

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi alusliikennepalvelulain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi alusliikennepalvelulakia niin, että lakiin lisättäisiin merenkulun tiedonhallintajärjestelmää ja avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevat säännökset. Lakiin lisättäisiin myös laivaajan, liikenteenharjoittajan ja asiamiehen ilmoitusvelvollisuutta koskevat säännökset sekä muutettaisiin aluksen päällikön merellä tapahtuvien vaaratilanteiden ja onnettomuuksien vaaratilanteiden ilmoitusvelvollisuutta koskevia säännöksiä. Näiden ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyönti säädettäisiin myös rangaistavaksi. Edellä mainittuihin säännöksiin sisältyisivät valtuudet säätää niiden sisältämistä asioista tarkemmin valtio-

neuvoston asetuksella tai Liikenneviraston määräyksillä.

Ehdotettujen muutosten tavoitteena on panna kansallisesti täytäntöön niitä velvoitteita, jotka sisältyvät asiaa koskevaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin.

Lisäksi alusliikennepalvelulakiin sisältyviä määritelmiä täydennettäisiin sekä lain soveltamisalaa tarkistettaisiin. Myös alusliikenneohjaajan pätevyysvaatimuksia ja työpaikkakoulutusta sekä alusliikennepalvelun koulutusohjelmaa koskevia säännöksiä tarkistettaisiin.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan syksyllä 2011.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2 Muiden maiden tilanne.....	4
2.3 Nykytilan arviointi	5
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	6
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	7
4.1 Taloudelliset vaikutukset	7
4.2 Vaikutukset varustamoille ja elinkeinoelämään.....	7
4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	7
4.4 Ympäristövaikutukset	7
5 ASIAN VALMISTELU	7
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	9
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	9
2 VOIMAANTULO.....	12
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	12
LAKIEHDOTUS	14
alusliikennepalvelulain muuttamisesta	14
LIITE	19
RINNAKKAISTEKSTI.....	19
alusliikennepalvelulain muuttamisesta.....	19

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Esityksen tavoitteena on panna kansallisesti täytäntöön ne laintasoista sääntelyä edellyttävät velvoitteet, jotka sisältyvät Euroopan parlamentin ja neuvoston alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tiedonvaihtojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2002/59/EY, jäljempänä seurantadirektiivi, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/17/ETY, jäljempänä seurantadirektiivin muutosdirektiivi.

Seurantadirektiivin muutosdirektiivi on osa Euroopan unionin kolmatta merenkulun turvallisuuspakettia, jonka komissio antoi marraskuussa 2005. EU:n kolmanteen merenkulun turvallisuuspakettiin sisältyi seurantadirektiivin muutosdirektiivin lisäksi kaksi asetusta ja viisi muuta direktiiviä. Nämä muut EU:n kolmanteen merenkulun turvallisuuspakettiin sisältyneet säädökset olivat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 391/2009 alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 392/2009 merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/15/EY alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/18/EY meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan perusperiaatteista ja neuvoston direktiivin 1999/35/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY muuttamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/20/EY alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi

2009/21/EY lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta

Vuonna 2002 annetussa seurantadirektiivissä jäsenvaltiot velvoitetaan Erika-onnettomuuden jälkeisten toimenpiteiden mukaisesti noudattamaan merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstössä esitettyjä suosituksia. Seurantadirektiivin muutosdirektiivin tavoitteena on parantaa meriturvallisuutta ja pienentää siten uusien merionnettomuuksien riskiä sopimalla alusliikenteen raportointi- ja ilmoittautumismenettelyistä, tietojen vaihtokäytännöistä sekä niistä menettelyistä, joita noudatetaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisessa ja suojaan ohjaamisessa. Näin edistetään myös ympäristönsuojelua, kun merionnettomuuksien riskejä ehkäistään.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Alusliikennepalvelulain (623/2005) tarkoituksena on edistää alusliikenteen turvallisuutta ja parantaa tehokkuutta sekä ehkäistä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvia haittoja. Alusliikennepalvelulla (Vessel Traffic Service, VTS) tarkoitetaan alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. Laissa säädetään myös VTS-viranomaisen VTS-alueeseen liittyvien, Suomen vesialueen ulkopuolella olevien reittijakojärjestelmien ja alusliikenteen pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien piiriin kuuluvan liikenteen valvonnasta. Alusliikennepalvelulakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa.

