällä tulisi olla vähintään vastaava pätevyys hoitaa tehtäviä, joita arviointi koskee. Lisäksi kurssin arvioijalla tulee olla muun muassa asianmukaiset tiedot ja käsitys arvioitavasta pätevyydestä sekä asianmukainen perehdyttäminen ja kokemus arviointimenetelmistä ja -käytännöistä. Kurssin arvioijan rooli on käytännössä samanlainen, kuin kokeen vastaanottajalla, joten olisi tarkoituksenmukaista, että heitä koskisi soveltuvin osin vastaavat vaatimukset. Merenkulun koulutuksen osalta vastaavat vaatimukset sisältyvät myös Kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen (STCW-yleissopimus), joka on kansallisesti täytäntöön pantu aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (508/2018) 20 §:ssä. Merenkulun koulutuksen osalta Suomessa tulkitaan arvioijan pätevyysvaatimusta siten, että pätevyyskirjan ei tarvitse olla voimassa, kunhan sellainen on aiemmin ollut.

Kyseinen koe ei korvaisi pätevyydistodistuksen uusimisen edellyttämää täydennyskoulutusta, vaan siinä arvioitaisiin ainoastaan hakijan alusliikennepalveluun liittyviä ammatillisia perustietoja. Hyväksytyksi suoritettua kokeen jälkeen hakija voisi osallistua vaadittuun täydennyskoulutukseen ja tämän jälkeen hän olisi oikeutettu uusimaan pätevyydistodistuksensa.

Nykyisen lain voimassaolon aikana ei ole tarvinnut kertaakaan turvautua vastaavaan normaalista poikkeavaan alusliikenneohjaajan pätevyyden uusimismenettelyyn. Momentissa tarkoitettua menettelyä arvioidaan jatkossakin olevan harvinaisen.

33 §. Ammatillinen täydennyskoulutus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi voimassaolevaa alusliikennepalvelusta annettua asetusta pääosin vastaavasti ammatillisesta täydennyskoulutuksesta. Ammatillisella täydennyskoulutuksella tarkoitettaisiin syventävää kurssia, joka olisi toisena edellytyksenä alusliikenneohjaajan pätevyydistodistuksen uusimiselle.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoaja vastaa ammatillisen täydennyskoulutuksen järjestämisestä. VTS-keskuksella tulisi olla sitä varten koulutusohjelma, jonka olisi perustuttava voimassaoleviin IALA:n suosituksiin. Tarkoituksena olisi, että VTS-palveluntarjoaja voisi järjestää täydennyskoulutuksen joustavasti siten, että koulutuksella vastattaisiin kunkin keskuksen todelliseen lisäkoulutustarpeeseen. Kulloinenkin lisäkoulutustarve vaihtelee tapauskohtaisesti esimerkiksi toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten tai käytännössä muuten havaittujen tarpeiden seurauksena. Lisäkoulutustarve voisi koskea esimerkiksi alusliikennepalveluun liittyvien perusasioiden kertaamista tai uusia sekä ajankohtaisia asioita. Tarkkaa koulutustarvetta on siksi ennakolta vaikeaa arvioida. VTS-palveluntarjoajan olisi kuitenkin otettava huomioon IALA:n suositukset, jotta täydennyskoulutus olisi pääpiirteissään yhdenmukainen kansainvälisen tason kanssa. IALA:n suosituksista erityisesti IALA:n mallikurssit V-103/1 (Vessel Traffic Services operator training) ja V-103-5 (The revalidation process for VTS qualification and certification) sisältävät täydennyskoulutuksessa huomioitavia asiakokonaisuuksia.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että alusliikenneohjaajan ammatillinen täydennyskoulutus annetaan teoriakoulutuksena. Täydennyskoulutuksen tavoitteena olisi syventää alusliikenneohjaajien ammattitaitoa, joka toteutetaan tarkoituksenmukaisimmin teoriakoulutuksena.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että ammatillinen täydennyskoulutus on suoritettava pätevyystodistuksen viimeistä voimassaolopäivää edeltävien 12 kuukauden aikana. Aikamääreen tarkoitus on varmistaa, pätevyyden uusimista hakevalla pääsääntöisesti olisi riittävän tuoreet tiedot ja taidot alusliikennepalvelutehtävän turvalliseksi hoitamiseksi.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin menettelystä tilanteissa, joissa pätevyystodistus on jo ehtinyt vanhentua. Täydennyskoulutus olisi tällöin suoritettava ennen uuden pätevyystodistuksen hakemista. Ehdotus eroaa voimassaolevasta säännöksestä. Voimassaolevan säännöksen mukaan täydennyskoulutus olisi suoritettava ennen uuden pätevyystodistuksen myöntämistä. Muutos on tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ei joutuisi erikseen jälkikäteen selvittämään täydennyskoulutuksen suorittamista henkilön hakiessa pätevyystodistuksen uusimista. Muutoksen tarkoituksena on selkeyttää viranomaismenettelyjä.

34 §. Kelpuutusmerkintä. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi kelpuutusmerkinnästä. Pykälän 1 momentin mukaan VTS-palveluntarjoajan tulisi vuosittain arvioida alusliikenneohjaajan osaamista ja tehtävä siitä merkintä. Kelpuutusmerkinnästä olisi ilmentävä se VTS-alue tai -sektori, jossa hän on oikeutettu toimimaan.

Säännöksen tarkoitus on varmistaa, että alusliikenneohjaushenkilöstön ammattitaito on ajantasaista ja mahdollisiin puutteisiin osaamisessa pystytään reagoimaan ajoissa. Alusliikenneohjaus on turvallisuuskriittistä toimintaa, ja henkilöstön osaamisella on keskeinen merkitys vaaratilanteiden välttämässä ja muussa merenkulun turvallisuuden ylläpitämisessä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että kelpuutusmerkintä on voimassa vuoden. Merkinnän voimassaoloa voidaan jatkaa, jos pätevyystodistuksen haltija läpäisee vuosittaisen arvioinnin.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi arvioinnissa huomioitavista asioista. Säännöksen mukaan arvioitavan olisi hallittava työtehtävien kannalta riittävässä laajuudessa vähintään seuraavat asiat: 1) alusliikenteen ohjaaminen annettujen määräysten ja ohjeiden mukaisesti; 2) kommunikointi sekä 3) teknisten laitteiden ja järjestelmien hallinta. Kyseisten osioiden arvioinnin tarkoituksena olisi taata alusliikenneohjauksen laatu varmistamalla, että alusliikenneohjaaja hallitsee riittävässä laajuudessa työssään tarvittavat taidot ja kykenee hoitamaan työtehtävänsä asianmukaisesti.

Pykälän 4 momentin mukaan työsuoritus voitaisiin arvioida käytännön työnäytteenä VTS-keskuksessa tai simulaattorissa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin kelpuutusmerkinnän voimassaoloajan alkamisajankohdasta. Jos arviointi tehdään kelpuutusmerkinnän viimeistä voimassaolopäivää edeltävien kolmen kuukauden aikana, uuden kelpuutusmerkinnän voimassaolo laskettaisiin alkavaksi edellisen kelpuutusmerkinnän voimassaolon päättymisestä. Jos työsuoritus arvioidaan aiemmin kuin kolme kuukautta ennen kelpuutusmerkinnän voimassaolon päättymistä, laskettaisiin uuden merkinnän voimassaolo alkavaksi arviointipäivästä. Kolmen kuukauden aikaikkuna uusimiselle ja kelpuutusmerkinnän jatkuminen vuosi kerrallaan on yhdenmukainen IALA:n suosituksen kanssa. Aikaikkuna mahdollistaa pätevyyksien ylläpidon joustavasti, mikä on tärkeää, sillä alusliikenneohjausta tehdään vuorotyössä, eivätkä alusliikenneohjaajat siten ole aina paikalla säännöllisesti.

Pykälän 6 momentissa ehdotetaan säädettäväksi menettelystä tilanteissa, joissa arvioitavan työsuoritusta ei katsota riittäväksi kelpuutusmerkinnän myöntämiseksi. Jos arvioitavan työsuoritus ei täytä 3 momentin mukaisia vaatimuksia, on arvioitavan suoritettava kyseisen

osion työpaikkakoulutusjakso riittävän pätevyyden ja osaamisen saavuttamiseksi. Samoin, jos henkilö on yhtäjaksoisesti poissa yli 12 kuukautta työstä, johon hän on saanut kelpuutusmerkinnän, tulee hänen ennen työn uudelleen aloittamista suorittaa hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso.

Pykälän 7 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi säännös, jossa säädettäisiin hylkäävän päätöksen antamisesta niissä tilanteissa, joissa arvioitavan suoritusta ei voida hyväksyä. Jos VTS-palveluntarjoaja ei arvioinnissa havaittujen puutteiden vuoksi voi tehdä hyväksytyt suorituksen osoittavaa kelpuutusmerkintää, olisi VTS-palveluntarjoajan annettava suorituksesta hylkäävä päätös. Voimassa oleva kelpuutusmerkintä on edellytys pätevyytodistuksen uusimiselle, joten kelpuutusmerkintää koskevalla päätöksenteolla on merkitystä alusliikenneohjaajan ammatissa toimimiselle. Osallistujan on siksi saatava päätös, johon voi halutessaan hakea oikaisua. Päätökseen voisi 54 §:n nojalla hakea oikaisua.

35 §. *Alusliikennepalvelun esihenkilöltä vaadittava pätevyys.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelun esihenkilöltä vaadittavasta pätevydestä asiallisesti voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti. Nykyisessä sääntelyssä käytetystä ilmauksesta *alusliikennepalvelun esimies* ehdotetaan luovuttavaksi ja uudessa laissa käytettäväksi asiallisesti samaa tarkoittavaa ilmausta *alusliikennepalvelun esihenkilö*.

Pykälän 1 momentin mukaan alusliikennepalvelun esihenkilön tulee ammattipätevyydeltään ja toimintakyvyltään kyetä alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen johtamiseen. Pätevyyttä ja toimintakykyä koskevalla vaatimuksella tarkoitettaisiin sekä riittävää osaamistasoa että henkilön ominaisuuksiin liittyviä tekijöitä. Riittävän pätevyyden lisäksi alusliikennepalvelun esihenkilön toimintakyvyn tulisi olla riittävä alusliikennepalvelun turvallisuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että alusliikennepalvelun esihenkilöllä tulee olla voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyytodistus. Alusliikennepalvelun esihenkilöltä ei enää edellytettäisi muuta erillistä pätevyytodistusta. Alusliikenneohjaajan pätevyytodistuksen lisäksi esihenkilöltä edellytettäisiin suoritettua alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutusta, josta säädettäisiin 36 §:ssä.

Pykälän 3 momentin mukaan alusliikennepalveluntarjoajan olisi pyynnöstä toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tieto suoritettua alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutuksesta. Säännöksen tarkoitus olisi todeta selvästi viranomaisen tiedonsaantioikeus, joka on tärkeää valvontatehtävän asianmukaisen suorittamisen ja merenkulun turvallisuuden varmistamisen kannalta.

36 §. *Alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutus.* Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelun esihenkilöltä edellytettävästä peruskoulutuksesta ja siihen sisällytettävistä asiakokonaisuuksista. Peruskoulutus olisi järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaan. Koulutusohjelmaan olisi sisällyttävä vähintään pykälässä edellytettävät asiakokonaisuudet. Asiakokonaisuudet perustuisivat VTS-esihenkilön peruskoulutusta varten laadittuun IALA:n mallikurssiin V-103/2. IALA:n suositusten mukaan käsiteltäviä aihealueita olisivat syventävä liikenteenohjaus, VTS-laitteistot ja -järjestelmät, työtavat ja johtamistaito, hätätilannetoiminta ja -johtaminen sekä hallinnolliset tehtävät.

Suhteessa voimassaolevaan sääntelyyn peruskoulutukseen kuuluvien asiakokonaisuuksien sisällyttäminen lain tasolle olisi uutta. Asiakokonaisuudet kuitenkin vastaavat IALA:n laatimaa suositusta, jonka mukaisesti peruskoulutus on tullut nykyisinkin järjestää voimassa olevan

alusliikenneohjausta koskevan valtioneuvoston asetuksen edellyttämällä tavalla. Ehdotus ei siten merkitsisi muutosta vallitsevaan käytäntöön.

Ehdotuksesta on poistettu voimassaolevaan sääntelyyn sisältyvä mahdollisuus myöntää vapautus jostakin peruskoulutuksen osa-alueesta. Mahdollisuus on perustunut IALA:n ohjeeseen G1156 (*Recruitment, training and assessment of VTS personnel*). Poikkeamismahdollisuudesta luopuminen takaa yhdenvertaisen koulutuksen kaikille alusliikennepalvelun esihenkilöille. Kyseessä on lisäksi lyhyt kurssi, joten kurssin suorittaminen kokonaisuudessaan ei aiheuta ylitsepääsemätöntä rasitusta, vaikka koulutettavalla olisikin osaamista muuta kautta.

37 §. *Alusliikennepalvelutehtäviä koskevan koulutuksen järjestäminen.* Pykälässä säädettäisiin vaatimuksista, joita sovellettaisiin alusliikennepalvelutehtäviä koskevaa koulutusta antaviin oppilaitoksiin tai ammattikorkeakouluihin sekä niiden alusliikennepalvelutehtäviä koskeviin koulutusohjelmiin.

Pykälän *1 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelua koskevia koulutuksia antavan oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun akkreditoinnista ja sen myöntämisen edellytyksistä. Koulutuksen järjestäjän akkreditoinnilla tarkoitetaan toimivaltaisen viranomaisen antamaa virallista vahvistusta siitä, että oppilaitos tai ammattikorkeakoulu toimii laadunhallintajärjestelmän mukaisesti tehokkaan koulutuksen järjestämiseksi. Akkreditointi edellyttäisi oppilaitokselta ja ammattikorkeakoululta laatujärjestelmää, jonka ei kuitenkaan tarvitsisi perustua johonkin tiettyyn laatustandardiin. Laatujärjestelmän ulkoinen auditointi kattaisi momentissa luetellut asiakokonaisuudet, jotka perustuvat IALAn laatimaan suositukseen G1014. Suositus koskee VTS-koulutuksen järjestäjien akkreditointia ja hyväksyntää IALA:n VTS-mallikurssien järjestämiseen. Suosituksen noudattamisella olisi tarkoitus varmistaa, että oppilaitokset, ammattikorkeakoulut ja niiden koulutusohjelmat vastaavat kansainvälisesti hyväksytyä vähimmäistasoa. Vaadittavan vähimmäistason tavoitteena on varmistaa annettavan koulutuksen laatu ja siten edistää merenkulun turvallisuutta.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelutehtäviä koskevien koulutusohjelmien viranomaishyväksynnöistä ja niiden myöntämisen edellytyksistä. Hyväksynnän edellyttämä koulutusohjelmien ulkoinen auditointi kattaisi momentissa luetellut asiakokonaisuudet, jotka perustuvat IALA:n laatimaan suositukseen G1014. Hyväksyntää edellyttäisivät ainakin alusliikenneohjaajan peruskoulutus, alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutus ja työpaikkakouluttajan peruskoulutus, jota koskee IALA:n suositus V-103/4.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kotimaisten oppilaitosten ja ammattikorkeakoulujen akkreditoinnista ja koulutusohjelmien hyväksymisestä. Lisäksi ehdotetaan, että akkreditoinnit ja koulutusohjelmien hyväksynät olisivat voimassa kerrallaan viisi vuotta. Tämä tarkoittaisi, että akkreditoinnin ja koulutusohjelman hyväksynnän uusiminen tehtäisiin hakemalla uutta akkreditointia ja hyväksyntää. Lisäksi ehdotetaan säädettäväksi mahdollisuudesta teettää viranomaishyväksyntöjen edellyttämiä auditointeja kokonaan tai osittain kolmannella osapuolella. Auditointitöiden ulkoistaminen voi olla tarpeellista esimerkiksi silloin, jos työtilanne viranomaisessa ei mahdollista riittävän nopeiden akkreditointien ja hyväksyntöjen toteuttamista.

Pykälän *4 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston muista tehtävistä, jotka koskevat oppilaitoksia ja ammattikorkeakouluja. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi ensinnäkin valvoa, että oppilaitos tai ammattikorkeakoulu ja sen järjestämä koulutus

täyttävät säädetyt vaatimukset. Valvonnasta säätämällä varmistetaan mahdollisuus seuranta- ja ajoittaisauditoointeihin, joissa voidaan esimerkiksi varmistaa se, että oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun koulutusohjelmat uudistetaan vastaamaan IALA:n suositusten mukaisesti uudistettuja mallikursseja.

Lisäksi momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus saada akkreditoitujen oppilaitoksen ja ammattikorkeakoulun toiminnan valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot tämän pykälän 1 ja 2 momenteissa sekä 30 ja 36 §:ssä tarkoitetuista seikoista ja tehdä tarkastuksia myös ennalta ilmoittamatta oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun koulutustiloissa sekä olla läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa. Tietojensaanti olisi tarpeen viraston lakisääteisen valvontatehtävän suorittamiseksi. Valvonnassa olisi siis saatava ajantasaiset tiedot koulutuksen järjestäjän tilasta ja koulutuksen tilasta sen arvioimiseksi, täytyvätkö akkreditoinnin ja koulutushyväksyntöjen vaatimukset yhä. Ehdotettu sanamuoto mahdollistaisi tarkastuskäynnit ilman, että niistä ilmoitetaan ennakolta tai että niistä sovittaisiin erikseen koulutuksen järjestäjän kanssa.

Lisäksi 4 momentissa säädettäisiin, että tarkastuksista olisi laadittava tarkastusraportti ja tarkastuksissa olisi noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään tarkastuskertomuksista. Tarkastajan olisi siten viipymättä laadittava tarkastuksesta kirjallinen tarkastusraportti, josta tulee käydä ilmi tarkastuksen kulku ja tarkastajan tekemät keskeiset havainnot. Raportti olisi annettava tiedoksi tarkastuksessa läsnäoloon oikeutetulle asianosaiselle.

Momentin sanamuoto asettaisi valvonnan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Sanamuoto ei kuitenkaan estäisi kolmannen osapuolen käyttämistä valvontatehtävässä, vaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa suorittaa valvontatehtävänsä yhteistyössä kolmannen osapuolen kanssa. Käytäntö olisi yhteneväinen merenkulun koulutuksen ja koulutuksen järjestäjän arviointia⁷ koskevien käytänteiden kanssa.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että oppilaitoksella ja ammattikorkeakoululla sekä VTS-palveluntarjoajalla olisi oltava nimetty alusliikennepalvelutehtäviä koskevasta koulutuksesta vastaava henkilö sekä alusliikennepalvelutehtäviin perehtynyt opetushenkilöstö.

38 §. *VTS-palveluntarjoajan koulutuksen järjestäminen.* Voimassa olevaan lakiin nähden uudessa pykälässä säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan koulutuksen järjestämiseen liittyvistä viranomaisvalvontaa ja vastuuta koskevista ehdoista.

Pykälän 1 momentin mukaan VTS-palveluntarjoajalla olisi oltava alusliikennepalvelutehtävää koskeva työpaikkakoulutus- ja täydennyskoulutusohjelma. Koulutusohjelma olisi annettava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttäväksi. Hyväksyntä olisi kerrallaan voimassa enintään viisi vuotta. Tämä tarkoittaisi, että hyväksynnän uusiminen tehtäisiin hakemalla uutta hyväksyntää. Säännöksen tarkoitus on osaltaan varmistaa koulutuksen laatu säännöllisin viranomaisarvioinnein. Siksi hyväksynnän edellytyksenä olisi, että koulutusohjelman voidaan katsoa oleva 31 ja 33 §:ssä säädetyin mukainen. Laadukas alusliikenneohjaajien työpaikka- ja täydennyskoulutus edistävät alusliikenneohjauksen tehokkuutta ja siten myös merenkulun turvallisuutta.

⁷ Merenkulun koulutuksen ja koulutuksen järjestäjän arvioinnista säädetään liikenteen palveluista annetun lain 118 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi valvoa, että VTS-palveluntarjoajan järjestämä koulutus täyttää säädetyt vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi ehdotuksen mukaan oikeus saada koulutuksen ja sen järjestämisen valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot ja tehdä tarkastuksia koulutuksen järjestämiseen käytettävissä tiloissa sekä olla läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa. Tarkastuksissa olisi ehdotuksen mukaan noudatettava, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään tarkastuskertomuksista.

Kuten oppilaitosten ja ammattikorkeakoulujen järjestämän koulutuksen osalta ehdotetaan säädettäväksi, myös VTS-palveluntarjoajan järjestämän koulutuksen valvontaa koskeva tehtävä voitaisiin antaa kolmannen osapuolen tehtäväksi. Tämä ei kuitenkaan poistaisi Liikenne- ja viestintäviraston vastuuta tehtävän asianmukaisesta suorittamisesta, vaan ainoastaan mahdollistaisi valvontatehtävän suorittamisen tarvittaessa yhteistyössä kolmannen osapuolen kanssa.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että VTS-palveluntarjoajalla olisi oltava nimetty alusliikennepalvelutehtäviä koskevasta koulutuksesta vastaava henkilö sekä alusliikennepalvelutehtäviin perehtynyt opetushenkilöstö.

39 §. Pätevyyksiä ja koulutusta koskevien tietojen tallentaminen ja käsitteleminen. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että alusliikenneohjaajien pätevyyksien myöntämiseksi ja valvomiseksi sekä palvelutietojen seuraamiseksi Liikenne- ja viestintävirasto tallentaisi tiedot pätevyyksistä liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Tietojen tallentaminen sekä muu käsittely on tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi (pätevyyksien myöntäminen, uusiminen ja peruminen sekä yleinen valvonta). Käsitteilyn oikeusperusta vastaa tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Myös IALA:n suositusten mukaan toimivaltaisen viranomaisen tulisi ylläpitää rekisteriä, josta ilmenee muun muassa tiedot myönnettyistä pätevyyksistä, suoritetuista koulutuksista ja kelpuutusmerkinnöistä⁸.

