

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi alusliikennepalvelulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi alusliikennepalvelulakia luopumalla alusliikennepalvelun jakamisesta erilaisiin alusliikennepalvelutehtäviin. Lisäksi ehdotetaan muutoksia, joilla täsmennettäisiin alusliikennepalvelutehtäviä koskevia pätevyysvaatimuksia sekä koulutusta ja sen järjestämistä koskevia vaatimuksia. Tarkoituksena olisi, että alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyyttä ja koulutusta koskevien vaatimusten osalta noudatettaisiin nykytilaa vastaavasti Kansainvälisen majakkajärjestön standardeja.

Esityksellä pantaisiin täytäntöön eurooppalaisen merenkulkualan yhdenntyn palveluympäristön perustamisesta annetun asetuksen vaatimat kansalliset säädösmuutokset ja tehtäisiin lain-säädäntöön tarpeelliset muutokset, jotta Liikenne- ja viestintäviraston Portnet-järjestelmä voitaisiin korvata uudella merenkulun tiedonhallintajärjestelmällä, joka täyttää asetuksen aiempaa sääntelyä laajemman soveltamisalueen vaatimukset. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain soveltamisalaa laajennettaisiin koskemaan myös alusliikennepalvelulaissa tarkoitettuja virhemaksuja.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Eurooppalaisen merenkulkualan yhdenntyn palveluympäristöön liittyvät pykälät tulisivat voimaan kuitenkin vasta 15.8.2025.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	4
2.1 Kansallinen lainsäädäntö ja käytäntö	4
2.2 Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö	5
3 Tavoitteet	8
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	8
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	8
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	9
5 Lausuntopalaute	13
6 Säännöskohtaiset perustelut.....	13
7 Lakia alemman asteinen sääntely	38
8 Voimaantulo	39
9 Toimeenpano ja seuranta	39
10 Suhde muihin esityksiin.....	39
10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	39
10.2 Suhde talousarvioesitykseen	39
11 Suhde perustuslakiin ja säätämijärjestys	39
LAKIEHDOTUKSET	44
Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta	44
Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 a §:n muuttamisesta.....	58
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	59
LIITTEET	60
RINNAKKAISTEKSTIT	60
Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta	60
Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 a §:n muuttamisesta.....	85
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	87
ASETUSLUONNOS	88
Valtioneuvoston asetus alusliikennepalvelusta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.....	88

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Alusliikennepalvelulla (*Vessel Traffic Service, jäljempänä myös VTS-palvelu*) tarkoitetaan maalta käsin tapahtuvaa alus- eli laivaliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) säädetään alusliikennepalvelusta (VTS), siihen liittyvistä viranomaisvastuista, alusliikenteen ilmoituksista sekä alusliikennepalveluhenkilöstön koulutuksesta ja pätevyyksistä.

Valtioneuvoston asetuksella alusliikennepalvelusta (763/2005, jäljempänä myös *alusliikennepalveluasetus*) säädetään tarkemmin alusliikennepalveluun liittyvistä koulutus- ja pätevyysvaatimuksista, alusta ja sen lastia koskevista ilmoituksista, avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevasta suunnitelmasta viranomaisten yhteistyöstä, pätevyyksiin ja koulutukseen liittyvistä yksityiskohtaisista seikoista sekä tarkennetaan suojapaikkasääntelyä.

Kansainvälisen sopimuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS-yleissopimus, SopS 11/1981*) päätöslauselmamuutoksen A.1158(32) myötä on alusliikennepalvelulakia ja samalla valtioneuvoston asetusta alusliikennepalvelusta tarpeen muuttaa. Päätöslauselmamuutokset koskevat muun muassa alusliikennepalvelun järjestämistä koskevien yksityiskohtaisten ohjeiden korvaamista tavoitteellisilla ohjeilla ja VTS-tehtävän käsitteestä luopumista. Lisäksi VTS-viranomaisen käsite korvataan VTS-palveluntarjoajan käsitteellä sekä koulutus- ja pätevyysvaatimuksia muutetaan. Päätöslauselmamuutos on tullut voimaan 1.1.2023, mutta se ei ole luonteeltaan velvoittava vaan suositus. Pidetään kuitenkin tärkeänä, että Suomi seuraa kansainvälistä sääntelykehitystä merenkulun kansainvälisen luonteen vuoksi.

Meriliikenteen helpottamiseksi ja sen harjoittajien hallinnollisen taakan keventämiseksi Euroopan unionin ja kansainvälisissä säädöksissä sekä valtioiden kansallisessa lainsäädännössä meriliikenteen harjoittajille asetettujen ilmoitusvelvoitteiden täyttämiseksi käytettäviä ilmoitusmenettelyjä on pyritty yksinkertaistamaan ja yhdenmukaistamaan. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239 eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta, jäljempänä *EMSW-asetus*, annettiin kesäkuussa 2019. EMSW-asetusta sovelletaan kuuden vuoden kuluttua voimaantulosta eli 15.8.2025 alkaen.

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.

Esityksestä pyydettiin lausunnot kesällä 2023. (*Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.*)

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

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Kansallinen 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 valvontaan sekä merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin, jotka koskevat Suomen satamissa käyviä meriliikenteessä olevia aluksia. Alukset, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun.

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 valtio-omisteisen, Liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa olevan erityistehtäväkonsernin Fintraffic Liikenteenohjaus Oy:n tytäryhtiöltä Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:ltä.

VTS-keskusten alusliikenneohjaajat seuraavat alusliikennettä ja ylläpitävät reaaliaikaista liikennetilannekuvausta. 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.

Alusliikennepalvelu tukee jäänmurtopalveluja. Talvimerenkulussa VTS-keskukset osallistuvat aktiivisesti yhteistyöhön alusten, jäänmurtaajien, luotsien, satamien, jäänmurtojohtojen ja valvojan viranomaisen kanssa.

Alusliikennepalvelusta tulee erottaa luotsauspalvelut, jotka eivät sisälly alusliikennepalveluun. Luotsauksella tarkoitetaan luotsauslain (561/2023) 3 §:n 12 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. Alusliikennepalvelu täydentää luotsausta antamalla luotsille tietoa muun muassa muiden alusten liikkeistä, väylien kunnosta ja sääolosuhteista.

Alusliikennepalvelulaille on täytäntöönpantu EMSW-asetuksen edeltäjä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta, jäljempänä *ilmoitusmuodollisuusdirektiivi*, joka annettiin yli 10 vuotta sitten.

Tällä hetkellä merenkulun tiedonhallintajärjestelmänä toimii Portnet-järjestelmä, joka on alun perin rakennettu yhteistyössä Merenkululaitoksen, Tullin ja Suomen satamien kanssa satamien liikennetietojen keräämiseksi tilastointia, satamalaskutusta ja merenkulkumaksujen kantoa varten. Portnet-järjestelmän rakentamista varten perustettiin vuonna 1998 Portnet-yhteisö, joka vastasi Portnet-järjestelmän kehittämisestä aina vuoteen 2007 asti. Vuodesta 2008 lukien Portnet-järjestelmän ylläpidosta ja kehittämisestä on vastannut Suomen valtio. Valtiota on edustanut Portnet-järjestelmän kehittämisessä 50/50-periaatteella Tulli ja merenkulkuhallinto, joka oli ensin Merenkululaitos, sitten Liikennevirasto ja nykyisin Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Vuodesta 2019 alkaen Portnet-järjestelmän kehittämisestä ja ylläpidosta on vastannut yksinomaan Liikenne- ja viestintävirasto.

Tavoitteena on Portnet-järjestelmän kehittämisessä ollut, että saadaan "yhden-ikkunan"-periaatteella kerättyä Suomen satamille, Tullille ja merenkulun valvontaviranomaisille kaikki tarvittavat ilmoitustiedot ja välittää ne edelleen EU-lainsäädännön vaatimusten mukaisesti Euroopan meriturvallisuusviraston ylläpitämään SafeSeaNet-järjestelmään. Portnet-järjestelmällä kerätään siis kaikki EU-lainsäädännön mukaiset alusilmoitustiedot meriliikenteessä kuten alusjäte, -turvatoimi, -vaarallisen lastin ja lastimanifestin ilmoitukset sekä kansainvälisten sopimusten mukaiset luettelot aluksen varastoista, miehistöstä ja matkustajista sekä meriterveysilmoituksesta.

Portnet-järjestelmän keskeisimpiä käyttäjiä ovat laivameklarit, varustamot, huolitsijat, satamat, tulli ja merenkulun valvontaviranomaiset. Portnet-järjestelmän teknisestä ylläpidosta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto ja Suomen tulli ilmoitustietojen valvonnasta ja seurannasta. Tulliviranomainen antaa lisäksi tarkempia määräyksiä ilmoitusten sisällöstä ja muodosta.

Alusliikennepalvelulain nojalla voi Tulli määrätä eräitä virhemaksuja. Näiden virhemaksujen täytänönpanosta ei alusliikennepalvelulaissa säädetä. Myös lain seuraamussäätelyä olisi päivitettävä vastaamaan nykyisiä seuraamussäätelyä koskevia vaatimuksia.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991, *itsehallintolaki*) 27 §:n 1 momentin 13 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä. Valtakunnalla on lainsäädäntö myös 22 kohdan mukaisesti rikosoikeutta koskevissa asioissa, kuitenkin huomioiden 18 §:n 25 kohdassa säädetty poikkeus siitä, että teon rangaistavaksi säätämistä ja rangaistuksen määrää koskeva kysymys kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan silloin, kun on kysymys maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvasta oikeudenalasta.

Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta itsehallintolain 18 §:n 1 momentin 21 kohdan mukaan asioissa, jotka koskevat muiden ohella kanavia, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä. Saman momentin 14 kohdan mukaan myös opetusta ja oppisopimusta koskevat asiat kuuluvat lain 27 §:n 39 kohdassa säädettyin arkistoaineistoa koskevin poikkeuksin maakunnan lainsäädäntövaltaan.

2.2 Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö

Meriliikenteen ohjausta säännellään ja kehitetään Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (*International Maritime Organization, IMO*). IMO:n alaisen SOLAS-yleissopimuksen 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 ympäristönsuojelullisesti

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.

IALA on vuosikymmenien ajan aktiivisesti osallistunut alusliikennepalvelun kehittämiseen. IALA:n VTS-käsikirjan tarkoituksena on antaa viranomaisille yksityiskohtaista tietoa ja ohjeita VTS-keskusten perustamisesta, teknisistä ratkaisuista 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 viranomainen ja VTS-toiminnasta vastaava VTS-viranomainen määritellään ja niille annetaan tarvittava toimivalta. Perustettava VTS-alue tulee määritellä ja julistaa VTS-alueeksi. Perustettavan VTS-keskuksen tarjoamien palvelujen laatu ja taso tulee määritellä 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 (jatkossa *päätöslauselmamuu-tos*). 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 suomen kielessä 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) erillisistä VTS-palveluista luovutaan, mikä selkeyttää VTS-palveluntarjoajan tehtäviä suhteessa palveluun osallistuviin aluksiin. Aiemmin osa VTS-palveluntarjoajista saattoi tarjota vain osaa palveluista, esimerkiksi vain tiedotuksia tai tiedotuksia ja liikenteen järjestelyä, mikä aiheutti epäselvyyttä VTS-toiminnassa eri alueilla. Esimerkiksi Ruotsissa VTS-palveluntarjoaja antoi aiemmin vain tiedotuksia, vaikka käytännössä toiminta oli hyvin vastaavaa kuin Suomessa, jossa rannikolla tarjotaan kaikkia palveluita. Uuden päätöslauselman mukaan kaikkien VTS:n tulisi kattaa nämä kaikki toiminnot, ja siten olla yhtenäisempää joka paikassa. VTS:n järjestäminen mahdollistetaan myös aluevesirajojen ulkopuolella esimerkiksi IMO:n hyväksymillä alusten pakollisilla ilmoittautumisjärjestelmillä, kuten Suomenlahdella GOFREP (*Gulf of Finland Reporting*). Muutos ei edellytä muutoksia GOFREP-osapuolten välisiin sopimuksiin tai toimintatapoihin. 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 koskevia pätevyksiä ja koulutusta sekä sen järjestämistä koskevien vaatimusten lähtökohdana on SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun alusliikennepalveluja koskeva sääntö 12, jossa velvoitetaan 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.

Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä (Long Range Identification and Tracking, jäljempänä 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.

Vuosien aikana tapahtuneissa lakimuutoksissa (muun muassa useat virastouudistukset ja liikenteenohjauspalveluiden yhtiöittäminen) Liikenne- ja viestintäviraston tehtävä LRIT-järjestelmään liittyvien laitteiden vaatimuksenmukaisuustestauksen suorittavien ohjelmistopalveluiden tarjoajien hyväksymisestä ei ole siirtynyt uudistusten mukana Liikenne- ja viestintävirastolle vaan siltä on puuttunut muodollinen oikeus hyväksyä LRIT-järjestelmään liittyvien laitteiden vaatimuksenmukaisuustestauksen suorittavat ohjelmistopalveluiden tarjoajat. Lainsäädäntö on sisältänyt aiemmin 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 Merenkulkulaitos 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).

EMSW-asetuksella kumotaan ilmoitusmuodollisuusdirektiivi ja luodaan alusliikenteen ilmoituspalvelu, joka on linjassa EMSW-asetuksen mukaisten harmonisoitujen rajapintojen kanssa. Sen tärkein tavoite on vahvistaa yhdenmukaistetut säännöt satamakäyntejä varten vaadittujen tietojen tarjoamiselle, erityisesti varmistamalla, että samat tietojoukot voidaan ilmoittaa kuhunkin merenkulkualan kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen samalla tavoin eli niin sanottua yhden ilmoittamisen periaatetta noudattaen. EMSW-asetuksella pyritään myös helpottamaan tiedonsiirtoa ilmoittajien, toimivaltaisten viranomaisten ja käyntisataman satamapalvelujen tarjoajien sekä muiden jäsenvaltioiden välillä.

EMSW-asetus mahdollistaa toimijoille ilmoitusten tekemisen yhtenäisellä tavalla EU:n jäsenvaltioissa. Harmonisoitu tietojoukko, harmonisoitu ilmoitusten vastaanottorajapinta, yhteiset toimintamääritykset käyttöliittymäsovelluksille sekä yhteiset viitetietokannat ja keskitetty käyttäjähallinta parantavat asiaankuuluvien järjestelmien välisiä yhteyksiä ja yhteentoimivuutta. Tämä mahdollistaa tietojen jakamisen ja uudelleenkäytön nykyistä tehokkaammin. Toisin sanoen EMSW-asetuksen muutokset luovat lisäksi edellytyksiä automaattiselle tietojenkäsittelylle.

3 Tavoitteet

Tavoitteena on päivittää alusliikennepalvelulaki vastaamaan kansainvälistä sääntelykehitystä. Samalla päivitetään alusliikennepalveluasetusta vastaamaan lakiin ehdotettavia muutoksia.

Lisäksi esityksellä pannaan täytäntöön EMSW-asetuksen vaatimat kansalliset säädösmuutokset ja tehdään lainsäädäntöön tarpeelliset muutokset, jotta Liikenne- ja viestintäviraston Portnet-järjestelmä voidaan korvata uudella merenkulun tiedonhallintajärjestelmällä, joka täyttää EMSW-asetuksen aiempaa sääntelyä laajemman soveltamisalueen vaatimukset.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan luovuttavaksi päätöslauselmamuutoksen mukaisesti alusliikennepalvelun jakamisesta erilaisiin tehtäviin, minkä takia jatkossa ei esimerkiksi enää vahvistettaisi annettavia alusliikennepalvelutehtäviä erikseen vaan kysymys olisi alusliikennepalvelusta kokonaisuutena. Samalla päätöslauselmamuutosta vastaavasti alusliikennepalveluntarjoajan tehtävänä ollut navigointiapu muutettaisiin kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttumiseksi.

Lisäksi ehdotetaan täsmennyksiä nykyisiin alusliikennepalvelua 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.

Ehdotetaan, että jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto voisi hyväksyä alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään (*Long Range Identification and Tracking, jäljempänä LRIT-*

järjestelmä) liittyvien laitteiden vaatimuksenmukaisuustestauksen suorittavat ohjelmistopalveluiden tarjoajat.

EMSW-asetuksen osalta muutoksilla pannaan täytäntöön asetuksen vaatimat kansalliset säädös-
muutokset ja tehdään tarpeelliset muutokset lainsäädäntöön, jotta Liikenne- ja viestintäviraston
Portnet-järjestelmä voidaan korvata uudella merenkulun tiedonhallintajärjestelmällä. EMSW-
asetuksen mukaisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän soveltamisalue on laajempi kuin ny-
kyisen ilmoitusmuodollisuusdirektiivin. Tämän vuoksi mukaan tulee ilmoituksia, joita Liik-
kenne- ja viestintäviraston nykyinen tiedonhallintajärjestelmä ei käsittele, suurimpana ryhmänä
Tullille annettavat ilmoitukset. Asetuksen myötä merenkulun tiedonhallintajärjestelmän tiedon-
vaihdon piiriin tulee mukaan myös matkustajien rekisteröintiä koskevat ilmoitukset meripel-
tusta varten sekä meriliikenteessä saapuvia tai poistuvia tavaroita koskevat tullille esitettävät
ilmoitukset, jotka voidaan toimittaa joko Tullin järjestelmään tai vaihtoehtoisesti merenkulun
tiedonhallintajärjestelmään.