Alusliikennepalvelulaki sisältää myös säännökset VTS-viranomaisen ja aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuuksista eräissä tapauksissa. Alusliikennepalvelulain 18 §:ään

on sisällytetty seurantadirektiivin VTS-viranomaista koskevat ilmoitusvelvollisuudet asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille VTS-viranomaisen havaitsemista tai sille ilmoitetuista alusta koskevista turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista sekä VTS-viranomaisen velvollisuus välittää tietoja aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden asianomaisille viranomaisille sellaisista aluksista, jotka aiheuttavat vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle. Alusliikennepalvelun 23 §:ään on sisällytetty myös seurantadirektiivistä tuleva aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuus merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista.

Alusliikennepalvelulain mukainen toimivaltainen viranomaisena on liikenne- ja viestintäministeriö, jonka vastuulla on perustaa ja kehittää alusliikennepalveluja. Alusliikennepalvelua ylläpitää VTS-viranomainen, joka on Liikennevirasto.

Liikenne- ja viestintäministeriö on toimivaltaisena viranomaisena vastuussa siitä, että alusliikennepalveluja järjestetään liikenteellisesti ja ympäristönsuojelullisesti kriittisiin paikkoihin ja että kansallisia säännöksiä ja määräyksiä sekä kansainvälisiä määräyksiä alusliikennepalveluiden järjestämisestä noudatetaan.

VTS-viranomaisena toimiva Liikennevirasto on vastuussa alusliikennepalvelun järjestämisestä toimivaltaisen viranomaisen asettamien tavoitteiden mukaisesti ja alusliikennepalvelun teknisestä ja operatiivisesta ylläpidosta. VTS-viranomainen on vastuussa liikenteen sujuvuuden ja erikois- tai poikkeustilanteiden edellyttämien toimenpiteiden varmistamisesta VTS-keskuksessa ottaen huomioon kaikki VTS-alueen toimintaan liittyvät tekijät. Se voi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä muiden viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. Suomessa toimii nykyisin viisi alueellista VTS-keskusta, jotka kattavat kaikki kauppamerenkulun väylät.

Alusliikennepalvelun avulla ohjataan liikennettä niin, että alusliikenne on turvallista ja sujuvaa. Alusliikennepalvelun avulla pyritään varmistamaan väylien tehokas ja turvallinen käyttö sekä alusliikenteen ajantasainen tiedottaminen turvalaitteiden mahdollisesta toimimattomuudesta. Alusliikennepalvelu ei ole vaihtoehto luotsin käytölle eikä luotsin käyttö vapautta osallistumasta alusliikennepalveluun. Luotsi täydentää alusliikennepalveluja antamalla aluksen päällikölle navigointiavun lisäksi apua tiedon ja ohjeiden hyödyntämisessä, muiden alusten liikkeistä, väylien kunnosta sekä sää-, jää- ja vedenkorkeusolosuhteista.

Rajavartiolaitos on meripelastuslain (1145/2001) mukainen johtava meripelastusviranomaisena, joka vastaa meripelastustoimen järjestämisestä. Meripelastuslaissa on myös säädetty muiden meripelastukseen osallistuvien viranomaisten ja toimijoiden tehtävistä ja velvollisuuksista. Rajavartiolaissa (578/2005) säädetään Rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta muille viranomaisille. Öljyvahinkojen torjuntalaissa (1673/2009) taas säädetään alusten öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisen vastuista. Näihin viranomaisvastuisiin tukeudutaan myös nyt annettavassa hallituksen esityksessä alusliikennepalvelulain muuttamisesta.