Lisäksi momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että tietojen käsittelyyn sovellettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 26-28 lukua. Liikenneasioiden rekisterin sisällöstä ja käyttötarkoituksesta säädetään liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä. Liikenneasioiden rekisteri on Liikenne- ja viestintäviraston sähköisesti ylläpitämä rekisteri, joka sisältää tietoja liikennevälineistä eli ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista, toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta ja liikenteeseen liittyvistä henkilöluvista. Liikenne- ja viestintävirasto pitää rekisteriä muun muassa liikenteen lupien ja muiden oikeuksien myöntämiseksi ja valvomiseksi, liikenteen turvallisuuden parantamiseksi, liikennevälineiden ja niihin liittyvän verotuksen ja kiinnitysten yksilöimiseksi, ympäristöhaittojen vähentämiseksi, liikkumispalveluiden kehittämisen sekä niiden käyttämisen edistämiseksi, tutkimus- ja kehittämis- ja innovaatiotoiminnan mahdollistamiseksi, henkilön omien tietojen hallintaan perustuvien palveluiden kehittämisen edistämiseksi, liikenteen viranomaispalvelujen tuottamiseksi ja kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Liikenteen palveluista annetun lain tietosuojasääntely vastaa tietosuojasetuksen vaatimuksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rekisterinpidosta koulutuksen järjestäjän akkreditoinnin ja koulutusohjelman hyväksynnän osalta. Momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja

⁸ IALA Guideline 1014 - Accreditation of VTS Training Organizations and Approval to Deliver IALA VTS Model Courses.

viestintävirasto on rekisterinpitäjä tässä laissa tarkoitettujen koulutuksen järjestäjän akkreditoimista sekä koulutusohjelmien hyväksymistä koskevien tietojen käsittelyn osalta. Tietojen käsittely olisi tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen veloitteen noudattamiseksi (koulutuksen järjestäjien akkreditointi ja valvonta sekä koulutusohjelmien hyväksyminen ja valvonta). Käsittelyn oikeusperusta vastaa tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Tietojen käsittelystä ei ehdoteta täydentävää sääntelyä, vaan siihen sovellettaisiin tietosuoja-asetusta.

40 §. Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän alusliikenneohjaajan pätevyuden tunnustaminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän alusliikenneohjaajan pätevyuden tunnustamisesta. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaisi ulkomailla myönnetyt tehtävän edellyttämät henkilöluvat Suomea sitovien kansainvälisten veloitteiden mukaisesti. Suomea sitoo ammattipätevyuden tunnustamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY, joka on kansallisesti täytäntöön pantu lailla ammattipätevyuden tunnustamisesta (1384/2015, jäljempänä *ammattipätevyyslaki*). Lakia sovelletaan Euroopan unionin jäsenvaltion kansalaisen toisessa jäsenvaltiossa hankkiman ammattipätevyuden tunnustamiseen sekä ammattipätevyuden tunnustamiseen, joka perustuu Euroopan talousalueesta tehtyyn sopimukseen tai muuhun Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden toisen osapuolen kanssa tekemään sopimukseen taikka kolmansien maiden kansalaisten asemaa koskevaan unionin lainsäädäntöön.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että ammatissa toimimisen edellytyksenä on sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa. Alusliikenneohjaus on turvallisuuskriittistä toimintaa, jossa asianmukaisella kielitaidolla on suuri merkitys merenkulun turvallisuuden varmistamisen kannalta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä olevasta kielitaidosta koskevasta vaatimuksesta säädettäisiin 29 §:ssä (*alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen*) ja se perustuisi 8 §:ään (*alusliikennepalvelun kieli*). Myös ammattipätevyysdirektiivin 53 artiklan 1 kohdan mukaan ammattipätevyuden tunnustamisesta etua saavilla ammattihenkilöillä on oltava sellainen kielitaito, jota tarvitaan heidän ammatinsa harjoittamiseksi vastaanottavassa jäsenvaltiossa.

41 §. Pätevyysien väliaikainen pidentäminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi asetuksenantovaltuudesta, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi väliaikaisesti pidentää vanhentuvien pätevyysien voimassaoloaikaa. Ehdotuksen mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi poikkeusolojen aikana, normaaliolojen häiriötilanteissa tai yleisvaarallisen pandemian aikana poiketa tämän lain vaatimuksista alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta uusittaessa. Pätevyystodistuksen voimassaoloa ei saisi jatkaa poikkeuksellisin menettelyin enempää kuin kuusi kuukautta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaoloaikaa voitaisiin pidentää poikkeuksellisin menettelyin, jos normaali uusimismenettely on merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi, eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle.

Ehdotuksen tarkoituksena on turvata merenkulun turvallisuutta myös erilaisten poikkeuksellisten tilanteiden aikana. Erilaisten kriisitilanteiden aikana voi tulla mahdottomaksi järjestää tai osallistua ammatilliseen täydennyskoulutukseen, joka on yksi pätevyuden uusimisen edellytyksistä.

Pätevyystodistuksen voimassaolon pidentäminen johtaa tilanteeseen, jossa alusliikenneohjaajalle syntyy pidempi väli täydennyskoulutuksen välillä kuin normaalisti olisi mahdollista. Tämä voidaan katsoa jossakin määrin heikentäväksi tekijäksi merenkulun

turvallisuudelle. On toisaalta huomioitava, että mahdollistamalla alusliikenneohjauksen katkeamaton jatkuminen väliaikaisella pätevyystodistuksen voimassaoloajan pidentämisellä, edistetään merenkulun turvallisuutta. Lisäksi on huomioitava, että poikkeuksellisin menettelyin myönnetty voimassaoloajan pidentäminen olisi mahdollista kerrallaan enintään kuudeksi kuukaudeksi. Kokonaisuutena arvioiden voidaan todeta, että väliaikaista pidennystä on pidettävä painoarvoltaan merkittävämpänä kuin vähäistä heikentymää merenkulun turvallisuudessa.

5 Luku. Alusliikennepalveluun liittyvät viranomaistehtävät

42 §. Valvonta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelulain valvonnasta. Ehdotetun *1 momentin* mukaan alusliikennepalvelulain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus ja kehittäminen kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriölle. Momentti vastaisi pääosin lain 28 §:n 1 momenttia, jonka mukaan lain täytäntöönpanon ja lain noudattamisen ylin valvonta kuuluisi liikenne- ja viestintäministeriölle, jonka hallinnonalalla Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto sekä Liikenne- ja viestintäministeriön tulosohtava Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy toimivat. Lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta kuuluisi kuitenkin Liikenne- ja viestintävirastolle, josta säädettäisiin pykälän *2 momentissa*. Ehdotettava 2 momentti vastaisi voimassaolevan lain 28 §:n 2 momenttia.

Pykälän *3 momentti* vastaisi seurantadirektiivin 8 artiklan mukaista velvoitetta valvoa alusliikennepalvelusta annettujen säännösten noudattamista ja velvollisuutta ilmoittaa alusten rikkomuksista asianomaiselle aluksen lippuvaltiolle. Velvollisuus ilmoittaa rikkomuksista koskisi vain selviä ja vakavia rikkomuksia, mutta muistakin rikkomuksista voidaan ilmoittaa, jos se katsotaan tarpeelliseksi. Kansainvälisten sopimusten määräysten ja IMO:n päätösten vastainen toiminta aiheuttaisi ilmoituksen lippuvaltiolle. Tällaisia järjestelmiä ovat Suomenlahdella IMO:n päätöksellä A.284(VIII) hyväksytyt reittijakojärjestelmät siten kuin niitä on IMO:n päätöksellä 6 päivänä tammikuuta 2003 ja 1 päivänä kesäkuuta 2010 muutettu sekä IMO:n päätöksellä MSC.139(76) hyväksytty alusten pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä. Ahvenanmerellä tämä koskisi 10 päivänä joulukuuta 2008 IMO:n vahvistamaa reittijakojärjestelmää.

Pykälän *4 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava 17 §:n 1 momentissa tarkoitettujen riskienhallinnan vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen. Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin merenkulun turvallisuuteen kohdistuvan merkittävän riskin poistamiseksi. Merkittävällä riskillä tarkoitettaisiin ehdotetun 17 §:n 2 momenttia vastaavaa merkittävää vaikutusta. Velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko. Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990). Lain 17 § 1 momentissa säädetään VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta huolehtia käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta. Ehdotettu momentti vastaisi voimassaolevan lain 28 §:n 4 momenttia, jolla on täytäntöön pantu eräät verkko- ja tietoturvadirektiivin velvoitteet.

43 §. Liikenteenohjauspalvelujen järjestäminen. Väyläviraston tehtävä liikenteenohjauspalveluiden järjestämisestä ehdotetaan säädettäväksi omaksi pykäläkseen. Voimassa olevassa laissa ehdotettua säännöstä vastaava säännös on lain 16 §:n 1 momentissa. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin Väyläviraston velvollisuudesta vastata liikenteenohjauspalvelujen ja palvelutason riittävyyden järjestämisestä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän perustamispäätöksen ehtojen mukaisesti. Voimassaolevassa laissa velvollisuus on rajattu maantieteellisesti Väyläviraston hallinnoimiin vesiväyliin. Ehdotetaan, että velvollisuus koskisi sitä aluetta, jota Liikenne- ja viestintäviraston perustamispäätös koskee.

Voimassaolevassa laissa velvollisuus ei myöskään kata palvelutason riittävyydestä vastaamista. Nähdään kuitenkin tarpeelliseksi, että Väylävirasto palvelun tilaajana vastaisi myös siitä, että se tilaa sellaista palvelua, joka palvelutasoltaan vastaa alueen liikennettä.

Liikenteenohjauksella tarkoitettaisiin tässä ajantasaista liikenteen ja liikenneolosuhteiden seurantaa, liikenteestä tiedottamista sekä liikenteen operatiivista ohjausta mukaan lukien häiriötilanteiden hallinta. Alusliikenteenohjaus on suurelta osin meriliikenteen sujuvuuden hallintaa ja turvallisuuden varmistamista, jossa vastuu aluksen ohjailusta ei siirry alusliikennepalveluohjaajalle vaan kysymys on lähinnä neuvojen ja ohjeiden antamisesta aluksen päällikölle, liikennesääntöjen noudattamisen valvonnasta sekä meriliikenteen asiantuntijana toimimisesta. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo sitä, että alusliikennepalvelun järjestäjä ja VTS-palveluntarjoaja täyttävät sille tässä ja muualla lainsäädännössä asetetut velvoitteet.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että Väylävirasto vastaisi VTS-alueeseen liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ylläpidon ja noudattamisen valvonnan järjestämisestä. Voimassa olevan lain 20 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo VTS-alueisiin liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. Ehdotetaan, että velvollisuutta täsmennettäisiin siten, että noudattamisen valvonnan järjestäminen annetaan Väyläviraston tehtäväksi, jotta se voisi tilata valvonnan VTS-palveluntarjoajalta samalla, kun Väylävirasto tilaa VTS-palveluntarjoaja Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:ltä alusliikennepalvelun. Ehdotetulla momentilla täytäntöön pannaan seurantadirektiivin 5 ja 7 artiklat.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Väyläviraston oikeudesta saada VTS-palveluntarjoajalta veloituksetta tiedot, joilla on vaikutusta tilaamansa VTS-palvelun sisältöön, laatuun, tulevaisuuden suunnitelmiin tai kustannuksiin. VTS-palveluntarjoajan olisi toimitettava tiedot Väylävirastolle ilman tarpeetonta viivytyksiä. On tärkeää, että Väylävirasto saa tiedot riittävän nopeasti, jotta se voi hoitaa lakisäätteiset tehtävänsä tehokkaasti.

44 §. *Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmästä (*Long Range Identification and Tracking, jäljempänä LRIT-järjestelmä*). LRIT-järjestelmä on luotu ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981), jäljempänä SOLAS-yleissopimus, liitteen V luvun 19-1 säännöillä. LRIT-järjestelmän tarkoituksena on aluksen paikkatietojen käyttäminen turvatoimi-, turvallisuus- ja meriympäristönsuojelutarkoituksiin. LRIT-järjestelmä on maailmanlaajuinen satelliittipohjainen järjestelmä, jolla tunnistetaan ja seurataan aluksia. Se ilmoittaa automaattisesti aluksen sijainnin EU:n LRIT-tietojärjestelmään ja sen tarkoituksena on aluksen paikkatietojen käyttäminen turvatoimi-, turvallisuus- ja meriympäristönsuojelutarkoituksiin. Järjestelmää ylläpitää Euroopan meriturvallisuusvirasto (*European Maritime Safety Agency, EMSA*).

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta (2002/59/EY) 6 b artiklan 1 kohdan mukaan aluksilla, joihin sovelletaan SOLAS-yleissopimuksen V/19-1 määräystä ja IMO:n hyväksymiä suorituskykyvaatimuksia ja toiminnallisia vaatimuksia, on oltava mainitun määräyksen mukainen LRIT-järjestelmä, kun alus käy jäsenvaltion satamassa. Lisäksi jäsenvaltiot ja komissio toimivat yhteistyössä määrittääkseen vaatimukset, jotka koskevat jäsenvaltioiden kiinteiden AIS-tukiasemien

peittoalueeseen kuuluvilla vesialueilla purjehtivien alusten varustamista LRIT-tietojen siirtoon tarvittavilla laitteilla, ja ne esittävät tarvittaessa IMO:lle asianmukaisia toimenpiteitä.

Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto sopii alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään liittyvästä tietojenvaihdosta LRIT Cooperative Data Centerin (EU LRIT CDC) kanssa ja vastaa yhteistyöstä alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään liittyvässä tietojenvaihdossa. Lisäksi se vastaisi Suomen lipun alla olevien alusten alusrekisteritietojen ylläpidosta Euroopan tietokeskuksessa sekä alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään liittyvän raportoinnin ja laitteiden käytön valvonnasta. Momentti vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan lain 20 d §:n 1 momenttia.

Pykälään ehdotetaan nykytilaan nähden uutta *2 momenttia*, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään liittyvien laitteiden vaatimuksenmukaisuustestauksen suorittavat ohjelmistopalveluiden tarjoajat. Lainsäädäntö on sisältänyt vastaavan toimivaltuuden, kun ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen V lukuun tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 § tuli voimaan. Sen mukaan Merenkululaitos on toimivaltainen viranomainen, joka tekee alusten kaukotunnistusjärjestelmään liittyvän tietojen vaihdon edellyttämät sopimukset sekä päättää hallinnollisista järjestelyistä, tietojen luovuttamisesta ja vastaanottamisesta ja laitteita koskevista teknisistä määräyksistä. Hallituksen esityksen Eduskunnalle ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen V lukuun tehtyjen muutosten hyväksymisestä sekä laiksi muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta mukaan pykälän nojalla Merenkululaitos hoitaa LRIT-järjestelmää koskevien laitteiden hyväksynnän (HE 224/2008 vp, s. 4). Vuosien aikana tapahtuneissa lakimuutoksissa (muun muassa useat virastouudistukset ja liikenteenohjauspalveluiden yhtiöittämien) tämä toimivaltuus ei ole siirtynyt uudistusten mukana Liikenne- ja viestintävirastolle vaan siltä on puuttunut muodollinen oikeus hyväksyä LRIT-järjestelmään liittyvien laitteiden vaatimuksenmukaisuustestauksen suorittavat ohjelmistopalveluiden tarjoajat.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltuudesta, jonka nojalla se voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä alusten pitkän kantaman tunnistamista ja seurantaa koskevista laitteista.

45 §. *VTS-palveluntarjoajan avustaminen.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan oikeudesta saada apua Puolustusvoimilta, Rajavartiolaitokselta, ympäristö-, tulli-, ja poliisiviranomaisilta, pelastuslaitokselta sekä valtion alusten päälliköiltä. Sen mukaan pykälässä luetellut viranomaiset avustaisivat vastikkeetta VTS-palveluntarjoajaa sen suorittaessa sille ehdotetussa laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei avustamiselle olisi viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.

Viranomaisilta saatu avustaminen koskisi VTS-palveluntarjoajan laissa säädettyjä operatiivisia tehtäviä. Avustamista olisi esimerkiksi alusten tunnistamiseen ja tilanteen tarkistamiseen liittyvät toimenpiteet, esimerkiksi silloin, jos alukseen ei saada yhteyttä normaalein keinoin. Tällöin VTS-palveluntarjoaja voisi pyytää viranomaisia käymään tunnistamassa aluksen paikan päällä. Avustamiseen velvoitetut viranomaiset voisivat myös esimerkiksi etsiä, tunnistaa ja poistaa hinaamalla väyläalueilla liikenteen häirtäviä ajoneuvoja kuten esimerkiksi kiinnitysponjia, tukkeja, laiturirakenteiden kappaleita ja karanteita veneitä. Annettava apu voi olla myös muunlaista kuin edellä mainituissa esimerkkitalanteissa mainittu apu. Avustamisvelvollisuus koskisi kuitenkin vain sellaista apua, jota asianomainen viranomainen

on toimivaltainen antamaan. Koska kaikilla pykälässä mainituilla viranomaisilla on myös muita lakisäätteisiä tehtäviä, esitetään pykälään otettavaksi säännös, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajalle annettua apua voidaan antaa, jos sille ei ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä. Asiaan liittyvä intressipunninta ja päätöksenteko olisi suhteutettava mahdollisen vaaratilanteen vakavuuteen ja luonteeseen sekä muihin käsillä oleviin tosiseikkoihin. Arvioinnissa on kuitenkin otettava huomioon esimerkiksi käynnissä olevan muun virkatehtävän laatu ja toisaalta mahdollisen vaaratilanteen vakavuus.

46 §. Kielto-oikeus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston kielto-oikeudesta eräiden rajoitteiden toimeenpanemiseksi sekä ihmisten hengen tai terveyden vakavan vaaran taikka vakavan normaaliolojen häiriötilanteen vuoksi.

Pykälään *1 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden, Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 29 artiklan nojalla annettujen päätösten, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla annettujen asetusten, eräiden Suomelle Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan unionin jäsenenä kuuluvien velvoitusten täyttämisestä annetun lain (659/1967) nojalla annetun asetuksen, varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi annetun lain (325/2013) nojalla tehdyn jäädyttämiss päätöksen tai viranomaisen päättämän aluksen kulkua koskevan rajoitteen toimeenpanemiseksi, ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvan vakavan vaaran taikka vakavan normaaliolojen häiriötilanteen vuoksi oikeus päätöksellään kieltää alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta, tulemasta satamaan tai ankkuroimasta, lähtemästä satamasta tai ankkuripaikalta taikka jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle.

Voimassa olevan lain kielto-oikeutta koskevassa 17 a §:ssä viitataan EU:n pakotteita koskevan lainsäädännön lisäksi Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin, joita voivat olla esimerkiksi YK:n turvallisuusneuvoston määräämät pakotepäätöslauselmat. Säännöksellä tavoitellaan mahdollisimman tehokasta päätöslauselmien täytäntöönpanoa tilanteessa, jossa päätöslauselmaa ei ole vielä ehditty panna täytäntöön EU:ssa mutta Suomen viranomaisten edellytykset toimia päätöslauselman edellyttämällä tavalla on tarpeen turvata. Säännöksessä viitatus eräiden Suomelle Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan unionin jäsenenä kuuluvien velvoitusten täyttämisestä annetun lain (659/1967, jatkossa *pakotelaki*) mukaan turvallisuusneuvoston päätöslauselmien täytäntöön panemiseksi tarvittavista taloudellisuontoisista sekä tieto- ja muuta liikennettä koskevista toimenpiteistä voidaan tarvittaessa määrätä kansallisesti asetuksella. Tällaisen asetuksen antaminen tulisi kyseeseen lähinnä edellä kuvatussa tilanteessa, jossa Suomella olisi EU-lainsäädännön puuttuessa velvollisuus toimia YK:n turvallisuusneuvoston edellyttämällä tavalla, mutta päätöslauselman täytäntöönpano edellyttäisi yksityiskohtaisempia määräyksiä. Tämän vuoksi Liikenne- ja viestintävirastolla tulisi näissä tilanteissa olla vastaava toimivalta kuin sillä olisi, jos tarvittava EU-lainsäädäntöä olisi ehditty antaa.

Voimassa olevassa pykälässä viitataan myös lakiin varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi (325/2013), jolla on pantu kansallisesti täytäntöön sellaiset terrorismin vastaisia pakotteita koskevan turvallisuusneuvoston päätöslauselman 1373 (2001) mukaiset velvoitteet, joita EU-tason lainsäädännön ei ole katsottu täysimääräisesti kattaneen. Keskusrikospoliisi voi mainitun lain mukaan määrätä varojen jäädyttämisestä tavalla, joka oikeusvaikutuksiltaan muistuttaa hyvin läheisesti EU:n pakoteasetuksista johtuvaa jäädyttämisvelvollisuutta. Koska laissa on olennaisesti kyse kansainvälisten terrorismin vastaisten pakotteiden täytäntöön panemisesta ja koska siinä säädetään samanlaisista oikeusvaikutuksista, olisi perusteltua, että Liikenne- ja viestintäviraston kuuluisi tarvittaessa toimia myös kyseisen lain täytäntöön panemiseksi.

Pykälässä säädettyihin, niin kutsuttuun pakotelainsäädäntöön liittyviin kielto-oikeuden käyttöperusteisiin ei ehdoteta nykytilaan nähden muutoksia. Sen sijaan kielto-oikeusperusteita ehdotetaan laajennettavaksi ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvan vakavan vaaran taikka vakavan normaaliolojen häiriötilanteen osalta. Perusteiden laajentamisella pyritään mahdollistamaan esimerkiksi vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa viranomaiselle käytettäviksi monipuolinen keinovalikoima esimerkiksi vakavan tartuntataudin leviämisen ehkäisemiseksi. Näin voitaisiin rajoitukset kohdistaa mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla ja aiheuttaen mahdollisimman vähän haittaa välttämättömälle liikenteelle, kuten rahti- ja tavaraliikenteelle. Muutoksella lisättäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa kuitenkin niin, että se on rajattu ihmishengen ja terveyden turvaamiseen sekä vakaviin normaaliolojen häiriötilanteiden asianmukaiseen hoitamiseen. Tämän pykälän kielto-oikeusperusteiden sekä 11 §:n erityistilanteiden laajennus terveysturvallisuuden ylläpitämiseksi sekä vakavan normaaliolojen häiriötilanteen hoitamiseksi liittyvät kummankin pykälän osalta samankaltaisiin tilanteisiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta ilmoittaa VTS-palveluntarjoajalle 1 momentissa tarkoitettua kiellosta tai rajoituksesta. Ilmoitus tulee tehdä välittömästi kiellon antamisen jälkeen. VTS-palveluntarjoajan tulee välittää tieto alukselle mahdollisimman pain sen jälkeen, kun VTS-palveluntarjoaja on saanut tiedon Liikenne- ja viestintävirastolta. Viimeistään tieto tulisi alukselle välittää siinä vaiheessa kun, alus ilmoittaa aikomuksestaan saapua VTS-alueelle tai poistua VTS-alueelta, ilmoittaa tulostaan satamaan tai aikeistaan ankkuroida taikka ilmoittaa lähdöstään satamasta tai ankkuripaikalta. Koska kysymys on usein kiireellisestä tilanteesta ja VTS-palveluntarjoajalla on tehokkaimmat välineet saada välitettyä tieto kiellosta alukselle, katsotaan tarkoituksenmukaiseksi, että se välittää tiedon Liikenne- ja viestintäviraston sijaan.