Lisäksi ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelulain mukaisten virhemaksujen täytäntöön-
panosta. Ehdotetaan, että Oikeusrekisterikeskus (OKR) vastaisi liikennevirhemaksun täytän-
töönpanosta, ja täytäntöönpanosta säädettäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa
(672/2002). Lisäksi esitetään päivitettäväksi eräät seuraamussäätelyä koskevat pykälät.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Alusliikennepalvelun peruskoulutuksen järjestäjän akkreditointi ja sen edellyttämä auditointi
sekä alusliikennepalveluhenkilöstön koulutussuunnitelmien ja koulutuksen järjestäjien sekä
alusliikennepalveluntarjoajan itse järjestämän koulutuksen laadun todentamiset aiheuttavat Liik-
kenne- 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 li-
sääntyvän henkilötöiden ja matkakulujen arvo on keskimäärin muutamia tuhansia euroja vuo-
dessa summan vaihdelta määräämisen valvontatapahtumien ajoituksen mukaan. Liikenne-
ja viestintävirasto voi jatkossa veloittaa joistain valvontatapahtumista päätösmaksulla (maksu-
asetuksessa nykyisin 630 euroa/päätös) ja siihen liittyvinä tuntityö- ja matkakuluina (nykyisin
virastoaikana 380 euroa/tunti, muuna aikana 550 euroa/tunti). Tällöin Liikenne- ja viestintävi-
rasto saisi osittain korvauksen toimintamenojen lisääntymisestä. Ulkopuolisten palveluntarjo-
ajien 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. Koulutuspal-
velujen tarjoaja siirtäisi valvontatapahtumista laskutettuja kustannuksia ja omia lisäkustannuk-
sia asiakashintoihin. Alusliikennepalveluntarjoaja voisi siirtää puolestaan uusia valvonnan kus-
tannuksia 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. Aluslii-
kennepalveluhenkilöstöä 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.

EMSW-asetus edellyttää, että vuonna 2025 kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa (ranta-valtiot) on käytössä asetuksen vaatimukset täyttävä kansallinen single window -järjestelmä meriliikenteen ilmoitustietojen keruuseen.

Asetuksesta johtuvat merkittävimmät kustannukset aiheutuvat merenkulun yhdenmetytiedonhallintajärjestelmän uudistamistarpeesta. Uudistamistarve perustuu asetuksen vaatimuksiin sekä Liikenne- ja viestintäviraston teettämään selvitykseen nykyisen merenkulun ilmoitusjärjestelmän (Portnet) elinkaaresta, jossa todetaan järjestelmän uudistamisvaive. Palvelun rakentaminen jakaantuu vuosille 2021-2025. Palvelun rakentamisvaiheen kokonaisrahoitustarve on arviolta viisi miljoonaa euroa. Huomioitavaksi tulee myös palvelun ylläpidon kustannukset vuodesta 2025 alkaen. Ylläpidon rahoitus on välttämätöntä järjestelmän käytön mahdollistamiseksi. Kansallisen ilmoitusjärjestelmän päivittämisen tai uusimisen lisäksi asetusehdotuksen velvoitteista aiheutuu pienempiä kustannuksia muille viranomaisille, kuten Väylävirastolle, Rajavartiolaitokselle ja Tullille erityisesti järjestelmärajapintojen rakentamiseen liittyvinä kustannuksina.

Palvelun tuottamiseen liittyy ympärivuorokautisella palvelutasovaatimuksella toimiva tukipalvelu. Tukipalvelun järjestäminen järjestetään siten, ettei siitä aiheudu merkittävää henkilöstön lisätarvetta viranomaiselle. Tukipalvelun tuottamisessa hyödynnetään VTS-palveluntarjoajan olemassa olevia ympärivuorokautisella periaatteella toimivia alusten edustajille entuudestaan tuttuja palveluita sekä nykytilannetta vastaavasti Tullin sähköisen palvelukeskuksen palvelua.

Asetuksessa esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan mahdollistavan nykyistä tehokkaammin viranomaisten välisen tiedonvaihdon sekä kansallisesti että valtioiden rajat ylittävässä tiedonvaihdossa. Tehokkaamman tiedonvaihdon vaikutusten odotetaan näkyvän ilmoittajalle yksinkertaisempina ja parempina palveluna. Toimenpiteiden arvioidaan myös parantavan logistiikkaketjun toimintaedellytyksiä erityisesti tiedon harmonisoinnin johdosta. Euroopan komissio on arvioinut Euroopan unionin tasolla, että hallinnollisen taakan vähentymisen seurauksena muutoksesta varustamoille aiheutuva hyöty olisi merkittävä, tuoden 22-25 miljoonaa miehistötuntia säästöä vuosien 2020-2030 välisenä aikana vastaten arvoltaan 625-720 miljoonaa euroa. Kansallisesti toteutuneet hyödyt ilmoittajille tullaan mittamaan asiakaskyselyin, palvelun rakentamisvaiheessa muutokset voivat aiheuttaa ilmoittajille kustannuksia järjestelmärajapintojen uudistamistarpeena, mutta pitkällä tähtäimellä odotetaan tehostamistoimenpiteiden mahdollistavan työajan kohdentamista muihin tehtäviin.

Palvelun käyttö on ilmoittajille maksutonta kansainvälisiin sopimuksiin nojaten.

Esityksessä ehdotetaan, että Oikeusrekisterikeskus vastaisi liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta, ja täytäntöönpanosta säädettäisiin sakan täytäntöönpanosta annetussa laissa. Oikeusrekisterikeskuksella on jo vastaavia täytäntöönpanotehtäviä sen huolehtiessa yli 40 erilaisen hallinnollisen seuraamus-, rike- ja liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta. Uuden virhemaksun täytäntöönpanon arvioidaan lisäävän ORK:n henkilötöiden määrää. Lisähenkilöstön määrän arvioidaan olevan 0,1 henkilövuotta. Seuraamussääntelyn päivittämisellä ei ole käytännön vaikutuksia, sillä kysymys on säännösten teknisistä muutoksista.

Vaikutukset perusoikeuksien toteutumisen kannalta

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 täsmennyksen

pätevyys- ja koulutussäätelyn myötä. Esityksessä ehdotettavilla muutoksilla on myönteistä vaikutusta lisäksi perustuslain 18 §:ssä turvattuun oikeuteen työhön ja elinkeinovapauteen.

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 muutoksenhakuineja 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 säätelyyn 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.

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

Ehdotetun 15 a §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi poikkeusolojen aikana, normaaliolojen häiriötilanteissa tai yleisvaarallisen pandemian aikana poiketa tämän lain vaatimuksista alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta uusittaessa. Pätevyystodistuksen voimassaoloa ei saisi jatkaa poikkeuksellisin menettelyin kerrallaan enempää kuin kuusi kuukautta alkuperäisestä pätevyystodistuksen voimassaolon päättymisajankohdasta. 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.

Muutetun ammattisäätelyn suhteellisuusarviointi

Ammatteja koskevan säätelyn 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 18 (EU) 2018/958 (jäljempänä suhteellisuusarviointidirektiivi) 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla syillä.

Esityksessä ehdotetaan täsmennyksiä nykyisiin alusliikennepalvelua 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 myönnetyn vahtiperämiehenkirjan lisäksi edellytettäisiin kuuden kuukauden meripalvelua kansipäällystössä.

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 välttämiseksi ja muussa merenkulun turvallisuuden ylläpitämisessä. Alusliikenneohjaajan ammattipätevyyksistä säätämiseksi on siten yleiseen etuun liittyvä tavoite.

Alusliikennehenkilöstön pätevyysaääntely on katsottu myös kansainvälisesti tarpeelliseksi. Alusliikennepalvelua koskevia pätevyksiä 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 pätevyden ylläpitämisen varmistamiseksi sekä asianmukaista pätevyyttä ja kelpuutusmerkintää. Ohjeistossa rohkaistaan jäsenvaltioita ottamaan huomioon IALA:n standardit ja niihin liittyvät suositukset, ohjeistot ja mallikurssit.

Myönnetyn vahtiperämiehenkirjan lisäksi vaadittu kuuden kuukauden meripalvelukokemus kansipäällystössä niin ikään liittyy merenkulun turvallisuuden varmistamiseen ja on siten yleisen edun vaatima. Kuuden kuukauden meripalvelua koskevan vaatimuksen tarkoituksena on

varmistaa, että hakijalla on riittävä merenkulun tuntemus ja kokemusta komentosiltatyöskentelystä. Laadukas alusliikenneohjaus edellyttää hyvää ymmärrystä merenkulun olosuhteista ja toimintatavoista. Myönnetyn vahtiperämiehenkirjan lisäksi vaadittu kuuden kuukauden meripalvelu kansipäällystössä varmistaa tarvittavaa merenkulkuosaamista, jota ei voida korvata esimerkiksi alusliikenneohjaajan peruskoulutuksella ja työpaikkakoulutuksella.

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 kuuden kuukauden meripalvelun suorittamisesta. 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 ennakoinniseksi ja toimijoiden kanssa kommunikoinniseksi.

Alusliikennepalveluhenkilöstöllä tulee olla riittävä kielitaito, jotta he pystyvät viestimään 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 Lausuntopalaute

Esityksestä pyydettiin lausunnot kesällä 2023. *(Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.)*

6 Säännöskohtaiset perustelut

6.1 Alusliikennepalvelulaki

2 §. Määritelmät. Pykälän 21 kohdassa aikaisempi ilmoitusmuodollisuusdirektiivin määritelmä ehdotetaan korvattavaksi määritelmällä EMSW-asetuksesta. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239 kumoaa direktiivin 2010/65/EU jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin. Pykälän 23 kohdassa oleva meriliikenteen tilastodirektiivin määritelmä ehdotetaan poistettavaksi, jonka johdosta myöhempien kohtien numerointi muuttuisi.

4 §. Alusliikennepalvelun kieli. Pykälän 1 momentti, jossa säädetään alusliikennepalveluista, kumottaisiin, koska päätöslauselmamuutoksen myötä alusliikennepalvelun jako erilaisiin alusliikennepalvelutehtäviin poistuu. Pykälässä säädettäisiin jatkossa ainoastaan alusliikennepalvelun kielestä. Otsikko muutettaisiin vastaamaan ehdotettua sisältöä.

5 §. Tiedottaminen. Lain 5 §:ssä säädetään aluksille annettavista tiedotuksista. Päätöslauselmamuutos vaikuttaa 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. Tiedottaminen koskee paitsi VTS-palveluntarjoajan antamia tietoja aluksille, myös kolmansille osapuolille, esimerkiksi satamille, suuntautuvaa tiedottamista. Samalla pykälän kieliasua on päivitetty.

Pykälän 1 momentin mukaan VTS-palveluntarjoajan olisi annettava aluksen ilmoittautuessa, määrääjain, tarvittaessa tai aluksen pyytäessä alukselle tietoja, jotka voisivat vaikuttaa sen liikumiseen tai päätöksentekoon. Momentti vastaisi pääsisältöisesti voimassaolevan lain 5 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan VTS-palveluntarjoaja tiedottaisi aluksia VTS-alueella olevista muista aluksista, sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta, luotsien, jäänmurtajien, 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 turvallisuudesta syväyksestä. Tämä johtuu samaan aikaan meneillään olevasta vedenkorkeuden ilmoittamisen muutoksesta. Suomen vesialueella siirrytään ilmoittamaan vedenkorkeus N2000-viitearvona aiemman keski-vedenkorkeuden sijasta. Samalla luovutaan väylillä suurimmasta sallitusta kulkusyvyyydestä ja siirrytään ilmoittamaan väylän harausvyvyys. Kulkusyvyys ilmoitetaan jatkossa mitoitussyväyksenä. Päällikkö voi ylittää väylän mitoitussyväyksen riskiharkintansa ja reittisuunnitelmaan tehdyn laskelman perusteella. VTS-palveluntarjoaja tiedottaisi 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 merilain (674/1994) 6 luvun 3 a §:n ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä viranomaisen aluksen reittisuunnittelusta (TRAFI/12134/03.04.01.00/2011).

Momentti vastaisi pääsääntöisesti sisällöltään voimassaolevan lain 5 §:n 2 momenttia. Momentista kuitenkin ehdotetaan poistettavaksi 2 kohta, jonka mukaan aluksille annetaan tietoja muu-

toksista voimassaolevan lain 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä vahvistetuissa VTS-alueella ja sillä liikennöintiä koskevista 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 jäänmurtaajien toiminnan lisäksi VTS-palveluntarjoaja tiedottaisi myös 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. Jäänmurtaajien osalta VTS-palveluntarjoaja antaisi aluksille jatkossakin koordinaattorijäänmurtaajalta saamansa navigointiohjeet, reittipisteet sekä tietoa jäänmurtaajien sijainneista ja toiminnasta. Lisäksi VTS varmistaa aluksilta hyväksyvätkö ja sitoutuvatko ne noudattamaan Suomen talvimerenkulun ohjeita.²

Vastuu niistä tiedoista, jotka saadaan muulta kuin viranomaiselta, olisi tiedon toimittajalla ja vastuu hinaajan 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.

Pykälän 3 momentin mukaan säätiedotusten olisi perustuttava pätevän säätietopalvelun merenkulkijoille antamaan säätiedotukseen. Momentilla pantaisiin täytäntöön seurantadirektiivin 18 artiklan 3 kohta. Erillistä viranomaisen tekemää pätevyuden arviontiprosessia ei nähdä tarpeelliseksi, mutta Väyläviraston tulisi kiinnittää huomiota säätietopalvelun pätevyyteen tehdessään tilaussopimuksen alusliikennepalvelun tarjoamisesta VTS-palveluntarjoajan kanssa. **6 §. Kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttuminen.** Voimassa olevan lain 6 §:ssä säädetään navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-palveluntarjoajan havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa. Navigointiapu on vain päämäärähakuista ja ohjeellista. Navigointiapuna voidaan antaa esimerkiksi tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta taikka aluksen läheisyydessä olevien muiden alusten sijainnista, tunnistetiedoista ja aikeista.

Pykälä ehdotetaan korvattavaksi kokonaisuudessaan uudella 6 §:llä, jossa säädettäisiin kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttumisesta. Muutos perustuisi päätöslauselmamuutokseen, jossa aiempi navigointiapu muutettiin kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttumisella.

² Ks. tarkemmin: VTS:n toiminta talvimerenkulun sääntöjen varmistamisessa, *Suomen talvimerenkulku, ohjeita talvimerenkulun toimijoille*. [https://vayla.fi/documents/25230764/35601620/Suomen_talvimerenkulku_2022-23+\(1\).pdf/](https://vayla.fi/documents/25230764/35601620/Suomen_talvimerenkulku_2022-23+(1).pdf/)

Pykälän *1 momentin* momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa VTS-palveluntarjoaja avustaisi alusta vaaratilanteen uhatessa, vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteiden niin vaatiessa. VTS-palveluntarjoaja avustaisi alusta joko sen pyynnöstä tai VTS-palveluntarjoajan havaitessa sen tarpeelliseksi. Tällaisia tilanteita voisivat olla esimerkiksi aluksen harhautuminen reitiltään tai väylältä, ajaminen kohti matalaa tai kun aluksen käyttämän syväyksen turvallisuudesta syntyy epävarmuutta.

Navigoinnissa avustamisen tavoitteena tulee olla aluksen saaminen turvalliseen paikkaan, kuten takaisin väyläalueella tai luotsi- tai ankkuripaikalle, jotta alus voi jatkaa turvallisesti matkaansa tai suorittaa tarvittavat korjaustoimenpiteet.

Pykälän *2 momentin* mukaisesti VTS-palveluntarjoaja avustaisi alusta jatkossakin ainoastaan ohjeellisesti ja päämäärähakuisesti.

Pykälän *3 momentin* mukaisesti alusta voitaisiin avustaa antamalla tietoja sen suunnasta ja nopeudesta, sen sijainnista kiinteiden turvalaitteiden, väylän, sen käännöspisteiden, luotsi- tai ankkuripaikan taikka merenkulullisten vaarojen suhteen, varoituksia, neuvoja tai ohjeistuksia tietyille alukselle sekä tietoja muista vastaavista seikoista. Alusta voidaan neuvoa välttämään navigoinnin kannalta vaarallista aluetta tai välttämään yhteentörmäyksen vaaraa esimerkiksi muuttamalla suuntaa tai nopeutta. Lisäksi aluksia voidaan varoittaa niiden navigoidessa väyläalueiden ulkopuolella tai kohti matalaa sekä aluksen aikoessa käyttää väylää, jonka mitoitussyväys on pienempi kuin aluksen syväys. Ilmeisten vaaratilanteiden, kuten pohjakosketuksen tai yhteentörmäyksen, estämiseksi aluksia voidaan myös ohjeistaa muuttamaan suuntaa tai nopeutta aluksen saattamiseksi turvalliselle vesialueelle.

7 §. Alusliikenteen järjesteleminen. Ehdotetaan, että pykälän sanamuoto muutettaisiin vastaamaan päätöslauselmamuutosta ja samalla korostettaisiin, että alusliikenteen järjestely on laajempi kokonaisuus kuin ainoastaan vaaratilanteiden ja ruuhkien ehkäisemistä. Otsikko yhdenmukaistettaisiin luvun muiden pykälien otsikoiden kanssa.

