

VTS-alueen liikennesäännöt

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Alusliikennepalvelulain muutoslaki 1311/2023 annettiin syksyllä 2023 ja tuli voimaan 1.1.2024. Lain 2 luvun 7 §:n 2 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta, joka on määräyksen perusteena. Lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi VTS-alueelle pysyvänä liikennejärjestelyinä:

- 1) kohtaamiskielto ja kohtaamispaikka;
- 2) ohittamiskielto ja ohittamispaikka;
- 3) lähtölupa satamasta tai ankkurointipaikalta ja VTS-alueen 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.

VTS-alueiden pysyvät liikennejärjestelyt on annettu aikaisemmin osana VTS-alueiden perustamispäätöstä.

Määräyksen tavoite

Määräyksen tavoitteena on antaa alusliikennepalvelulain määräämät VTS-alueen pysyvät liikennejärjestelyt niistä asioista, joista Liikenne- ja viestintävirastolla on alusliikennepalvelulain määräämä määräyksenantovaltuus. Tavoite on täsmentää VTS-alueiden pysyviä liikennejärjestelyjä ja selkeyttää sääntelyä nykytilanteeseen verrattuna.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu virkatyönä Liikenne- ja viestintävirastossa. Sidosryhmiä on kuultu määräyshankkeen edetessä ja informoitu työn etenemisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto on keskustellut kattavasti määräysvalmistelun yhteydessä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueisiin liittyvän, yleisesti keskusteluissa viitattun "hinaajaehdon" päivittämisestä. Kyseessä on määrättyihin kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueisiin liittyvä pääsäännön poikkeus, jonka perusteella yksittäinen kohtaamis- ja ohittamiskieltoalue ei ole koskenut kohtaamisia ja ohittamisia, joissa ainakin toisena osapuolena on hinaaja tai sellaiseen kooltaan rinnastettava alus. Poikkeus on koettu käytännön soveltamisen kannalta vaikeaselkoiseksi ja osin tulkinnanvaraiseksi.

Määräysvalmistelun aikana asiassa on etsitty erilaisia muita ratkaisuja, joissa tavoitteena on ollut tehdä selkeämpi ja tarkkarajaisempi poikkeus. Vaihtoehtoina määräysvalmistelussa on pohdittu erityisesti poikkeuksen sitomista aluksen pituuteen, jonka lisäksi Meriliikenteenohjaus Fintraffic Oy esitti VTS-alueiden kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden tarkasteluraportissaan, että poikkeus tulisi muotoilla siten, että kielto ei koske kohtaamisia ja ohittamisia, joissa ainakin toisena osapuolena on alle 50 metriä pitkä alus, jos alukset sopivat kohtaamisesta tai ohittamisesta keskenään VTS-liikennekanavalla".

Liikenne- ja viestintävirasto on päätenyt määräysvalmistelun yhteydessä käytyjen keskustelujen ja pohdinnan jälkeen muuttamaan kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita koskevaa poikkeusta siten, että erikseen määrätyillä alueilla kielto ei koske kohtaamisia ja ohittamisia, joissa toisena osapuolena on alle 45 metriä pitkä alus. Rajauksen tavoitteena on selventää kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden poikkeusta nykytilaan nähden. Pituusraja perustuu määräysvalmistelun yhteydessä tehtyyn Liikenne- ja viestintäviraston erilliseen arviointiin.

Osaltaan myös onnettomuustutkintakeskuksen tutkinta M2023-E2 osoitti määräyksen valmistelussa, että liikennöinnin perussäännöstä poikkeamiseen voi liittyä riskejä alusten sopiessa säännöstä poikkeamisesta radiolla. Virasto katsoo radiolla sovittavaan liikennesäännöistä poikkeavaan menettelyyn liittyvän riskejä.

Määräysluonnos ja perustelumuistioluonnos olivat julkisella lausuntokierroksella Lausuntopalvelu.fi -palvelussa 8.3.2024-19.4.2024.