Pykälän 3 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettua kiellon tehostamiseksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus antaa luotsaus- tai jäänmurtopalveluja tuottavaan yritykseen kohdistuvia päätöksiä. Tarkoituksena on, että Liikenne- ja viestintävirasto, joka valvoo luotsin käyttöä siten, kuin luotsauslaissa on säädetty, voi antaa myös luotsauspalvelun tarjoajan kohdistuvia päätöksiä tilanteessa, jossa alukseen, jolla luotsaus on tarkoitus suorittaa, kohdistuu jokin mainittu viranomaisen kielto tai määräys. Voimassa olevan lain säännökseen nähden säännöstä muutettaisiin siten, että kiellon tehostamiseksi voidaan määräyksen sijaan antaa päätös. Koska toimenpide kohdistuu yksittäiseen yritykseen, nähdään tarpeelliseksi asianosaisen muutoksenhakuoikeuden mahdollistaminen siten kuin hallintolaissa säädetään päätökseen haettavasta muutoksesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta päättää aluksen siirtämisestä, jos se ei noudata 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua kielloa tai siirtämiseen on muu aluksesta johtuva meriliikennettä, ympäristöä tai turvallisuutta vaarantava syy taikka toinen viranomainen pyytää siirtämistä. Siirtämisestä aiheutuvista kustannuksista vastaa aluksen omistaja tai laivanisäntä. Kysymys voi olla tilanteesta, jossa alus on vaurioitunut siten, että sen liikkuminen vesialueella ei ole enää turvallista alukselle itselleen eikä muulle liikenteelle tai se voi aiheuttaa uhan ympäristölle. Alusturvallisuuden valvontalain mukainen toimivaltainen viranomainen voi aluksen kunnosta johtuen kohdistaa alukseen kulkuun liittyviä rajoituksia, joiden toimeenpanemiseksi Liikenne- ja viestintävirastolta voidaan pyytää virka-apua. Pidetään perusteltuna, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus päättää aluksen siirtämisestä myös tilanteessa, jossa alus jättäytymällä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle vastoin viranomaisten määräyksiä aiheuttaa häiriötä ja vaaraa muulle liikenteelle tai haittaa meripelastus- tai etsintätehtäviä. Aluksen siirtämisestä syntyvät kustannukset jäisivät aluksen omistajan tai laivanisännän kannettavaksi, mikä voisi osaltaan

edistää alusten omaehtoista varautumista erilaisiin teknisiin ongelmiin ja niiden korjaamiseen mahdollisimman nopeasti.

Pykälän viimeisessä momentissa, *5 momentissa*, säädettäisiin kiello-oikeuteen liittyvistä toimenpiteistä ilmoittamisesta ulkoministeriölle sekä 42 §:ssä mainituille virka-apuviranomaisille. Ilmoitus olisi tehtävä tarpeen mukaan välittömästi. Ulkoministeriölle voidaan katsoa tarpeelliseksi toimittaa esimerkiksi tiedot pakotelainsäädäntöön liittyvistä kiellopääöksistä, kun taas muista syistä annetut kiellot voitaisiin ilmoittaa harkinnan mukaan. Joka tapauksessa ilmoitus olisi tehtävä välittömästi kiellopääöksen antamisen jälkeen.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu keväällä 2022 luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muuttamisesta pakotelainsäädännön osalta⁹. Lakiehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruuttaa tai rajoittaa voimassa olevia lupia taikka tehdä päätöksen liikenteen tai kuljetuksen keskeyttämisestä tai rajoittamisesta. Lisäksi virasto voisi myöntää pakotesäädöksen mukaisia tai siinä tarkoitettuja poikkeuslupia sekä huolehtia myös muista vastaavista täytäntöönpanotoimista. Hallitus esityksen valmistelun aloittamiseen vaikuttivat EU:n neuvoston helmi-maaliskuussa 2022 antamat Venäjään ja Valko-Venäjään kohdistuvat pakotteet. Esityksen tavoitteena on tehostaa YK:n turvallisuusneuvoston ja EU:n neuvoston asettamien pakotteiden toteuttamista liikenteen osalta ja antaa Liikenne- ja viestintävirastolle toimivaltuudet liikennettä koskevien pakotteiden täytäntöönpanossa, jotta virasto voisi välittömästi ryhtyä toimenpiteisiin pakotteiden perusteella. Laki olisi tarkoitus tulla voimaan viimeistään 1.7.2022.

47 §. *Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma.* Ehdotetaan, että pykälässä säädettäisiin avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevasta suunnitelmasta. Pykälän *1 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta osoittaa merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten suojapaikkoja. Suojapaikka voisi olla voimassaolevan lain tapaan satama, sataman osa tai muu suojaava laituri- tai ankkuripaikka taikka muu suojaisa alue. Voimassa olevan lain aineellisissa säännöksissä ei säädetä tästä velvollisuudesta vaan Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävä suojapaikkojen osoittamiseen on ilmennyt lain määritelmistä. Voimassaolevan lain 2 §:n 14 kohdan mukaan suojapaikalla tarkoitetaan Liikenne- ja viestintäviraston merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoittamaa satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaisaa aluetta. Viranomaisten tehtävien selkeyden vuoksi nähdään tarpeelliseksi täsmentää suojapaikkoja koskevaa sääntelyä tältä osin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin siitä, että Rajavartiolaitoksen olisi laadittava yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan, Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien IMO:n päätöslauselmien perusteella suunnitelma, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuteen kohdistuviin uhkatilanteisiin. Rajavartiolaitoksen on kuultava suunnitelmasta kaikkia osapuolia, joita se koskee. Suunnitelma voidaan laatia myös osana meripelastussuunnitelmaa tai merellisten ympäristövahinkojen torjuntasuunnitelmaa. Rajavartiolaitos lähettää tiedon suunnitelmista myös Suomen naapurimaiden viranomaisille.

⁹ Säädöshankkeen hankeikkuna: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM012:00/2022>.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettävän avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevan suunnitelman sisällöstä. Momentti sisältää kuusikohtaisen luettelon asioista, joita suunnitelman olisi sisällettävä. Suunnitelman tulisi sisältää asianomaisten viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan yhteystiedot sekä Suomen rantaviivaa koskevat tiedot ja tiedot Suomen rannikolla sijaitsevista suojapaikoista. Lisäksi suunnitelmassa olisi mainittava muut sellaiset tiedot ympäristöllisistä, taloudellisista ja sosiaalista näkökohdista sekä luonnonolosuhteista, joiden perusteella mahdollisimman nopeasti voidaan tehdä ennakoarvio ja päätös suojapaikasta aluksen ottamiseksi vastaan sekä tiedot kalustosta ja välineistöstä avustus- ja pelastustoimia sekä ympäristön pilaantumisen torjuntaa varten. Suunnitelmassa olisi niin ikään kuvattava arviointimenettelyt, joiden perusteella avun tarpeessa olevalle alukselle annetaan tai siltä evätään lupa saapua suojapaikkaan, kansainväliset koordinointi- ja päätöksentekomenettelyt sekä suojapaikkaan vastaanotettavien alusten rahavakuuksiin ja vastuuvollisuuden liittyvät menettelyt. 2 ja 3 momentti vastaisivat asiallisesti voimassaolevan lain 20 b §:n 1 momenttia sekä alusliikennepalveluasetuksen 11 a §:ää. Voimassa olevan lain 20 b §:n 2 momentin mukaisesta valtioneuvoston asetuksenantovaltuudesta luovuttaisiin tarpeettomana.

48 §. *Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen.* Ehdotettavan pykälän 1 momentissa säädettäisiin Rajavartiolaitoksen velvollisuudesta päättää yhteistyössä 47 §:n 2 momentissa tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suojapaikkaan ottamisesta 47 §:ssä tarkoitettun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella. Lisäksi säädettäisiin, että Rajavartiolaitoksen olisi päätöstä tehdessään kuultava pelastusviranomaista, Liikenne- ja viestintävirastoa, Väylävirastoa, satamanpitäjää, luotsauspalvelun tarjoajaa ja VTS-palveluntarjoajaa. Voimassa olevaan lakiin nähden kuultavien tahojen luetteloa laajennettaisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan Rajavartiolaitoksen olisi ilmoitettava 1 momentissa tarkoitettua päätöksestään VTS-palveluntarjoajalle. Lisäksi Rajavartiolaitos ilmoittaa Suomen ympäristökeskukselle, Liikenne- ja viestintävirastolle, Väylävirastolle, satamanpitäjälle ja VTS-palveluntarjoajalle niistä toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt meripelastuslaissa ja pelastuslaissa (379/2011) säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Voimassa olevan lain 20 c §:n 3 momentin mukaisesta valtioneuvoston asetuksenantovaltuudesta luovuttaisiin tarpeettomana.

49 §. *Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä.* Ehdotetaan, että pykälässä säädettäisiin merenkulun tiedonhallintajärjestelmästä. Ehdotettu pykälä vastaisi pääosin voimassaolevan lain 20 a §:ää. 1 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi perustettava ja ylläpidettävä kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuudirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Ehdotettavan momentin toisen virkkeen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurissa, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta järjestää kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön joko itse tai hankkia se VTS-palveluntarjoajalta. Jos järjestäminen hankitaan VTS-palveluntarjoajalta, myös sen tulee noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin merenkulun tiedonhallintajärjestelmän yhteentoimivuudesta EU:n merenkulun tiedonhallintajärjestelmän (SafeSeaNet-keskusjärjestelmä) kanssa. Lisäksi todetaan, että tiedot niiden välillä olisi voitava lähettää ja vastaanottaa sähköisesti.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintäviraston on tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljettamista lasteista ja vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista, aluksella olevista henkilöistä, henkilöiden rajatarkastuksista ja turvatoimista.

Pykälän 5 momentissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta, jonka nojalla se voisi antaa tarkempia määräyksiä merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ilmoitusmenettelyistä, rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa.

6 luku. Erinäiset säännökset

50 §. *Toimintakyvyn heikentyminen.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös alusliikenneohjaajalta edellytettävästä toimintakyvystä. Pykälän 1 momentin mukaan alusliikenneohjaukseen ei saisi osallistua se, jonka veren alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai joka on käyttänyt muuta huumavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä. Pykälän 2 momentin mukaan alusliikenneohjaukseen ei saisi myöskään osallistua henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta syystä ei voi hoitaa tehtävää meriliikenteen turvallisuutta vaarantamatta.

Säännöksen tarkoituksena on tuoda selkeästi ilmi alusliikenneohjaajilta edellytettävä toimintakyvyn vähimmäistaso. Säännöstä sovellettaisiin myös alusliikennepalvelun esihenkilöihin heidän osallistuessaan alusliikenneohjaukseen. Säännös osaltaan täsmentäisi 28 ja 35 §:ssä säädettyjä alusliikenneohjaajien ja alusliikennepalvelun esihenkilöiltä edellytettävää toimintakykyä. Alusliikenneohjaus on turvallisuuskriittistä toimintaa, jossa alusliikenneohjaajien asianmukainen tarkkaavuus- ja vireystaso sekä riittävä terveydentila ovat tärkeitä merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi. Riittävän toimintakyvyn varmistaminen tapahtuisi viimekädessä työterveyshuollossa ja hoitoon ohjaaminen olisi viimesijassa työnantajan vastuulla.

Säännöksen rikkomista ei ehdoteta erikseen sanktioitavaksi. Jos työntekijän toimintakyky todetaan heikentyneeksi, työnantajan olisi arvioitava työsuhteen jatkoa työsopimuslaissa (55/2001) säädetyn mukaisesti. Alusliikenneohjaajiin sovellettaisiin ehdotettavan 53 §:n mukaan rikoslain virkavastuuta koskevia säännöksiä, joten tämän pykälän vastaiset teot saattaisivat tulla arvioitavaksi esimerkiksi rikoslain 40 luvun 9 §:n valossa.

51 §. *Pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttamisesta, muuttamisesta ja rajoittamisesta soveltuvin osin vastaavasti, kuin merenkulun pätevyyskoskevista viranomaisen päätöksistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 242 §:ssä. Koulutusta koskevalla hyväksymispäätöksellä tarkoitettaisiin sekä koulutuksen hyväksymistä koskevaa päätöstä että oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun akkreditointipäätöstä.

Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ensinnäkin peruutettava myöntämänsä pätevyystodistus tai hyväksymispäätös, jos pätevyystodistuksen haltija taikka oppilaitos tai ammattikorkeakoulu, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, ilmoittaa pätevyystodistuksessa tai koulutusta koskevassa hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Kyseessä olisi siten henkilöluvan haltijan tai toiminnanharjoittajan itsensä aloitteesta tapahtuva peruuttaminen.

Alusliikenneohjauksen turvallisuuden varmistaminen saattaa edellyttää myös puuttumista oikeuteen suorittaa tehtäviä vastoin toiminnanharjoittajan itsensä tahtoa. Pykälän *2 momentin* tarkoituksena olisi varmistaa merenkulun turvallisuus säätämällä perusteista, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehokkaasti ja oikeasuhtaisesti puuttua virheelliseen tai puutteelliseen toimintaan. Momentin *1 kohdan* mukaan pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen muuttaminen, rajoittaminen tai peruuttaminen olisi mahdollista, jos pätevyystodistuksen tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Vaikka toimilla tosiasiaassa rajataankin henkilön tai organisaation mahdollisuuksia ammatin- ja elinkeinotoiminnanharjoittamiselle, kyse olisi varsinaisen sanktion sijasta lainmukaisen oikeustilan aikaansaamiseen tai palauttamiseen tähtäävästä viranomaisen toimenpiteestä.

Momentin *2 kohdan* mukaan muuttaminen, rajoittaminen tai peruuttaminen olisi mahdollista, jos pätevyystodistuksen haltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka pätevyystodistuksen haltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia kansainvälisiä säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä. Virheelliseen toimintaan puuttuessa *2 kohdan* mukaisesti ei arvioitaisi yksittäisten tekojen moitittavuutta sinänsä vaan sitä, täyttääkö toiminta kyseisten tekojen jälkeenkin lupaa koskevat edellytykset ja onko toiminta muuten lainmukaista. Näin ollen, vaikka toimenpiteet *2 kohdan* mukaisissa tilanteissa lähentyvät rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia erityisesti suhteessa *1 kohdan* mukaisiin tilanteisiin, ne ovat kuitenkin luonteeltaan pikemminkin hallinnollisia turvaamistoimia.

Momentin *3 kohdan* mukaan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen olisi mahdollista myös, jos on muusta kuin *1* tai *2* kohdassa tarkoitetusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei pätevyystodistuksen haltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Edellä *2* momentissa kuvattuja tilanteita saattaa syntyä tahallisen toiminnan, tahattomien virheiden taikka muunlaisen laiminlyönnin seurauksena. Momentin sanamuoto kussakin kohdassa antaisi Liikenne- ja viestintävirastolle liikkumavaraa valita tarkoituksenmukaisin keino reagoida virheelliseen tai puutteelliseen toimintaan. Liikenne- ja viestintäviraston olisi arvioitava tilannetta kokonaisuutena ja valittava muuttamisen, rajoittamisen ja peruuttamisen väliltä oikeasuhtaisin toimi. Oikeasuhtaisena olisi pidettävä toimea, jolla saavutetaan lainmukainen oikeustila rajoittaen mahdollisimman vähän pätevyystodistuksen tai hyväksymispäätöksen haltijan ammatti- tai elinkeinotoimintaa. Peruuttaminen hallinnollisena sanktiona puuttuu voimakkaasti toimijoiden oikeusasemaan, joten sen olisi oltava viimesijainen keino puuttua toimintaan suhteessa lievempänä pidettäviin muuttamiseen ja rajoittamiseen.

Seuraamuksen tarvetta arvioitaessa momentin sanamuoto lisäksi edellyttäisi, että viranomainen ottaa huomioon myös muuttamista, rajoittamista ja peruuttamista lievemmat keinot: pätevyyden haltijalle tai hyväksymispäätöksen nojalla toimintaa harjoittavalle olisi ensin annettava kirjallinen huomautus tai varoitus ja vasta, jos toimenpide ei johda epäkohtien poistamiseen,

olisi pätevyyttä tai hyväksyntää voitava muuttaa tai rajoittaa tai vaihtoehtoisesti se olisi voitava peruuttaa. Vain jos turvallisuuden voidaan katsoa olevan vakavasti uhattuna, olisi rajoittaminen, muuttaminen tai peruuttaminen voitava tehdä ilman kirjallista huomautusta tai varoitusta. Huomautuksen ja varoituksen perusteista ehdotetaan säädettäväksi 51 §:ssä. Tavoitteena on, että toimintaa ohjaavien säännösten rikkomiseen on sovellettavissa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyä noudatetaan asianmukaisesti. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että pätevyystodistuksen haltija olisi velvollinen viipymättä palauttamaan peruutettu pätevyystodistus Liikenne- ja viestintävirastolle. Kyseisen velvoitteen tavoitteena on ehkäistä ammatinharjoittamista ilman voimassaolevaa pätevyyttä.

52 §. Huomautus ja varoitus. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa pätevyystodistuksen haltijalle tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tahon vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos pätevyystodistuksen haltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava muutoin kuin 51 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat pätevyystodistuksessa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa huomautuksen lisäksi sille, joka rikkoo 4 §:n 1 momentin mukaisia säännöksiä, 5 §:ssä tarkoitettua perustamispäätöstä, 7 §:n 1 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä taikka laiminlyö 19-27 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden. Voimassaolevan lain mukaan perustamispäätöksen tai alusliikennepalveluun osallistumista koskevan voimassaolevan lain 21 §:n 1 momentin säännöksiä tahallisesti tai huolimattomuudesta tehdystä rikkomisesta tai ilmoitusvelvollisuuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tehdystä laiminlyönnistä voi tuomita alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon. Olisi kuitenkin tarpeellista, että laissa mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle huomautuksen tai varoituksen antaminen esimerkiksi lievemmässä tilanteessa, jossa rikkominen tai laiminlyönti ei ole tahallisesti tai huolimattomuudesta tehty.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annettaisiin kirjallisesti, ja siitä olisi tehtävä merkintä liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

53 §. Rangaistussäännökset. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi rangaistusseuraamuksista. Alusliikennepalveluun liittyvän liikenteenohjauksen toimivuuden varmistaminen edellyttää valvonnan lisäksi rikkomusten sanktiointia. Ehdotetun pykälän mukaan se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 4 §:n 1 momentin mukaisia säännöksiä, 5 §:ssä tarkoitettua perustamispäätöstä, 7 §:n 1 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä taikka 11 §:n 1 tai 4 momentin nojalla annettua päätöstä tai 43 §:n nojalla annettua kieltoa, taikka laiminlyö 19-27 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, olisi tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon. Ehdotettu pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassaolevan lain 29 §:ää. Laissa ehdotetaan kuitenkin jaettavaksi voimassaolevan lain 8 §:ssä tarkoitettu perustamispäätöksen sisältö perustamispäätökseen ja Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen, joten pykälässä ehdotetaan huomioitavaksi molemmat. Lisäksi pykälään ehdotetaan teknisenä muutoksena pykäläviittausten muuttamista vastaamaan ehdotetun lain säännöksiä sekä muutamia kielellisiä korjauksia.

54 §. *Alusliikenneohjaajan rikosoikeudellinen virkavastuu.* Alusliikenneohjaajaan sovellettavasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta ehdotetaan säädettäväksi lain 53 §:ssä. Sen mukaan alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tämän lain nojalla hänelle säädettyjä tehtäviä. Rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovellettaisiin kaikkiin alusliikenneohjaajiin, myös satamanpitäjän palveluksessa oleviin. Rikosoikeudellista virkavastuuta sovellettaisiin säännöksen mukaan myös oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun 37 §:n 5 momentissa tarkoitettuun henkilöstöön sekä VTS-palveluntarjoajan 38 §:n 3 momentissa tarkoitettuun henkilöstöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tämän lain nojalla hänelle säädettyjä tehtäviä.

Rikosoikeudellisella virkavastuulla tarkoitetaan vastuuseen joutumista virkavelvollisuuksien vastaisista teoista tai laiminlyönneistä rikoslain (39/1889) 40 luvun mukaisista virkarikoksista. Rikosoikeudellinen virkavastuu koskee virkamiestä, julkista luottamustehtävää hoitavaa henkilöä sekä muutoin julkista valtaa käyttävää henkilöä. Muutoin julkista valtaa käyttävillä henkilöillä tarkoitetaan esimerkiksi työsuhteessa olevaa henkilöä, jonka tehtäviin kuuluu julkisia hallintotehtäviä. Julkisia tehtäviä hoitavien asemaa on yhdenvertaisuuden vuoksi virkavastuun osalta aikanaan muutettu, jotta työ- ja palvelussuhteen vastuut vastaavat toisiaan. Näin ollen rikoslaissa virkarikosten tekijäksi mainitaan virkamies, mutta todellisuudessa säännöksiä sovelletaan myös kaikkiin julkista valtaa käyttäviin sekä julkista luottamustehtävää hoitaviin henkilöihin. Lisäksi pykälässä todettaisiin, että vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin vahingonkorvauslaissa.

55 §. *Liikennevirhemaksu.* Pykälässä säädettäisiin Tullin määräämästä liikennevirhemaksusta. Pykälä vastaisi pääosin voimassaolevan lain 29 a §:ä. Virhemaksun sijaan käytettäisiin esimerkiksi tieliikennelaissa (729/2018) omaksuttua käsitettä liikennevirhemaksu.

Ehdotetun *1 momentin* mukaan Tulli voisi määrätä liikennevirhemaksua vähintään 50 ja enintään 3500 euroa, jos Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan tai Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittaja, asiamies tai päällikkö laiminlyö tahallaan tai huolimattomuudesta 20 tai 21 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden. Liikennevirhemaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Maksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Ehdotetussa 20 ja 21 §:ssä säädettäisiin Tullille annettavista aluksen saapumisilmoituksesta ja aluksen lähtöilmoituksesta. Säännöksissä veloitettaisiin antamaan aluksesta ja sen lastista tietyissä tilanteissa tietoja merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ehdotetussa 26 §:ssä säädetään, että Tulli voisi antaa tarkempia määräyksiä 20 ja 21 §:ssä tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä ja näiden ilmoitusten tallentamisesta ehdotetussa 48 §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään. Jotta ilmoitusvelvollisten vastuu tulisi korostetusti laissa painotetuksi, ehdotetaan, että kyseisissä laiminlyöntitapauksissa sanktiona voitaisiin käyttää sakon sijaan myös liikennevirhemaksua. Säännös olisi yhdenmukainen tullilaissa () olevan säännöksen kanssa.