Pykälän *1 momentin* mukaan VTS-palveluntarjoaja järjestelee alusliikennettä VTS-alueella. Liikennettä järjestellään VTS-alueiden pysyvien liikennejärjestelyiden suhteen, esimerkiksi ilmoittamalla aluksille järjestys, jossa ne voivat mennä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueille. Lisäksi liikennettä järjestellään liikennetilanteiden vaatiessa koko VTS-alueella ennakoimalla aluksien liikkeitä ruuhkien tai vaaratilanteiden estämiseksi ja yleisen tehokkuuden parantamiseksi. Liikenteenjärjestelyllä voidaan varmistaa, että esimerkiksi erikoiskuljetuksilla, hitaasti kulkevilla hinauksilla tai muilla aluksilla, joiden ohjailukyky on rajoitettu, on riittävästi tilaa turvalliseen navigointiin. Järjestely tapahtuu neuvomalla ja ohjeistamalla muita aluksia säilyttämään turvallisen etäisyyden, esimerkiksi muuttamalla nopeutta tai käyttämällä vaihtoehtoisia väyliä. Tarvittaessa aluksille voidaan ilmoittaa järjestys, jossa tietty väylänosuus tulisi ohittaa. Liikennettä järjestellään vastaavasti myös luotsipaikkojen läheisyydessä, jotta aluksille voidaan varmistaa turvallinen tila luotsin otto- ja jättötilanteissa.

Pykälän *2 momentin* mukaan toimivaltainen viranomainen eli Liikenne- ja viestintävirasto voi vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi määrätä VTS-alueelle pysyvänä liikennejärjestelynä kohtaamiskielton ja kohtaamispaikan, ohittamiskielton ja ohittamispaikan, lähtöluvan satamasta tai ankkurointipaikalta ja VTS-alueelle saapumisluvan, liikenteen porrastusjärjestelyn ajan tai matkan suhteen, pakollisen reitin VTS-alueella vaarallista tai ympäristöä pilaavaa lastia kuljetaville aluksille ja erikoiskuljetuksille sekä ankkurointikiellon ja ankkurointipaikan. Nämä pysyvät liikennejärjestelyn keinot vastaisivat voimassaolevan lain sisältöä.

8 §. Perustamispäätös. Pykälän 2 momentti ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan päätöslauselmamuutosta. Momentin 3 kohta, jonka mukaan perustamispäätöksessä on vahvistettava annettavat alusliikennepalvelut sekä se missä laajuudessa niitä annetaan, ehdotetaan kumottavaksi, sillä erillisistä alusliikennepalveluista on päätöslauselmamuutoksella luovuttu. Näin momentin 4-9 kohdat siirtyisivät uusiksi 3-8 kohdiksi.

Pykälän 3 momentti, jonka mukaan toimivaltainen viranomainen voi vahvistaa VTS-alueen sektoreille ja osa-alueille eri alusliikennepalveluja, ehdotetaan kumottavaksi päätöslauselmamuutoksen myötä.

9 §. Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavan siten, että perustamispäätöksen muutos- tai peruuttamisesityksen voisi tehdä VTS-palveluntarjoajan lisäksi myös Väylävirasto. 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.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jonka mukaan toimivaltaisen viranomaisen on kuultava Väylävirastoa ja VTS-palveluntarjoajaa sekä tarvittaessa satamanpitäjää 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.

11 §. Alusliikenneohjaajan pätevyys. Pykälä ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan päätöslauselmamuutosta.

Pykälän 1 momentin mukaan alusliikenneohjaajalla tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen. Pykälää ehdotetaan täydennettäväksi siten, että alusliikenneohjaajan tulisi ammattipätevyytensä lisäksi myös 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 momenttiin ehdotetaan kielellisiä muutoksia. Momentin viimeinen virke, jonka mukaan VTS-palveluntarjoaja tekee pätevyystodistukseen merkinnän suoritetusta työpaikkakoulutuksesta, ehdotetaan kumottavaksi.

Pykälän 3 momentissa säädetystä työpaikkakoulutusta koskevasta erillisestä laatujärjestelmästä ja sen hyväksymisestä on luovuttu. Uudessa 14 a §:n 1 momentissa säädetään alusliikennepalvelua koskevista työpaikkakoulutus- ja täydennyskoulutusohjelmista. Koulutusohjelmia koskevasta hyväksynnästä säädetään samaisessa uudessa momentissa. 14 a §:n 2 momentissa näitä ohjelmia koskeva valvontavastuu on asetettu Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 4 momenttia koskeva valtuussäännös koskien työpaikkakoulutuksen laatujärjestelmää kumotaan tarpeettomana.

11 a §. Alusliikenneohjaajan peruskoulutus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikenneohjaajan peruskoulutuksesta, josta säädetään voimassa olevan lain 12 §:n 1 momentissa sekä

voimassaolevan alusliikennepalveluasetuksen 2 §:ssä. 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. Alusliikennepalvelua koskevaa koulutusta on Suomessa järjestänyt ainakin Aboa Mare, joka järjestää sekä merenkulkualan perustutkintoja että ammattikorkeakoulututkintoja.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassaolevaa alusliikennepalveluasetuksen 2 §:n 1 momenttia 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 akkreditoitulta koulutuksen järjestäjältä, jonka koulutusohjelma on hyväksytty. Koulutusohjelman hyväksymisestä ehdotetaan säädettäväksi 14 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin asiakokonaisuuksista, joita koulutukseen olisi sisällytettävä. Voimassa olevassa laissa vastaava sääntely on 25 §:n 1 momentissa. Koulutukseen sisältyviä asiakokonaisuuksia olisivat 1) alusliikennepalvelun perustiedot; 2) alusliikennepalvelussa edellytettävä viestintä; 3) alusliikennepalvelussa sovellettavat säädökset ja määräykset; 4) alusliikenneohjaajan merenkulun tuntemus; 5) laitteistotuntemus; 6) inhimilliset tekijät; sekä 7) poikkeustilanteiden hallinta. Kyseiset asiakokonaisuudet sisältäisivät keskeisimmät alusliikenneohjaajan työssä hallittavat asiat ja sisältyvät myös IALA:n mallikurssiin C0103-1. IALA:n suosituksessa R0103 (V-103) alusliikennepalveluhenkilöstön koulutuksesta ja pätevyyksistä suositellaan toimivaltaisille viranomaisille ja VTS-palveluntarjoajille VTS-koulutuksen järjestämistä ja VTS-pätevyysien myöntämistä IALA:n suositusten ja mallikurssien mukaisesti.

Suhteessa voimassaolevaan sääntelyyn asiakokonaisuudet on muutettu voimassaolevia IALA:n mallikursseja vastaaviksi. Alusliikenneohjaajan peruskoulutusta koskeva kurssi (C0103-1) ohjaa muihin kursseihin tehtäviä rakenteellisia uudistuksia käytännöllisistä syistä. Koulutettavien kokonaisuuksien tulisi olla samoja koko koulutuspolun läpi, siitä riippumatta mihin VTS-tehtävään henkilöä koulutetaan. Viimeisimmässä päivitysmuutoksessa peruskoulutusta koskevan mallikurssin moduulien nimiin, järjestykseen ja sisältöihin on tehty muutoksia, jotta ne olisivat paremmin linjassa muiden merenkulun koulutusta ohjaavien sopimusten kanssa.

Aikaisemman neljän kokonaisuuden sijaan asiakokonaisuuksia olisi seitsemän. Suhteessa voimassaolevaan sääntelyyn vaatimus alusliikennepalvelussa edellytettävien viestintätaitojen sisällyttämisestä koulutukseen olisi laintasolla uusi. Alusliikennepalvelussa edellytettävää viestintää koskeva opetus on kuitenkin sisältynyt jo pitkään IALA:n suositusten mukaisiin mallikursseihin. Erilaiset viestinnässä esiintyneet puutteet ovat yksi keskeisimmistä onnettomuuksiin johtavista tekijöistä. Alusliikennepalvelussa edellytettävällä viestinnällä tarkoitetaan alusliikenneohjaajan yhteydenpitoa esimerkiksi aluksiin ja sidosryhmiin.

Suhteessa voimassaolevaan lakiin uusia kokonaisuuksia olisivat myös alusliikenneohjaajan merenkulun tuntemus, laitteistotuntemus sekä inhimilliset tekijät. Myös nämä aihekokonaisuudet ovat kuuluneet IALA:n mallikurssien sisältöihin jo aikaisemminkin. Merenkulun tuntemus on keskeinen osaamisalue alusliikennepalvelutehtävissä ja sen takia olennainen osa alusliikenneohjaajan peruskoulutusta. Alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävien laitteiden ja järjestelmien hallinta on välttämätöntä sujuvan ja turvallisen alusliikennepalvelun takaamiseksi. Inhimilliset tekijät alusliikennepalvelussa tarkoittaa muun muassa alusliikennepalvelussa vaadittujen sosiaalisten ja psykologisten tietojen sekä taitojen hallintaan liittyvää koulutusta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin voimassa olevan alusliikenneasetuksen 2 §:n 2 momenttia 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 tositilanteissa 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 kohdatavat poikkeukselliset tilanteet huomioidaan koulutuksessa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa alusliikennepalveluasetuksen 2 §:n 4 momenttia vastaavasti, että peruskoulutus on suoritettava ennen 11 b §:n mukaisen työpaikkakoulutuksen päättymistä. Säännös vastaa IALA:n suosituksia. Peruskoulutuksen suorittaminen ennen työpaikkakoulutuksen päättymistä toteuttaa mallia, jossa perustaitojen oppimisen 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 pätevyydestä todistuksen saaminen edellyttää peruskoulutuksen hyväksyttyä suorittamista. Osallistujan on siksi saatava päätös, johon voi halutessaan hakea oikaisua. Päätökseen voisi lain 31 §:n mukaisesti hakea oikaisua.

Voimassaolevaan alusliikennepalveluasetuksen 2 §:n 3 momenttiin nähden, 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 merkitsisi suurta lisävelvoitetta, vaikka koulutettavalla olisikin osaamista muuta kautta.

11 b §. *Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutus.* Uudessa 11 b 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 voimassa olevaa alusliikennepalveluasetuksen 4 §:n 1 momenttia vastaavasti 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. Voimassa olevaa asetuksen 1 §:n 2 momenttia vastaavasti momentissa säädettäisiin, että työpaikkakoulutusohjelmasta olisi myös käytävä ilmi menetelmä, jolla arvioidaan, onko koulutusjakso suoritettu hyväksytyksi ja

onko työntekijällä valmius aloittaa itsenäinen alusliikenneohjaajana työskentely. Voimassaolevan asetuksen 1 §:n 3 momenttia vastaavasti työpaikkakoulutussuunnitelmaan olisi lisäksi sisällytettävä ohjeistus siitä, miten menetellään vanhentunutta kelpuutusmerkintää uusittaessa.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan sisällytettävien asiakokonaisuudet, jotka olisi vähintään sisällytettävä koulutukseen. Näitä olisivat 1) tiedot VTS-alueesta, sen väylästä ja alusliikenteestä; 2) alusliikennepalvelussa edellytettävä viestintä; 3) alusliikennepalvelussa sovellettavat säännökset ja määräykset; 4) alusliikennepalvelutehtävät; 5) VTS-keskuksen teknisten järjestelmien ja laitteiden käyttäminen; 6) inhimilliset tekijät; 7) VTS-alueen sekä VTS-keskuksen hätä- ja poikkeustilanteiden hallinta.

Ehdotus vastaa osittain voimassaolevan asetuksen 4 §:n 3 momenttia. Voimassaolevaan sääntelyyn nähden uusia kokonaisuuksia olisivat 2) alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävä viestintä, 3) alusliikennepalvelua koskevat säädökset ja määräykset, 4) alusliikennepalvelutehtävät, sekä 6) inhimilliset tekijät. Näihin kokonaisuuksiin kuuluvat sisällöt ovat aiemminkin kuuluneet IALA:n mallikurssiin. Työpaikkakoulutuksen asiakokonaisuudet on päivitetty vastaamaan IALA:n mallikurssin sisältöä. Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutukseen sisältyvien asiakokonaisuuksien tulee vastata peruskoulutuksen sisältökokonaisuuksia, sillä työpaikkakoulutuksen tarkoituksena on syventää peruskoulutuksessa opittuja tietoja ja taitoja. Ehdotettava momentti vastaisi siten IALA:n alusliikenneohjaajien koulutusta ja sertifiointia koskevan mallikurssin C0103-3 keskeistä sisältöä. Kansainvälisesti käytössä olevien suositusten kanssa yhdenmukaisen työpaikkakoulutuksen tarkoituksena on varmistaa kansainvälisesti yhdenmukainen palvelun taso.

Pykälän 2 momentin 2 kohta koskisi alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävää viestintää. 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 (C0103-3) ohjeistaa. Viestintätaitojen nostaminen lain tasolle on tärkeää, sillä puutteellinen kommunikaatio on yksi keskeisimmistä onnettomuuksiin johtavista tekijöistä.

Pykälän 2 momentin 3 kohdassa alusliikennepalvelua koskevilla säännöksillä ja määräyksillä viitattaisiin sekä kansallisiin että kansainvälisiin alusliikenneohjaajan työtä koskeviin säännöksiin. Työpaikkakoulutuksella varmistetaan, että henkilö tuntee alusliikennepalvelua koskevat säännökset ja määräykset sekä niiden merkityksen myös käytännön työtehtävissä.

Pykälän 2 momentin 4 kohdan mukaan siihen kuuluvat alusliikennepalvelutehtävät, niiden erot ja toteuttaminen käytännössä. Työpaikkakoulutuksessa alusliikenneohjaaja perehtyy käytännön työtehtäviin paikallisissa olosuhteissa ja valvotussa ohjauksessa.

Pykälän 2 momentin 6 kohdan inhimillisiä tekijöitä koskevaan kokonaisuuteen kuuluu peruskoulutusta vastaavasti muun muassa alusliikennepalvelussa vaadittujen sosiaalisten ja psykologisten tietojen sekä taitojen hallintaan liittyvää käytännön koulutusta.

IALA:n mallikurssi C0103-3: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 (5 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 koulutus-tilanteen aikana seuraamalla radioliikennettä ja VTS-tilannekuvaa sekä tarvittaessa puututtava koulutettavan toimintaan. Ehdotettu momentti on sisällöltään lähes vastaava kuin alusliikennepalveluasetuksen 4 §:n 2 momentti. Uutena lisäyksenä lakiin ehdotetaan kirjattavaksi maininta siitä, että työpaikkakouluttajan on valvonnan ja arvioinnin lisäksi ohjattava koulutettavan toimintaa. Nykytilaa vastaavasti ja IALA:n mallikurssien mukaisesti työpaikkakouluttajan tulee aktiivisesti edistää koulutettavan osaamisen kehittymistä.

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 alusliikennepalvelun 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 näytönä 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 lain 31 §:n mukaisesti hakea oikaisua.

Erona voimassa olevaan asetuksen 4 §:n 5 momenttiin 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.

11 c §. Ammatillinen täydennyskoulutus. Uudessa 11 c pykälässä ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan alusliikennepalvelusta annetun asetuksen 9 §:ää pääosin vastaavasti ammatillisesta täydennyskoulutuksesta. Ammatillisella täydennyskoulutuksella tarkoitettaisiin syventävää kurssia, joka olisi toisena edellytyksenä alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen 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 C0103-1 (*Vessel Traffic Service operators training*) ja C0103-5 (*Vessel Traffic Service Revalidation Process*) sisältävät täydennyskoulutuksessa huomioitavia asiakokonaisuuksia.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan voimassaolevan alusliikennepalveluasetuksen 9 §:n 1 momenttia vastaavasti, että alusliikenneohjaajan ammatillinen täydennyskoulutus annetaan teoriakoulutuksena. Täydennyskoulutuksen tavoitteena olisi syventää alusliikenneohjaajien ammattitaitoa, joka toteutetaan tarkoituksenmukaisesti teoriakoulutuksena.

Ehdotetun pykälän *3 momentti* vastaisi voimassaolevan asetuksen 9 §:n 2 momenttia. Momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että ammatillinen täydennyskoulutus on suoritettava pätevyystodistuksen viimeistä voimassaolopäivää edeltävien 12 kuukauden aikana. Aikamäärään tarkoitus on varmistaa, pätevyuden uusimista hakevalla pääsääntöisesti olisi riittävän tuoreet tiedot ja taidot alusliikennepalvelun 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 asetuksen 9 §:n 2 momentin 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.

12 §. Alusliikennepalvelun esihenkilöltä vaadittava pätevyys. Voimassaolevan lain 12 §:ssä säädetty alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta koskevat säännökset on ehdotuksessa siirretty 13 §:ään. Uudessa 12 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan lain 13 §:ä sisällöllisesti vastaavalla tavalla alusliikennepalvelun esihenkilöltä vaadittavasta pätevyydestä voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti. Nykyisessä sääntelyssä käytetystä ilmauksesta alusliikennepalvelun esimies ehdotetaan luovuttavaksi ja uudessa laissa käytettäväksi asiallisesti samaa tarkoittavaa ilmausta alusliikennepalvelun esihenkilö.

Pykälän ehdotettu *1 momentti* vastaa asiallisesti pitkälti voimassaolevan lain 13 §:n 1 momenttia. Ehdotetun momentin mukaan alusliikennepalvelun esihenkilön tulee ammattipätevyydeltään ja toimintakyvyltään kyetä alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen johtamiseen. Pätevyyttä ja toimintakykyä koskevalla vaatimuksella tarkoitettaisiin sekä riittävää osaamista että henkilön ominaisuuksiin liittyviä tekijöitä. Riittävän pätevyuden lisäksi alusliikennepalvelun esihenkilön toimintakyvyn tulisi olla riittävä alusliikennepalvelun turvallisuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi. Voimassaolevaan lakiin nähden poikkeavana muotoiluna on maininta toimintakyvystä.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että alusliikennepalvelun esihenkilöllä tulee olla voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus. Alusliikennepalvelun esihenkilöltä ei enää edellytetäisi muuta erillistä pätevyystodistusta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen lisäksi esihenkilöltä edellytetäisiin hyväksytysti suoritettua alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutusta, josta säädettäisiin 12 a §:ssä.. Ehdotetun 12 a §:n 2 momentin mukaisesti koulutuksen järjestäjä antaa suorituksesta todistuksen taikka hylkäävän päätöksen.