2.2 Muiden maiden tilanne

Euroopan unionin merenkulun turvallisuuslainsäädännön vaatimukset perustuvat ensisijaisesti Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) hyväksymiin vaatimuksiin ja sääntöihin. Myös seurantadirektiivin ja sen muutosdirektiivin alusliikenteen ilmoittautumisjärjestelmiä ja ilmoituksia koskevat vaatimukset perustuvat IMO:n sääntöihin. Euroopan unionilainsäädännöllä nämä vaatimukset saatetaan unionitasolla sitovina voimaan ja lisäksi pyritään takaamaan EU:n jäsenvaltioiden ja Euroopan komission välinen tietojen vaihto.

Mitä tulee EU:n kolmannen merenkulun turvallisuuspaketin toimeenpanoon jäsenval-

tioissa, muilta EU:n jäsenvaltioilta saatujen tietojen mukaan useimmissa EU:n jäsenvaltioissa kolmanteen turvallisuuspakettiin sisältyneiden säädösten, mukaan lukien seurantadirektiivin muutosdirektiivin implementointi olisi myöhässä. Alla on kuvattu lyhyesti, miten alusliikennepalvelu on lainsäädännöllisesti ja organisatorisesti järjestetty Itämeren alueen naapurimaissa.

Ruotsissa alusliikennepalvelua koskevat määräykset sisältyvät Merenkulkulaitoksen päätökseen, jota on uudistettu seurantadirektiivin 2002/59/EY ja seurantadirektiivin muutosdirektiivin 2009/17/EY vaatimusten mukaisesti. Alusliikennepalvelun vastuuviranomaisena toimii Merenkulkulaitos (Sjöfartsverket). Alusliikennepalvelulain mukainen toimivaltainen viranomainen Ruotsissa on Transportstyrelsen.

Venäjällä alusliikennepalvelun järjestämisestä on säädetty liikenneministeriön asetuksella sekä määräyksellä teknisistä ja operatiivisista vaatimuksista. Alusliikennepalvelun toimivaltainen viranomainen on Venäjän federaation liikenneministeriön merenkulun turvallisuusosasto. Alusliikennepalvelu on järjestetty IMO:n suositusten perusteella.

Virossa ei ole erillistä alusliikennepalvelua koskevaa lainsäädäntöä, vaan alusliikenteestä säädetään merenkulun turvallisuuslaissa. Alusliikennepalvelun toimivaltainen viranomainen on Merenkulkuvirasto (Veeteede Amet), jonka alaisuudessa toimii alusliikennepalvelukeskus.

Myös Tanskassa alusliikennepalvelu on järjestetty merenkulun turvallisuuslainsäädännön puitteissa. Alusliikennepalvelun toimivaltainen viranomainen on merivoimien operatiivinen komentokeskus ja VTS-viranomaisena toimii VTS-Iso-Beltin hallintoviranomainen.

Saksassa alusliikennepalvelu on järjestetty meritehtävälain nojalla. Tarkemmat säännökset alusliikennepalvelusta on annettu meriliikenneväyliä koskevassa asetuksessa. Toimivaltainen viranomainen on laivaliikennepoliisiviranomainen, jonka muodostavat sisävesi- ja merenkulkuvirastot. Näiden alaisuudessa toimivat liikennekeskukset. Liikennekeskusten tehtäviin kuuluvat reaaliaikainen meriliikenteen valvonta ja ohjaus.

2.3 Nykytilan arviointi

Alusliikennepalvelu on toiminut voimassa olevan lainsäädännön puitteissa hyvin. Liikenteen kasvusta huolimatta Itämeren alueella ei ole syyskuussa 1994 tapahtuneen Estonian onnettomuuden jälkeen tapahtunut suuronnettomuuksia useista vaaratilanteista huolimatta. Liikenteen kasvu on eräs onnettomuusriskiä lisäävä tekijä. Viime vuosikymmenten aikana etenkin öljynkuljetukset ja matkustajaliikenne ovat kasvaneet voimakkaasti. Pitkällä aikavälillä meriliikenteen kasvun ennustetaan jatkuvan Itämerellä ja Suomen rannikkovesillä, vaikka vuosina 2008-2009 talous- ja rahoituskriisistä aiheutuikin notkahdus myös Suomen satamien kautta tapahtuviin merikuljetuksiin.