Pykälän *2 momentin* mukaan liikennevirhemaksua ei voitaisi kuitenkaan määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, taikka jota vastaan samasta teosta nostettu syyte on tuomioistuimessa lainvoimaisesti ratkaistu.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Tullin määräämää liikennevirhemaksua koskevasta muutoksenhausta. Sen mukaan Tullin tekemää liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen saisi vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019) säädetään. Muutoksenhaku olisi pääpiirteittäin samanlainen kuten ehdotetussa 56 §:ssä. Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen säädettäisiin tehtäväksi Helsingin hallinto-oikeuteen, sillä Helsingin hallinto-oikeudessa käsitellään koko maan tullivalitukset. Virhemaksun täytäntöönpano määräytyisi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 122 §:n 1 momentin mukaisesti, jonka mukaan päätöstä ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Momentti vastaisi sisällöllisesti voimassaolevan lain 29 a §:n 3 momenttia. Momentista kuitenkin poistettaisiin maininta, jonka mukaan hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 107 §:n mukaan hallinto-oikeuden hallintolainkäyttöasiassa antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan, joten asiasta ei olisi erikseen tarpeen säätää ehdotetussa laissa.

56 §. Liikennevirhemaksun täytäntöönpano. Voimassaolevaan lakiin nähden uutena ehdotetaan pykälää liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta.

Pykälän 1 momentin mukaan liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädettäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Esityksen 6. lakiehdotus koskee ehdotusta sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamista.

Pykälän 2 momentin mukaan liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtisi Oikeusrekisterikeskus, joka vastaa muun ohella sakkojen täytäntöönpanosta. Tullin ja tuomioistuimen olisi ilmoitettava maksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle olisi ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin liikennevirhemaksun vanhentumisajasta, joka olisi viisi vuotta lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

Pykälän 4 momentin mukaan sille, jolle on määrätty liikennevirhemaksu, ei saisi samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

57 §. Toimivaltainen tuomioistuin. Ehdotetun pykälän mukaan ehdotettujen 4 §:n, 11, 19-27 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyisi merilain 21 luvun säännösten mukaan. Merilain 21 luvun 1 pykälän mukaan merilaissa tarkoitettuja asioita käsitteleviä alioikeuksia (*merioikeudet*) ovat Ahvenanmaan ja Helsingin käräjäoikeudet. Ahvenanmaan merioikeuden tuomiopiirinä on Ahvenanmaan maakunta ja Helsingin merioikeuden tuomiopiirinä muu Suomi. Ehdotettu pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassaolevan lain 30 §:ää.

58 §. Muutoksenhaku. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta. Sen 1 momentin mukaan koulutuksen järjestäjän tekemään koulutusta koskevaan päätökseen sekä muuhun kuin alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevaan päätökseen saisi vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevat päätökset ehdotetaan jätettäväksi oikaisuvaatimusmenettelyn ulkopuolelle, jottei käsittelyn kokonaiskesto aiheuttomasti pitenisi. Momentti vastaisi tältä osin sisällöllisesti voimassaolevan lain 31 §:n 1

momenttia. Momentissa kuitenkin jatkossa täsmennettäisiin, että oikaisua vaadittaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta.

Ehdotetussa 54 §:ssä tarkoitettu Tullin määräämään päätökseen liikennevirhemaksusta vaadittaisiin oikaisua ehdotetun 54 §:n 3 momentin mukaan Tullilta. Lisäksi momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaus koulutuksen järjestäjän tekemään koulutusta koskevaan päätökseen. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että muutoksenhausta viranomaiskoneiston ulkopuolisen tekemään hallintopäätökseen on aina säädettävä erikseen (PeVL 30/2014 vp, s. 5).

Ehdotetun 2 momentin mukaan muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädettäisiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa. Viittaus oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin olisi luonteeltaan informatiivisen ja se sisällytettäisiin lakiin muutoksenhaun selkiyttämiseksi. Momentti vastaisi sisällöllisesti voimassaolevan lain 31 §:n 2 momenttia. Momentista kuitenkin esitetään poistettavaksi hallintoasioista annetun lain säädösnumero, sillä se esiintyy jo esitettävän lain aiemmassa pykälässä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan päätöstä olisi noudatettava oikaisuvaatimuksesta tai muutoksenhausta huolimatta, jollei oikaisuvaatimusta käsittelevä viranomainen tai valitusta käsittelevä tuomioistuin toisin määräisi. Voimassaolevan lain 31 §:n 3 momentissa säädetään, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää. Ehdotetussa momentissa täsmennettäisiin, että momentti koskisi sekä oikaisuvaatimuksia että muutoksenhakua tuomioistuimessa.

7 luku. Voimaantulo

59 §. Voimaantulo. Ehdotetussa pykälän 1 momentissa säädettäisiin lain voimaantulosta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että lailla kumottaisiin voimassa oleva alusliikennepalvelulaki.

60 §. Siirtymäsäännökset. Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan ehdotetun lain voimaan tullessa voimassa olevat liikenne- ja viestintäministeriön tekemät alusliikennepalvelun perustamispäätökset muutoksineen jäisivät voimaan. Perustamispäätöksiä ei siten tarvitsisi uusia ehdotetun 5 §:n mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan kumotun lain tai sen nojalla annettujen säännösten nojalla myönnetyt alusliikenneohjaajan ammattipätevyudet olisivat voimassa niissä tarkoitettun ajan. Säännöksen tarkoitus on mahdollistaa nykyisen lain nojalla toimivien alusliikenneohjaajien työssä jatkaminen samoin edellytyksin, kuin heille myönnetyssä pätevyudessa tarkoitetaan. Kun pätevyystodistuksen voimassaoloaika loppuu, voitaisiin mahdollinen uusiminen tehdä ehdotettavan 32 §:n mukaisesti.

7.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

3 §. Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset. Pykälän 1 momentin yleissäännöksen mukaan lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen Suomen vesialueella. Pykälän 3 momentin mukaan lakia ei sovelleta huviveneeseen eikä vuokraveneeseen, sillä niiden teknisistä ja turvallisuusvaatimuksista on säädetty erikseen vesiliikennelaisissa (782/2019) ja huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (1712/2015). Lisäksi 3 momentissa on rajattu huvialukset alusturvallisuuslain soveltamisalan ulkopuolelle. Nyt esitettävällä muutoksella rajattaisiin lain soveltamisalan ulkopuolelle myös sellaiset ohjaukkyöden tai sitä

korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamat lossit, jotka eivät ole liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaisesti osa maantietä. Käytännössä tämä tarkoittaisi yksityistielain 3 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaiseen tiealueeseen kuuluvia losseja eli niin sanottuja yksityistielosseja sekä sellaisia losseja, jotka eivät ole maantien eivätkä yksityistien osia, kuten ulkoilureitin tai kevyen liikenteen väylän osana operoivat lossit. Näihin losseihin ei niiden käytön luonteen ja liikennöintialueen vuoksi ole tarkoituksenmukaista soveltaa alusturvallisuuslaissa säädettyjä teknisiä ja turvallisuusvaatimuksia. Muutos vastaisi myös vallitsevaa käytäntöä, sillä Liikenne- ja viestintävirasto ei ole tähänkään saakka vaatinut näiden alusten katsastamista lasti- tai matkustaja-aluksiksi. Lisäksi muutos edistäisi sääntelyn yhdenmukaisuutta siltä osin, että nykyisin maantielosseihin ei sovelleta täysimääräisesti alusturvallisuuslain vaatimuksia liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:ssä olevan erityissääntelyn vuoksi, joten olisi epä johdonmukaista edellyttää tätä yksityistielosseilta tai muilta, mm. kevyen liikenteen väylällä tai katuverkolla olevilta losseilta.

Muihin kuin maantielosseihin sovelletaan vesiliikennelaisissa säädettyjä yleisiä vesikulkuneuvoja koskevia vaatimuksia ja tämä tilanne selkeytyisi muutoksen jälkeen. Muutoksen jälkeen Liikenne- ja viestintävirasto voisi välittömästi parantaa yksityistielossien turvallisuuden kehittämistä laatimalla yksityisteiden kunnossapitoon valtiontukea hakevia ohjaavaan Yksityisteiden valtionavustukset -ohjeistukseen¹⁰ tietyjä turvallisuusvaatimuksia yksityistielosseja koskien.

Sekä maantielosseja, yksityistielosseja että muita losseja koskevat säännökset ovat kokonaisvaltaisen päivityksen tarpeessa. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:ää on muutettu hallituksen esityksellä eduskunnalle laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta (HE 237/2021 vp). Muutos tuli voimaan 14.3.2022. Muutoksella lisättiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa teknisiä määräyksiä lossia koskevasta ohjauslaitteistosta ja sen hyväksynnästä. Lakimuutoksen tavoitteena on erityisesti lossiliikenteen turvallisuuden parantaminen mahdollistamalla lossin fyysisen ohjausköyden korvaavien virtuaalisten ohjausjärjestelmien nykyistä laajempi käyttöön ottaminen

Liikenne- ja viestintäministeriössä on päätetty käynnistää myös toinen lossisääntelyn uudistamista koskeva hanke. Hankkeessa on tarkoitus tarkastella muutostarpeita muun muassa lossinkuljettajien pätevyysvaatimusten ja lossin määritelmän osalta liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Samassa yhteydessä voitaisiin arvioida sääntelyä myös muun muassa automaation näkökulmasta. Eriasteisia automaatiokokeiluja olisi valmiuksia toteuttaa jo nyt pienempien lossien osalta, jotka eivät kuljeta ajoneuvoja. Laajemman hankkeen valmistelulle ja toimijoiden kuulemiselle on katsottu tarpeelliseksi varata riittävästi aikaa.

Nyt esitettävän soveltamisalarajauksen myötä syntyvä lainsäädännön edellyttämien vaatimusten keveneminen yksityistielossien ja muiden lossien osalta olisi näin ollen luonteeltaan väliaikainen. Tässä muutoksessakin esiin nouseva sääntelyn aukollisuus kuitenkin korostaa tarvetta kaikkia losseja koskevan sääntelyn laajamittaiselle tarkastelulle lähitulevaisuudessa.

64 §. Aluksenmittauksen suorittajat. Pykälää esitetään muutettavaksi siten, että hyväksytyt luokituslaitokset voisivat suorittaa suomalaisten alusten aluksenmittauksia Liikenne- ja viestintäviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston nimeämien aluksenmittaajien lisäksi. Vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982, jäljempänä

¹⁰ TRAFICOM/136002/03.04.03.06/2020

aluksenmittausyleissopimus) artiklan 6 mukaan hallinto voi uskoa aluksenmittaamisen joko tarkoitusta varten hyväksymilleen henkilöille tai laitoksille.

66 §. *Aluksenmittauksen hakeminen ja järjestäminen.* Pykälään lisättäisiin edellä mainitun muutoksen vuoksi tarpeelliset maininnat hyväksytyistä luokituslaitoksista.

67 §. *Aluksenmittaus ja mittakirja.* Pykälää muutettaisiin siten, että hyväksytyt luokituslaitokset voisivat myöntää suomalaisen aluksen aluksenmittaussopimuksen mukaisen mittakirjan. Aluksenmittausyleissopimuksen 7 artiklan mukaan kansainvälisen mittakirjan on oltava hallinnon tai sen asianmukaisesti hyväksymän henkilön tai laitoksen antama. Muutos mahdollistaisi sen, että jatkossa olisi mahdollista sopia yksittäistapauksissa siitä, että hyväksytty luokituslaitos voisi myöntää suomalaisen aluksen mittakirjan tarpeen vaatiessa.

71 §. *Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjat.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan. Suezin ja Panaman kanavien mittakirjat eivät perustu kansainvälisiin yleissopimuksiin, vaan kanavahallintojen omiin sääntöihin, joten kanavahallinnot itse päättävät kenen antamat mittakirjat ne hyväksyvät. Laissa säädettäisiin edelleen selkeyden vuoksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi kuitenkin antaa kyseisiä mittakirjoja.

Pykälän 2 momentin sanamuotoa muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin sana "aluksenmittaus", joka viittaa alusturvallisuuslain 63 §:n mukaan brutto- ja nettovetoisuuksien määrittämiseen aluksenmittausyleissopimuksen mukaisesti.

73 §. *Mittakirjan tietoihin vaikuttavat muutokset.* Pykälään lisättäisiin edellä mainitun muutoksen vuoksi tarpeelliset maininnat hyväksytyistä luokituslaitoksista.

7.3 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

11 e §. *Poikkeukset.* Pykälään tehtäisiin lakitekninen korjaus ja poistettaisiin 1 momentin 3 kohdasta virheellinen sana "satama". Näin säännös vastaisi satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY muotoilua.

7.4 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta

1 §. Henkilöluetteloita koskevat säännökset kumottaisiin siirtymäajan jälkeen. 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 4 momentti.

2 §. Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulosta. Lain on tarkoitus tulla voimaan, kun rekisteröintidirektiivin mukainen siirtymäaika päättyy eli 21.12.2023.

7.5 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

9 luvun 1 §. *Satamassa olevat jätteiden vastaanottolaitteet.* Sataman yleisiä vastaanottovelvoitteita koskevaan pykälään lisättäisiin uusi 6 momentti, jossa säädettäisiin alusjätedirektiivin 15 artiklan edellyttämällä tavalla sataman henkilöstön koulutuksesta. Koulutusvelvoite asetettaisiin sataman pitäjälle. Tämän olisi järjestettävä sataman henkilöstölle tarvittava koulutus näiden tehtävien kannalta olennaisten ja ajantasaisten tietojen saamiseksi ja ylläpitämiseksi. Koulutuksessa on huomioitava erityisesti mahdollinen vaarallisten aineiden

käsittely satamassa. Alusjätedirektiivin 15 artikla edellyttää, että koulutusvaatimukset saatetaan säännöllisesti ajan tasalle teknologisen innovoinnin haasteisiin vastaamiseksi, mihin nyt lisättävällä momentilla viitattaisiin edellyttämällä ajantasaisten tietojen saamista ja ylläpitämistä.

7.6 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

1 §. *Lain soveltamisala.* Ehdotetaan, että sakon täytäntöönpanosta annetun lain soveltamisalaa laajennettaisiin siten, että se koskisi myös alusliikennepalvelulain nojalla annettujen liikennevirhemaksujen täytäntöönpanoa. Näin Oikeusrekisterikeskus voisi laittaa täytäntöön alusliikennepalvelulakiin ehdotetut liikennevirhemaksut.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Voimassa oleva alusliikennepalveluasetus kumoutuu, jos säädetään uusi alusliikennepalvelulaki ja samalla kumotaan asetuksenantovaltuuden sisältävä voimassa oleva laki. Asetusta ei ole tarkoitus antaa lain antamisen yhteydessä uudelleen. Asetuksessa annettu alemman asteinen sääntely on tarkoitus sisällyttää osin annettavaan lakiin sekä korvata Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin.

Esitys sisältää useita ehdotuksia valtuutuksiksi alemman asteisen sääntelyn antamiseen.

Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin VTS-palveluntarjoajan varautumisvelvollisuutta koskevan 18 §:n 3 momentin nojalla säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat valmius- ja varautumissuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan tarkempia määräyksiä ehdotettavan alusliikennepalvelulain ilmoitusvelvollisuuksia koskevan 16 §:n, tietoturvariskien hallintaa koskevan 17 §:n, normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumista koskevan 18 §:n nojalla, vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtäviä ilmoituksia koskevan 23 §:n, tilastointia varten annettavia tietoja koskevan 24 §:n, laivaajan ilmoitusvelvollisuutta koskevan 25 §:n, alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmää koskevan 44 §:n sekä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää koskevan 49 §:n nojalla.

Tulli valtuutettaisiin antamaan tarkempia määräyksiä ehdotettavan alusliikennepalvelulain 22 §:n nojalla. Sen mukaan Tulli voi antaa tarkempia määräyksiä aluksen saapumis- ja lähtöilmoituksen sisällöstä ja tallentamisesta merenkulun tiedonhallintajärjestelmään.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että alusliikennepalvelulaki ja muut lakiehdotukset tulisivat voimaan 1.1.2023, jolloin esityksen taustalla olevat IMO:n päätöslauselmat tulevat voimaan.

10 Toimeenpano ja seuranta

Esitys ei sisällä sellaisia merkittäviä täytäntöönpanotoimia, jotka vaikuttaisivat esimerkiksi esityksen voimaantuloajankohtaan tai joihin olisi ryhdyttävä jo ennen esityksen voimaantuloa.

Lakiehdotusten vaikutuksia seurataan liikenne- ja viestintäministeriössä, Väylävirastossa sekä Liikenne- ja viestintävirastossa sidosryhmiltä saatavan palautteen ja käytännön kokemusten kautta. Mahdolliset muutostarpeet huomioidaan harkinnan mukaan tulevissa merenkulun säädöshankkeissa.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Esityksen käsittelyssä on huomioitava sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamista koskevan esityksen osalta, onko lakia ehdotettu muutettavaksi toisessa samaan aikaan käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esitykseen sisältyy useita ehdotuksia, joiden suhdetta perustuslakiin on tarpeen arvioida. Tässä arvioinnissa on huomioitava se, että suurin osa nyt ehdotettavista säännöksistä sisältyy asiallisesti voimassa olevaan alusliikennepalvelulakiin. Vuonna 2005 säädettyä alusliikennepalvelulakia on muutettu usein. Näistä muutosesityksistä perustuslakivaliokunta on antanut lausuntonsa kerran. Tällöin kysymys oli hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 34/2018 vp), jolloin perustuslakivaliokunta arvioi lausunnossaan (PeVL 16/2018 vp, s. 97-117) ennen kaikkea yhtiöittämiseen liittyviä näkökohtia. Tässä esityksessä voimassa olevan lain mukaista oikeustilaa muuttavia ehdotuksia on useita. Seuraavassa arvioidaan niiden suhdetta perustuslakiin. Lisäksi arvioidaan myös voimassaolevaan lakiin sisältyviä säännöksiä perusoikeuksien kannalta perusoikeusajattelun ja hallitusten esitysten laatimisohejiden alusliikennepalvelulain voimassaolon aikana tapahtunutta kehitystä vastaavasti.

Seuraavassa on arvioitu alusliikennepalvelulakia koskevan lakiehdotuksen suhdetta perustuslakiin ja lain säätämisyjärjestystä yksityiselämän suoja, oikeusturvan, asetuksen antamisen ja lainsäädäntövallan siirtämisen sekä julkisen hallintotehtävän muulle kuin viranomaiselle siirtämisen kannalta.

Yksityiselämän suoja (10 §)

Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Saman momentin mukaan henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan lainsäätäjän liikkuma-alaa rajoittaa tämän säännöksen lisäksi myös se, että henkilötietojen suoja osittain sisältyy samassa momentissa turvatun yksityiselämän suojan piiriin. Esitys sisältää useita ehdotuksia, joita olisi arvioitava yksityiselämän ja henkilötietojen suojan näkökulmasta.

Perustuslakivaliokunta tarkisti aiempaa kantaansa lausunnossaan PeVL 14/2018 vp Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) soveltamisen alkamisen johdosta. Valiokunnan mielestä yleisen tietosuojasetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Valiokunnan käsityksen mukaan yleisen tietosuojasetuksen sääntely vastaa

asianmukaisesti tulkittuna ja sovellettuna myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen mukaan määräytyvää henkilötietojen suojan tasoa. Näin ollen erityislainsäädäntöön ei ole yleisen tietosuojasetuksen soveltamisalalla enää valtiosääntöisistä syistä välttämätöntä sisällyttää kattavaa ja yksityiskohtaista sääntelyä henkilötietojen käsittelystä. Perustuslakivaliokunnan mielestä lähtökohtaisesti riittävää on, että henkilötietojen suojaa ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa yleisen tietosuojasetuksen kanssa (PeVL 14/2018 vp, s. 4).

Henkilötietojen käsittely on tarpeen 1. lakiehdotuksen 28 pykälässä säännellyn alusliikenneohjaajien pätevyyksien myöntämiseksi ja valvomiseksi sekä palvelutietojen seuraamiseksi. Tietojen käsittely on tarpeen Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettavien lakisääteisten velvoitteiden noudattamiseksi, joten käsittelyn oikeusperusta vastaa tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Lakiehdotuksessa ei ehdoteta tietosuojasetusta täsmentävää uutta sääntelyä, vaan tietojen käsittelyyn sovellettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 26–28 lukua.

Myös koulutuksen järjestäjän akkreditointi ja koulutusohjelmien hyväksyminen voi vaatia henkilötietojen käsittelyä. Esityksen 1. lakiehdotuksen 39 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi rekisterinpitäjä tässä laissa tarkoitettujen koulutuksen järjestäjän akkreditoimista sekä koulutusohjelmien hyväksymistä koskevien tietojen käsittelyn osalta. Tietojen käsittely olisi tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen veloitteen noudattamiseksi (koulutuksen järjestäjien akkreditointi ja valvonta sekä koulutusohjelmien hyväksyminen ja valvonta). Käsittelyn oikeusperusta vastaa tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Tietojen käsittelystä ei ehdoteta täydentävää sääntelyä, vaan siihen sovellettaisiin tietosuojasetusta.

Oikeusturva (21 §)

Perustuslain 21 §:n mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa. Lisäksi jokaisella on oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi.

Voimassaolevassa alusliikennepalvelulaissa on useita Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuja määräyksenantovaltuuksia, joissa määräys kohdistuu yksittäiseen henkilöön tai yritykseen. Esimerkiksi kiello-oikeutta koskevan 17 a §:n 3 momentin mukaan kiellon tehostamiseksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus antaa luotsaus- tai jäänmurtopalveluja tuottavalle yritykselle määräyksiä sekä 4 momentin mukaan oikeus määrätä alus siirrettäväksi. Koska määräys ei sellaisenaan nauti muutoksenhakuoikeutta, ehdotetaan esityksen 1 lakiehdotuksessa määräyksenantovaltuuden sijaan viranomaisen oikeutta tai velvollisuutta tehdä asiassa päätös. Yksittäiseen henkilöön tai yritykseen kohdistuvaan päätökseen voi asianosainen hakea muutosta. On kuitenkin huomioitava, että tietyissä tilanteissa päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta. Voimassaolevaan lakiin nähden oikeustilaa muuttavalla ehdotuksella korvata osa määräyksenantovaltuuksista päätöksenteko-oikeudeksi pyritään edistämään julkisen vallan tehtävää turvata perusoikeuksien toteutuminen, kuten perustuslakivaliokunta on lausunnossaan (PeVL 52/2014 vp, s. 3/I) kiinnittänyt huomiota.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa säädettäisiin tarkkarajaisesti ja yksityiskohtaisesti lain säännösten rikkomisesta seuraavista hallinnollisista seuraamuksista ja rangaistuksista sekä muutoksenhausta. Lakiehdotuksen 52 §:ssä säädetään huomautuksesta ja varoituksesta sekä 45 §:ssä hallinnollisesta seuraamuksesta, liikennevirhemaksusta. Ehdotetussa 53 §:ssä säädettäisiin rangaistussäännöksistä. Ehdotetussa 57 §:ssä säädettäisiin muutoksenhaun tapahtuvan

hallintolain ja oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain mukaan. Tämän lisäksi oikeusturvan ja hyvän hallinnon toteutumiseksi esitettävän lainsäädännön ohelle sovellettaisiin hallintolakia sekä muuta hallinto-oikeudellista ja rikosprosessuaalista lainsäädäntöä. Ehdotetussa 56 §:ssä säädettäisiin toimivaltaisesta tuomioistuimesta sellaisten asioiden osalta, joita ei käsiteltäisi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain mukaan, vaan ne määräytyisivät merilain 21 luvun säännösten mukaan.

Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §)

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 muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä 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. Valtuutuksen säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkuudesta (PeVL 16/2002 vp, s. 2, PeVL 19/2002 vp s. 5, PeVL1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 17/2010 vp, s. 2). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, s. 133/II; ks. myös PeVL 16/2002 vp, s. 2/I ja PeVL 19/2002 vp, s. 5/I).

Esitykseen sisältyy 1. lakiehdotukseen sisältyy useita valtuussäännöksiä, jotka on kuvattu alemman asteista sääntelyä koskevassa luvussa. 1. Lakiehdotus sisältää yhden valtuutuksen valtioneuvoston asetuksen antamiseen. Se koskee varautumista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Lisäksi eräistä yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista seikoista voitaisiin säätää tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Ehdotetut asetuksen- ja määräyksenantovaltuudet sisältyvät pääosin voimassaolevaan alusliikennepalvelulakiin. Valtuutussäännökset on sijoitettu ja asiallisesti kytketty säänneltävää asiaa koskeviin pykäliin. Määräyksissä määriteltäisiin esimerkiksi tietoturvallisuuteen liittyviä häiriöitä koskevien ilmoitusten sisältöön liittyvät muodolliset ja tekniset seikat sekä ilmoitusten tarkempi tekotapa.

Valtuudet koskisivat teknisluonteisia ja vähäisiä yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä tai ei säädetä yksilön oikeuksien, velvollisuuksien tai perusoikeuksien perusteista. Asetuksenanto- ja määräyksenantovaltuuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Kaikissa esitettävissä valtuussäännöksissä on kyse lakia tarkentavien säännösten ja määräysten antamisesta Asetuksen- ja määräyksenantovaltuudet on myös sijoitettu perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla perussäännöksen yhteyteen.

Hallituksen esityksen 1. lakiesityksen asetuksenanto- ja määräystenantovaltuuksien säätämiseksi on olemassa edellä mainitulla tavalla perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi ehdotetut asetuksenanto- ja määräystenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna

perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei voida antaa kuin viranomaisille (kokoavasti PeVL 26/2017 vp, s. 47-51).

Perustuslain 124 §:n sanamuodolla korostetaan perustuslain esitöiden (HE 1/1998 vp, s.179/I) mukaan sitä, että julkisten hallintotehtävien hoitamisen tulee pääsääntöisesti kuulua viranomaisille ja että tällaisia tehtäviä voidaan antaa muille kuin viranomaisille vain rajoitetusti. Julkisella hallintotehtävällä tarkoitetaan melko laajaa hallinnollisten tehtävien joukkoa, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä. Perustuslain 124 §:n säännös kattaa sekä viranomaisille nykyisin kuuluvien tehtävien siirtämisen että hallintoon luettavien uusien tehtävien antamisen muille kuin viranomaisille (HE 1/1998 vp, s. 179/I).

Tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen (ks. esim. PeVL 5/2014 vp, s. 3, PeVL 23/2013 vp, s. 3, PeVL 10/2013 vp, s. 2/II, PeVL 6/2013 vp ja PeVL 53/2010 vp). Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisten näkökohtien lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin. Myös hallintotehtävän luonne on otettava arvioinnissa huomioon. Siten tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täytyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön keskeisiä oikeuksia koskevaa päätöksentekovaltaa siirrettäessä.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 13 §:n 1 ja 3 momentin nojalla VTS-palveluntarjoaja voi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä muiden viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. Alusliikennepalvelussa on kysymys julkisesta hallintotehtävästä perustuslain 124 §:n merkityksessä, mutta sitä ei olisi kuitenkaan pidettävä merkittävänä julkisen vallan käyttämisenä, jota ei voida siirtää yksityisen hoidettavaksi.

Alusliikennepalvelu eriytettiin viranomaisen toiminnasta liikenteenohjausyhtiön hoidettavaksi vuonna 2019. Asiaa koskevassa hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 34/2018 vp) on tarkastelu tehtävän luonnetta julkisena hallintotehtävänä sekä tämän siirtämisen perusoikeudellisia näkökulmia, ja tässä kohden viitataan siinä todettuun (s. 97-113, erityisesti s. 107-110). Perustuslakivaliokunta huomautti hallituksen esitystä koskevassa lausunnossaan (PeVL 16/2018 vp) rataverkon haltijan tehtävien siirtämisen osalta, ettei mahdollisesti lakiin perustumattomalle, olemassa olevalle hallintokäytännölle tule antaa normatiivista merkitystä arvioitaessa lakiehdotuksen perustuslainmukaisuutta. Näin ollen ehdotettujen säännösten osalta perustuslainmukaisuuden osoitukseksi ei valiokunnan lausunnon mukaan riittänyt se, että ehdotettu sääntely vastasi nykyistä käytäntöä. Lisäksi valiokunta kiinnitti huomiota henkilötietojen suojaan eräiden liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettujen säännösten osalta. Valiokunta ei lausunut alusliikennepalvelulain ehdotetuista muutoksista, mutta kehotti aluevalvontalain alusliikennepalveluun liittyvän 26 §:n perustelujen täydentämiseen.

Perustuslakivaliokunta on useissa lausunnoissaan ottanut kantaa siihen, mitkä ovat edellytykset julkista vallan käyttöä sisältävien tehtävien antamiselle muulle kuin viranomaiselle. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan todennut, että merkittävänä julkisen vallan käyttönä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (PeVL 42/2005, s. 3). Silloin kun julkisen tehtävän hoitaminen annetaan ulkopuolisen asiantuntijan tehtäväksi, perusoikeuksien,

oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan perustuslakivaliokunnan näkemyksen mukaan huolehtia muun muassa tehtäviä suorittavien henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla (PeVL 40/2002 vp, s.3). Esityksen 1. lakiehdotukseen on sisällytetty julkista hallintotehtävää hoitavien yksityisten henkilöiden rikosoikeudellisesta virkavastuuta, pätevyys- ja valvontaa koskevat ehdotukset, joilla varmistetaan hyvän hallinnon vaatimusten turvaaminen.

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksessa esitettäviä muun kuin viranomaisen suorittamia julkisia hallintotehtäviä on edellä mainituilla perusteluilla pidettävä asianmukaisina perustuslain 124 §:n kannalta.

Esityksen perusoikeusliittännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä esitetyillä perusteilla esitetään, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Alusliikennepalvelulaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on alusliikenteen turvallisuuden ja tehokkuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvia haittojen ehkäiseminen.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *alusliikenneohjaajalla* henkilöä, joka hoitaa VTS-keskuksessa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä ja jolla on tehtävään vaadittava pätevyys;
- 2) *alusliikennepalvelulla* (*Vessel Traffic Service, VTS*) alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin;
- 3) *asiamiehellä* henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;
- 4) *avun tarpeessa olevalla aluksella* alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle;
- 5) *IALA:lla* Kansainvälistä majakkaliittoa;
- 6) *ilmoitusmuodollisuusdirektiivillä* jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 7) *IMO:lla* Kansainvälistä merenkulkujärjestöä;
- 8) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavarankuljetettavaksi meritse;
- 9) *liikenteenharjoittajalla* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:ssä määriteltyä laivanisäntää;
- 10) *onnettomuudella* merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa IMO:n säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta;
- 11) *reititysjärjestelmällä* yhden tai useamman reitin tai reititustoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä, ja johon voi kuulua reittijakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja reittejä, vältettäviä alueita, rannikkoliikennevyöhykkeitä, liikenneympyröitä, varoalueita ja syvävesireittejä (*DW-reittejä*);

- 12) *SafeSeaNet* -järjestelmällä seurantadirektiivissä tarkoitettua Euroopan unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu Euroopan komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;
- 13) *seurantadirektiivillä* alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 14) *suojapaikalla* merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoitettua satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaisaa aluetta;
- 15) *säännöllisellä liikenteellä* sarjaa matkoja, jotka liikennöidään kahden tai useamman saman sataman välillä joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu järjestelmällinen sarja;
- 16) *vaarallisella aineella* IMO:n IMDG-säännöstössä, IBC-säännösten 17 luvussa ja sen 18 luvussa mainitut Z-kategorian aineet, IGC-säännösten 19 luvussa ja IMSBC-säännöstössä tarkoitettuja vaarallisia aineita;
- 17) *VTS-alueella* aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua; VTS-alue voidaan jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin;
- 18) *VTS-keskuksella* keskusta, jossa VTS-palveluntarjoaja ylläpitää alusliikennepalvelua;
- 19) *VTS-palveluntarjoajalla* alusliikennepalvelun tarjoajaa;
- 20) *VTS-tilannekuvalla* VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista;
- 21) *ympäristöä pilaavalla aineella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjen muutosten (*MARPOL-yleissopimus*) I liitteessä määriteltyjä öljyjä, mainitun yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja mainitun yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita ja mainitun yleissopimuksen V liitteessä mainittuja meriympäristölle haitallisia kiinteitä irtolasteja.

3 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja siihen osallistumiseen sekä alusliikennepalveluun liittyviin pätevyyksiin ja koulutukseen, alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa ja kielto-oikeuteen.

Lakia sovelletaan myös VTS-palveluntarjoajan suorittamaan, Suomen vesialueen ulkopuolelle perustettujen alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ja reititysjärjestelmien noudattamisen valvontaan.

Lakia sovelletaan merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin, jotka koskevat Suomen satamissa käyviä meriliikenteessä olevia aluksia.

Lakia ei kuitenkaan sovelleta sota-aluksiin, Puolustusvoimien aluksiin, Rajavartiolaitoksen aluksiin eikä muiden viranomaisten aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin, ellei tässä laissa toisin säädetä.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään alusliikennepalvelun ylläpitämisestä, satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saavat harjoittaa myös satamanpitäjät.

2 luku

Alusliikennepalvelun ylläpito ja siihen osallistuminen sekä VTS-palveluntarjoajan tehtävät

4 §

Alusliikennepalveluun osallistuminen

Alukset tai alusyhdistelmät, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla VTS-palveluntarjoajalle, kuuntelemalla VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamalla VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä.

Kaupallisessa liikenteessä olevien alusten tai alusyhdistelmien, joiden suurin pituus on alle 24 metriä mutta vähintään 15 metriä ja joilla on VHF-radio, on kuunneltava VTS-alueen VHF-kanavia.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alukset sekä muiden viranomaisten alukset voivat ilmoittautua VTS-palveluntarjoajalle operatiivisen toimintansa edellyttämällä tavalla. Ilmoittautumiskäytäntöjen yleiset periaatteet sovitaan VTS-palveluntarjoajan kanssa. VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava sovitusta käytännöistä Liikenne- ja viestintävirastolle ja Väylävirastolle.

Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos voi vapauttaa sellaisen ulkomaisen valtionaluksen, joka osallistuu Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen isännöimään koulutukseen, harjoitukseen tai muuhun yhteistyöhön erikseen määritellyllä alueella, velvollisuudesta osallistua alusliikennepalveluun. Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava välittömästi vapautuksesta Liikenne- ja viestintävirastolle ja VTS-palveluntarjoajalle.

Jos ilmoittautuminen on ilmeisen turhaa tai kohtuuttoman hankalaa, Liikenne- ja viestintävirasto voi yksittäistapauksessa vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta ja että aluksella on toimiva ja käytössä oleva automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS).

5 §

Alusliikennepalvelun perustaminen

Liikenne- ja viestintävirasto perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueille perustamispäätöksellä. Liikenne- ja viestintävirasto selvittää alusliikennepalvelun tarpeellisuuden ennen sen perustamista. Tässä tarkoituksessa on selvittävää:

- 1) alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella;
- 2) alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat; sekä
- 3) tavanomaisiin riskinhallintatyökaluihin pohjautuva riskiarvio päätöksen vaikutuksesta merenkulun turvallisuuteen.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa alusliikennepalvelun perustamispäätöksessä:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävän VTS-palveluntarjoajan;
- 2) VTS-alueen;
- 3) VTS-palveluntarjoajan palvelutason;
- 4) kielen, jolla alusliikennepalvelua annetaan; sekä
- 5) muita vastaavia seikkoja.

Liikenne- ja viestintäviraston on tiedotettava kansallisissa ja kansainvälisissä merenkulun julkaisuissa alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai sen peruuttamisesta.

6 §

Perustamispäätöksen muuttaminen ja peruuttaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi Väyläviraston tai VTS-palveluntarjoajan esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen. Esityksen tulee sisältää 5 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettu riskiarvio muutoksen vaikutuksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi 1 momentissa tarkoitettua riskiarvion tehtyä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäviraston on kuultava Väylävirastoa ja VTS-palveluntarjoajaa sekä tarvittaessa satamanpitäjää ennen perustamispäätöksen muuttamista tai peruuttamista.

7 §

VTS-alueiden liikennesäännöt

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä määrätään alusliikennepalveluun osallistumiseen liittyvän ilmoittautumisen sisällöstä ja siihen käytettävistä menettelytavoista sekä alueella käytettävistä liikennöintiä koskevista määräyksistä. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä vahvistetaan:

- 1) pakolliset ilmoittautumispisteet;
- 2) alusten ilmoittautumista koskevat määräykset; sekä
- 3) muut vastaavat seikat.

Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä voidaan vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi alusliikenteen järjestelemiseksi VTS-alueelle määrätä:

- 1) kohtaamiskielto ja kohtaamispaikka;
- 2) ohittamiskielto ja ohittamispaikka;
- 3) lähtölupa satamasta tai ankkurointipaikalta ja VTS-alueelle saapumislupa;
- 4) liikenteen järjestelystä ajan tai matkan suhteen;
- 5) pakollinen reitti VTS-alueella vaarallista tai ympäristöä pilaavaa lastia kuljettaville aluksille ja erikoiskuljetuksille; sekä
- 6) ankkurointikielto ja ankkurointipaikka.

8 §

Alusliikennepalvelun kieli

Alusliikennepalvelua annetaan tarpeen mukaan suomen, ruotsin ja englannin kielellä. Liikenne- ja viestintävirasto voi perustamispäätöksessä päättää, että VTS-alueella, sen sektorilla tai osa-alueella annetaan alusliikennepalvelua vain englannin kielellä, jos se on tarpeen meriturvallisuuden ja meriliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi.

9 §

Tiedottaminen

VTS-palveluntarjoajan on annettava aluksen ilmoittautuessa, määräajoin, tarvittaessa tai aluksen pyytäessä alukselle tietoja, jotka voivat vaikuttaa sen liikkumiseen tai päätöksentekoon.

Alukselle voidaan tiedottaa:

- 1) VTS-alueella olevista muista aluksista;
- 2) sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta;
- 3) luotsien, jäänmurtajien, hinaajien ja satamien toiminnasta;
- 4) väylien ja turvalaitteiden kunnosta ja käytettävyydestä;
- 5) alusta uhkaavasta vaaratilanteesta; sekä
- 6) muista alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista.

Säätä koskevan tiedottamisen on perustuttava pätevän säätietopalvelun antamaan säätietoon.

10 §

Kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttuminen

VTS-palveluntarjoaja voi avustaa alusta sen pyynnöstä tai VTS-palveluntarjoajan havaitessa sen tarpeelliseksi vaaratilanteen uhatessa esimerkiksi tilanteessa, jossa:

- 1) alus on epätietoinen omasta reitistään tai sijainnistaan;
- 2) alus poikkeaa väylältä tai reitiltään;
- 3) alus tarvitsee ohjeistusta päästäkseen ankkuri- tai luotsipaikalle;
- 4) alus joutuu vaikeisiin sää- tai jääolosuhteisiin; tai
- 5) aluksella on vikoja tai häiriöitä, jotka voivat vaikuttaa aluksen navigointiin tai ohjaamiseen.

VTS-palveluntarjoajan avustus on luonteeltaan vain ohjeellista ja päämäärähakuista.

VTS-palveluntarjoaja voi avustaa alusta antamalla:

- 1) tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta;
- 2) tietoja aluksen sijainnista väylän, sen käännöspisteiden, luotsi- tai ankkuripaikan taikka merenkulullisten vaarojen suhteen;
- 3) varoituksia, neuvoja tai ohjeistuksia tietylle alukselle; sekä
- 4) tietoja muista vastaavista seikoista.

11 §

Alusliikenteen väliaikainen ohjaaminen erityistilanteissa

Liikenne- ja viestintävirasto voi poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen, meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan, ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvan vakavan vaaran taikka vakavan normaaliolojen häiriötilanteen vuoksi päättää, että:

- 1) vesialue, väylä, väylän osa tai osia suljetaan tai avataan;
- 2) aluksia ohjataan ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin; sekä
- 3) asetetaan virtuaalisesti esitetty tieto turvalaitteesta väylälle tai vesialueelle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettussa erityistilanteessa Liikenne- ja viestintävirasto voi väliaikaisesti päättää 7 §:ssä tarkoitetuista VTS-alueiden liikennesäännöistä poiketen:

- 1) asettamalla nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä;
- 2) tekemällä muutoksia kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueisiin; sekä
- 3) asettamalla muutoksia ilmoittautumispisteisiin ja -menettelyihin.

Liikenne- ja viestintäviraston 1 ja 2 momentin mukaiset päätökset voivat koskea kaikkea liikennettä tai vain osaa liikenteestä ottaen huomioon päätöksen taustalla olevan perusteen.

Liikenne- ja viestintäviraston on tiedotettava päätöksestään välittömästi VTS-palveluntarjoajalle päätöksen täytäntöön panemiseksi. VTS-palveluntarjoajan on tiedotettava

toimenpiteistä välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle.

VTS-palveluntarjoaja voi tehdä omasta aloitteestaan 1 ja 2 momentissa tarkoitetun päätöksen toimintakäsikirjassa olevien Liikenne- ja viestintäviraston ennalta hyväksymien ohjeiden perusteella poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä taikka turvallisuutta rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan on välittömästi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ja Rajavartiolaitokselle päätöksestään. Liikenne- ja viestintäviraston on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.

12 §

Valvonta kansainvälisillä merialueilla

VTS-palveluntarjoajan on seurattava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. VTS-palveluntarjoajan on toteutettava asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alukset, jotka saapuvat VTS-alueelle, noudattavat edellä mainittuja järjestelmiä.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle havaitsemistaan reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista koskevista poikkeamista.

13 §

Alusliikennepalvelun ylläpito

VTS-palveluntarjoajan on ylläpidettävä alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten, sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti sekä valvottava ja ohjattava alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän VTS-tilannekuvan perusteella. VTS-palveluntarjoajan tulee varmistua palvelutason riittävyyydestä VTS-alueensa liikenteen suhteen.

VTS-palveluntarjoajan on ohjattava ja järjestettävä alusliikennettä 7 §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisesti sekä valvottava määräyksen noudattamista alusliikenteessä.

VTS-palveluntarjoaja voi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. VTS-palveluntarjoaja vastaa siinäkin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä.

VTS-palveluntarjoajan on tallennettava VTS-tilannekuva ja siihen liittyvä VHF-radioliikenne. Tallenteita on säilytettävä 30 vuorokautta. Tallenteiden julkisuudesta on voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

VTS-palveluntarjoajan viestinnän alusliikenteelle on oltava oikea-aikaista, selkeää ja yksiselitteistä. Tiedonvaihto ja ilmoittautuminen voidaan tehdä myös sähköisesti.

14 §

Meritilannekuva

VTS-palveluntarjoaja tuottaa Väyläviraston tilauksesta ajantasaista meritilannekuvaa. Liikenne- ja viestintävirasto, Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, poliisiviranomaiset, Pelastustoimi, Tulli ja Häätokeskuslaitos saavat meritilannekuvan käyttöönsä korvauksetta.

15 §

VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirja

VTS-palveluntarjoajan on pidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on määritelty:

- 1) VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet;
 - 2) varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen myös normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa;
 - 3) luotsauslaissa säädettyjä velvoitteita koskevat menettelytavat, ilmoituskäytännöt ja yhteistyö Liikenne- ja viestintäviraston ja luotsauslaissa tarkoitetun luotsausyhtiön kanssa; sekä
 - 4) yhteistyötä koskevat menettelytavat muiden viranomaisten kanssa.
- Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirjan ja siihen tehtävät muutokset.

16 §

Ilmoitusvelvollisuudet

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tietystä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista, jos:

- 1) alus on ollut osallisena tämän lain 27 §:ssä tarkoitetussa merellä tapahtuneessa vaaratilanteessa tai onnettomuudessa;
- 2) alusta koskeva tässä laissa säädetty ilmoittamisvelvollisuus on laiminlyöty;
- 3) alusta alusliikenteeseen käytettäessä on rikottu jonkin Euroopan unionin jäsenvaltion vastuulla olevassa alusten reittijakojärjestelmässä tai alusliikennepalvelussa sovellettavia sääntöjä;
- 4) aluksesta ei ole kyetty esittämään Euroopan unionin lainsäädännön ja kansainvälisten sääntöjen mukaista vakuutustodistusta tai todistusta rahavakuudesta;
- 5) luotsi tai satamanpitäjä on ilmoittanut sellaisista alusta koskevista poikkeavuuksista, jotka voivat aiheuttaa vaaraa merenkulun turvallisuudelle tai ympäristölle;
- 6) on olemassa näyttöä tai on perusteltua syytä olettaa, että aluksesta on tahallisesti päästetty öljyä mereen tai muulla tavoin rikottu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) määräyksiä jonkin Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä; tai
- 7) alukselta on evätty pääsy Euroopan unionin jäsenvaltioiden satamiin tai jokin jäsenvaltio on tehnyt aluksesta satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY liitteen I mukaisesti.

VTS-palveluntarjoajan tulee toimittaa aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden asianomaisille viranomaisille I momentissa tarkoitetut tiedot yksittäisestä aluksesta tai sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle Euroopan unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (*SafeSeaNet-keskusjärjestelmä*).

VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta vastaanottaa alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle luotsauslain (940/2003) noudattamiseen liittyvistä havainnoistaan säädetään mainitussa laissa.