Ehdotettu 2 momentti vastaa muilta osin voimassaolevan lain 13 §:n 2 momenttia lukuun ottamatta mainintaa kielitaitovaatimuksesta. Kielitaitovaatimuksen osalta erillisestä maininnasta voidaan luopua sillä perusteella, että alusliikennepalvelun esihenkilöltä edellytetään voimassa olevaa alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntämisen edellytykseksi on asetettu riittävät kielitaitovaatimukset, joista ehdotetaan säädettäväksi uudessa 13 §:ssä.

Pykälään ehdotetaan uutta 3 momenttia, jonka mukaan alusliikennepalveluntarjoajan olisi pyynnöstä toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tieto suoritetusta alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutuksesta. Säännöksen tarkoitus olisi todeta selvästi viranomaisen tiedonsaanti-oikeus, joka on tärkeää valvontatehtävän asianmukaisen suorittamisen ja merenkulun turvallisuuden varmistamisen kannalta.

12 a §. Alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutus. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelun esihenkilöltä edellytettävästä peruskoulutuksesta ja siihen sisällytettävistä asiakokonaisuuksista, joista säädetään nykyisin voimassaolevan alusliikennepalveluasetuksen 3 §:ssä. Peruskoulutus olisi järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaan. Koulutusohjelmaan olisi sisällyttävä vähintään pykälässä edellytettävät asiakokonaisuudet. Asiakokonaisuudet perustuisivat VTS-esihenkilön peruskoulutusta varten laadittuun IALA:n mallikurssiin C0103-2. IALA:n suosituksen mukaan käsiteltäviä aihealueita olisivat syventävä liikenteenohjaus, VTS-laitteistot ja -järjestelmät, työtavat ja johtamistaito, hätätilannetoiminta ja -johtaminen sekä hallinnolliset tehtävät.

Voimassa olevaan alusliikennepalveluasetuksen 3 §:ään nähden peruskoulutukseen kuuluvat asiakokonaisuudet olisivat nykyistä yksityiskohtaisemmin määritelty. Asiakokonaisuuksien sisältäminen lain tasolla olisi uutta. Asiakokonaisuudet kuitenkin vastaavat IALA:n laatimaa suositusta, jonka mukaisesti peruskoulutus on tullut nykyisinkin järjestää voimassa olevan alusliikennepalveluasetuksen 3 §:n 1 momentin edellyttämällä tavalla. Ehdotus ei siten merkitsisi muutosta vallitsevaan käytäntöön.

Ehdotuksesta on poistettu voimassaolevan asetuksen 3 §:n 3 momenttiin 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 raskautta, vaikka koulutettavalla olisikin osaamista muuta kautta.

Pykälän toisen momentin mukaisesti koulutuksen järjestäjä antaa suorituksesta todistuksen tai hylkäävän päätöksen. Voimassaolevan lain 13 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tekee pätevyystodistukseen merkinnän hyväksytysti suoritetusta peruskoulutuksesta. Pätevyystodistukseen tehtävästä merkinnästä voidaan ehdotetun momentin perusteella luopua. VTS-palveluntarjoaja säilyttää tietoja suoritetuista esihenkilökoulutuksista ja on ehdotetun 12 a §:n 3 momentin mukaisesti velvollinen toimittamaan nämä tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ehdotetussa sääntelyssä on luovuttu myös voimassaolevan asetuksen 3 §:n 4 momentin mukaisesta vaatimuksesta, jossa esihenkilön peruskoulutukseen osallistuvalla edellytetään hyväksytysti suoritettua alusliikenneohjaajan peruskoulutusta. Tällä ei kuitenkaan ole tosiasiallisia vaikutuksia sillä VTS-palveluntarjoaja lähettää VTS-henkilöstöstään tietyt henkilöt esihenkilön peruskoulutukseen ja edellyttää heiltä voimassaolevaa alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta.

13 §. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen. Voimassaolevan lain 13 §:ssä on säädetty alusliikennepalvelun esimiehen pätevydestä, jota koskevat säännökset ehdotetaan siirrettäväksi ehdotetun lain 12 §:ään. Tässä pykälässä ehdotetaan säädettäväksi edellytyksistä, joiden täytyessä Liikenne- ja viestintäviraston olisi myönnettävä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus sitä hakevalle. Momentin *1 kohdan* mukaan hakijalta vaadittaisiin hyväksytysti suoritettua alusliikenneohjaajan peruskoulutusta. Vaatimus alusliikenneohjaajan peruskoulutuksen suorittamisesta seuraa IALA:n ohjeistuksesta³.

Momentin *2 kohdan* mukaan edellytyksenä olisi, että hakijalle olisi myönnetty vahtiperämiehenkirja ja sen lisäksi hänellä tulisi olla kuusi kuukautta meripalvelukokemusta kansipäällystössä. Säännöksellä asetetaan vähimmäisvaatimus siitä, että henkilölle on myönnetty vahtiperämiehenkirja. Säännös ei kuitenkaan välttämättä edellytä pätevyyskirjan voimassaoloa eikä siten vahtiperämiehenkirjan edellytyksenä olevien terveysvaatimusten täyttymistä. Vahtiperämiehenkirjan edellytyksenä olevien kansiosaston terveysvaatimusten täyttämistä ei voida pitää perusteltuna maissa työskennellessä. Vahtiperämiehenkirjaa 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) 24 §:ssä.

Ehdotus poikkeaisi voimassaolevasta laista siten, että vahtiperämiehenkirjan lisäksi edellytettäisiin kuuden kuukauden meripalvelua kansipäällystössä. Kansipäällystössä suoritettua meripalvelun tarkoituksena on varmistaa, että hakijalla on riittävä merenkulun tuntemus ja kokemus komentosiltatyöskentelystä. Laadukas alusliikenneohjaus edellyttää laajempaa ymmärrystä merenkulun olosuhteista ja toimintatavoista. Edellyttämällä vahtiperämiehenkirjan lisäksi myös meripalvelukokemusta kansipäällystössä halutaan varmistaa, että hakijalla on sellaista merenkulkuosaamista, jota ei voida korvata 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 vahtiperämiehenkirjan 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 ja heidän esihenkilöihinsä 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 voi-

³ IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel.

massa olevaa alusliikennepalvelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 5 §:n 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 asetuksen 5 §:n 1 momenttia vastaavasti. 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 R0103. 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 voimassaolevan lain 4 §, jossa säädetään 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 yhtäaikainen tilannekuva ja samat tiedot alueella meneillään olevista asioista.

13 a §. *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen.* Uudessa 13 a pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaoloajasta ja uusimiseen liittyvistä edellytyksistä. Tätä koskeva sääntely on sijoitettu voimassaolevan lain 14 §:ään sekä alusliikennepalveluasetuksen 7 §:ään. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se voidaan hakemuksesta uusida. Selvytyden vuoksi pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaus Liikenne- ja viestintävirastosta tahona, joka tekee uusimista koskevan päätöksen vastaavasti kuin se on voimassaolevassa alusliikennepalveluasetuksen 7 §:n 1 momentissa.

Pätevyystodistuksien ehdotetaan olevan voimassa määräaikaaisesti, koska näin mahdollistettaisiin pätevyuden säännöllinen uudelleenarviointi. Uudelleenarvioinnilla tavoiteltaisiin alusliikenneohjauksen laadun ja alusliikenneohjaajien riittävän osaamisen varmistamista. IALA:n ohjeistuksen⁴ mukaan uudistamisprosessi varmistaa, että pätevyyskirjan haltijat ylläpitävät tyydyttävää operatiivista suorituskykyä voidakseen säilyttää, kehittää ja lisätä osaamistaan. Ehdotettava viiden vuoden määräaikainen voimassaoloaika on yhdenmukainen muiden merenkulun

⁴ IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel, luku 9.1.

ammattipätevyyskseen voimassaoloajan kanssa. Ehdotus poikkeaa voimassaolevan lain 14 §:n 1 momentista, jonka mukaan pätevyystodistus on ollut mahdollista myöntää myös lyhyemmäksi määräajaksi kuin viideksi vuodeksi.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi pätevyystodistuksen uusimisen yleisistä edellytyksistä. Pätevyystodistusta uusittaessa on olennaista, että hakija pystyy osoittamaan hallitsevansa edelleen ne alusliikennepalvelun perustiedot, joita edellytetään pätevyystodistuksen myöntämiseksi. Voimassaolevan lain 14 §:n 2 momenttia vastaavasti ehdotetaan, että hakijan tulisi osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tarkemmin keskenään vaihtoehtoisista tavoista, joilla hakija voi osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa. Voimassaolevan alusliikennepalvelusta annetun asetuksen 7 §:n 2 momenttia vastaavasti 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. Voimassaolevan asetuksen 7 §:n 3 momenttia vastaavasti operatiiviseen työaikaan voitaisiin laskea myös työpaikkakouluttajan antama työpaikkakoulutus sekä työpaikkakoulutusta saavan koulutusaika. Vaadittu työkokemus olisi yhdenmukainen alusten kansipäälylystön 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 pätevyystodistusta. Voimassaolevassa sääntelyssä lähes vastaavasta menettelystä on säädetty alusliikennepalveluasetuksen 7 §:n 4 momentissa. Tällöin hakijan olisi ennen 11 c §: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 11 a §:n 2 momentin mukaisiin asiakokonaisuuksiin sisältyvät perustiedot. Muutoksena aiempaan on se, että kokeen järjestämisvastuu on VTS-palveluntarjoajalla, mutta kokeen hyväksyntä Traficommin vastuulla.

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 sääöksissä voi sattua muutoksia, joita on vaikeaa ennakoita ja myös hakijat poikkeavat kokemukseltaan ja taustaltaan.

Alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen olisi 11 a §:n 3 momentin mukaan kuuluttava alusliikennepalvelun teoriaa ja simulaatioharjoittelua. Samoin tässä momentissa tarkoitettu koe voisi muodoltaan olla joko teoria- tai simulaattorikoe taikka näiden yhdistelmä. Tarkoituksenmu-

kaista muotoa olisi arvioitava tapauskohtaisesti. Kokeen sisällön taas tulisi koostua tapauskohtaisesti soveltuvin osin 11 a §:n 2 momentin mukaisista asiakokonaisuuksista, sillä kokeen tarkoitus on mitata uusimista hakevan riittäviä alusliikenneohjaajan perustietoja.

Voimassaolevaan alusliikennepalvelua koskevan asetuksen 7 §:n 4 momenttiin nähden arviointimenettelyä koskeva vaatimus olisi uusi. Arviointimenettelyä koskevan vaatimuksen tarkoituksena on mahdollistaa viranomaisen kokeen hyväksyntää koskevassa päätöksenteossa sen arviointi, onko VTS-palveluntarjoaja riittävällä tavalla suunnitellut momentissa tarkoitettun kokeen 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 (CO-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 pätevyydistuksen uusimisen edellyttämää täydenniskoulutusta, vaan siinä arvioitaisiin ainoastaan hakijan alusliikennepalveluun liittyviä ammatillisia perustietoja. Hyväksytysti suoritettun kokeen jälkeen hakija voisi osallistua vaadittuun täydenniskoulutukseen ja tämän jälkeen hän olisi oikeutettu uusimaan pätevyydistuksensa.

Nykyisen lain voimassaolon aikana ei ole tarvinnut kertaakaan turvautua vastaavaan normaalista poikkeavaan alusliikenneohjaajan pätevyyden uusimismenettelyyn. Momentissa tarkoitettun menettelyn arvioidaan jatkossakin olevan harvinainen.

13 b §. Kelpuutusmerkintä. Uudessa 13 b pykälässä ehdotetaan säädettäväksi kelpuutusmerkinnästä. Voimassaolevassa lainsäädännössä kelpuutusmerkinnästä säädetään lain 14 §:n 3 momentissa sekä alusliikennepalveluasetuksen 4 §:n 4 momentissa sekä 8 §:ssä.

Ehdotettun pykälän 1 momentin mukaan VTS-palveluntarjoajan tulisi vuosittain arvioida alusliikenneohjaajan osaamista ja tehtävä siitä merkintä vastaavasti kuten voimassaolevan lain 14 §:n 3 momentissa. Vastaavasti on todettu myös voimassaolevan alusliikennepalveluasetuksen 8 §:n 1 momentissa. Voimassaolevan alusliikennepalvelusta annetun asetuksen 4 §:n 4 momenttia vastaavasti ehdotetaan säädettäväksi, että 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 ehdotetaan säädettäväksi voimassaolevaa alusliikennepalveluasetuksen 4 §:n 4 momenttia vastaavasti siitä, että kelpuutusmerkintä on voimassa vuoden. Merkinnän

voimassaoloa voidaan jatkaa, jos pätevyydistodistuksen haltija suorittaa hyväksytysti vuosittaisen arvioinnin.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi arvioinnissa huomioitavista osioista. 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. Ehdotus vastaa sisällöllisesti voimassaolevaa alusliikennepalvelusta annetun asetuksen 8 §:n 2 momenttia.

Pykälän 4 momentin mukaan työsuoritus voitaisiin arvioida käytännön työnäytteenä VTS-keskuksessa tai simulaattorissa. Momentti vastaa voimassaolevan alusliikennepalvelusasetuksen 8 §:n 2 momenttia.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin kelpuutusmerkinnän voimassaoloajan alkamisajankohdasta voimassaolevan alusliikennepalvelusasetuksen 8 §:n 1 momenttia vastaavasti. 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. Tämä vastaa voimassaolevan alusliikennepalvelusasetuksen 8 §:n 3 momentissa säädettyä. Voimassaolevan lain 14 §:n 3 momenttia vastaavasti, mikäli 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 hyväksytyyn suoritukseen osoittavaa kelpuutusmerkintää, olisi VTS-palveluntarjoajan annettava suorituksesta hylkäävä päätös. Voimassa oleva kelpuutusmerkintä on edellytys pätevyydistodistuksen uusimiselle, joten kelpuutusmerkintää koskevalla päätöksenteolla on merkitystä alusliikenneohjaajan ammatissa toimimiselle. Osallistujan on siksi saatava päätös, johon voi halutessaan hakea oikaisua. Päätökseen voisi 31 §:n nojalla hakea oikaisua.

13 c §. *Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän alusliikenneohjaajan pätevyyden tunnustaminen.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 13 c §, jossa säädettäisiin muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän alusliikenneohjaajan pätevyyden tunnustamisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaisi ulkomailla myönnetty tehtävän edellyttämät henkilöluvat Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Suo-

mea sitoo ammattipätevyiden tunnustamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY, joka on kansallisesti täytäntöön pantu lailla ammattipätevyiden tunnustamisesta (1384/2015, jäljempänä ammattipätevyyslaki). Lakia sovelletaan Euroopan unionin jäsenvaltion kansalaisen toisessa jäsenvaltiossa hankkiman ammattipätevyiden tunnustamiseen sekä ammattipätevyiden 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 kielitaitoa koskevasta vaatimuksesta säädettäisiin 13 §:ssä (alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen) ja se perustuisi 4 §:ään (alusliikennepalvelun kieli). Myös ammattipätevyysdirektiivin 53 artiklan 1 kohdan mukaan ammattipätevyiden tunnustamisesta etua saavilla ammattihenkilöillä on oltava sellainen kielitaito, jota tarvitaan heidän ammatinsa harjoittamiseksi vastaanottavassa jäsenvaltiossa.

14 §. *Alusliikennepalvelua koskevan koulutuksen järjestäminen.* Uudessa, ehdotetussa 14 § pykälässä säädettäisiin vaatimuksista, joita sovellettaisiin alusliikennepalvelua koskevaa koulutusta antaviin oppilaitoksiin tai ammattikorkeakouluihin sekä niiden alusliikennepalvelua koskeviin koulutusohjelmiin. Voimassaolevan lain 14 §:ssä säädettyä alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaoloa ja uusimista koskevat säännökset on siirretty ehdotettuun, uuteen 13 a pykälään.

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 IALA:n 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 vähimmäistason. Vaadittavan vähimmäistason tavoitteena on varmistaa annettavan koulutuksen laatu ja siten edistää merenkulun turvallisuutta.

Pykälän 2 *momentissa* ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelua 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 C0103-4.

Pykälän 3 *momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kotimaisten oppilaitosten ja ammattikorkeakoulujen akkreditoinnista ja koulutusohjelmien hyväksymisestä. Lisäksi ehdotetaan, että akkreditoinnit ja koulutusohjelmien hyväksynnät olisivat voimassa kerrallaan viisi vuotta. Tämä tarkoittaisi, että akkreditoinnin ja koulutusohjelman hy-

väksynnän 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 ajoittaisauditointeihin, 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 akkreditoitun oppilaitoksen ja ammattikorkeakoulun toiminnan valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot tämän pykälän 1 ja 2 momenteissa sekä 11 a ja 12 a §:ssä tarkoitetuista seikoista ja tehdä tarkastuksia myös ennalta ilmoittamatta oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun koulustiloissa sekä olla läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa. Tietojensaanti olisi tarpeen viraston lakisääntöjen 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 arviointia⁵ koskevien käytänteiden kanssa.