Helsingin ja Tallinnan välinen matkustajaliikenne Suomenlahden yli ja erityisesti Venäjän itäisen Suomenlahden satamista (Primorsk, Pietari ja Vysotsk) kohtaavat Helsingin edustalla. Aluslonnettomuuksiin liittyy aina jonkin asteisten henkilö- ja ympäristövahinkojen riski. Suuren säiliöaluksen vaurioituminen karilleajossa tai yhteentörmäyksessä voi aiheuttaa huomattavan ympäristövahingon. Varsinkin matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen yhteentörmäys voi aiheuttaa vakavan suuronnettomuuden.

Suomenlahden risteävää liikennettä koskevan analyysiin perusteella lähietäisyydellä tapahtuneet alusten kohtaamiset Suomenlahdella ovat vähentyneet ja liikennekuri on parantunut. Voidaan arvioida, että tähän kehitykseen on vaikuttanut alusten pakollisen ilmoitusjärjestelmän (ns. Gulf of Finland Reporting System eli GOFREP) käyttöönotto Suomenlahden kansainvälisellä merialueella vuonna 2004 sekä alusliikennepalvelun kehittäminen rantavaltioiden aluevesillä. Itämeren rannikkovaltioiden alusliikennepalvelusta vastaavien viranomaisten yhteistyö ja tiedonvaihto on parantanut alusliikenneturvallisuutta. Suomenlahden ja Ahvenanmeren liikenteessä on lisäksi käytössä alusliikenteen reittijakojärjestelmät, joilla tarkoitetaan merikartalle merkittyjä alusliikenteen kaistoja eri suuntaan liikkuvalla alusliikenteelle.

Lisäksi Suomessa on käytössä niin sanottu Portnet-järjestelmä, jolla tarkoitetaan VTS-viranomaisen eli Liikenneviraston ylläpitä-

mää alusliikenteen sähköistä ilmoitusjärjestelmää, jonka avulla vastaanotetaan aluskäyntejä ja alusten lasteja koskevat ilmoitukset. Portnet-järjestelmä täyttää IMO:n SOLAS-yleissopimuksen ja unionilainsäädännön alusliikenteen sähköiselle järjestelmälle asettamat toiminnalliset vaatimukset. Portnet-järjestelmä toimii ”yhden luukun” -periaatteen mukaisesti niin, että aluksen liikenteenharjoittaja, asiamies tai päällikkö ilmoittaa sähköiseen järjestelmään tiedot aluksesta, määräsatamasta, saapumisajankohdasta sekä aluksella kuljettavasta lastista ja viranomaiset saavat tarvitsemansa tiedot siitä.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi alusliikennepalvelulakia niin, että lakiin lisättäisiin VTS-viranomaisen toimivaltaa ja velvollisuuksia koskevaan 5 lukuun lisättäisiin merenkulun tiedonhallintajärjestelmää (20 a §) ja avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista ja sitä koskevan suunnitelman laadintaa (20 b-c §) koskevat säännökset.

Lain 6 luvun otsikko muutettaisiin niin, että luku koskisi alukselle, aluksen päällikölle, laivaajalle, liikenteenharjoittajalle ja asiamiehelle säädettyjä velvollisuuksia. Kyseiseen lukuun lisättäisiin laivaajan ilmoitusvelvollisuutta (22 a §) sekä liikenteenharjoittajan, asiamiehen ja aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuutta vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden kuljetuksista (22 b §) koskevat säännökset. Myös merellä tapahtuvien vaaratilanteiden ja onnettomuuksien ilmoittamista koskevaa 23 §:ää muutettaisiin niin, että 1 momentti koskisi Suomen vesialueella tapahtuvia ilmoituksia VTS-viranomaiselle. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaisesti suomalaisen aluksen joutuessa vaaratilanteeseen tai onnettomuuteen Suomen vesialueen ulkopuolella, aluksen päällikön olisi tehtävä ilmoitus tästä lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Nykyinen 2 momentti siirtyisi tällöin 3 momentiksi.