17 §

Tietoturvariskien hallinta

VTS-palveluntarjoajan on huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle käyttämiinsä viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuden liittyvästä häiriöstä.

Jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava, koskeeko 2 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin 2 momentissa tarkoitettu häiriö on merkittävä, sekä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

18 §

Varautuminen normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin

VTS-palveluntarjoajan on varauduttava valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

VTS-palveluntarjoajan on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

3 luku

Alusta ja sen lastia koskevat ilmoitukset

19 §

Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus

Aluksen päällikkö vastaa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun.

Aluksen päällikön on välittömästi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle sekä annettava Liikenne- ja viestintävirastolle viipymättä erillinen kirjallinen selvitys, jos aluksen päällikkö ei aluksen turvallisuuteen liittyvästä pakottavasta syystä pysty:

- 1) osallistumaan alusliikennepalveluun 4 ja 7 §:ssä tarkoitettulla tavalla; tai

2) noudattamaan alusliikenteen väliaikaiseksi ohjaamiseksi 11 §:ssä tarkoitettuja päätöksiä. Aluksen päällikön on ilmoitettava 11 §:n ja 45 §:n mukaisista alusta koskevista oleellisista toimenpiteistä laivanisännälle.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava välittömästi saamastaan 2 momentissa tarkoitettua ilmoituksesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

20 §

Aluksen saapumisilmoitus

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen laivanisännän, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksen saapumisilmoitus Tullille sähköisesti 49 §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen aluksen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee ulkomaisesta satamasta kohti Suomen satamaa, jos matka-aika on vähemmän kuin 24 tuntia. Jos satama tai ankkuripaikka selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun määränpää on selvillä. Tämän lisäksi aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksesta lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus sen saavuttua perille.

Saapumisilmoitukseen on sisällytettävä sisältää ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen A-kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi Tulli voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun direktiivin liitteen B-osan 1–8 kohdassa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulli varmistaa, että aluksen saapumisesta annetut tiedot ovat vaatimustenmukaiset.

21 §

Aluksen lähtöilmoitus

Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen laivanisännän, asiamiehen tai päällikön on tehtävä ennen aluksen lähtöä aluksen lähtöilmoitus Tullille sähköisesti 49 §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Tämän lisäksi aluksen laivanisännän, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksesta sen lähdeyttä sen lopullista lähtöaikaa koskeva ilmoitus.

Tulli voi vaatia lähtöilmoituksessa ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen B osan 1–8 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulli varmistaa, että aluksen lähdöstä annetut tiedot ovat vaatimustenmukaiset.

22 §

Ilmoitusten sisältöä, keräämistä, tallentamista ja lähettämistä koskevat tarkemmat määräykset

Tulli voi antaa tarkempia määräyksiä 20 ja 21 §:ssä tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä ja näiden ilmoitusten tallentamisesta 49 §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään.

23 §

Vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävät saapumis- ja lähtöilmoitukset

Suomen satamaan ensimmäisenä määräsatomanaan tai ankkuripaikkanaan Euroopan talousalueen ulkopuolisesta satamasta saapuvan vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen laivanisännän, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava ennen lastaussatamasta lähtöä 20 §:ssä tarkoitetun saapumisilmoituksen lisäksi aluksella kuljetettaviksi tarkoitetuista vaarallisista aineista Tullille sähköisesti 49 §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Jos satama tai ankkuripaikka selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun määränpää on selvillä.

Suomen satamasta lähtevän vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen laivanisännän, asiamiehen tai päällikön on viimeistään aluksen lähtöhetkellä tehtävä ilmoitus lastista Tullille sähköisesti 49 §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus koskee kaikkia aluksia koosta riippumatta. Ilmoituksessa on annettava seurantadirektiivissä tarkoitetut tiedot. Tulli varmistaa, että annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettua vaarallista ja ympäristöä pilaavia aineita sisältävää lastia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta.

24 §

Tilastointia koskevien tietojen antaminen

Liikenne- ja viestintävirasto laatii tilastoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä.

Liikenne- ja viestintävirasto kerää suunnittelu- ja valvontatehtäviään sekä merenkulku-tilastojen laatimista varten tietoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi.

Meriliikenteen tietojen keräämisessä, tilastojen laatimisessa ja tiedonkeruun tulosten lähettämisessä noudatetaan tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/42/EY. Liikenne- ja viestintävirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.

Aluksen laivanisännän tai hänen edustajansa ja satamanpitäjän on annettava Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohtaisesti ja tavararyhmittäin sekä ilmoitettava tyhjien ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Meriliikenteessä olevan aluksen laivanisännän tai hänen edustajansa tulee sähköisesti 49 §:ssä tarkoitettua sähköistä järjestelmää käyttäen toimittaa tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle. Jos Liikenne- ja viestintävirasto on antanut tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi, tiedot on toimitettava VTS-palveluntarjoajalle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen tietojen keräämisessä ja lähettämisessä noudatettavista menettelyistä.

25 §

Laivaajan ilmoitusvelvollisuus

Laivaajan on ennen aluksen lastausta Suomen satamassa tehtävä aluksen päällikölle, laivaisännälle tai tämän asiamiehelle ilmoitus aluksella kuljetettavaksi tarkoitettusta vaarallisesta tai ympäristöä pilaavasta aineesta. Ilmoitusvelvollisuus koskee kaikkia aluksia koosta riippumatta.

Laivaajan on varmistettava, että lastattava aine on ilmoituksenmukainen. Ellei laivaaja ole antanut 1 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta ei saa tarjota kuljetettavaksi tai lastata alukseen.

Euroopan unionin ulkopuolella sijaitsevasta satamasta Suomen satamaan tulevalla aluksella, jolla on lastinaan vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta, on oltava laivaajan antama ilmoitus, johon sisältyvät kyseistä ainetta koskevat tiedot.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettua laivaajan ilmoitusvelvollisuudesta.

26 §

Vapautukset ilmoitusvelvollisuuksista

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta vapauttaa aluksen laivaisännän, asiamiehen tai päällikön 20 §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta tehdä saapumisilmoitus, 21 §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta tehdä lähtöilmoitus ja 23 §:ssä säädettyistä ilmoitusvelvollisuuksista Suomen sisäisessä tai Suomen ja toisen valtion satamien välisessä säännöllisessä liikenteessä matkoilla, joiden kesto on enintään 12 tuntia. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että vapautus ei vaaranna merenkulun turvallisuutta ja että vapautus on kaikkien rantavaltioiden hyväksyttävissä ja muut seurantadirektiivissä säädetty vapautuksen myöntämisen edellytykset täyttyvät.

Liikenne- ja viestintäviraston on säännöllisesti tarkistettava, että vapautuksen ehdot täyttyvät. Viraston on peruutettava vapautus, jos vapautuksen saanut ei täytä ehtoja.

Liikenne- ja viestintäviraston on pidettävä ajantasaista luetteloa yhtiöistä ja aluksista, joille vapautus on myönnetty. Luettelo ja siihen tehdyt muutokset on toimitettava Euroopan komissiolle.

27 §

Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen

Aluksen päällikön on Suomen vesialueella ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle:

1) kaikista aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten yhteentörmäyksestä, pohjakosketuksesta, vauriosta, toimintahäiriöstä tai koneviasta, vuodosta tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellisista vioista;

2) kaikista merenkulun turvallisuutta vaarantavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten aluksen ohjattavuuteen tai merikelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavista häiriöistä sekä kaikista aluksen kuljetuskoneistoon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaitteisiin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavista vioista;

3) kaikista tilanteista, jotka saattavat aiheuttaa vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien aineiden pääsystä veteen tai tällaisen päästön uhasta; sekä

4) kaikista merellä ajelehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista.

Aluksen päällikön 1 momentin perusteella annettavan ilmoituksen on sisällettävä:

1) aluksen tunnistetiedot;

2) tieto aluksen sijainnista, lähtö- ja määräsatamasta;

3) osoite, josta voi saada tietoja aluksessa kuljetetuista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista;

4) tieto aluksella olevien henkilöiden lukumäärästä;

5) vaaratilannetta koskevat yksityiskohtaiset tiedot; sekä

6) IMO:n päätöslauselmassa A.851(20) tarkoitetut olennaiset tiedot.

Suomen vesialueen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion asianomaiselle viranomaiselle.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä saamastaan 1 momentissa tarkoitettua ilmoituksesta Liikenne- ja viestintävirastolle ja Rajavartiolaitokselle.

4 luku

Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyys ja koulutus

28 §

Alusliikenneohjaajan pätevyys

Alusliikenneohjaajan on pystyttävä ammattipätevydeltään ja toimintakyvyltään hoitamaan alusliikennepalvelua turvallisesti ja tehokkaasti.

Alusliikenneohjaajana saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus, suoritettu työpaikkakoulutus ja voimassa oleva kelpuutusmerkintä.

29 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakemuksesta alusliikenneohjaajan pätevyystodistus henkilölle:

1) joka on suorittanut alusliikenneohjaajan peruskoulutuksen;

2) jolla on vähintään voimassa oleva yliperämiehenkirja tai joka täyttää yliperämiehenkirjan myöntämisen edellytykset lukuun ottamatta terveydentilaa koskevia vaatimuksia;

3) jolla on hyvä suomen tai ruotsin kielen suullinen ja kirjallinen taito sekä toisen kielen tyydyttävä suullinen kielitaito; ja

4) jonka englannin kielen taito on vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasolla neljä.

30 §

Alusliikenneohjaajan peruskoulutus

Alusliikenneohjaajan peruskoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti. VTS-palveluntarjoajan on huomioitava koulutusohjelma laatujärjestelmässään.

Alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:

1) alusliikennetehtävien perustiedot;

2) alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävä viestintä;

3) tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset; sekä

4) poikkeustilanteiden hallinta.

Peruskoulutukseen on kuuluttava alusliikennepalvelun teoriaa ja simulaatioharjoittelua. Simulaatioharjoitteluun on kuuluttava riskiarvion perusteella tunnistettujen poikkeustilanteiden hallintaa muiden peruskoulutukseen liittyvien asioiden lisäksi.

Peruskoulutus on suoritettava ennen työpaikkakoulutuksen päättymistä.

Peruskoulutuksen järjestävän oppilaitoksen on annettava suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös.

31 §

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutus

VTS-palveluntarjoaja vastaa alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen järjestämisestä VTS-keskuksessa. Työpaikkakoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti. Työpaikkakoulutusohjelmasta on käytävä ilmi menetelmä, jolla arvioidaan, onko koulutusjakso suoritettu hyväksytysti ja onko työntekijällä valmius aloittaa itsenäinen alusliikenneohjaajana työskentely. Työpaikkakoulutusohjelmaan on kuuluttava ohjeistus siitä, miten menetellään vanhentunutta kelpuutusmerkintää uusittaessa.

Työpaikkakoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:

- 1) tiedot VTS-alueesta, sen väylästä ja alusliikenteestä;
- 2) alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävä viestintä;
- 3) VTS-keskuksen teknisten järjestelmien ja laitteiden käyttäminen;
- 4) VTS-keskuksen menettelytavat, ohjeet ja määräykset; sekä
- 5) VTS-keskuksen hätä- ja poikkeustilanneohjeistukset.

Työpaikkakoulutus suoritetaan käytännön työharjoitteluna työpaikkakouluttajan johdolla. Työpaikkakouluttajan on valvottava, ohjattava ja arvioitava koulutettavan toimintaa koulutustilanteen aikana seuraamalla radioliikennettä ja meritilannekuvaa sekä tarvittaessa puututtava koulutettavan toimintaan. Työpaikkakouluttajan vastuulla saa olla ainoastaan yksi koulutettava operatiivista vahtityöskentelyä harjoiteltaessa. Työpaikkakoulutuksesta on pidettävä kirjaa, josta selviää koulutuksen edistyminen, koulutusmäärät ja -ajankohdat.

VTS-palveluntarjoajan on annettava suorituksesta todistus tai hylkäävän päätös.

32 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se voidaan hakemuksesta uusida. Pätevyystodistuksen uusimista haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta.

Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

Hakijan katsotaan säilyttäneen ammattitaitonsa, jos hänellä on:

- 1) voimassa oleva kelpuutusmerkintä alusliikennepalvelun antamiseen vähintään yhdellä VTS-alueella tai -sektorilla; tai
- 2) viimeisten viiden vuoden ajalta yhteensä vähintään yksi vuosi tai 1 600 tuntia työkokemusta operatiivisesta alusliikenneohjauksesta tai alusliikennepalvelun esihenkilönä toimimisesta.

Jos hakija ei voi osoittaa säilyttäneensä ammattitaitoaan 3 momentin mukaisesti, hänen on ennen ammatilliseen täydennyskoulutukseen osallistumista suoritettava hyväksytysti VTS-palveluntarjoajan järjestämä ja Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä koe, jolla hän osoittaa hallitsevansa alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen kuuluvat perustiedot. Liikenne- ja viestintäviraston on VTS-palveluntarjoajan hakemuksesta hyväksyttävä koe, jos se muodoltaan,

sisällöltään, arviointimenettelyltään ja vastaanottajaa koskevilta vaatimuksiltaan on sellainen, että sen hyväksytyt suorittaminen riittää osoittamaan hakijan hallitsevan 30 §:n 2 momentin mukaisiin asiakokonaisuuksiin sisältyvät perustiedot.

33 §

Ammatillinen täydennyskoulutus

VTS-palveluntarjoaja vastaa ammatillisen täydennyskoulutuksen järjestämisestä. Täydennyskoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti. Koulutusohjelman on perustuttava voimassaoleviin IALAn suosituksiin.

Alusliikenneohjaajan ammatillinen täydennyskoulutus annetaan teoriakoulutuksena.

Ammatillinen täydennyskoulutus on suoritettava pätevyystodistuksen viimeistä voimassaolopäivää edeltävien 12 kuukauden aikana.

Jos kyseessä on vanhentuneen pätevyystodistuksen uusiminen, täydennyskoulutus on suoritettava ennen uuden pätevyystodistuksen hakemista.

VTS-palveluntarjoajan on annettava suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös.

34 §

Kelpuutusmerkintä

VTS-palveluntarjoajan on vuosittain arvioitava alusliikenneohjaajan pätevyyttä ja osaamista ja tehtävä siitä kelpuutusmerkintä. Kelpuutusmerkinnästä on ilmettävä se VTS-alue tai -sektori, jossa hän on oikeutettu toimimaan.

Kelpuutusmerkintä on voimassa vuoden. Merkinnän voimassaoloa voidaan jatkaa, jos pätevyystodistuksen haltija läpäisee vuosittaisen arvioinnin.

Arvioitavan alusliikenneohjaajan on hallittava työtehtävien kannalta riittävässä laajuudessa vähintään seuraavat asiat:

- 1) alusliikenteen ohjaaminen annettujen määräysten ja ohjeiden mukaisesti;
- 2) viestintätaidot; sekä
- 3) teknisten laitteiden ja järjestelmien hallinta.

Työsuoritus voidaan arvioida käytännön työnäytteenä VTS-keskuksessa tai simulaattorissa.

Jos arviointi tehdään kelpuutusmerkinnän viimeistä voimassaolopäivää edeltävien kolmen kuukauden aikana, uuden kelpuutusmerkinnän voimassaolo lasketaan alkavaksi edellisen kelpuutusmerkinnän voimassaolon päättymisestä. Jos työsuoritus arvioidaan aiemmin kuin kolme kuukautta ennen kelpuutusmerkinnän voimassaolon päättymistä, lasketaan uuden merkinnän voimassaolo alkavaksi arviointipäivästä.

Jos arvioitavan osaaminen jonkin 3 momentissa tarkoitetun osion osalta ei ole riittävä, on arvioitavan suoritettava kyseisen osion työpaikkakoulutusjakso. Samoin, jos henkilö on yhtäjaksoisesti poissa yli 12 kuukautta työstä, johon hän on saanut kelpuutusmerkinnän, on hänen suoritettava hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso ennen työn uudelleen aloittamista.

Jos VTS-palveluntarjoaja ei arvioinnissa havaittujen puutteiden vuoksi voi tehdä hyväksytyt suorituksen osoittavaa kelpuutusmerkintää, on VTS-palveluntarjoajan tehtävä suorituksesta hylkäävä päätös.

35 §

Alusliikennepalvelun esihenkilöltä vaadittava pätevyys

Alusliikennepalvelun esihenkilön on pystyttävä ammattipätevyydeltään ja toimintakyvyltään johtamaan alusliikennepalvelua turvallisesti ja tehokkaasti.

Alusliikennepalvelun esihenkilöllä on oltava voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus. Lisäksi hänen on tullut suorittaa alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutus.

Alusliikennepalveluntarjoajan on pyynnöstä toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tieto suoritetusta alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutuksesta.

36 §

Alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutus

Alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutuksessa on noudatettava koulutusohjelmaa, johon kuuluu alusliikennepalvelun syventävää teoreettista koulutusta. Peruskoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:

- 1) syventävä liikenteenohjaus;
- 2) VTS-laitteistot ja -järjestelmät;
- 3) työtavat ja johtamistaito;
- 4) hätätilannetoiminta ja -johtaminen; sekä
- 5) hallinnolliset tehtävät.

Koulutuksen järjestäjä antaa suorituksesta todistuksen tai hylkäävän päätöksen.

37 §

Alusliikennepalvelutehtäviä koskevan koulutuksen järjestäminen

Alusliikennepalvelua koskevia koulutuksia järjestävän oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun on oltava akkreditoitu. Akkreditoinnin myöntäminen edellyttää oppilaitokselta tai ammattikorkeakoululta laatujärjestelmää, jolla ohjataan toimintaa tehokkaan koulutuksen järjestämiseksi. Laatujärjestelmän on saatava hyväksyntä ulkoisessa auditoinnissa seuraavissa asiakokonaisuuksissa:

- 1) laatujärjestelmän soveltamisala;
- 2) johtajuus ja sitoutuminen;
- 3) laatupolitiikka;
- 4) riskien ja mahdollisuuksien hallinta;
- 5) laatutavoitteet;
- 6) resurssit;
- 7) henkilöstön pätevyys ja tietoisuus;
- 8) viestintä;
- 9) dokumentoidun tiedon hallinta; sekä
- 10) koulutussuunnittelu ja -toiminta.

Alusliikennepalvelutehtäviä koskevien koulutusohjelmien on oltava hyväksytyjä. Koulutusohjelman hyväksyminen edellyttää, että ohjelma on hyväksytty ulkoisessa auditoinnissa seuraavissa asiakokonaisuuksissa:

- 1) opiskelijaksi ottamisen edellytykset;
- 2) aikaisemmin hankitun osaamisen tunnustaminen;
- 3) opetussuunnitelma;
- 4) opetuksen toteuttaminen;
- 5) opetustilat ja -välineet;
- 6) kouluttajien ja arvioijien pätevyydet;
- 7) opintosuoritusten arvioinnin menettelytavat;
- 8) opiskelijatietojärjestelmä; sekä
- 9) koulutuksen järjestämisen ulkoistaminen.

Kotimaisten oppilaitosten ja ammattikorkeakoulujen akkreditoinneista ja koulutusohjelmien hyväksymisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Akkreditointi ja hyväksyntä ovat voimassa kerrallaan enintään viisi vuotta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa akkreditoinnin tai koulutusohjelman hyväksynnän edellytyksenä olevan auditoinnin pätevän kolmannen osapuolen toteutettavaksi joko kokonaan tai osittain.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että oppilaitos tai ammattikorkeakoulu ja sen järjestämä koulutus täyttää säädetyt vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada akkreditoitun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun toiminnan valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot tämän pykälän 1 ja 2 momenteissa sekä 30 ja 36 §:ssä tarkoitetuista seikoista ja tehdä myös ennalta ilmoittamatta tarkastuksia koulutuksen järjestämiseen käytettävissä tiloissa sekä olla läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa. Tarkastuksista on laadittava tarkastusraportti. Tarkastuksissa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään tarkastuskertomuksista.

Oppilaitoksella tai ammattikorkeakoululla on oltava nimetty alusliikennepalvelutehtäviä koskevasta koulutuksesta vastaava henkilö sekä alusliikennepalvelutehtäviin perehtynyt opetushenkilöstö.

38 §

VTS-palveluntarjoajan koulutuksen järjestäminen

VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikennepalvelutehtävää koskeva työpaikkakoulutus- ja täydennyskoulutusohjelma. Koulutusohjelma on annettava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttäväksi. Hyväksyntä on voimassa enintään viisi vuotta.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että VTS-palveluntarjoajan itse järjestämä koulutus täyttää säädetyt vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada koulutuksen ja sen järjestämisen valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot ja tehdä tarkastuksia koulutuksen järjestämiseen käytettävissä tiloissa sekä olla läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa. Tarkastuksissa on noudatettava, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään tarkastuskertomuksista.

VTS-palveluntarjoajalla on oltava nimetty alusliikennepalvelutehtäviä koskevasta koulutuksesta vastaava henkilö sekä alusliikennepalvelutehtäviin perehtynyt opetushenkilöstö.

39 §

Pätevyyksiä ja koulutusta koskevien tietojen tallentaminen ja käsitteleminen

Alusliikenneohjaajien pätevyyksien myöntämiseksi ja valvomiseksi sekä palvelutietojen seuraamiseksi Liikenne- ja viestintävirasto tallentaa tiedot pätevyyksistä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Tietojen käsittelyyn sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain 26–28 lukua.

Liikenne- ja viestintävirasto on rekisterinpitäjä tässä laissa tarkoitettujen koulutuksen järjestäjän akkreditoimista sekä koulutusohjelmien hyväksymistä koskevien tietojen käsittelyn osalta.

40 §

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän alusliikenneohjaajan pätevyyden tunnustaminen

Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaa ulkomailla myönnettyt alusliikenneohjaajan pätevyydet Suomea sitovien kansainvälisten veloitteiden mukaisesti.

Ammatissa toimimisen edellytyksenä on sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa.

41 §

Pätevyysien väliaikainen pidentäminen

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi poikkeusolojen aikana, normaaliolojen häiriötilanteissa tai yleisvaarallisen pandemian aikana poiketa tämän lain vaatimuksista alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta uusittaessa. Pätevyystodistuksen voimassaoloa ei saa jatkaa poikkeuksellisin menettelyin kerrallaan enempää kuin kuusi kuukautta alkuperäisestä pätevyystodistuksen voimassaolon päättymisajankohdasta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaoloaikaa voidaan pidentää poikkeuksellisin menettelyin, jos normaali uusimismenettely on merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi, eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle.

5 luku

Alusliikennepalveluun liittyvät viranomaistehtävät

42 §

Valvonta

Tämän lain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus ja kehittäminen kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista, ellei tässä laissa toisin säädetä.