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

14 a §. *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 alusliikennepalvelua koskeva työpaikkakoulutus- ja täydennyskoulutusohjelma. Säännös vastaisi voimassaolevan lain 25 §:n

⁵ Merenkulun koulutuksen ja koulutuksen järjestäjän arvioinnista säädetään liikenteen palveluista annetun lain 118 §:ssä.

1 momentissa säädettyä. 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 11 b ja 11 c §:ssä säädetyn mukainen. Laadukas alusliikenneohjaajien työpaikka- ja täydennyskoulutus edistävät alusliikenneohjauksen tehokkuutta ja siten myös merenkulun turvallisuutta. Voimassaolevan lain 25 §:n 2 momenttiin nähden säännös poikkeaa siten, että aiemmin edellytettyä erillistä VTS-palveluntarjoajan koulutusohjelmia koskevaa laatujärjestelmää ei enää vaadittaisi.

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 alusliikennepalvelua koskevasta koulutuksesta vastaava henkilö sekä alusliikennepalveluun perehtynyt opetushenkilöstö.

15 §. Pätevyyksiä ja koulutusta koskevien tietojen tallentaminen ja käsittelyminen. Uudessa ehdotetussa 15 §:ssä säädettäisiin pätevyyksiä ja koulutusta koskevien tietojen tallentamisesta ja käsittelystä. Voimassaolevassa laissa näistä on säädetty 26 §:ssä. Voimassaolevan lain 15 §:ssä säädetystä alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevat säännökset on siirretty uuteen ehdotettuun 15 b §:sään.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että alusliikenneohjaajien pätevyysien 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 veloitteen noudattamiseksi (pätevyysien myöntäminen, uusiminen ja peruminen sekä yleinen valvonta). Käsittelyn 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 kelpuutusmerkinnöistä⁶.

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 liikenneväli-

⁶ IALA Guideline 1014 - Accreditation of VTS Training Organizations and Approval to Deliver IALA VTS Model Courses.

neistä 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 viestintävirasto on rekisterinpitäjä tässä laissa tarkoitettujen koulutuksen järjestäjän akkreditoinnista sekä koulutusohjelmien hyväksymistä koskevien tietojen käsittelyn osalta. Tietojen käsittely olisi tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen velvoitteen 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.

15 a §. Pätevyysien väliaikainen pidentäminen. Uudessa 15 a pykälässä ehdotetaan säädettäväksi asetuksenantovaltuudesta, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi väliaikaisesti pidentää vanhentuvien pätevyysien voimassaoloaika. 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 voimassaoloaika 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 pätevyyden 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 merkittävämpanä kuin vähäistä heikentymää merenkulun turvallisuudessa.

15 b §. Pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamisesta on

säädetty voimassaolevan lain 15 §:ssä. Ehdotetussa pykälässä 15 b säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttamisesta, muuttamisesta ja rajoittamisesta soveltuvin osin vastaavasti, kuin merenkulun pätevyyskysymyksiä koskevista 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. Sisällöllisesti 1 kohta vastaisi pääasiassa voimassaolevan lain 15 §:n 1 momenttia. Vaikka toimilla tosiasiaa rajoitankin 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 vaikka pätevyystodistuksen haltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia kansainvälisiä säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä. 2 kohta vastaa osittain voimassaolevan lain 15 §:n 2 momentin 1 kohtaa. Virheelliseen toimintaan puututtaessa 2 kohdan mukaisesti ei arvioidaisi 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.

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.

Momentin 3 kohdan mukaan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen olisi mahdollista myös, jos on muusta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua syytä 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.

Seuraamuksen tarvetta arvioitaessa momentin sanamuoto lisäksi edellyttäisi, että viranomaisen ottaa huomioon myös muuttamista, rajoittamista ja peruuttamista lievemmat keinot: pätevyuden 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 28 b §: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. Säännös vastaisi voimassaolevan lain 15 §:n 4 momenttia. Kyseisen velvoitteen tavoitteena on ehkäistä ammatinharjoittamista ilman voimassaolevaa pätevyyttä.

5 luku. *VTS-palveluntarjoajan sekä eräiden viranomaisten toimivalta ja velvollisuudet.* Muutettaisiin otsikko vastaamaan päätöslauselmamuutosta sekä luvun sisältöä.

16 §. *Alusliikennepalvelun ylläpito.* Pykälän 3 momentti, joka koskee rikosoikeudellista virkavastuuta, ehdotetaan muutettavaksi. Rikosoikeudellisessa virkavastuussa toimivien henkilöiden piiriä ehdotetaan laajennettavaksi, jotta kaikki tosiasiallisesti julkista hallintotehtävää suorittavat tulisivat rikosoikeudellisen virkavastuun piiriin. Jatkossa rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovellettaisiin alusliikenneohjaajien lisäksi myös satamanpitäjän palveluksessa oleviin, oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun henkilöstöön sekä VTS-palveluntarjoajan henkilöstöön, kun kysymys on tämän lain nojalla säädettyjen, julkista vallankäyttöä sisältävien tehtävien suorittamisesta. Lisäksi momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin vahingonkorvauslaissa.

Virkarikoksista säädetään rikoslain (39/1889, RL) 40 luvussa. Rikosoikeudellinen virkavastuu koskee virkamiestä, julkista luottamustehtävää hoitavaa henkilöä sekä julkista valtaa käyttävää henkilöä. Virkavastuu koskee myös muita RL 40 luvun 11 §:ssä mainittuja henkilöryhmiä kuten esimerkiksi julkisyhteisön työntekijää siten kuin siitä luvun 12 §:ssä säädetään.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on edellytetty virkavastuusta säätämistä annettaessa julkisia hallintotehtäviä muulle kuin viranomaiselle perustuslain 124 §:n mukaisesti. Virkavastuun ulottaminen mainittuihin henkilöryhmiin on siten perusteltua siltä osin kuin nämä hoitavat julkista hallintotehtävää.

20 a §. *Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että Liikenne- ja viestintäviraston määrittämään ylläpitävän ja kehittävän kansallista merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. Ehdotus ei tosiasiallisesti muuta Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä, vaan on kielellinen täsmennys. Lisäksi momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi viittaus EMSW-asetukseen, viitaten asetukseen EU 2019/1239 määrittelemiä unionin säädöksistä johtuviin ilmoitusvelvoitteisiin. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, mikä määritteli

Liikenne- ja viestintäviraston EMSW-asetuksen 18 artiklassa edellytetyksi kansalliseksi koordinaattoriksi. Kansallisen koordinaattorin tehtäviin on määritelty EMSW-asetuksessa velvoite toimia käyttäjien ja komission kansallisena yhteyspisteenä kaikissa asetuksen täytäntöönpanoon liittyvissä asioissa, velvoite koordinoida toimivaltaisten kansallisten viranomaisten toimia niiden soveltaessa EMSW-asetusta ja toimijoiden välistä yhteistyötä ja velvoite koordinoida toimia, joilla pyritään varmistamaan tiedon jakaminen ja yhteydet EMSW-asetuksessa tarkoitettuihin toimivaltaisten viranomaisten asiaankuuluviin järjestelmiin. Uuden momentin lisäys muuttaisi myöhempien momenttien numerointia.

Pykälän *3 momenttiin* lisättäisiin viittaus EMSW-asetukseen 1 momentin mukaisella tavalla. Pykälän uusi *4 momentti* määritteli merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpitäjän vastaamaan EMSW-asetuksen 5 artiklan edellyttämällä tavalla merenkulun tiedonhallintajärjestelmän tukipalvelun järjestämisestä. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpitäjä on Liikenne- ja viestintävirasto tai VTS-palveluntarjoaja, mikäli kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpito on hankittu VTS-palveluntarjoajalta. Momentti määritteli lisäksi Tullin tehtävien toimia 22 a, 22 b ja 22 c §:ssä määriteltyjen merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä toimittujen ilmoitusten vastaanottajana ja ilmoitusten tietojen sisällöllisenä valvontaviranomaisena.

Pykälän uutta *5 momenttia* ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että momentissa puhutaan merenkulun tiedonhallintajärjestelmästä. Pykälän *6 momenttia* muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluviin velvoitteisiin toimittaa tiedonhallintajärjestelmän avulla tietoja toisen valtion viranomaiselle lisättäisiin velvollisuus toimittaa tietoja aluksella olevista henkilöistä, henkilöiden rajatarkastuksista ja turvatoimista muualla lainsäädännössä määritellyllä tavalla. Pykälän määräyksenantovaltuutta koskevaa *7 momenttia* ehdotetaan muutettavan niin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarvittaessa määräyksen pykälässä määritellyistä asioista, nykyinen momentti edellyttää virastolta määräyksen antamista.

20 d §. *Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä.* Pykälään ehdotetaan uutta *2 momenttia*, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään liittyvien laitteiden vaatimuksenmukaisuustestauksen suorittavat ohjelmistopalveluiden tarjoajat.

Pykälän 2 momentti siirtyisi uudeksi 3 momentiksi.

22 a §. *Aluksen saapumisilmoitus.* Pykälän *1 momenttia* täsmennettäisiin muuttamalla ilmoituksen antaminen merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä tehtäväksi aluksen saapumisilmoitukseksi Tullille. Lisäksi tarkennettaisiin mahdollisuutta tehdä saapumisilmoitus alle 24 tuntia ennen saapumista tilanteisiin, missä matka-aika satamasta Suomen satamaan on vähemmän kuin 24 tuntia. Ilmoitus tulisi tehdä viimeistään silloin, kun satama tai ankkuripaikka on selvinnyt matkan aikana. Momentissa asetettavaa velvoitetta tehdä lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus täsmennettäisiin tehtäväksi liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön toimesta.

Pykälän *2 momenttia* saapumisilmoituksen sisällöstä ehdotetaan muutettavaksi lisäämällä viittaus EMSW-asetuksen liitteeseen vaadituista tiedoista saapumisilmoituksen yhteydessä. Tulli voisi vaatia EMSW-asetuksen liitteen B kohdan määrittelemiä tietoja, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

22 b §. *Aluksen lähtöilmoitus.* Pykälän *1 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi määrittelemällä ilmoituksen antaminen merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä tehtäväksi aluksen

lähtöilmoitukseksi Tullille. Momentissa asetettavaa velvoitetta tehdä lopullista lähtöaikaa koskeva ilmoitus täsmennettäisiin tehtäväksi liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön toimesta. Pykälän 2 momentin säädös lähtöilmoituksessa Tullin mahdollisesti vaadittavista tiedoista muutettaisiin viittaamalla EMSW-asetuksen liitteen B kohdan määrittelemiä tietoihin, lisäksi täsmennettäisiin viittaamalla tulliviranomaisen sijaan Tulliin valtion virastona.

22 c §. *Vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävät saapumis- ja lähtöilmoitukset.* Pykälän 1 momentissa ehdotetaan täsmennyksiä vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtäviin ilmoitusvelvoitteisiin. Ilmoitusvelvollisuus täsmennettäisiin kuuluvan myös tilanteisiin, joissa matkan määränpää on ankkuripaikka. Pykälän sanamuotoa ehdotetaan muutettavaksi yhdenmukaisesti muun lainsäädännön kanssa viittaamalla tulliviranomaisen sijasta Tulliin valtion virastona.

22 d §. *Tilastointia koskevien tietojen ilmoittaminen.* Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi viittaamalla suoraan tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/42/EY.

22 h §. *Ilmoitus aluksen poikkeavasta väylänkäytöstä.* Ehdotetaan, että lakiin säädettäisiin uusi pykälä, joka koskisi ilmoitusta aluksen poikkeavasta väylänkäytöstä. Aluksen poikkeavan väylänkäytön ilmoittamista koskevaa velvoitetta ei ole sisällytetty voimassa olevaan lakiin, mutta asiasta lain tasolla säättäminen parantaisi merenkulun turvallisuutta. Ilmoitus mahdollistaisi alusliikenteen seurannan, tilastoinnin ja riskien tunnistamisen, sekä väyliä käyttävien liittyvien tietojen tarkastelun jälkikäteen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta toimittaa aluksen syväästä koskevia tietoja tilanteissa, jotka ovat merkityksellisiä merenkulun turvallisuuden kannalta. Näitä olisi esimerkiksi tilanteet, kun alus käyttää väylää sen mitoitussyvyydestä suuremmalla syvyydellä tai alus käyttää väylää muuten mitoituksesta poikkeavalla tavalla, jolloin väylätilan riittävyys ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella. Ilmoituksella varmistettaisiin saapuvan tai lähtevän aluksen tapauskohtainen väylätilan riittävyys. Ilmoitus tulisi antaa asianomaiselle VTS-keskukselle. Aluksen päällikkö tai tämän valtuuttama asiamies vastaisi ilmoituksen tekemisestä.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen antamisesta. Määräyksellä määriteltävät asiat olisivat luonteeltaan teknisiä ja koskisi ilmoituksen sisältöön, ajankohtaan ja mahdollisiin ilmoituksen antamisessa käytettäviin järjestelmiin koskevia tarkempia määräyksiä.

28 b §. *Huomautus ja varoitus.* Ehdotetaan, että lakiin säädettäisiin uusi pykälä, joka koskisi huomautusta ja varoitusta. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi 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 15 b §: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 21 §:n 1 momentin mukaisia säännöksiä, 8 §:ssä tarkoitettua perustamispäätöstä taikka laiminlyö 21-23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden. Voimassaolevan lain mukaan perustamispäätöksen tai alusliikennepalveluun osallistumisesta koskevan voimassaolevan lain 21 §:n 1 momentin säännöksiä tahallisuudesta tai huolimattomuudesta teh-

dystä 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 lievemmissä tilanteissa, 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.

29 a §. Virhemaksu. Voimassaolevassa pykälässä säädetään, että Tulli voi määrätä virhemaksun, jos Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan tai Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittaja, asiamies tai päällikkö laiminlyö tahallaan tai huolimattomuudesta 22 a tai 22 b §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden.

Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä tarkennettaisiin virhemaksun koskevan 22 a §:n 1 momentin mukaista aluksen saapumisilmoitusta ja 22 b §:n 1 momentin mukaista aluksen lähtöilmoitusta, eikä viitattaisi koko pykäliin. Lisäksi pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin selventävä maininta siitä, että virhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Pykälän 3 momentti siirrettäisiin 31 §:n 1 momentiksi.

29 b §. Virhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto. Ehdotetaan, että lakiin lisättäisiin uusi pykälä, joka koskisi virhemaksua koskevan päätöksen tiedoksiantoa. Pykälän mukaan virhemaksua koskeva päätös annettaisiin tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle henkilökohtaisesti tai muutoin todisteellisesti siten kuin todisteellisesta tiedoksiannosta hallintolaissa (434/2003) säädetään.

29 c §. Virhemaksun täytäntöönpano. Voimassaolevaan lakiin nähden uutena ehdotetaan pykälää virhemaksun täytäntöönpanosta.

Pykälän 1 momentin mukaan virhemaksun täytäntöönpanosta säädettäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Eesityksen 3. lakiehdotus koskee ehdotusta sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamista.

Pykälän 2 momentin mukaan virhemaksua 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 virhemaksun vanhentumisajasta, joka olisi viisi vuotta lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

30 §. Toimivaltainen tuomioistuin. Ehdotetaan muutettavaksi pykälän otsikkoa. Pykälän sisältö pysyisi vastaavana kuin voimassaolevassa laissa. Sen mukaan 17 ja 21–23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan.

31 §. Muutoksenhaku. Ehdotetaan, että 29 a §:n 3 momentissa säännelty virhemaksua koskeva muutoksenhaku siirrettäisiin uudeksi 31 §:n 1 momentiksi. Pykälän 3 momentti siirtyisi osin muutettuna uudeksi 2 momentiksi, ja 3 momentti kumottaisiin tarpeettomana uuden 1 momentin johdosta.

Pykälän *1 momentin* mukaan 29 a §:ssä tarkoitettua Tullin tekemää virhemaksua koskevaan päätökseen saisi vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatiukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019) säädetään. Informaatiivisena säännöksenä todettaisiin, että muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

Pykälän *2 momentin* mukaan päätöksessä voidaan määrätä, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

6.2 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 a §:n muuttamisesta

11 a §. Ennakoilmoitus. Pykälän *1 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi määrittelemällä tietojen toimittaminen Portnet-järjestelmän sijasta kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän välityksellä toimitettavaksi.

6.3. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

1 §. Lain soveltamisala. Ehdotetaan, että sakon täytäntöönpanosta annetun lain soveltamisalaa laajennettaisiin siten, että se koskisi myös alusliikennepalvelulain nojalla annettujen virhemaksujen täytäntöönpanoa. Näin Oikeusrekisterikeskus voisi laittaa täytäntöön alusliikennepalvelulain nojalla Tullin määräämät virhemaksut.

7 Lakia alemman asteinen sääntely

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi useita valtuutuksia alemmanasteisen sääntelyn antamiseen. Kaikki ehdotetut valtuutukset sisältyvät esityksen 1. lakiehdotukseen eli lakiin alusliikennepalvelulain muuttamisesta.

Ehdotetun 15 a §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi poikkeusolojen aikana, normaaliolojen häiriötilanteissa tai yleisvaarallisen pandemian aikana poiketa tämän lain vaatimuksista alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta uusittaessa. Pätevyystodistuksen voimassaoloa ei saisi jatkaa poikkeuksellisin menettelyin kerrallaan enempää kuin kuusi kuukautta alkuperäisestä pätevyystodistuksen voimassaolon päättymisajankohdasta. 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.