Lisäksi alusliikennepalvelulakiin sisältyviä määritelmiä täydennettäisiin seurantadirektiivin ja sen muutosdirektiivin määritelmien mukaisesti (2 §). Määritelmien kohdan 10 termi reittijakojärjestelmä muutettaisiin reiti-

tysjärjestelmäksi ja tämä edellyttäisi vastaavanlaiset muutokset myös 3 §:n 2 momentissa, 8 §:n 1 momentin 2 kohdassa ja 20 §:ssä, joissa kyseinen termi esiintyy.

Myös lain soveltamisalaa tarkistettaisiin (3 §) niin, että se vastaisi myös seurantadirektiivin muutosdirektiivin soveltamisalaa. Lisäksi lain henkilöstön pätevyyttä koskevan 4 luvun alusliikenneohjaajan pätevyysvaatimuksia ja työpaikkakoulutusta (11 §) sekä lain erinäisiä säännöksiä koskevan 7 luvun alusliikennepalvelun koulutusohjelman hyväksyntää (25 §) koskevia säännöksiä tarkistettaisiin kansallisten muutostarpeiden johdosta.

Edellä mainittuja vaatimuksia koskeviin säännöksiin sisältyisi useita valtuutusäännöksiä, joiden nojalla tarkemmat säännökset voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella. Nämä asetuksen tasoiset säännökset on tarkoitus sisällyttää valtioneuvoston asetukseen alusliikennepalvelusta (763/2005). Lisäksi olisi tarkoitus antaa uusi valtioneuvoston asetus vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden aluskuljetuksiin liittyvistä ilmoitusvelvollisuuksista.

Alusliikenteen seurannan sekä alusliikennettä koskevan tietojen vaihdon tehostaminen Suomen vesialueilla ja koko Itämerellä seurantadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämällä tavalla lisää alusliikenteen ennakoitavuutta ja turvallisuutta sekä tehostaa meripelastus- ja öljyntorjuntaviranomaisten tiedon-saantia ja toimintavalmiutta.

Seurantadirektiivin ja sen muutosdirektiivin mukaiset järjestelmät ovat kuitenkin pääosin jo nykyisellään toimivia järjestelmiä etenkin IMO:ssa sovittujen sopimusten ja päätösten pohjalta. Kuten edellä on jo todettu, Suomessa on jo nykyisellään toimiva alusliikennepalvelu (VTS), alusliikenteen sähköinen ilmoitusjärjestelmä (Portnet), alusliikenteen ilmoittautumisjärjestelmä (GOF-REP), Suomenlahdella ja Ahvenanmerellä toimiva alusliikenteen reittijakojärjestelmä ja aluksissa on vaatimusten mukaiset automaattiset alusten tunnistuslaitteet.

Suomessa on myös meripelastuslain (1145/2001) ja öljyvahinkojen torjuntalain (1673/2009) nojalla toimivat vastuut ihmishenkien pelastamiseksi ja ympäristövahinkojen välttämiseksi onnettomuus- ja vaaratilan-

teissa. Uutena velvoitteena tulee 20 b §:n mukainen velvoite laatia suunnitelma avun tarpeessa olevien alusten ohjaamisesta suoja- paikkaan. Tämän suunnitelman valmistelusta vastaisi Liikennevirasto VTS-viranomaisena, mutta suunnitelma perustuisi nykyisiin pelastusviranomaisten vastuisiin merionnettomuuksissa ja vaaratilanteissa.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksella ei ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia kansallisella tasolla. Kuten edellä kohdassa 5 on todettu, Suomessa on jo IMO:n kansainvälisten sopimusten nojalla voimassa olevat tieto-, seuranta- ja raportointijärjestelmät. Viranomaisille ja elinkeinoelämälle mahdollisesti aiheutuvia vaikutuksia on alla arvioitu erikseen.