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Nykyisin liikennesäännöt ja alukselle kuuluvat ilmoittautumisvelvoitteet ovat sijainneet osana VTS-alueiden perustamispäätöstä, joka on sisältänyt myös VTS-palveluntarjoajalle sisältäviä velvoitteita. Jatkossa aluksia koskevat liikennesäännöt ja muut velvollisuudet olisivat selkeämmin määriteltynä omassa määräyksessään.

Määräys selkeyttää VTS-alueiden liikennesääntöihin liittyvää oikeustilaa nykyiseen nähden. Turvallisuuden ja ympäristön kannalta määräyksellä odotetaan olevan positiivisia vaikutuksia. Liikennesääntöjen antaminen velvoittavana määräyksenä vähentää ympäristö- ja meriturvallisuusriskejä, kun säännöt ovat selkeästi määriteltynä omassa määräyksessään.

Määräyksellä ei odoteta olevan merkittäviä toiminnallisia tai taloudellisia muutoksia asiakkaiden, muiden sidosryhmien tai viranomaisten toimintaan.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohdassa 1 määriteltäisiin määräyksen tarkoitus, joka on antaa alusliikennepalveluun osallistumiseen liittyvät tarkemmat pysyviä liikennejärjestelyjä koskevat määräykset alusliikennepalvelulain 7 §:n määräyksenantovaltuuden nojalla.

Kohdassa 2 määriteltäisiin määräyksen soveltamisala. Soveltamisala määräytyisi alusliikennepalvelulain 3 §:n mukaisesti. Määräystä sovellettaisiin Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun. Määräystä ei sovellettaisi aluksiin tai alusyhdistelmiin, joiden pituus on alle 24 metriä, sota-aluksiin, puolustusvoimien aluksiin, Rajavartiolaitoksen aluksiin eikä muiden viranomaisten aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin. Määräystä ei myöskään sovellettaisi kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 45 metriä pitkiin huvialuksiin eikä hinaajiin silloin, kun ne siirtyvät ilman lastia ja hinattavaa kahden suomalaisen sataman välillä. Uutena lisäyksenä aikaisempiin perustamispäätöksessä määriteltäisiin soveltamisalarajauksiin, määräystä ei myöskään sovellettaisi aluksiin, jotka ovat rahdattuna alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain (1125/2005) 10 a §:ssä tarkoitettuna jäänmurtopalvelun suorittamiseen. Toisin sanoen määräys ei koskisi jäänmurtajia jäänmurtotehtävissä. Lisäyksellä varmistettaisiin jäänmurtajien toimintamahdollisuudet myös kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueilla esimerkiksi tilanteissa, joissa avustettava alus on jäänyt jäihin kiinni kohtaamis- tai ohittamiskieltoalueella.

Määräyksen kohdassa 3 todettaisiin määräyksessä noudatettavan alusliikennepalvelulain määritelmiä.

Määräyksen olennainen asiasisältö määriteltäisiin kohdissa 4, 5 ja 6.

Kohdassa 4 annettaisiin tarkemmat määräykset Länsi-Suomen VTS-keskuksen toiminta-alueella sijaitseville VTS-alueille. Määräyksen pysyvät liikennejärjestelyt perustuisivat pääosin aikaisemmin perustamispäätöksessä määriteltyihin liikennesääntöihin. Uudet määräykseen lisättävät kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet ovat valmisteltu yhteistyössä Väyläviraston ja VTS-palveluntarjoajan kanssa erillisen VTS-palveluntarjoajan sidosryhmien kanssa toteuttaman tarkasteluhankkeen lopputulosten perusteella. Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden esitystapaa muutettaisiin siten, että määräyksessä numeroitaisiin alueet ja annettaisiin sanallinen kuvaus, numeroinnin perusteella määräyksen liitteestä löytyisivät alueiden tarkat koordinaattipisteet sekä karttakuvaote. Aikaisemmin virasto on määritellyt kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet perustamispäätöksessä sanallisesti.