Ehdotetun 22 c §:n 4 momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin ympäristöä pilaavia aineita sisältävää lastia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta.

Ehdotetun 7 §:n 2 momenttiin ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuutta antaa määräys VTS-alueen pysyvistä liikennejärjestelyistä. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa esimerkiksi ohittamiskiellon, liikenteen poikkeusjärjestelyn tai ankkuripaikan. Lisäksi ehdotetaan, että 20 a §:n 7 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ilmoitusmenettelyistä, rakenteesta, sisällystöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä myös 20 d §:n 3 momentin nojalla alusten pitkän kantaman tunnistamista ja seuranta koskevista laitteista sekä 22 h §:n 2 momentin nojalla ilmoituksen antamisesta.

8 Voimaantulo

EMSW-asetuksen täytäntöönpanoa koskevien säännösten ehdotetaan tulevan voimaan 15.8.2025. Muilta osin lain ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian, sillä muutosten taustalla vaikuttava päätöslauselmamuutos on tullut voimaan jo 1.1.2023.

9 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.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

10.2 Suhde talousarvioesitykseen

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

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 turvatus 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 turvatus 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 riittävä on, että henkilötietojen suojaa ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa yleisen tietosuoja-asetuksen kanssa (PeVL 14/2018 vp, s. 4).

Henkilötietojen käsittely on tarpeen 1. lakiehdotuksen 11 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 tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Lakiehdotuksessa ei ehdoteta tietosuoja-asetusta 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 15 §: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 velvoitteen 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.

Henkilötietojen käsittely on tarpeen myös lakiehdotuksen 20 a, 22 a ja 22 b §:ssä säänneltyjen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, ilmoitusten käsittelemisen, valvomisen sekä tietojen seuraamisen kannalta. Tietojen käsittely on Liikenne- ja viestintäviraston osalta tarpeen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon lakisääteisen velvoitteen hoitamiseksi, joten käsittelyn oikeusperusta vastaa tältä osin tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Tietojen käsittely ilmoitusten käsittelemisen, valvomisen ja tietojen seuraamisen osalta on tarpeen Tullin ja Rajavartiolaitoksen lakisääteisten velvoitteiden noudattamiseksi, joten käsittelyn oikeusperusta vastaa tältä osin tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Lakiehdotuksessa ei ehdoteta tietosuoja-asetusta täsmentävää uutta sääntelyä, vaan tietojen käsittelyyn sovellettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston osalta liikenteen palveluista annetun lain 29 lukua, Tullin osalta lakia henkilötietojen käsittelystä Tullissa ja Rajavartiolaitoksen osalta sovellettaisiin lakia henkilötietojen käsittelystä Rajavartiolaitoksessa.

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.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa säädettäisiin tarkkarajaisesti ja yksityiskohtaisesti lain säännösten rikkomisesta seuraavista hallinnollisista seuraamuksista ja rangaistuksista sekä muutoksenhausta. Lakiehdotuksen 28 b §:ssä säädettäisiin huomautuksesta ja varoituksesta sekä 29 a §:ssä hallinnollisesta seuraamuksesta, virhemaksusta. 29 §:ssä säädettäisiin rangaistussäännöksistä. Tämän lisäksi oikeusturvan ja hyvän hallinnon toteutumiseksi esitettävän lainsäädännön ohelle sovellettaisiin hallintolakia sekä muuta hallinto-oikeudellista ja rikosprosessuaalista lainsäädäntöä. Voimassaolevan lain 30 §:ssä säädetään muutoksenhaun tapahtuvan hallintolain ja oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain mukaan. Lisäksi siinä säädettäisiin virhemaksua koskevasta oikaisuvaatimuksesta ja oikaisuvaatimuksen muutoksenhausta. 30 §:ssä säädetään toimivaltaisesta tuomioistuimesta sellaisten asioiden osalta, joita ei käsiteltäisi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain mukaan, vaan ne määräytyisivät merilain 21 luvun 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 viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätystä 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 esimerkkinä 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.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotetaan valtioneuvostolle kahta uutta asetuksenantovaltuutusta. 15 a §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi poikkeusolojen aikana, normaaliolojen häiriötilanteissa tai yleisvaarallisen pandemian aikana poiketa tämän lain vaatimuksista alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta uusittaessa. Pätevyystodistuksen voimassaoloa ei saisi jatkaa poikkeuksellisin menettelyin kerrallaan enempää kuin kuusi kuukautta alkuperäisestä pätevyystodistuksen voimassaolon päättymisajankohdasta. 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.

Ehdotettavan 15 a §:n mukaisesti valtuuden soveltamisala olisi täsmällisesti rajattu. Poikkeuksen perusteista säädettäisiin lain tasolla. Pätevyyksien väliaikainen pidentäminen tapahtuisi kuitenkin valtioneuvoston asetuksen nojalla. Näin ollen harkintavalta pätevyyksien väliaikaisen pidentämisen mahdollistamisesta on valtioneuvostolla. Menettely korostaa pätevyyksien väliaikaisen pidentämisen poikkeuksellisuutta asettaen käyttöönoton kynnyksen korkealle. Liikenne- ja viestintävirastolla ei olisi lain nojalla itsenäistä toimivaltaa ryhtyä myöntämään pidennystä pätevyystodistuksen voimassaoloaikaan poikkeustilanteessa, vaan aloite tästä tulisi valtioneuvostolta sen antaessa valtuuden virastolle valtioneuvoston asetuksella.

Poikkeamismahdollisuuden kytkeminen valtioneuvostolle annettuun asetuksenantovaltuuteen turvaa perusoikeuksien toteutumista. Asetuksella annettavilla tarkentavilla säännöksillä voidaan varmistua siitä, että poikkeuksellinen menettely toteutetaan tarkoituksenmukaisesti poikkeuksellisissa tilanteissa, esimerkiksi vakavan tartuntataudin leviämisen ehkäisemiseksi. Osaltaan tällä turvattaisiin perustuslain 7 §:n mukaista oikeutta elämään ja turvallisuuteen.

Pätevyyksien väliaikaisen pidentämisen mahdollistava toimivalta olisi mahdollista asettaa myös suoraan lain nojalla. Ilman valtioneuvoston asetusta toimivallan käyttöönoton kynnyks saattaisi kuitenkin olla ehdotettua matalampi, sillä käyttöönotto olisi ehdotettua yksinkertaisempaa ja nopeampaa.

Lisäksi ehdotetun 22 c §:n 4 momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin ympäristöä pilaavia aineita sisältävää lastia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta. Kysymys on täydentävästä, tarkasti määritellystä asetuksenantovaltuudesta, jonka perusteista säädetään laissa.

Esityksen 1. lakiehdotus sisältää useita valtuuksia Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen antamiseen (ehdotetut 7 §:n 2 momentti, 20 a §:n 7 momentti, 20 d §:n 3 momentti ja 22 h §:n 2 momentti). Valtuudet koskisivat teknisluonteisia ja vähäisiä yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä tai ei säädetä yksilön oikeuksien, velvollisuuksien tai perusoikeuksien perusteista. 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).

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 (16 §:n 3 momentti), pätevyyskiä (4 luku) ja valvontaa (erityisesti 28 §) koskevat ehdotukset, joilla varmistetaan hyvän hallinnon vaatimusten turvaaminen.

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 kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmää koskevan 20 a §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön itse tai hankkia sen VTS-palveluntarjoajalta. Kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpito, toteuttaminen ja operatiivinen käyttö on ollut mahdollista jo nykyisen lainsäädännön puitteissa hankkia VTS-palveluntarjoajalta. Koska merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpitäjä vastaa kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän tukipalvelun järjestämisestä EMSW-asetuksen 5 artiklan mukaisesti ja jäsenvaltioiden on asetuksen vaatimuksen johdosta järjestettävä tukipalvelu ympärivuorokautisena, Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia myös tukipalvelun VTS-palveluntarjoajalta. VTS-palveluntarjoajalta hankittavan tukipalvelun osalta on todettavissa, että kyse on teknisen käyttötuen järjestämisestä, jolloin tehtävään ei liity merkittävää julkisen vallan käyttöä, eikä tämän hallintotehtävän antaminen vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia.

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

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustelussa 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 lainsäätämisyksessä

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 23 kohta, sellaisena kuin se on laissa 947/2018,

muutetaan 2 §:n 21 – 28 kohdat, 4 – 9, 12 §, 5 luvun otsikko, 15, 16 §, 20 a §:n 1 ja 2 momentti, 22 a, 22 b §:n 1 ja 2 momentti, 22 c §:n 1 ja 2 momentti, 22 d §:n 3 momentti, 29 a §, 30 §:n otsikko ja 31 §,

sellaisena kuin niistä ovat 2 §:n 21, 22, 24 – 28 kohdat, 6, 8, 9, 12, 15 ja 16 §, 20 a §:n 1 ja 2 momentti, 22 a §:n 1 ja 2 momentti ja 22 d §:n 3 momentti laissa 947/2018, 22 b §:n 1 ja 2 momentti laissa 225/2012, 22 c §:n 1 ja 2 momentti laissa 791/2018, 6, 8, 9 ja 29 a § laissa 576/2018 ja 31 § laissa 1515/2019,

lisätään lakiin uusi 11 a – c, 12 a, 13 a – c, 14 a, 15 a, 15 b, 20 d §:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi ja lakiin uusi 22 h, 28 b, 29 b ja 29 c §, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

21) *EMSW-asetuksella* eurooppalaisen merenkulkualan yhdenntyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2019/1239;

22) *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;

23) *Schengenin rajasäännöstöllä* henkilöiden liikkumista rajojen yli koskevasta unionin säännöstöstä (Schengenin rajasäännöstö) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/399;

24) *turvatoimiin liittyvillä ilmoituksilla* eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

25) *alusjätteisiin liittyvillä ilmoituksilla* merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

26) *SafeSeaNet -järjestelmällä* seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;

27) *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.

2 luku

Alusliikennepalvelu

4 §

Alusliikennepalvelun kieli

Alusliikennepalvelua annetaan tarpeen mukaan suomen, ruotsin tai englannin kielellä.

5 §

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.
- Säättä koskevan tiedottamisen on perustuttava pätevän säätietopalvelun antamaan säätietoon.

6 §

Kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttuminen

VTS-palveluntarjoaja 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 käännoispisteiden, luotsi- tai ankkuripaikan taikka merenkulullisten vaarojen suhteen;
- 3) varoituksia, neuvoja tai ohjeistuksia tietylle alukselle; sekä
- 4) tietoja muista vastaavista seikoista.

7 §

Alusliikenteen järjesteleminen

VTS-palveluntarjoaja järjestelee alusliikennettä VTS-alueella.

Toimivaltainen viranomainen voi vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi määrätä VTS-alueelle pysyvänä liikennejärjestelynä:

- 1) kohtaamiskiellon ja kohtaamispaikan;
- 2) ohittamiskiellon ja ohittamispaikan;
- 3) lähtöluvan satamasta tai ankkurointipaikalta ja VTS-alueelle saapumisluvan;
- 4) liikenteen porrastusjärjestelyn ajan tai matkan suhteen;
- 5) pakollisen reitin VTS-alueella vaarallista tai ympäristöä pilaavaa lastia kuljettaville aluksille ja erikoiskuljetuksille; sekä
- 6) ankkurointikiellon ja ankkurointipaikan.

8 §

Perustamispäätös

Toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueille. Ennen alusliikennepalvelun perustamista toimivaltaisen viranomaisen on selvitettävä sen tarpeellisuus. Tässä tarkoituksessa on selvitettävä:

1) alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella; sekä

2) alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat.

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

1) alusliikennepalvelua ylläpitävä VTS-palveluntarjoaja;

2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa; VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;

3) VTS-palveluntarjoajan henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyudet;

4) VTS-palveluntarjoajan toimintatavat ja toiminta-ajat;

5) VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät;

6) alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset ja käytettävät radiokanavat; sekä

7) 7 §:n 2 momentissa tarkoitetut pysyvät liikennejärjestelyt.

9 §

Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen

Toimivaltainen viranomainen voi Väyläviraston tai VTS-palveluntarjoajan esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen.

Toimivaltainen viranomainen voi lisäksi muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti.

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

11 §

Alusliikenneohjaajan pätevyys

Alusliikenneohjaajan on pystyttävä ammattipätevyydeltään 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.

11 a §

Alusliikenneohjaajan peruskoulutus

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

Alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:

- 1) alusliikennepalvelun perustiedot;
- 2) alusliikennepalvelussa edellytettävä viestintä;
- 3) alusliikennepalvelussa sovellettavat säännökset ja määräykset;
- 4) alusliikenneohjaajan merenkulun tuntemus
- 5) laitteistotuntemus;
- 6) inhimilliset tekijät; sekä
- 7) 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.

11 b §

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 menettellään vanhentunutta kelpuutusmerkintää uusittaessa.

Työpaikkakoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:

- 1) tiedot VTS-alueesta, sen väylästä ja alusliikenteestä;
- 2) alusliikennepalvelussa edellytettävä viestintä;
- 3) alusliikennepalvelua koskevat säännökset ja määräykset;
- 4) alusliikennepalvelutehtävät;
- 5) VTS-keskuksen teknisten järjestelmien ja laitteiden käyttäminen;
- 6) inhimilliset tekijät;
- 7) VTS-alueen sekä VTS-keskuksen hätä- ja poikkeustilanteiden hallinta;

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 hylkäävä päätös.

11 c §

Ammatillinen täydennyskoulutus

VTS-palveluntarjoaja vastaa ammatillisen täydennyskoulutuksen järjestämisestä.

Täydennyskoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti. Koulutusohjelman on perustuttava voimassaoleviin IALA:n 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.

12 §

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.

12 a §

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.

13 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakemuksesta alusliikenneohjaajan pätevyystodistus henkilölle:

- 1) joka on suorittanut alusliikenneohjaajan peruskoulutuksen;
- 2) jolle on myönnetty vähintään vahtiperämiehenkirja ja jolla on joka on suorittanut kuusi kuukautta meripalvelua kansipäällystössä;
- 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.

13 a §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se voidaan hakemuksesta uusaa.

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.

13 b §

Kelpuutusmerkintä

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

Kelpuutusmerkintä on voimassa vuoden. Merkinnän voimassaoloa voidaan jatkaa, jos pätevyystodistuksen haltija suorittaa hyväksytysti 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 hyväksytyn suorituksen osoittavaa kelpuutusmerkintää, on VTS-palveluntarjoajan tehtävä suorituksesta hylkäävä päätös.

13 c §

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän alusliikenneohjaajan pätevyyden tunnustaminen

Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaa ulkomailla myönnetyt alusliikenneohjaajan pätevyydet Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

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

14 §

Alusliikennepalvelua 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.

Alusliikennepalvelua 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 pätevydet;
- 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 alusliikennepalvelua koskevasta koulutuksesta vastaava henkilö sekä alusliikennepalveluun perehtynyt opetushenkilöstö.

14 a §

VTS-palveluntarjoajan koulutuksen järjestäminen

VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikennepalvelua 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 säädetty 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 alusliikennepalvelua koskevasta koulutuksesta vastaava henkilö sekä alusliikennepalveluun perehtynyt opetushenkilöstö.

15 §

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.

15 a §

Pätevyyksien 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 pätevyydestä uusittuina. Pätevyydestä uusittuina ei saa jatkaa poikkeuksellisin menettelyin kerrallaan enempää kuin kuusi kuukautta alkuperäisestä pätevyydestä uusittuina. Alusliikenneohjaajan pätevyydestä uusittuina 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.

15 b §

Pätevyydestä uusittuina tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

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

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

- 1) pätevyydestä uusittuina tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;
- 2) pätevyydestä uusittuina 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 syytä 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.

5 luku

VTS-palveluntarjoajan sekä eräiden viranomaisten toimivalta ja velvollisuudet

16 §

Alusliikennepalvelun ylläpito

Alusliikenneohjaajaan, oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun 14 §:n 5 momentissa tarkoitettuun henkilöstön jäseneen sekä VTS-palveluntarjoajan 14 a §:n 3 momentissa tarkoitettuun henkilöstön jäseneen sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tämän lain nojalla hänelle säädettyjä tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

20 a §

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää ja kehittää kansallista merenkulun tiedonhallintajärjestelmää EMSW-asetuksessa ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisen, hallinnoinnin, arkkitehtuurin, ylläpidon, käyttöoikeuksien, turvallisuuden ja tietojen vaihdossa EMSW-asetuksen, seurantadirektiivin ja seurantadirektiivin liitteen III säännöksiä.

Edellä 1 momentissa mainitun EMSW-asetuksen 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu kansallinen koordinaattori Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön itse tai hankkia sen VTS-palveluntarjoajalta. Myös VTS-palveluntarjoajan tulee noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisen, hallinnoinnin, arkkitehtuurin, ylläpidon, käyttöoikeuksien, turvallisuuden ja tietojen vaihdossa EMSW-asetuksen, seurantadirektiivin ja seurantadirektiivin liitteen III säännöksiä.

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpitäjä vastaa kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän tukipalvelun järjestämisestä EMSW-asetuksen 5 artiklan mukaisesti. Tulli vastaa 22 a - 22 c §:ssä määriteltyjen merenkulun tiedonhallintajärjestelmällä toimitettujen ilmoitusten vastaanottamisesta ja valvonnasta.

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 tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljettamista lasteista, 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.