4.2 Vaikutukset varustamoille ja elinkeinoelämään

Ehdotuksella ei ole merkittäviä vaikutuksia elinkeinoelämälle. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa on laivaajalle, liikenteenharjoittajalle ja aluksen päällikölle asetettu voimassaolevassa lainsäädännössä laaja tiedonantovelvollisuus. Nyt ehdotetut uudet tehtävät täsmentävät ja täydentävät näitä tehtäviä. Laivaajan, liikenteenharjoittajan ja aluksen päällikön vaarallisten tai merta pilaavien aineiden aluskuljetuksiin aineiden kuljetusten ilmoitusvelvollisuuksista on aikaisemmin säädetty valtioneuvoston asetuksessa 869/1994, mutta nyt osa tähän asetukseen sisältyvistä säännöksistä nostetaan lain tasolle.

4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotettu laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta lisäisi jonkin verran Liikenneviraston tehtäviä. Uudet tehtävät liittyisivät seurantadirektiivin muutosdirektiiviin sisältyviin velvoitteisiin kehittää merenkulun tiedonhallintajärjestelmää sekä valmistella suunnitelma avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta. Tiedonhallintajärjestelmän kehittämisestä aiheutuvat kustannukset

yksilöityvät vasta myöhemmin, kun kansallista SafeSeaNet-järjestelmää kehitetään ja sovitetaan yhteen Euroopan unionin muiden jäsenvaltioiden ja Euroopan komission järjestelmän kanssa. Käytännössä kuitenkin Liikenneviraston ylläpitämä Portnet-järjestelmä on jo rakennettu niin, että se voidaan sovittaa yhteen EU:n SafeSeaNet-järjestelmän kanssa.

Myös Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät lisääntyvät erityisesti alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä sekä alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistusten edellytyksenä olevan koulutuksen laatujärjestelmien arvioinnin osalta.

Kuten edellä jo on todettu, avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevan suunnitelman valmistelussa ja näiden alusten vastaanottamisessa tukeudutaan voimassa olevan lainsäädännön mukaisiin viranomaisten vastuisiin ja työnjakoon.

Edellä mainittujen lisätehtävien määrä arvioidaan tässä vaiheessa noin yhdeksi henkilötyövuodeksi. Ensisijaisesti nämä työtehtävät pyritään hoitamaan henkilöstöä uudelleen kohdentamalla.

4.4 Ympäristövaikutukset

Esityksillä pyritään varmistamaan, ettei alusliikenteestä koidu vaaraa merelliselle ympäristölle. Esitetyt järjestelyt tukeutuvat pääosin nykyiseen työnjakoon viranomaisten välillä siten kuin niistä on säädetty meripelastuslaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa. Tiedonhallintajärjestelmän kehittäminen sekä menettelytavat ja koordinaatio vaaratilanteissa kuitenkin osaltaan vahvistavat ja nopeuttavat viranomaisten tiedonvaihtoa, valmistautumista vaaratilanteisiin ja siten mahdollisten ympäristövahinkojen minimointia.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston kesken. Valmisteluun ovat osallistuneet myös ympäristöministeriö, Suomen ympäristökeskus ja Rajavartiolaitos.

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot puolustusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Suomen ympäristökeskukselta ja Rajavartiolaitokselta sekä merenkulun neuvottelukunnan jäseniltä.

Puolustusministeriö on muistuttanut, että puolustusvoimien alukset ovat lain ja sen nojalla annettavan vaarallisten ja ympäristöä pilaavien aineiden aluskuljetuksiin liittyvistä ilmoitusvelvollisuuksista annettavan valtioneuvoston asetuksen soveltamisalan ulkopuolella. Lain soveltamisalaa koskevaa 3 § on puolustusministeriön kommenttien pohjalta täydennetty.