Jos alus ei noudata tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja päätöksiä ja määräyksiä, kansainvälisten sopimusten määräyksiä tai IMO:n päätöksiä, on Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitettava tästä aluksen lippuvaltiolle, jos rikkominen on selvää ja vakavaa.

Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava 17 §:n 1 momentissa tarkoitetun riskien hallinnan vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen. Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin merenkulun turvallisuuteen kohdistuvan merkittävän riskin poistamiseksi. Velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko. Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

43 §

Liikenteenohjauspalvelujen järjestäminen

Väylävirasto vastaa liikenteenohjauspalvelujen ja palvelutason riittävyyden järjestämisestä Liikenne- ja viestintäviraston tekemän perustamispäätöksen mukaisesti.

Väylävirasto vastaa VTS-alueeseen liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ylläpidon ja noudattamisen valvonnan järjestämisestä.

Väylävirastolla on oikeus saada VTS-palveluntarjoajalta veloituksetta kaikki ne tiedot, joilla on vaikutusta tilaamansa VTS-palvelun sisältöön, laatuun, tulevaisuuden suunnitelmiin tai

kustannuksiin. VTS-palveluntarjoajan on toimitettava tiedot Väylävirastolle ilman aiheetonta viivytystä.

44 §

Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto sopii alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään liittyvästä tietojenvaihdosta Euroopan tietokeskuksen kanssa ja vastaa yhteistyöstä alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään liittyvässä tietojenvaihdossa. Lisäksi virasto vastaa Suomen lipun alla olevien alusten alusrekisteritietojen ylläpidosta Euroopan tietokeskuksessa sekä alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään liittyvän raportoinnin ja laitteiden käytön valvonnasta.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään liittyvien laitteiden vaatimuksenmukaisuustestauksen suorittavat ohjelmistopalveluiden tarjoajat.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä alusten pitkän kantaman tunnistamista ja seurantaa koskevista laitteista.

45 §

VTS-palveluntarjoajan avustaminen

Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, ympäristö-, tulli- ja poliisiviranomaiset, pelastuslaitos sekä valtion alusten päälliköt avustavat vastikkeetta VTS-palveluntarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos avustaminen tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei avustamiselle ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.

46 §

Kielto-oikeus

Liikenne- ja viestintävirastolla on Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden, Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 29 artiklan nojalla annettujen päätösten, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla annettujen asetusten, eräiden Suomelle Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan unionin jäsenenä kuuluvien velvoitusten täyttämistä annetun lain (659/1967) nojalla annetun asetuksen, varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi annetun lain (325/2013) nojalla tehdyn jäädyttämiss päätöksen tai viranomaisen päättämän aluksen kulkua koskevan rajoitteen toimeenpanemiseksi, ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvan vakavan vaaran taikka vakavan normaaliolojen häiriötilanteen vuoksi oikeus päätöksellään kieltää alusta:

- 1) saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta;
- 2) tulemasta satamaan tai ankkuroimasta;
- 3) lähtemästä satamasta tai ankkuripaikalta;
- 4) jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle.

Liikenne- ja viestintäviraston on välittömästi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle 1 momentissa tarkoitettusta kiellosta tai rajoituksesta. VTS-palveluntarjoajan on annettava Liikenne- ja viestintäviraston antamat määräykset alukselle tiedoksi. VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava alukselle siihen kohdistuvista toimista mahdollisimman pian saatuaan tiedon Liikenne- ja viestintävirastolta, kuitenkin viimeistään silloin, kun alus tekee ilmoituksen

aikomuksestaan saapua VTS-alueelle tai poistua VTS-alueelta, ilmoituksen tulostaan satamaan tai aikeistaan ankkuroida tai ilmoituksen lähdöstään satamasta tai ankkuripaikalta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun kiellon tehostamiseksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tehdä luotsaus- tai jäänmurtopalveluja tuottavaan yritykseen kohdistuvia päätöksiä.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus päättää aluksen siirtämisestä, jos se ei noudata 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua kieltoa tai siirtämiseen on muu aluksesta johtuva meriliikennettä, ympäristöä tai turvallisuutta vaarantava syy taikka toinen viranomaisen pyytää aluksen siirtämistä. Siirtämisestä aiheutuvista kustannuksista vastaa aluksen omistaja tai laivanisäntä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuista toimenpiteistä on tiedotettava tarpeen mukaan välittömästi 24 §:ssä mainituille virka-apuviranomaisille sekä ulkoministeriölle.

47 §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma

Liikenne- ja viestintävirasto osoittaa merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten suojapaikkoja, jotka voivat olla satamia, sataman osia tai muita suojaavia laituri- tai ankkuripaikkoja taikka muita suojaisia alueita.

Rajavartiolaitos laatii yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan, Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien IMO:n päätöslauseلمien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuteen kohdistuviin uhkatilanteisiin. Rajavartiolaitoksen on kuultava suunnitelmasta kaikkia osapuolia, joita se koskee. Suunnitelma voidaan laatia myös osana meripelastussuunnitelmaa tai merellisten ympäristövahinkojen torjuntasuunnitelmaa. Rajavartiolaitos lähettää tiedon suunnitelmasta myös Suomen naapurimaiden viranomaisille.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevan suunnitelman on sisällettävä:

- 1) asianomaisten viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan yhteystiedot;
- 2) Suomen rantaviivaa ja Suomen rannikolla sijaitsevia suojapaikkoja koskevat tiedot sekä muut sellaiset tiedot ympäristöllisistä, taloudellisista ja sosiaalisista näkökohdista sekä luonnonolosuhteista, joiden perusteella voidaan tehdä päätös suojapaikasta aluksen ottamiseksi vastaan;
- 3) arviointimenettelyt, joiden perusteella avun tarpeessa olevalle alukselle annetaan tai siltä evätään lupa saapua suojapaikkaan;
- 4) tiedot kalustosta ja välineistöstä avustus- ja pelastustoimia sekä ympäristön pilaantumisen torjuntaa varten;
- 5) kansainväliset koordinointi- ja päätöksentekomenettelyt; sekä
- 6) suojapaikkaan vastaanotettavien alusten rahavakuuksiin ja vastuuvollisuuden liittyvät menettelyt.

48 §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen

Rajavartiolaitos päättää yhteistyössä 47 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitetun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella. Rajavartiolaitoksen on päätöstä tehdessään kuultava pelastusviranomaista, Liikenne- ja viestintävirastoa, Väylävirastoa, satamanpitäjää, luotsauspalvelun tarjoajaa ja VTS-palveluntarjoajaa.

Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetusta päätöksestään VTS-palveluntarjoajalle. Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava Suomen ympäristökeskukselle, Liikenne- ja viestintävirastolle, Väylävirastolle, satamanpitäjälle ja VTS-palveluntarjoajalle niistä toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt meripelastuslaissa ja pelastuslaissa (379/2011) säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevan aluksen ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

49 §

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä

Liikenne- ja viestintäviraston on perustettava ja ylläpidettävä kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuudirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto noudattaa merenkulun tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurissa, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön itse tai hankkia sen VTS-palveluntarjoajalta. Myös VTS-palveluntarjoajan tulee noudattaa merenkulun tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää Euroopan unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (*SafeSeaNet-keskusjärjestelmä*). Tiedot on voitava lähettää ja vastaanottaa sähköisesti.

Liikenne- ja viestintäviraston on merenkulun tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljettamista lasteista ja vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista, aluksella olevista henkilöistä, henkilöiden rajatarkastuksista ja turvatoimista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ilmoitusmenettelyistä, rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa.

6 luku

Erinäiset säännökset

50 §

Toimintakyvyn heikentyminen

Alusliikenneohjaukseen ei saa osallistua se, jonka veren alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai joka on käyttänyt muuta huumavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Alusliikenneohjaukseen ei saa osallistua myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta syystä ei voi hoitaa tehtävää meriliikenteen turvallisuutta vaarantamatta.

51 §

Pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Tässä laissa tarkoitettu pätevyystodistuksen haltija tai akkreditoitu oppilaitos tai ammattikorkeakoulu, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa pätevyystodistuksessa tai koulutusta koskevassa hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava pätevyys- tai hyväksymispäätös.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa pätevyystodistusta tai koulutusta koskevaa hyväksymispäätöstä taikka peruuttaa pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen, jos:

1) pätevyystodistuksen tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) pätevyystodistuksen haltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka pätevyystodistuksen haltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia kansainvälisiä säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua syystä perusteltua syytä epäillä, ettei pätevyystodistuksen haltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Pätevyystodistuksen haltija on velvollinen viipymättä palauttamaan peruutetun pätevyystodistuksen Liikenne- ja viestintävirastolle.

52 §

Huomautus ja varoitus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa pätevyystodistuksen haltijalle tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tahon vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 51 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat pätevyystodistuksessa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa huomautuksen tai varoituksen sille, joka rikkoo 4 §:n 1 momentin mukaisia säännöksiä, 5 §:ssä tarkoitettua perustamispäätöstä, 7 §:n 1 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä taikka laiminlyö 19-27 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä on tehtävä merkintä liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

53 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 4 §:n 1 momentin mukaisia säännöksiä, 5 §:ssä tarkoitettua perustamispäätöstä, 7 §:n 1 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määräystä tai 11 §:n 1 tai 4 momentin nojalla annettua päätöstä tai 46 §:n nojalla annettua

kieltoa, taikka laiminlyö 19-27 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *alusliikennepalvelurikkomuksesta* sakkoon.

54 §

Liikennevirhemaksu

Jos Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan tai Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen laivanisäntä, asiamies tai päällikkö laiminlyö tahallaan tai huolimattomuudesta 20 tai 21 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden voi Tulli määrätä liikennevirhemaksua vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Liikennevirhemaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Maksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Liikennevirhemaksua ei voida määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, taikka jota vastaan samasta teosta nostettu syyte on tuomioistuimessa lainvoimaisesti ratkaistu.

56 §

Toimivaltainen tuomioistuin

Tämän lain 4 §:n, 11, 19-27 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan.

57 §

Muutoksenhaku

Edellä 30, 31, 33, 34 ja 36 §:ssä tarkoitettuihin VTS-palveluntarjoajan tai oppilaitoksen tekemiin koulutusta koskeviin päätöksiin sekä muuhun tässä laissa tarkoitettuun päätökseen kuin 50 §:ssä tarkoitettuun alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Edellä 54 §:ssä tarkoitettua Tullin tekemää liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019) säädetään. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

Päätöstä on noudatettava oikaisuvaatimuksesta tai muutoksenhausta huolimatta, jollei oikaisuvaatimusta käsittelevä viranomainen tai valitusta käsittelevä tuomioistuin toisin määrää.

58 §

Rikosoikeudellinen virkavastuu

Alusliikenneohjaajaan, oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun 37 §:n 5 momentissa tarkoitettuun henkilöstöön sekä VTS-palveluntarjoajan 38 §:n 3 momentissa tarkoitettuun henkilöstöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tämän lain nojalla hänelle säädettyjä tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

7 luku

Voimaantulo

59 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Tällä lailla kumotaan alusliikennepalvelulaki (623/2005).

60 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat liikenne- ja viestintäministeriön tekemät alusliikennepalvelun perustamispäätökset muutoksineen jäävät voimaan.

Kumotun lain tai sen nojalla annettujen säännösten nojalla myönnetyt alusliikenneohjaajan ammattipätevydet ovat voimassa niissä tarkoitetun ajan.

2.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 3 §, 64 §, 66 §, 67 §, 71 § ja 73 §, sellaisina kuin niistä ovat 64 §, 66 §, 67 §, 71 § ja 73 § laissa 946/2018, seuraavasti:

3 §

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen Suomen vesialueella ja Suomen vesialueen ulkopuolella sekä ulkomaiseen alukseen Suomen vesialueella sen mukaan kuin jäljempänä säädetään.

Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I lakia sovelletaan kuitenkin vain sellaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 12 metriä. Lisäksi lakia sovelletaan kalastusalusten luokkaan III kuuluvaan ulkomaiseen kalastusalukseen, jota käytetään pyyntiin Suomen aluevesillä tai joka purkaa saaliinsa Suomen satamassa.

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen, huvialukseen, vuokraveneeseen eikä sellaiseen ohjaukskyöden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaan lossiin, joka ei ole liikennejärjestelmistä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaisesti osa maantietä.

Tätä lakia ei sovelleta seuraaviin aluksiin, jos ne katsastetaan asianmukaisessa muussa katsastusjärjestelmässä:

- 1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen; eikä
- 2) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa.

64 §

Aluksenmittauksen suorittajat

Suomalaisen aluksen aluksenmittauksen suorittaa Liikenne- ja viestintävirasto, hyväksytty luokituslaitos tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämä aluksenmittaaja, joka ei toimi Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa.

66 §

Aluksenmittauksen hakeminen ja järjestäminen

Laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava kirjallisesti aluksenmittausta Liikenne- ja viestintävirastolta, hyväksytyltä luokituslaitokselta tai nimetyltä aluksenmittaajalta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja aluksenmittauksen järjestämisestä.

67 §

Aluksenmittaus ja mittakirja

Alus, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on mitattava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä voidaan mitata myös alus, jonka pituus on alle 12 metriä.

Kun aluksen rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että aluksen yläkansi on paikoillaan, aluksenmittaajaa voidaan pyytää laatimaan kannenalaista tilaa koskeva väliaikainen mittaus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa aluksenmittauksen perusteella alukselle aluksenmittausyleissopimuksen mukaisen mittakirjan.

71 §

Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjat

Liikenne- ja viestintävirasto voi laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan. Tällainen mittakirja voidaan antaa myös Suomen satamassa olevalle ulkomaiselle alukselle, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö sitä Liikenne- ja viestintävirastolta pyytää.

Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan myöntäminen tulee tehdä Suezin kanavan tai Panaman kanavan kulloinkin voimassaolevien aluksenmittaussääntöjen mukaisesti.

73 §

Mittakirjan tietoihin vaikuttavat muutokset

Jos aluksessa on mittakirjan saamisen jälkeen tapahtunut sen vetoisuuteen vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai aluksen päällikön on ilmoitettava siitä viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle. Aluksen vetoisuus on määritettävä uudelleen ja alukselle on annettava uusi, aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja aluksenmittausyleissopimuksessa määrättyä aikarajoitusta noudattaen.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös, kun aluksen lastitiloiksi merkitsemättömiä tiloja käytetään lastitiloina.

Jos 1 momentissa tarkoitettut muutokset todetaan ulkomaisessa aluksessa, jolla on aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja, Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltion aluksenmittausviranomaisille.

Jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita mittakirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä haettava kirjallisesti uutta mittakirjaa Liikenne- ja viestintävirastolta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 11 e §, sellaisena kuin se on laissa 1138/2010, seuraavasti:

11 e §

Poikkeukset

PSC-direktiivin mukainen aluksen pakollinen tarkastus voidaan jättää suorittamatta, jos:

- 1) valvontaviranomainen katsoo, että tarkastus vaarantaisi tarkastajan, aluksen tai sen laivaväen tai sataman turvallisuuden tai meriympäristön;
- 2) alus käy satamassa yöaikaan muutoin kuin säännöllisessä liikenteessä; tai
- 3) alus käy ankkuripaikassa yöaikaan tai aluksen käynti ankkuripaikassa kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voida tyydyttävällä tavalla suorittaa.

Valvontaviranomaisen on tehtävä merkintä tarkastustietokantaan, jos tarkastus jätetään suorittamatta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

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 4 momentti sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti, 12 §:n 2 momentti, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentin 5 – 9 kohdat laissa (171/2019), 13 §, 14 § ja 22 § laissa 988/2018 sekä 24 §:n 4 momentti laissa (1536/2019).

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 9 luvun 1 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 669/2021, uusi 6 momentti seuraavasti:

9 luku

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

1 §

Satamassa olevat jätteiden vastaanottolaitteet

Sataman pitäjän on järjestettävä sataman henkilöstölle tarvittava koulutus näiden tehtävien kannalta olennaisten ja ajantasaisten tietojen saamiseksi ja ylläpitämiseksi. Koulutuksessa on huomioitava erityisesti mahdollinen vaarallisten aineiden käsittely satamassa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa (267/2022) seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädettyssä järjestyksessä pannaan täytäntöön seuraavat seuraamukset:

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

- 1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu;
- 2) tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;
- 3) työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 4) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;
- 5) kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;
- 6) yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 7) alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 8) siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 9) kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 10) eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu;
- 11) tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;
- 12) ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;
- 13) vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;
- 14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;
- 15) ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 16) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 157 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 158 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
- 17) alusliikennepalvelulain (/) xx §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;**
- 18) rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu;
- 19) elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

2.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 3 §, 64 §, 66 §, 67 §, 71 § ja 73 §, sellaisina kuin niistä ovat 64 §, 66 §, 67 §, 71 § ja 73 § laissa 946/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Tätä lakia sovelletaan suomalaisen alukseen Suomen vesialueella ja Suomen vesialueen ulkopuolella sekä ulkomaiseen alukseen Suomen vesialueella sen mukaan kuin jäljempänä säädetään.

Tätä lakia sovelletaan suomalaisen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I lakia sovelletaan kuitenkin vain sellaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 12 metriä. Lisäksi lakia sovelletaan kalastusalusten luokkaan III kuuluvaan ulkomaiseen kalastusalukseen, jota käytetään pyyntiin Suomen aluevesillä tai joka purkaa saaliinsa Suomen satamassa.

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen, huvialukseen eikä vuokraveneeseen.

Tätä lakia ei sovelleta seuraaviin aluksiin, jos ne katsastetaan asianmukaisessa muussa katsastusjärjestelmässä:

1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen; eikä

Tätä lakia sovelletaan suomalaisen alukseen Suomen vesialueella ja Suomen vesialueen ulkopuolella sekä ulkomaiseen alukseen Suomen vesialueella sen mukaan kuin jäljempänä säädetään.

Tätä lakia sovelletaan suomalaisen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I lakia sovelletaan kuitenkin vain sellaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 12 metriä. Lisäksi lakia sovelletaan kalastusalusten luokkaan III kuuluvaan ulkomaiseen kalastusalukseen, jota käytetään pyyntiin Suomen aluevesillä tai joka purkaa saaliinsa Suomen satamassa.

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen, huvialukseen, vuokraveneeseen eikä sellaiseen ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaan lossiin, joka ei ole liikennejärjestelmistä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaisesti osa maantietä.

Tätä lakia ei sovelleta seuraaviin aluksiin, jos ne katsastetaan asianmukaisessa muussa katsastusjärjestelmässä:

1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen; eikä

Voimassa oleva laki

2) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa.

64 §

Aluksenmittauksen suorittajat

Suomalaisen aluksen aluksenmittauksen suorittaa Liikenne- ja viestintävirasto tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämä aluksenmittaaja, joka ei toimi Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa.

66 §

Aluksenmittauksen hakeminen ja järjestäminen

Laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava kirjallisesti aluksenmittausta Liikenne- ja viestintävirastolta tai nimetyltä aluksenmittaajalta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja aluksenmittauksen järjestämisestä.

67 §

Aluksenmittaus ja mittakirja

Alus, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on mitattava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä voidaan mitata myös alus, jonka pituus on alle 12 metriä.

Kun aluksen rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että aluksen yläkansi on paikoillaan, aluksenmittaajaa voidaan pyytää laatimaan kannenalaista tilaa koskeva väliaikainen mittaus.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa aluksenmittauksen perusteella alukselle aluksenmittausyleissopimuksen mukaisen mittakirjan.

Ehdotus

2) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa.

64 §

Aluksenmittauksen suorittajat

Suomalaisen aluksen aluksenmittauksen suorittaa Liikenne- ja viestintävirasto, *hyväksytyy luokituslaitos* tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämä aluksenmittaaja, joka ei toimi Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa.

66 §

Aluksenmittauksen hakeminen ja järjestäminen

Laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava kirjallisesti aluksenmittausta Liikenne- ja viestintävirastolta, *hyväksytyiltä luokituslaitokselta* tai nimetyltä aluksenmittaajalta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja aluksenmittauksen järjestämisestä.

67 §

Aluksenmittaus ja mittakirja

Alus, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on mitattava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä voidaan mitata myös alus, jonka pituus on alle 12 metriä.

Kun aluksen rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että aluksen yläkansi on paikoillaan, aluksenmittaajaa voidaan pyytää laatimaan kannenalaista tilaa koskeva väliaikainen mittaus.

Liikenne- ja viestintävirasto *tai hyväksytyy luokituslaitos* antaa aluksenmittauksen perusteella alukselle

Voimassa oleva laki

Ehdotus

aluksenmittausyleissopimuksen mukaisen mittakirjan.

71 §

71 §

Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjat

Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjat

Liikenne- ja viestintävirasto voi laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan. Tällainen mittakirja voidaan antaa myös Suomen satamassa olevalle ulkomaiselle alukselle, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö sitä Liikenne- ja viestintävirastolta pyytää.

Liikenne- ja viestintävirasto voi laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan. Tällainen mittakirja voidaan antaa myös Suomen satamassa olevalle ulkomaiselle alukselle, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö sitä Liikenne- ja viestintävirastolta pyytää.

Aluksenmittaus ja vetoisuuden määrittäminen tulee tehdä Suezin kanavan tai Panaman kanavan kulloinkin voimassaolevien aluksenmittaussääntöjen mukaisesti.

Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan myöntäminen tulee tehdä Suezin kanavan tai Panaman kanavan kulloinkin voimassaolevien aluksenmittaussääntöjen mukaisesti.

73 §

73 §

Mittakirjan tietoihin vaikuttavat muutokset

Mittakirjan tietoihin vaikuttavat muutokset

Jos aluksessa on mittakirjan saamisen jälkeen tapahtunut sen vetoisuuteen vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai aluksen päällikön on ilmoitettava siitä viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle. Aluksen vetoisuus on määritettävä uudelleen ja alukselle on annettava uusi, aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja aluksenmittausyleissopimuksessa määrättyä aikarajoitusta noudattaen.

Jos aluksessa on mittakirjan saamisen jälkeen tapahtunut sen vetoisuuteen vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai aluksen päällikön on ilmoitettava siitä viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle *tai hyväksytylle luokituslaitokselle*. Aluksen vetoisuus on määritettävä uudelleen ja alukselle on annettava uusi, aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja aluksenmittausyleissopimuksessa määrättyä aikarajoitusta noudattaen.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös, kun aluksen lastitiloiksi merkitsemättömiä tiloja käytetään lastitiloina.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös, kun aluksen lastitiloiksi merkitsemättömiä tiloja käytetään lastitiloina.

Jos 1 momentissa tarkoitetut muutokset todetaan ulkomaisessa aluksessa, jolla on aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja, Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltion aluksenmittausviranomaisille.

Jos 1 momentissa tarkoitetut muutokset todetaan ulkomaisessa aluksessa, jolla on aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja, Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltion aluksenmittausviranomaisille.

Jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita mittakirjan

Jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita mittakirjan

Voimassa oleva laki

tietoihin vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä haettava kirjallisesti uutta mittakirjaa Liikenne- ja viestintävirastolta.

Ehdotus

tietoihin vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä haettava kirjallisesti uutta mittakirjaa Liikenne- ja viestintävirastolta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

3.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 11 e §, sellaisena kuin se on laissa 1138/2010, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

11 e §

11 e §

Poikkeukset

Poikkeukset

PSC-direktiivin mukainen aluksen pakollinen tarkastus voidaan jättää suorittamatta, jos:

1) valvontaviranomainen katsoo, että tarkastus vaarantaisi tarkastajan, aluksen tai sen laivaväen tai sataman turvallisuuden tai meriympäristön;

2) alus käy satamassa yöaikaan muutoin kuin säännöllisessä liikenteessä; tai

3) alus käy ankkuripaikassa yöaikaan tai aluksen käynti *satamassa tai* ankkuripaikassa kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voida tyydyttävällä tavalla suorittaa.

Valvontaviranomaisen on tehtävä merkintä tarkastustietokantaan, jos tarkastus jätetään suorittamatta.

PSC-direktiivin mukainen aluksen pakollinen tarkastus voidaan jättää suorittamatta, jos:

1) valvontaviranomainen katsoo, että tarkastus vaarantaisi tarkastajan, aluksen tai sen laivaväen tai sataman turvallisuuden tai meriympäristön;

2) alus käy satamassa yöaikaan muutoin kuin säännöllisessä liikenteessä; tai

3) alus käy ankkuripaikassa yöaikaan tai aluksen käynti ankkuripaikassa kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voida tyydyttävällä tavalla suorittaa.

Valvontaviranomaisen on tehtävä merkintä tarkastustietokantaan, jos tarkastus jätetään suorittamatta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

4.

Laki

matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 4 momentti sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti, 12 §:n 2 momentti, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentin 5 - 9 kohdat laissa (171/2019), 13 §, 14 § ja 22 § laissa 988/2018 sekä 24 §:n 4 momentti laissa (1536/2019).

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusten antamisesta ja ilmoitusten antamiseen käytettävistä järjestelmistä.

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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusten antamisesta ja ilmoitusten antamiseen käytettävistä järjestelmistä.

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

(kumotaan 3 momentti)

6 §

6 §

Henkilötietojen ilmoittaminen

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 ilmoitetaan viimeistään 15 minuutin kuluttua lähdöstä keskitettyyn palvelupisteeseen.

Yhtiö voi toimittaa henkilötiedot 2 momentissa tarkoitetun 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-alueella, se on kuitenkin vapautettu 1 ja 2 momentissa tarkoitetusta kirjaamis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisesta.

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 ilmoitetaan viimeistään 15 minuutin kuluttua lähdöstä keskitettyyn palvelupisteeseen.

(kumotaan 3 momentti)

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-alueella, se on kuitenkin vapautettu 1 ja 2 momentissa tarkoitetusta kirjaamis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisesta.

7 §

7 §

Erityisten tietojen ilmoittaminen

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

Kansainvälisellä matkalla tai, jos henkilötiedot on kirjattava 6 §:n mukaisesti, on matkustajan tai hänen huoltajansa pyynnöstä kirjattava myös sellainen vanhuuden, vammaisuuden tai muun syyn

Voimassa oleva laki

aiheuttama huolenpidon tai avun tarve, jolla on merkitystä pelastustoimenpiteiden kannalta, sekä matkustajan tai hänen huoltajansa 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.

9 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän
käyttötarkoitus*

Aluksen päällikön on ennen aluksen lähtöä satamasta varmistettava, ettei aluksella olevien henkilöiden lukumäärä ylitä määrää, jonka kuljettaminen on aluksella sallittua.

10 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän perustaminen
ja hyväksyminen sekä henkilöluettelon
pitäjän nimeäminen*

Yhtiön, jonka matkustaja-alus on merkitty Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin, on perustettava henkilöluettelointijärjestelmä, jos yhtiön on 5 §:n mukaisesti laskettava ja ilmoitettava matkustaja-aluksella olevien henkilöiden lukumäärä tai 6 §:n mukaisesti kirjattava ja ilmoitettava aluksella olevien henkilöiden henkilötiedot. Samoilla tai samanlaisilla reiteillä ei saa käyttää eri järjestelmiä ilman erityistä syytä.

Yhtiön on haettava henkilöluettelointijärjestelmälleen Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä ennen järjestelmän käyttöönottoa. Yhtiön on nimettävä henkilöluettelon pitäjä ja

Ehdotus

aiheuttama huolenpidon tai avun tarve, jolla on merkitystä pelastustoimenpiteiden kannalta, sekä matkustajan tai hänen huoltajansa halutessa puhelinnumero hätätilanteita varten.

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

(kumotaan 3 momentti)

9 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän
käyttötarkoitus*

(kumotaan)

10 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän perustaminen
ja hyväksyminen sekä henkilöluettelon
pitäjän nimeäminen*

(kumotaan)

ilmoitettava tämän yhteystiedot Liikenne- ja viestintävirastolle. Yhtiön on annettava Liikenne- ja viestintävirastolle myös muut järjestelmän hyväksymistä varten tarvittavat tiedot ja selvitykset.

Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksyttävä järjestelmä, jos se täyttää tämän lain vaatimukset.

Jos henkilöluettelointijärjestelmään tehdään olennaisia muutoksia, yhtiön on haettava muutoksille Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

11 §

Henkilöluettelointijärjestelmän tietosisältö

Yhtiö ja henkilöluettelon pitäjä saa henkilöluettelointijärjestelmää varten kerätä ja tallentaa:

- 1) 5 §:ssä tarkoitetun henkilöiden lukumäärän;
- 2) 6 §:ssä tarkoitetut henkilötiedot;
- 3) 7 §:ssä tarkoitetut matkustajaa koskevat erityiset tiedot;
- 4) yksilöidyt tiedot aluksesta, sen lähtö- ja tuloajoista ja reiteistä.

12 §

Tietojen kerääminen

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

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

Yhtiön on toteutettava henkilöluettelointijärjestelmänsä siten, että:

- 1) järjestelmään tallennetut tiedot ovat helposti luettavassa muodossa;
- 2) järjestelmään tallennetut tiedot ovat tarvittaessa vaivattomasti Rajavartiolaitoksen, Liikenne- ja viestintäviraston, Hätäkeskuslaitoksen, poliisin, Tullin, Onnettomuustutkintakeskuksen sekä pelastuslaissa (379/2011) tarkoitettujen

11 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän tietosisältö**(kumotaan)*

12 §

Tietojen kerääminen

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

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

(kumotaan 2 momentti)

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.

13 §

13 §

Yhtiön nimeämä henkilöluettelon pitäjä

Yhtiön nimeämä henkilöluettelon pitäjä

Yhtiön nimeämä henkilöluettelon pitäjä vastaa 5–7 §:ssä tarkoitettujen tietojen säilyttämisestä ja tallentamisesta henkilöluettelointijärjestelmään sekä tietojen lähettämisestä 12 §:n 2 kohdassa tarkoitetuille etsintä- tai pelastustoimintaan osallistuville viranomaisille tiedoksi hätätilanteessa tai onnettomuuden jälkeen.

(kumotaan)

Jos yhtiö nimeää uuden henkilöluettelon pitäjän tai henkilöluettelon pitäjän yhteystiedot muuttuvat, yhtiön on ilmoitettava muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava, kuka yhtiön nimeämä henkilöluettelon pitäjä on ja tämän yhteystiedot sekä näissä tiedoissa tapahtuneet muutokset meripelastuskeskukselle ja Häätäkeskuslaitokselle, joilta 12 §:n 2 kohdassa tarkoitetut viranomaiset voivat tarvittaessa saada nämä tiedot.

14 §

14 §

Tietojen luovuttaminen

Tietojen luovuttaminen

Yhtiö ja yhtiön nimeämä henkilöluettelon pitäjä saa luovuttaa henkilöluetteloihin ja henkilöluettelointijärjestelmään tallennetut tiedot etsintä- tai pelastustoimintaa sekä onnettomuuden jälkiselvittelyjä varten ainoastaan Rajavartiolaitokselle, Liikenne- ja viestintävirastolle, Häätäkeskuslaitokselle, poliisille, Tullille, Onnettomuustutkintakeskukselle sekä

(kumotaan)

pelastuslaissa tarkoitetuille pelastusviranomaisille ja pelastuslaitokselle.

Tiedot voidaan luovuttaa myös rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Viranomaisen oikeudesta saada tässä laissa tarkoitettuja tietoja muuhun kuin 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen säädetään erikseen.

15 §

Henkilötietojen säilyttämisaika

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

Jollei 6 tai 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava siitä, että henkilötiedot hävitetään keskitetystä palvelupisteestä, kun aluksen matka on päättynyt turvallisesti, mutta viimeistään 60 päivän kuluttua aluksen lähdöstä.

18 §

Henkilöluettelorikkomus matkustaja- aluksella

Joka tahallaan tai törkeästi 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,

15 §

Henkilötietojen säilyttämisaika

(kumotaan 1 momentti)

Jollei 6 tai 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava siitä, että henkilötiedot hävitetään keskitetystä palvelupisteestä, kun aluksen matka on päättynyt turvallisesti, mutta viimeistään 60 päivän kuluttua aluksen lähdöstä.

18 §

Henkilöluettelorikkomus matkustaja- aluksella

Joka tahallaan tai törkeästi 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,

(kumotaan 1 momentin 5 – 9 kohdat)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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

7) laiminlyö 13 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn säilyttämisen-, tallentamisen- tai lähettämisenvelvollisuuden taikka ilmoittamisvelvollisuuden,

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

9) laiminlyö 15 §:n 1 momentissa säädetyn hävittämisenvelvollisuuden, 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.

22 §

Määräykset suojaisista merialueista ja niiden rajoista

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset 3 §:n 11 kohdassa tarkoitetuista suojaisista merialueista ja niiden rajoista.

23 §

Henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä perittävä maksu

Henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä peritään maksu siten kuin valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädetään.

24 §

Muutoksenhaku

Muuhun kuin 17 §:n nojalla tehtyyn päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaisissa (434/2003).

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

22 §

Määräykset suojaisista merialueista ja niiden rajoista

(kumotaan)

23 §

Henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä perittävä maksu

(kumotaan)

24 §

Muutoksenhaku

Muuhun kuin 17 §:n nojalla tehtyyn päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaisissa (434/2003).

Voimassa oleva laki

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Liikenne- ja viestintäviraston päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Muutoksenhausta Liikenne- ja viestintäviraston henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä perittävään maksuun säädetään valtion maksuperustelaisissa.

Ehdotus

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Liikenne- ja viestintäviraston päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

(kumotaan 4 momentti)

5.

Laki**merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 9 luvun 1 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 669/2021, uusi 6 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

9 luku

9 luku

1 §

1 §

*Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa**Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa*

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on riittävät vastaanottolaitteet, joihin voidaan ottaa vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätteet, ottaen huomioon:

- 1) sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet;
- 2) sataman koon ja maantieteellisen sijainnin;
- 3) satamassa käyvien alusten tyyppin; ja
- 4) 10 luvun 5 §:ssä säädetty mahdolliset vapautukset.

Sataman pitäjän on huolehdittava, että satamassa on erilliset vastaanottolaitteet ainakin seuraaville jätteille:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet;
- 3) käymäläjätevedet;
- 4) käytetyt paristot ja akut;
- 5) sähkö- ja elektroniikkaromu;
- 6) biojäte;
- 7) kuitupakkausjäte;
- 8) muovipakkausjäte;
- 9) lasipakkausjäte;
- 10) metallipakkausjäte ja muu pienikokoinen metallijäte;
- 11) muut kuin 4–10 kohdassa tarkoitetut kiinteät jätteet;

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on riittävät vastaanottolaitteet, joihin voidaan ottaa vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätteet, ottaen huomioon:

- 1) sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet;
- 2) sataman koon ja maantieteellisen sijainnin;
- 3) satamassa käyvien alusten tyyppin; ja
- 4) 10 luvun 5 §:ssä säädetty mahdolliset vapautukset.

Sataman pitäjän on huolehdittava, että satamassa on erilliset vastaanottolaitteet ainakin seuraaville jätteille:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet;
- 3) käymäläjätevedet;
- 4) käytetyt paristot ja akut;
- 5) sähkö- ja elektroniikkaromu;
- 6) biojäte;
- 7) kuitupakkausjäte;
- 8) muovipakkausjäte;
- 9) lasipakkausjäte;
- 10) metallipakkausjäte ja muu pienikokoinen metallijäte;
- 11) muut kuin 4–10 kohdassa tarkoitetut kiinteät jätteet;

12) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.

Edellä 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä vastaa kuljetettavan aineen maahantuojia tai muu vastaanottaja taikka viejä tai muu lähettäjä.

Mitä edellä 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka palvelevat yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin matkustajaluksia.

Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa olevat vastaanottolaitteet toimivat moitteettomasti, ja korjattava toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet viivytyksettä.

(uusi mom.)

12) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.

Edellä 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä vastaa kuljetettavan aineen maahantuojia tai muu vastaanottaja taikka viejä tai muu lähettäjä.

Mitä edellä 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka palvelevat yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin matkustajaluksia.

Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa olevat vastaanottolaitteet toimivat moitteettomasti, ja korjattava toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet viivytyksettä.

Sataman pitäjän on järjestettävä sataman henkilöstölle tarvittava koulutus näiden tehtävien kannalta olennaisten ja ajantasaisten tietojen saamiseksi ja ylläpitämiseksi. Koulutuksessa on huomioitava erityisesti mahdollinen vaarallisten aineiden käsittely satamassa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

6.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa (267/2022) seuraavasti:

§

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädettyssä järjestyksessä pannaan täytäntöön seuraavat seuraamukset:

1) rikoslain (39/1889) 2 a luvun 3 §:n 1 momentin mukaisesti päiväsakoin vahvistettu sakko sekä uhkasakko, yhteisösakko, rikesakko ja kurinpitosakko (sakko);

2) kurinpitosakko, joksi poistumiskielto on sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 84 §:n 1 momentin nojalla tai aresti mainitun lain 85 §:n 1 momentin nojalla muunnettu;

3) omaisuuden tai rahamäärään kohdistuva menettämisseuraamus;

3 a) rikoslain 44 luvun 15 §:n 2 momentissa tarkoitettu eläimen tappamismääräys;

3 b) sananvapauden käyttämisestä joukkoviestinnässä annetun lain (460/2003) 22 §:n 3 momentissa tarkoitettu verkkoviestin poistamis- ja hävittämismääräys;

4) rikokseen perustuva valtiolle tuomittu korvaus;

5) muussa kuin rikosasiassa valtiolle tuomittu korvaus, jos syyttäjä on esiintynyt siinä virkansa puolesta;

6) valtiolle tuomittu korvaus, joka perustuu sen varoista suoritettujen oikeudenkäyntiin liittyvien kustannusten korvaamiseen;

6 a) rikosuhrimaksu;

7) rikosvahinkolain (1204/2005) 31 §:n mukaiseen valtion takautumisoikeuteen perustuva saaminen vahingosta vastuussa olevalta ja saman lain 42 §:n 2 momentissa tarkoitettuun takaisinperintää koskevaan päätökseen perustuva valtion saaminen korvauksen saajalta;

8) oikeudenkäymiskaaren 14 luvun 7 §:ssä tarkoitettu järjestyssakko;

9) vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin tehdyn puitepäätöksen lainsäädännön alaan kuuluvien säännösten kansallisesta täytäntöönpanosta ja puitepäätöksen soveltamisesta annetussa laissa (231/2007) tarkoitettu taloudellinen seuraamus, vastavuoroisen tunnustamisen

Tässä laissa säädettyssä järjestyksessä pannaan täytäntöön seuraavat seuraamukset:

1) rikoslain (39/1889) 2 a luvun 3 §:n 1 momentin mukaisesti päiväsakoin vahvistettu sakko sekä uhkasakko, yhteisösakko, rikesakko ja kurinpitosakko (sakko);

2) kurinpitosakko, joksi poistumiskielto on sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 84 §:n 1 momentin nojalla tai aresti mainitun lain 85 §:n 1 momentin nojalla muunnettu;

3) omaisuuden tai rahamäärään kohdistuva menettämisseuraamus;

3 a) rikoslain 44 luvun 15 §:n 2 momentissa tarkoitettu eläimen tappamismääräys;

3 b) sananvapauden käyttämisestä joukkoviestinnässä annetun lain (460/2003) 22 §:n 3 momentissa tarkoitettu verkkoviestin poistamis- ja hävittämismääräys;

4) rikokseen perustuva valtiolle tuomittu korvaus;

5) muussa kuin rikosasiassa valtiolle tuomittu korvaus, jos syyttäjä on esiintynyt siinä virkansa puolesta;

6) valtiolle tuomittu korvaus, joka perustuu sen varoista suoritettujen oikeudenkäyntiin liittyvien kustannusten korvaamiseen;

6 a) rikosuhrimaksu;

7) rikosvahinkolain (1204/2005) 31 §:n mukaiseen valtion takautumisoikeuteen perustuva saaminen vahingosta vastuussa olevalta ja saman lain 42 §:n 2 momentissa tarkoitettuun takaisinperintää koskevaan päätökseen perustuva valtion saaminen korvauksen saajalta;

8) oikeudenkäymiskaaren 14 luvun 7 §:ssä tarkoitettu järjestyssakko;

9) vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin tehdyn puitepäätöksen lainsäädännön alaan kuuluvien säännösten kansallisesta täytäntöönpanosta ja puitepäätöksen soveltamisesta annetussa laissa (231/2007) tarkoitettu taloudellinen seuraamus, vastavuoroisen tunnustamisen

periaatteen soveltamisesta menetetyksi tuomitsemista koskeviin päätöksiin tehdyn puitepäätöksen lainsäädännön alaan kuuluvien säännösten kansallisesta täytäntöönpanosta ja puitepäätöksen soveltamisesta annetussa laissa (222/2008) tarkoitettu menetetyksi tuomitsemista koskeva päätös sekä jäädyttämistä ja menetetyksi tuomitsemista koskevien päätösten vastavuoroisesta tunnustamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/1805 ja jäädyttämistä ja menetetyksi tuomitsemista koskevien päätösten vastavuoroista tunnustamista Euroopan unionissa koskevan asetuksen soveltamisesta annetussa laissa (895/2020) tarkoitettu menetetyksi tuomitsemista koskeva päätös;

10) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain (447/2016) 24 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu taloudellista hallinnollista seuraamusta tai sakkoa koskeva päätös;

11) rahanpesun ja terrorismin rahoittamisen estämisestä annetun lain (444/2017) 8 luvun 1 §:ssä tarkoitettu rikemaksu ja 8 luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

12) luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95746/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 83 artiklassa tarkoitettu hallinnollinen seuraamusmaksu;

13) Finanssivalvonnasta annetun lain (878/2008) 38 §:ssä tarkoitettu rikemaksu ja 40 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

14) lentoliikenteen matkustajarekisteritietojen käytöstä terrorismirikosten ja vakavan rikollisuuden torjunnassa annetun lain (657/2019) 13 §:ssä tarkoitettu lentoliikenteen harjoittajan seuraamusmaksu;

15) Finanssivalvonnan tai tuomioistuimen määräämä kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetussa laissa (566/2020) tarkoitettu seuraamusmaksu;

16) elintarvikemarkkinalain (1121/2018) 12 a §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

periaatteen soveltamisesta menetetyksi tuomitsemista koskeviin päätöksiin tehdyn puitepäätöksen lainsäädännön alaan kuuluvien säännösten kansallisesta täytäntöönpanosta ja puitepäätöksen soveltamisesta annetussa laissa (222/2008) tarkoitettu menetetyksi tuomitsemista koskeva päätös sekä jäädyttämistä ja menetetyksi tuomitsemista koskevien päätösten vastavuoroisesta tunnustamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/1805 ja jäädyttämistä ja menetetyksi tuomitsemista koskevien päätösten vastavuoroista tunnustamista Euroopan unionissa koskevan asetuksen soveltamisesta annetussa laissa (895/2020) tarkoitettu menetetyksi tuomitsemista koskeva päätös;

10) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain (447/2016) 24 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu taloudellista hallinnollista seuraamusta tai sakkoa koskeva päätös;

11) rahanpesun ja terrorismin rahoittamisen estämisestä annetun lain (444/2017) 8 luvun 1 §:ssä tarkoitettu rikemaksu ja 8 luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

12) luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95746/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 83 artiklassa tarkoitettu hallinnollinen seuraamusmaksu;

13) Finanssivalvonnasta annetun lain (878/2008) 38 §:ssä tarkoitettu rikemaksu ja 40 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

14) lentoliikenteen matkustajarekisteritietojen käytöstä terrorismirikosten ja vakavan rikollisuuden torjunnassa annetun lain (657/2019) 13 §:ssä tarkoitettu lentoliikenteen harjoittajan seuraamusmaksu;

15) Finanssivalvonnan tai tuomioistuimen määräämä kuluttajansuojaviranomaisten eräistä toimivaltuuksista annetussa laissa (566/2020) tarkoitettu seuraamusmaksu;

16) elintarvikemarkkinalain (1121/2018) 12 a §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

17) markkinaoikeuden määräämä arpajaislaissa (1047/2001) tarkoitettu seuraamusmaksu.

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvälvönän seuraamusmaksu, elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarviketarkoituksen seuraamusmaksu, eläintautilain (76/2021) 94 a §:ssä tarkoitettu eläintautivalvonnan seuraamusmaksu, eläinten tunnistamisesta ja rekisteröinnistä annetun lain (1069/2021) 36 §:ssä tarkoitettu

17) markkinaoikeuden määräämä arpajaislaissa (1047/2001) tarkoitettu seuraamusmaksu.

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu;

2) tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

3) työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

4) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

5) kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu;

6) yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

7) alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

8) siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

9) kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

10) eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu;

11) tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

12) ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

13) vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

15) ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

16) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (/) 157 §:ssä tarkoitettu

Voimassa oleva laki

Ehdotus

eläinten tunnistamis- ja rekisteröintivalvonnan seuraamusmaksu ja 37 §:ssä tarkoitettu eläimen tunnistusasiakirjan mukana pitämistä ja esittämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu, luonnonmukaisesta tuotannosta annetun lain (1330/2021) 38 §:ssä tarkoitettu luomuvälvönnän seuraamusmaksu sekä jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022) 8 ja 9 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

liikennevirhemaksu ja 158 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;

17) alusliikennepalvelulain (/) xx §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

18) rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu;

19) elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..