20 d §

Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomainen, joka tekee tietojenvaihdon edellyttämät sopimukset Euroopan tietokeskuksen kanssa ja vastaa yhteistyöstä tietojenvaihdossa.

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

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa Euroopan tietokeskuksen alusrekisteritietojen ylläpidosta ja Suomen lipun alla olevien alusten raportoinnin ja alusten laitteiden käytön valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa alusten pitkän kantaman tunnistamista ja seurantaa koskevista laitteista tarkempia määräyksiä.

6 luku

Alusta ja sen lastia koskevat ilmoitukset

22 a §

Aluksen saapumisilmoitus

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksen saapumisilmoitus Tullille 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee 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 kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksesta lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus sen saavuttua perille.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää EMSW-asetuksen liitteen A kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi Tulli voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun EMSW-asetuksen liitteen B kohdassa määriteltyjä tietoja, 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 vaatimusten mukaiset.

22 b §

Aluksen lähtöilmoitus

Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä ennen aluksen lähtöä aluksen lähtöilmoitus Tullille 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Tämän lisäksi aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksesta sen lähdettyä sen lopullista lähtöaikaa koskeva ilmoitus.

Tulli voi vaatia lähtöilmoituksessa EMSW-asetuksen liitteen B kohdassa määriteltyjä tietoja, 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 vaatimusten mukaiset.

22 c §

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

Suomen satamaan ensimmäisenä määräsatamana tai ankkuripaikkanaan Euroopan talousalueen ulkopuolisesta satamasta saapuvan vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä ennen lastaussatamasta lähtöä 22 a §:ssä tarkoitetun saapumisilmoituksen lisäksi aluksella kuljetettavaksi tarkoitetuista vaarallisista aineista ilmoitus tulliviranomaiselle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Jos kohde 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 liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on viimeistään aluksen lähtöhetkellä tehtävä ilmoitus lastista tulliviranomaiselle 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä.

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

Vaarallista ja ympäristöä pilaavia aineita sisältävää lastia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

22 d §

Tilastointia koskevien tietojen ilmoittaminen

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 omistajien tai heidän edustajiensa ja satamien on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohtaisesti ja tavararyhmittäin sekä ilmoitettava tyhjien ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Meriliikenteessä olevien alusten omistajien tai heidän edustajiensa tulee 20 a §:ssä tarkoitettua tiedonhallintajärjestelmää käyttäen toimittaa tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle.

22 h §

Ilmoitus aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä

Aluksen päällikön tai tämän asiamiehen on annettava asianomaiselle VTS-keskukselle ilmoitus, joka sisältää tiedot aluksen syväyksestä ja suunnitellusta reitistä, mikäli aluksen syväys ylittää väylän mitoitussyväyksen tai alus käyttää väylää muuten tavalla, jolloin väylätilan riittävyyttä ei voida varmistaa väylän mitoitussyväyksen perusteella.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen antamisesta.

28 b §

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 15 b §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetulla 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 21 §:n 1 momentin mukaisia säännöksiä, 5 §:ssä tarkoitettua perustamispäätöstä taikka laiminlyö 22 a ja 22 b §: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.

29 a §

Virhemaksu

Jos Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan tai Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittaja, asiamies tai päällikkö laiminlyö tahallaan tai huolimattomuudesta 22 a §:n 1 momentissa tai 22 b §:n 1 momentissa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden voi Tulli määrätä virhemaksua vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Virhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Virhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus. 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.

Virhemaksua ei voida määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, taikka jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty virhemaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

29 b §

Virhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

Virhemaksua koskeva päätös annetaan tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle viipymättä henkilökohtaisesti tai muutoin todisteellisesti siten kuin todisteellisesta tiedoksiannosta hallintolaissa (434/2003) säädetään.

Jos päätöstä ei ole annettu tiedoksi kuuden kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä, asia raukeaa.

29 c §

Virhemaksun täytäntöönpano

Virhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Virhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus. Tullin ja tuomioistuimen on ilmoitettava virhemaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu.

Virhemaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

30 §

Toimivaltainen tuomioistuin

Tämän lain 17 ja 21–23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan.

31 §

Muutoksenhaku

Edellä 29 a §:ssä tarkoitettua Tullin tekemää virhemaksua 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.

Päätöksessä voidaan määrätä, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 20 a, 22 a, 22 b, 22 c ja 22 d § tulevat voimaan 15 päivänä elokuuta 2025.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

2.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 11 a §, sellaisena kuin se on laissa 170/2019,
seuraavasti:

11 a §

Ennakkoilmoitus

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

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

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti 27 kohta, sellaisena kuin se on laissa (562/2023),
lisätään 1 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 562/2023, uusi kohta 28, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:
27) luotsauslain (561/2023) 68 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
28) alusliikennepalvelulain (623/2005) 29 a §:ssä tarkoitettu virhemaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

1.

Laki

alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

kumotaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 23 kohta, sellaisena kuin se on laissa 947/2018,

muutetaan 2 §:n 21 – 28 kohdat, 4 – 9 , 12 §, 5 luvun otsikko, 15, 16 §, 20 a §:n 1 ja 2 momentti, 22 a, 22 b §:n 1 ja 2 momentti, 22 c §:n 1 ja 2 momentti, 22 d §:n 3 momentti, 29 a §, 30 §:n otsikko ja 31 §,

sellaisena kuin niistä ovat 2 §:n 21, 22, 24 – 28 kohdat, 6, 8, 9, 12, 15 ja 16 §, 20 a §:n 1 ja 2 momentti, 22 a §:n 1 ja 2 momentti ja 22 d §:n 3 momentti laissa 947/2018, 22 b §:n 1 ja 2 momentti laissa 225/2012, 22 c §:n 1 ja 2 momentti laissa 791/2018, 6, 8, 9 ja 29 a § laissa 576/2018 ja 31 § laissa 1515/2019,

lisätään lakiin uusi 11 a – c, 12 a, 13 a – c, 14 a, 15 a, 15 b, 20 d:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi ja lakiin uusi 22 h, 28 b, 29 b ja 29 c §, seuraavasti

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

21) 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;

22) 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;

Tässä laissa tarkoitetaan:

21) *EMSW-asetuksella eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2019/1239;*

22) 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;

Voimassa oleva laki

23) *meriliikenteen tilastodirektiivillä tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/42/EY;*

24) Schengenin rajasäännöstöllä henkilöiden liikkumista rajojen yli koskevasta unionin säännöstöstä (Schengenin rajasäännöstö) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/399;

25) turvatoimiin liittyvillä ilmoituksilla eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

26) alusjätteisiin liittyvillä ilmoituksilla merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

27) SafeSeaNet -järjestelmällä seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;

28) 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.

2 luku

Alusliikennepalvelu

4 §

Alusliikennepalvelut ja kieli

Alusliikennepalveluja ovat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely.

Alusliikennepalvelua annetaan tarpeen mukaan suomen, ruotsin tai englannin kielellä.

5 §

Tiedotukset

Tiedotuksia annetaan alukselle sen ilmoittautuessa, määräajoin, tarvittaessa tai aluksen niitä pyytäessä.

Ehdotus

(kumotaan)

23) Schengenin rajasäännöstöllä henkilöiden liikkumista rajojen yli koskevasta unionin säännöstöstä (Schengenin rajasäännöstö) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/399;

24) turvatoimiin liittyvillä ilmoituksilla eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

25) alusjätteisiin liittyvillä ilmoituksilla merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

26) SafeSeaNet -järjestelmällä seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;

27) 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.

2 luku

Alusliikennepalvelu

4 §

Alusliikennepalvelun kieli

(kumotaan)

Alusliikennepalvelua annetaan tarpeen mukaan suomen, ruotsin tai englannin kielellä.

5 §

Tiedottaminen

VTS-palveluntarjoajan on annettava aluksen ilmoittautuessa, määräajoin, tarvittaessa tai aluksen pyytäessä alukselle tietoja, jotka

Voimassa oleva laki

Tiedotuksissa aluksille annetaan tietoja:

- 1) VTS-alueella olevista muista aluksista;
- 2) muutoksista 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä vahvistetuissa VTS-alueita ja sillä liikennöintiä koskevissa asioissa;
- 3) sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta;
- 4) luotsien ja jäänmurtajien toiminnasta;
- 5) väylien ja turvalaitteiden kunnosta ja käytettävyydestä;
- 6) alusta uhkaavasta vaaratilanteesta; sekä
- 7) muista alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista.

Säätiedotusten tulee perustua pätevän säätietopalvelun merenkulkijoille antamaan säätiedotukseen.

6 §

Navigointiapu

Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-palveluntarjoajan havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa. Navigointiapu on vain päämäärähuista ja ohjeellista.

VTS-palveluntarjoajan viestissä alukselle tulee ilmetä aluksen nimi, milloin navigointiapu alkaa ja loppuu sekä havaintoväline, johon navigointiapu perustuu. Lisäksi alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön tulee sopia yhteydenpidon menettelytavoista sekä aluksen VTS-reittisuunnitelmasta VTS-alueella.

Navigointiapuna voidaan antaa:

Ehdotus

voivat vaikuttaa sen liikkumiseen tai päätöksentekoon.

Alukselle voidaan tiedottaa:

- 1) VTS-alueella olevista muista aluksista; (kumotaan)
- 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.

6 §

Kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttuminen

VTS-palveluntarjoaja 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 päämäärähuista.

Voimassa oleva laki

- 1) tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta;
- 2) tietoja aluksen sijainnista väylälinjan tai VTS-reittisuunnitelman mukaisen käännpisteen suhteen;
- 3) tietoja aluksen läheisyydessä olevien muiden alusten sijainnista, tunnistetiedoista ja aikeista; sekä
- 4) varoituksia tietylle alukselle.

7 §

Alusliikenteen järjestely

Vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi voidaan pysyvästi liikennejärjestelyillä ohjata alusliikennettä. Alusliikenteen järjestelmiseksi voidaan VTS-alueelle määrätä:

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

8 §

Perustamispäätös

Toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueelle. Ennen alusliikennepalvelun perustamista toimivaltaisen

Ehdotus

VTS-palveluntarjoaja voi avustaa alusta antamalla:

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

7 §

Alusliikenteen järjesteleminen

VTS-palveluntarjoaja järjestele alusliikennettä VTS-alueella.

Toimivaltainen viranomainen voi vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi määrätä VTS-alueelle pysyvänä liikennejärjestelynä:

- 1) kohtaamiskiellon ja kohtaamispaikan;
- 2) ohittamiskiellon ja ohittamispaikan;
- 3) lähtöluvan satamasta tai ankkurointipaikalta ja VTS-alueelle saapumisluvan;
- 4) liikenteen porrastusjärjestelyn ajan tai matkan suhteen;
- 5) pakollisen reitin VTS-alueella vaarallista tai ympäristöä pilaavaa lastia kuljettaville aluksille ja erikoiskuljetuksille; sekä
- 6) ankkurointikiellon ja ankkurointipaikan.

8 §

Perustamispäätös

Toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueelle. Ennen alusliikennepalvelun perustamista toimivaltaisen

Voimassa oleva laki

viranomaisen on selvittävä sen tarpeellisuus. Tässä tarkoituksessa on selvittävä:

- 1) alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella; sekä
- 2) alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat.

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävä VTS-palveluntarjoaja;
- 2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa;
- 3) *annettavat alusliikennepalvelut ja missä laajuudessa niitä annetaan;*
- 4) VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;
- 5) VTS-palveluntarjoajan henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyudet;
- 6) VTS-palveluntarjoajan toimintatavat ja toiminta-ajat;
- 7) VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät;
- 8) alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset ja käytettävät radiokanavat; sekä
- 9) 7 §:ssä tarkoitetut pysyvät liikennejärjestelyt.

Toimivaltainen viranomainen voi vahvistaa VTS-alueen sektoreille ja osa-alueille eri alusliikennepalveluja.

9 §

Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen

Toimivaltainen viranomainen voi *VTS-palveluntarjoajan* esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen.

Toimivaltainen viranomainen voi lisäksi muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti.

Ehdotus

viranomaisen on selvittävä sen tarpeellisuus. Tässä tarkoituksessa on selvittävä:

- 1) alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella; sekä
- 2) alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat.

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävä VTS-palveluntarjoaja;
- 2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa;
(kumotaan)
- 2) VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;
- 3) VTS-palveluntarjoajan henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyudet;
- 4) VTS-palveluntarjoajan toimintatavat ja toiminta-ajat;
- 5) VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät;
- 6) alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset ja käytettävät radiokanavat; sekä
- 7) 7 §:ssä tarkoitetut pysyvät liikennejärjestelyt.
(kumotaan)

9 §

Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen

Toimivaltainen viranomainen voi *Väyläviraston tai VTS-palveluntarjoajan* esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen.

Toimivaltainen viranomainen voi lisäksi muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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

11 §

11 §

Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus

Alusliikenneohjaajan pätevyys

Alusliikenneohjaajalla tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen.

Alusliikenneohjaajan on pystyttävä ammatin pätevyydeltään ja toimintakyvyltään hoitamaan alusliikennepalvelua turvallisesti ja tehokkaasti.

Alusliikenneohjaajana saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen. VTS-palveluntarjoaja tekee pätevyystodistukseen merkinnän suoritetusta työpaikkakoulutuksesta.

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

VTS-palveluntarjoajalla on oltava työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenne- ja viestintäviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

(kumotaan)

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatujärjestelmästä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

(kumotaan)

(uusi)

11 a §

Alusliikenneohjaajan peruskoulutus

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

Alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonnaisuudet:

- 1) alusliikennepalvelun perustiedot;*
- 2) alusliikennepalvelussa edellytettävä viestintä;*
- 3) alusliikennepalvelussa sovellettavat säännökset ja määräykset;*

- 4) alusliikenneohjaajan merenkulun tuntemus;
- 5) laitteistotuntemus;
- 6) inhimilliset tekijät; sekä
- 7) 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.

11 b §

(uusi)

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 hyväksytyksi 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) alusliikennepalvelussa edellytettävä viestintä;
- 3) alusliikennepalvelua koskevat säännökset ja määräykset;
- 4) alusliikennepalvelutehtävät;
- 5) VTS-keskuksen teknisten järjestelmien ja laitteiden käyttäminen;
- 6) inhimilliset tekijät;
- 7) VTS-alueen sekä VTS-keskuksen hätä- ja poikkeustilanteiden hallinta.

(uusi)

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 hylkäävä päätös.

11 c §

Ammatillinen täydennyskoulutus

VTS-palveluntarjoaja vastaa ammatillisen täydennyskoulutuksen järjestämisestä.

Täydennyskoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti. Koulutusohjelman on perustuttava voimassaoleviin IALA:n 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.

12 §

Alusliikennepalveluohjaajan pätevyystodistus

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan peruskoulutuksen ja että hän hallitsee tarvittavassa laajuudessa suomen, ruotsin ja englannin kielen. Jos pätevyystodistus oikeuttaa antamaan 6 tai 7 §:ssä tarkoitettua palvelua, edellytetään lisäksi, että hakija on suorittanut

12 §

Alusliikennepalvelun esihenkilöltä vaadittava pätevyys

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

Voimassa oleva laki

vahtiperämiehen tutkinnon ja saanut vahtiperämiehenkirjan.

Liikenne- ja viestintävirasto merkitsee pätevyystodistukseen ne alusliikennepalvelut, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan.

Alusliikenneohjaajan peruskoulutuksesta ja vaadittavasta kielitaidosta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

(uusi)

13 §

Alusliikennepalvelun esimiehen pätevyys

Alusliikennepalvelun esimiehellä tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen johtamiseen.

Ehdotus

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.

12 a §

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.

13 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakemuksesta alusliikenneohjaajan pätevyystodistus henkilölle:

- 1) joka on suorittanut alusliikenneohjaajan peruskoulutuksen;*
- 2) jolle on myönnetty vähintään vahtiperämiehenkirja ja jolla on kuusi kuukautta meripalvelua kansipäällystössä;*
- 3) jolla on hyvä suomen tai ruotsin kielen suullinen ja kirjallinen taito sekä toisen kielen tyydyttävä suullinen kielitaito; ja*

Voimassa oleva laki

Alusliikennepalvelun esimiehenä saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutuksen ja joka hallitsee tarvittavassa laajuudessa suomen, ruotsin ja englannin kielen. Liikenne- ja viestintävirasto tekee pätevyystodistukseen merkinnän hyväksytysti suoritetusta peruskoulutuksesta.

Alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutuksesta ja vaadittavasta kielitaidosta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

(uusi)

Ehdotus

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

(ks. ehdotuksen 12 §:n 1 – 3 momentit)

(kumoaan)

13 a §

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 hyväksytytty suorittaminen riittää osoittamaan hakijan hallitsevan 30 §:n 2 momentin mukaisiin asiakokonaisuuksiin sisältyvät perustiedot.

(uusi)

13 b §

Kelpuutusmerkintä

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

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

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

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

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

(uusi)

14 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uusaa.

13 c §

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 hyväksytyn suorituksen osoittavaa kelpuutusmerkintää, on VTS-palveluntarjoajan tehtävä suorituksesta hylkäävä päätös.

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän alusliikenneohjaajan pätevyuden tunnustaminen

Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaa ulkomailla myönnettyt alusliikenneohjaajan pätevyudet Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

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

14 §

Alusliikennepalvelua 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.*

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

VTS-palveluntarjoajan tulee suorittaa vuosittain pätevyyden ja osaamisen arviointia ja tehdä siitä merkintä pätevyystodistukseen. Jos henkilö on yhtäjaksoisesti poissa yli 12 kuukautta työstä, johon hän on saanut kelpuutusmerkinnän, tulee hänen ennen työn uudelleen aloittamista suorittaa hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso.