Liikenneviraston esitysten pohjalta on tarkistettu alusliikenteen sähköisen ilmoitusjärjestelmän (Portnet) ja ilmoittautumisjärjestelmän (GOFREP) termejä.

Liikenteen turvallisuusvirasto on esittänyt tarkennuksia hallituksen esityksen 11, 20 a ja 25 §:ien viranomaisjärjestelyihin siltä osin kuin ne koskevat Liikenteen turvallisuusviraston velvoitteita. Viraston kommentit on otettu huomioon esityksessä.

Ympäristöministeriö ja Suomen ympäristökeskus ovat lausunnoissaan korostaneet Suomen ympäristökeskuksen öljyvahinkojen torjuntalain mukaista viranomaisroolia. Ympäristöministeriö on muistuttanut, että jos alus ei siirry ohjattuun suojapaikkaan, Suomen ympäristökeskus voi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi määrätä aluksen siirtämisestä suojapaikkaan.

Ympäristöministeriö on esittänyt määritelmässä vaarallisten ja ympäristöä pilaavien aineiden määritelmien tarkennuksia suhteessa erityisesti kemikaalilainsäädäntöön (mm. REACH-asetus). Esitetynkaltaiset määritelmät ovat vakiintuneita merenkulun lainsäädännössä ja perustuvat siihen, että vaarallisten aineiden irtolastikuljetusten (merenkulunkualan lainsäädäntö) ja kappaletavarakuljetusten (laki vaarallisten aineiden kuljetuksista 719/1994) sääntely on erilaista. Siksi määritelmiä ei tässä ole ryhdytty muuttamaan.

Rajavartiolaitos on korostanut rajavartiolain (578/2005) 77 §:n ja alusliikennepalvelu-

lain 24 §:n välistä yhteyttä. Rajavartiolain 77 §:ssä säädetään rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta ja alusliikennepalvelulain 24 §:ssä säädetään VTS-viranomaisen oikeudesta saada puolustusvoimilta, rajavartiolaitokselta, ympäristö-, tull- ja poliisiviranomaisilta, pelastuslaitoksilta ja valtion alusten päälliköiltä virka-apua. Rajavartiolaitos on esittänyt, että alusliikennepalvelulain 24 §:n sanamuotoa muutettaisiin niin, että siinä viitattaisiin rajavartiolaitoksen 77 §:ään. Alusliikennepalvelulain 24 §:n muuttamisessa olisi pitänyt vastaavanlaiset viittaukset pitänyt tehdä rajavartiolain lisäksi myös muiden viranomaisten toimintaa sääteleviin sektorilakeihin ja siksi tässä Rajavartiolaitoksen esittämä kommentti päätettiin ottaa huomioon niin, että rajavartiolakiin ja sen 77 §:ään viitataan yleisperusteluissa ja 20 c §:n yksiskohtaisissa perusteluissa.

Myös Suomen ympäristökeskus on esittänyt, että öljyvahinkojen torjuntalain mukaisia viranomaisvastuita ja niihin liittyviä taloudellisia vastuita selvennettäisiin alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen yhteydessä. Näihin liittyviä vastuita, mukaan lukien eri viranomaisten taloudelliset vastuut torjuntatoimenpiteistä, on syytä käydä tarkkaan läpi, kun avun tarpeessa olevan aluksen suojapaikkaan ohjaamista koskeva suunnitelma valmistellaan. Viranomaisten vastuista ja toisilleen antamasta virka-avusta on säädetty useissa laeissa (myös alusliikennepalvelulain 24 §:ssä). Siksi tämän hallituksen esityksen valmistelussa on päädytty siihen, että tässä annettaisiin seurantadirektiivin muutosdirektiivin mukaisesti vain valtuudet laatia suunnitelma avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta ja miten päätös aluksen vastaanottamisesta tehdään. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset itse suunnitelman sisällöstä. Viime kädessä itse suunnitelmassa viranomaiset määrittäisivät periaatteet mm. korvaus- ja muihin taloudellisiin vastuisiin liittyvistä kysymyksistä ottaen huomioon voimassa olevan lainsäädännön mukaiset viranomaisvastuut, virkaavun myöntämisen periaatteet sekä niihin liittyvät korvausvastuut.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

2 §. *Määritelmät.* Pykälään lisättäisiin 10 uutta määritelmää seurantadirektiivin ja sen muutosdirektiivin mukaisesti.