Bothnia VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 5, 10, 12, 14 ja 15. West Coast VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 20 ja 21. Archipelago VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 25, 26, 30 ja 31. Lisäksi Archipelago VTS:n alueella esitetään poistettavaksi aikaisemmin ollut kohtaamis- ja ohittamiskieltoalue "Porokari - Saaronniemi latitudien 60°24,4' P ja 60°25,3' P välillä 15,3 metrin väylällä" ja muokattaisiin aluetta 24.

VTS-palveluntarjoajan päättäessä toiminta-alueellaan porrastusjärjestelyn käytön otosta, tulisi palveluntarjoajan huomioida päätöksessään alueella vallitsevat olosuhteet, kuten mahdollinen huono näkyvyys, alueelle poikkeukselliset tuuliolosuhteet, vedenkorkeus ja jäätilanne. Porrastusjärjestely voisi perustua myös mahdolliseen liikennetilanteeseen, kuten ruuhkaan, erikoiskuljetukseen tai muuhun liikennettä rajoittavaan tai vaarantavaan seikkaan. Erikoiskuljetukseksi katsottaisiin esimerkiksi nesteytettyä maakaasua kuljettava säiliöalus. Porrastusjärjestely voisi perustua aikaan tai matkaan.

Aikaan tai matkaan perustuva porrastus voisi toteutua esimerkiksi määrittelemällä, ettei aluksen tule ohittaa VTS-palveluntarjoajan hänelle määrittämää pistettä ennen kuin vastaantuleva tai edellä kulkeva alus on ohittanut sille VTS-palveluntarjoajan määrittämän pisteen.

Kohdassa 5 annettaisiin tarkemmat määräykset Suomenlahden VTS-keskuksen toiminta-alueella sijaitseville VTS-alueille. Määräyksen pysyvät liikennejärjestelyt perustuisivat pääosin aikaisemmin perustamispäätöksessä määriteltyihin liikennesääntöihin. Uudet määräykseen lisättävät kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet ovat valmisteltu yhteistyössä Väyläviraston ja VTS-palveluntarjoajan kanssa erillisen VTS-palveluntarjoajan sidosryhmien kanssa toteuttaman tarkasteluhankkeen lopputulosten perusteella. Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden esitystapaa muutettaisiin siten, että määräyksessä numeroitaisiin alueet ja annettaisiin sanallinen kuvaus, numeroinnin perusteella määräyksen liitteestä löytyisivät alueiden tarkat koordinaattipisteet sekä karttakuvaote. Aikaisemmin virasto on määritellyt kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet perustamispäätöksessä sanallisesti.

Hanko VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 32, 34 ja 35. Helsinki VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 36, 39, 41, 42 ja 43. Kotka VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 46 ja 47.

VTS-palveluntarjoajan päättäessä toiminta-alueellaan porrastusjärjestelyn käytönotosta, tulisi palveluntarjoajan huomioida päätöksessään alueella vallitsevat olosuhteet, kuten mahdollinen huono näkyvyys, alueelle poikkeukselliset tuuliolosuhteet, vedenkorkeus ja jäätilanne. Porrastusjärjestely voisi perustua myös mahdolliseen liikennetilanteeseen, kuten ruuhkaan, erikoiskuljetukseen tai muuhun liikennettä rajoittavaan tai vaarantavaan seikkaan. Erikoiskuljetukseksi katsottaisiin esimerkiksi nesteytettyä maakaasua kuljettava säiliöalus. Porrastusjärjestely voisi perustua aikaan tai matkaan.

Aikaan tai matkaan perustuva porrastus voisi toteutua esimerkiksi määrittelemällä, ettei aluksen tule ohittaa VTS-palveluntarjoajan hänelle määrittämää pistettä ennen kuin vastaantuleva tai edellä kulkeva alus on ohittanut sille VTS-palveluntarjoajan määrittämän pisteen.

Kohdassa 6 annettaisiin tarkemmat määräykset Saimaa VTS-alueen pysyvistä liikennejärjestelyistä.

Määräyksen voimaantulo

Määräyksen on tarkoitus tulla voimaan toukokuussa 2024.