Pätevyystodistuksen uusimiseen liittyvästä pätevyyden ja osaamisen arvioinnista, työpaikkakoulutuksesta sekä ammatillisesta täydennyskoulutuksesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Alusliikennepalvelua 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 alusliikennepalveluun perehtynyt opetushenkilöstö.

(uusi)

14 a §

VTS-palveluntarjoajan koulutuksen järjestäminen

VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikennepalvelua 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 alusliikennepalvelua koskevasta koulutuksesta vastaava henkilö sekä alusliikennepalveluun perehtynyt opetushenkilöstö.

15 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttaminen

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava alusliikenneohjaajan pätevyystodistus, jos henkilö ei enää tiedoiltaan ja taidoiltaan täytä pätevyystodistuksen saamisen edellytyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asian tutkittuaan peruuttaa pätevyystodistuksen, jos:

- 1) pätevyystodistuksen haltija toistuvasti rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä; tai
- 2) pätevyystodistuksen haltija on tehtäviään hoitaessaan päihtyneenä.

15 §

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 käsitteilyyn sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain 26 – 28 lukua.

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

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ennen pätevystodistuksen peruuttamispäätöstä tulee asianomaista henkilöä kuulla asiassa.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa pätevystodistuksen haltijan toimittamaan heti pätevystodistuksensa toimivaltaiselle viranomaiselle.

Jos pätevystodistusta ei peruuteta pysyvästi, päätöksessä on määrättävä aika, jonka kuluessa pätevystodistusta ei anneta. Aika alkaa kulua siitä, kun päätös on saatettu asianomaiselle tiedoksi, tai viimeistään pätevystodistuksen voimassaolon päättyessä.

(uusi)

(uusi)

Ehdotus

(kumotaan)

(kumotaan)

15 a §

Pätevyyksien 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 pätevystodistusta uusittaessa. Pätevystodistuksen voimassaoloa ei saa jatkaa poikkeuksellisin menettelyin kerrallaan enempää kuin kuusi kuukautta alkuperäisestä pätevystodistuksen voimassaolon päättymisajankohdasta. Alusliikenneohjaajan pätevystodistuksen voimassaoloaika 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.

15 b §

Pätevystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Tässä laissa tarkoitettu pätevystodistuksen haltija tai akkreditoitu oppilaitos tai ammattikorkeakoulu, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa pätevystodistuksessa 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 syytä 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.

5 luku

VTS-viranomaisen toimivalta ja velvollisuudet

16 §

Alusliikennepalvelun ylläpito

VTS-palveluntarjoajan tulee ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti

5 luku

VTS-palveluntarjoajan sekä eräiden viranomaisten toimivalta ja velvollisuudet

16 §

Alusliikennepalvelun ylläpito

VTS-palveluntarjoajan tulee ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä

sekä valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. VTS-palveluntarjoajan tulee varmistua VTS-alueensa palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen.

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

Alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan lain nojalla hänelle säädettyjä tehtäviä.

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

Väylävirasto vastaa liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen edellä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen.

20 a §

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä

Liikenne- ja viestintäviraston on perustettava ja ylläpidettävä kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuusdirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto noudattaa tiedonhallintajärjestel-

tarkoitettun perustamispäätöksen mukaisesti sekä valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. VTS-palveluntarjoajan tulee varmistua VTS-alueensa palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen.

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

Alusliikenneohjaajan, oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun 14 §:n 5 momentissa tarkoitettuun henkilöstön jäsenen sekä VTS-palveluntarjoajan 14 a §:n 3 momentissa tarkoitettuun henkilöstön jäsenen sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tämän lain nojalla hänelle säädettyjä tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

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

Väylävirasto vastaa liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen edellä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen.

20 a §

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää ja kehittää kansallista merenkulun tiedonhallintajärjestelmää EMSW-asetuksessa ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto noudattaa tiedon-

män kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurissa, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

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

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 tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljettamista lasteista ja vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista.

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

hallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurissa, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa *EMSW-asetuksen*, seurantadirektiivin ja seurantadirektiivin liitteen III säännöksiä.

Edellä 1 momentissa mainitun EMSW-asetuksen 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu kansallinen koordinaattori Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto.

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

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpitäjä vastaa kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän tukipalvelun järjestämisestä EMSW-asetuksen 5 artiklan mukaisesti. Tulli vastaa 22 a — 22 c §:ssä määriteltyjen merenkulun tiedonhallintajärjestelmällä toimitettujen ilmoitusten vastaanottamisesta ja valvonnasta.

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 tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljettamista lasteista, 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

Voimassa oleva laki

20 d §

Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomaisena, joka tekee tietojenvaihdon edellyttämät sopimukset Euroopan tietokeskuksen kanssa ja vastaa yhteistyöstä tietojenvaihdossa.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa Euroopan tietokeskuksen alusrekisteritietojen ylläpidosta ja Suomen lipun alla olevien alusten raportoinnin ja alusten laitteiden käytön valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa alusten pitkän kantaman tunnistamista ja seurantaan koskevista laitteista tarkempia teknisiä määräyksiä.

6 luku

Alusta ja sen lastia koskevat ilmoitukset

22 a §

Aluksen saapumisilmoitus

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on annettava aluksen saapumisilmoitus Tullille sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee satamasta kohti Suomen satamaa. Jos kohde selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksesta on sen

Ehdotus

muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa.

20 d §

Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomaisena, joka tekee tietojenvaihdon edellyttämät sopimukset Euroopan tietokeskuksen kanssa ja vastaa yhteistyöstä tietojenvaihdossa.

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

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa Euroopan tietokeskuksen alusrekisteritietojen ylläpidosta ja Suomen lipun alla olevien alusten raportoinnin ja alusten laitteiden käytön valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa alusten pitkän kantaman tunnistamista ja seurantaan koskevista laitteista tarkempia määräyksiä.

6 luku

Alusta ja sen lastia koskevat ilmoitukset

22 a §

Aluksen saapumisilmoitus

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksen saapumisilmoitus Tullille 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee 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 kohde on

Voimassa oleva laki

saavuttua perille annettava lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen A-kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi Tulli voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun direktiivin liitteen B osan 1–6 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 vaatimusten mukaiset.

22 b §

Aluksen lähtöilmoitus

Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on annettava ennen aluksen lähtöä aluksen lähtöilmoitus tulliviranomaiselle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Tämän lisäksi aluksesta on sen lähdettyä annettava sen lopullista lähtöaikaa koskeva ilmoitus.

Tulliviranomainen voi vaatia lähtöilmoituksessa ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen B osan 1–6 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden 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 vaatimusten mukaiset.

22 c §

Ehdotus

selvillä. Tämän lisäksi aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksesta lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus sen saavuttua perille.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää *EMSW-asetuksen* liitteen A kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi Tulli voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun *EMSW-asetuksen liitteen B kohdassa määriteltyjä tietoja*, 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 vaatimusten mukaiset.

22 b §

Aluksen lähtöilmoitus

Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä ennen aluksen lähtöä aluksen lähtöilmoitus *Tullille* 20 a §:ssä tarkoitettua *merenkulun tiedonhallintajärjestelmää* käyttämällä. Tämän lisäksi *aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä* aluksesta sen lähdettyä sen lopullista lähtöaikaa koskeva ilmoitus.

Tulli voi vaatia lähtöilmoituksessa *EMSW-asetuksen liitteen B kohdassa määriteltyjä tietoja*, 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 vaatimusten mukaiset.

22 c §

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

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

Suomen satamaan ensimmäisenä määräsatamanaan tai ankkuripaikkanaan Euroopan talousalueen ulkopuolisesta satamasta saapuvan vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava ennen lastaussatamasta lähtöä 22 a §:ssä tarkoitetun saapumisilmoituksen lisäksi aluksella kuljettaviksi tarkoitetuista vaarallisista aineista ilmoitus tulliviranomaiselle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Jos kohde selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä.

Suomen satamaan ensimmäisenä määräsatamanaan tai ankkuripaikkanaan Euroopan talousalueen ulkopuolisesta satamasta saapuvan vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on *tehtävä* ennen lastaussatamasta lähtöä 22 a §:ssä tarkoitetun saapumisilmoituksen lisäksi aluksella kuljettavaksi tarkoitetuista vaarallisista aineista ilmoitus tulliviranomaiselle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua *merenkulun tiedonhallintajärjestelmää* käyttämällä. Jos kohde *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 liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on viimeistään aluksen lähtöhetkellä tehtävä ilmoitus lastista tulliviranomaiselle 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä.

Suomen satamasta lähtevän vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on viimeistään aluksen lähtöhetkellä tehtävä ilmoitus lastista tulliviranomaiselle 20 a §: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.

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.

Vaarallista ja ympäristöä pilaavia aineita sisältävää lastia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Vaarallista ja ympäristöä pilaavia aineita sisältävää lastia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

22 d §

22 d §

Tilastointia koskevien tietojen antaminen

Tilastointia koskevien tietojen ilmoittaminen

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

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

Liikenne- ja viestintävirasto kerää suunnittelu- ja valvontatehtäviään sekä merenkulku-

Liikenne- ja viestintävirasto kerää suunnittelu- ja valvontatehtäviään sekä merenkulku-

Voimassa oleva laki

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 lähettämisenä noudatetaan meriliikenteen tilastodirektiiviä. Liikenne- ja viestintävirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.

Aluksen omistajien tai heidän edustajiensa ja satamien on annettava Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohtaisesti ja tavararyhmittäin sekä ilmoitettava tyhjien ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Meriliikenteessä olevien alusten omistajien tai heidän edustajiensa tulee toimittaa tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle tai VTS-palveluntarjoajalle, jos Liikenne- ja viestintävirasto on antanut tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi, sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä järjestelmää käyttäen.

(uusi)

Ehdotus

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 lähettämisenä 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 omistajien tai heidän edustajiensa ja satamien on *ilmoitettava* Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohtaisesti ja tavararyhmittäin sekä ilmoitettava tyhjien ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Meriliikenteessä olevien alusten omistajien tai heidän edustajiensa tulee 20 a §:ssä tarkoitettua tiedonhallintajärjestelmää käyttäen toimittaa tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle.

22 h §

Ilmoitus aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä

Aluksen päällikön tai tämän asiamiehen on annettava asianomaiselle VTS-keskukselle ilmoitus, joka sisältää tiedot aluksen syväyksestä ja suunnitellusta reitistä, mikäli aluksen syväys ylittää väylän mitoutussyväyksen tai alus käyttää väylää muuten tavalla, jolloin väylätilan riittävyttä ei voida varmistaa väylän mitoutussyväyksen perusteella.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen antamisesta.

28 b §

Huomautus ja varoitus

(uusi)

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa pätevyystodistuksen haltijalle tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tahon vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 15 b §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetulla 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 21 §:n 1 momentin mukaisia säännöksiä, 5 §:ssä tarkoitettua perustamispäätöstä taikka laiminlyö 22 – 23 §: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.

29 a §

Virhemaksu

Jos Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan tai Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittaja, asiamies tai päällikkö laiminlyö tahallaan tai huolimattomuudesta 22 a tai 22 b §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden voi Tulli määrätä virhemaksua vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Virhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus.

29 a §

Virhemaksu

Jos Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan tai Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittaja, asiamies tai päällikkö laiminlyö tahallaan tai huolimattomuudesta 22 a §:n 1 momentissa tai 22 b §:n 1 momentissa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden voi Tulli määrätä virhemaksua vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. *Virhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.* Virhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus. *Maksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja*

Voimassa oleva laki

Virhemaksua 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.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua Tullin tekemää virhemaksua koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

(uusi)

(uusi)

Ehdotus

muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

Virhemaksua ei voida määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, taikka jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty virhemaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

(ks. ehdotuksen 31 §:n 1 momentti)

29 b §

Virhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

Virhemaksua koskeva päätös annetaan tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle viipymättä henkilökohtaisesti tai muutoin todisteellisesti siten kuin todisteellisesta tiedoksiannosta hallintolaissa (434/2003) säädetään.

Jos päätöstä ei ole annettu tiedoksi kuuden kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä, asia raukeaa

29 c §

Virhemaksun täytäntöönpano

Virhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Virhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus. Tullin ja tuomioistuimen on ilmoitettava virhemaksun määräämisestä koskevasta päätöksestä Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Virhemaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

30 §

30 §

Tuomioistuin

Toimivaltainen tuomioistuin

Tämän lain 17 ja 21–23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan.

Tämän lain 17 ja 21–23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan.

31 §

31 §

Muutoksenhaku

Muutoksenhaku

Muuhun kuin alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Edellä 29 a §:ssä tarkoitettua Tullin tekemää virhemaksua 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.

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Päätöksessä voidaan määrätä, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

Päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomaisen toisin määrää.

(kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 11 a §, sellaisena kuin se on laissa 170/2019,
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 luku

3 luku

Alusturvallisuuden toteaminen ja aluksesta tehtävä ennakoilmoitus

Alusturvallisuuden toteaminen ja aluksesta tehtävä ennakoilmoitus

11 a §

11 a §

Ennakoilmoitus

Ennakoilmoitus

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

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

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

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

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

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n 2 momentti 27 kohta, sellaisena kuin se on laissa 562/2023, sekä
lisätään 1 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 562/2023, uusi kohta 28, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

27) luotsauslain (561/2023) 68 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

27) luotsauslain (561/2023) 68 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu;
28) alusliikennepalvelulain (623/2005) 29 a §:ssä tarkoitettu virhemaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Valtioneuvoston asetus

alusliikennepalvelusta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti
kumotaan alusliikennepalvelusta annetun asetuksen (763/2005) 6 – 10, 11, 11 a, 11 b ja 12, sellaisena kuin niistä ovat 6 – 10, 11 a ja 11 b § asetuksessa 1216/2018, sekä
muutetaan alusliikennepalvelusta annetun asetuksen (763/2005) 1 – 5 §, sellaisena kuin ne ovat asetuksessa 1216/2018,

1 §

VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuus

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien muiden Euroopan unionin valtioiden asianomaisille viranomaisille hallussaan olevat olennaiset tiedot aluksesta, jos:

- 1) alus on ollut osallisena alusliikennepalvelulain (623/2005) 23 §:ssä tarkoitetussa merellä tapahtuneessa vaaratilanteessa tai onnettomuudessa;
- 2) alusta koskeva alusliikennepalvelulaissa 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) luosit tai satamaviranomaiset ovat ilmoittaneet 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 on varmistettava, että sille 1 momentin mukaan toimitetut tiedot välitetään alusliikennepalvelulain 18 §:n 1 momentissa tarkoitetuille asianomaisille viranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille.

2 §

Merellä tapahtuvia vaaratilanteita ja onnettomuuksia koskevien ilmoitusten sisältö

Alusliikennepalvelulain 23 §:n mukaisen ilmoituksen tulee sisältää:

- 1) aluksen tunnistetiedot;
- 2) tieto aluksen sijainnista;
- 3) tieto aluksen lähtösatamasta;
- 4) tieto aluksen määräsatamasta;
- 5) osoite, josta voi saada tietoja aluksessa kuljetetuista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista;

- 6) tieto aluksella olevien henkilöiden lukumäärästä;
- 7) vaaratilannetta koskevat yksityiskohtaiset tiedot; sekä
- 8) IMO:n päätöslauselmassa A.851(20) tarkoitetut olennaiset tiedot.

3 §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma

Alusliikennepalvelulain 20 b §:ssä tarkoitettuun suunnitelmaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseksi on sisällytettävä:

- 1) Rajavartiolaitoksen sekä muiden meripelastukseen osallistuvien viranomaisten yhteystiedot;
- 2) Suomen ympäristökeskuksen yhteystiedot;
- 3) VTS-palveluntarjoajan yhteystiedot;
- 4) Suomen rantaviivaa koskevat tiedot ja tiedot Suomen rannikolla sijaitsevista suojapaikoista sekä muut sellaiset tiedot ympäristöllisistä, taloudellisista ja sosiaalisista näkökohdista sekä luonnonolosuhteista, joiden perusteella mahdollisimman nopeasti voidaan tehdä ennakkoarvio ja päätös suoja-paikasta aluksen ottamiseksi vastaan;
- 5) arviointimenettelyt, joiden perusteella avun tarpeessa olevalle alukselle annetaan tai siltä evätään lupa saapua suojapaikkaan;
- 6) tiedot kalustosta ja välineistöstä avustus- ja pelastustoimia sekä ympäristön pilaantumisen torjuntaa varten;
- 7) kansainväliset koordinointi- ja päätöksentekomenettelyt;
- 8) suojapaikkaan vastaanotettavien alusten rahavakuuksiin ja vastuuvollisuuteen liittyvät menettelyt.

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.

4 §

Viranomaisten yhteistyö

Alusliikennepalvelulain 20 b ja 20 c §:ssä tarkoitetut viranomaiset ja VTS-palveluntarjoaja kokoontuvat säännöllisesti vaihtaakseen kokemuksiaan ja parantaakseen suunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden laatua.

Rajavartiolaitos vastaa yhteistyön järjestämisestä ja siitä, että 11 a §:ssä tarkoitettua suunnitelmaa päivitetään ja uudistetaan viranomaisten yhteistyöstä saatujen kokemusten perusteella.

5 §

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä lokakuuta 2005. Ennen asetuksen voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.