Pykälän 10 kohdassa aikaisempi reittijakojärjestelmä korvattaisiin reititysjärjestelmällä, koska reittijakojärjestelmä on vain osa reititysjärjestelmää. Samalla luonnollisesti määritelmän sisältöä tarkistettaisiin. Reititysjärjestelmällä tarkoitettaisiin yhden tai useamman reitin tai reititystoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyrittäisiin vähentämään onnettomuusriskiä. Reititysjärjestelmään voisi kuulua reittijakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja reittejä, kierrettäviä ja vältettäviä alueita, rannikkoliikennevyöhykkeitä, liikenneympyröitä, varoalueita ja syvävesireittejä (DW-reittejä, deep water routes). Syvävesireiteillä eli DW-reiteillä taas tarkoitettaisiin suurisyväyksisille aluksille tarkoitettuja ulkomerireittejä, joiden pienin syvyys on ilmoitettu merikartoissa.

Pykälän 11 kohdassa määriteltäisiin onnettomuus, jolla tarkoitettaisiin merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa IMO:n säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta. IMO:n säännöstössä erotellaan merionnettomuus, hyvin vakava onnettomuus ja vaaratilanne.

Pykälän 12 kohdassa määriteltäisiin avun tarpeessa oleva alus, jolla tarkoitettaisiin alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle.

Pykälän 13 kohdassa määriteltäisiin suoja-alue, jolla tarkoitettaisiin VTS-viranomaisen merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoittamaa satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaus-alueita.

Pykälän 14 kohdassa määriteltäisiin laivaa- ja laivaajalla tarkoitettaisiin toimijaa, joka luovuttaa tavaran kuljetettavaksi meritse.

Pykälän 15 kohdassa määriteltäisiin liikenteenharjoittaja, jolla tarkoitettaisiin alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:ssä määriteltyä laivanisäntää.

Laivaisännällä taas tarkoitettaisiin sellaista aluksen omistajaa, yhtiötä, muuta organisaatiota tai henkilöä tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä. Laivanisäntään rinnastettaisiin myös sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasialisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä.

Pykälän 16 kohdassa määriteltäisiin asiamies, jolla tarkoitettaisiin henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä.

Pykälän 17 ja 18 kohdassa määriteltäisiin vaaralliset ja ympäristöä pilaavat aineet. Vaarallisella aineella tarkoitettaisiin IMDG-säännöstössä, IBC-säännöstön 17 luvussa, IGC-säännöstön 19 luvussa ja IMSBC-säännöstössä tarkoitettuja vaarallisia aineita. IMDG-säännöstöllä taas tarkoitettaisiin IMO:n SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 1 säännön mukaisia määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappale-tavarana aluksessa. IBC-säännöstöllä tarkoitettaisiin vaarallisia kemikaaleja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaa IMO:n kansainvälistä säännöstöä siihen tehtyine muutoksineen. IGC-säännöstöllä taas tarkoitettaisiin nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaa IMO:n kansainvälistä säännöstöä siihen tehtyine muutoksineen ja IMSBC-säännöstöllä IMO:n SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A-1 säännössä määriteltyä säännöstöä, joka sisältää määräyksiä vaarallisten kiinteiden aineiden kuljetuksesta irtolastina aluksella.

Ympäristöä pilaavalla aineella taas tarkoitettaisiin Marpol 73/78-yleissopimuksen I liitteessä määriteltyjä öljyjä, Marpol 73/78-yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja Marpol 73/78-yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita.

Pykälän 19 kohdassa määriteltäisiin Marpol 73/78-yleissopimus. Marpol 73/78-yleissopimuksella tarkoitettaisiin alusten ai-

heuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn IMO:n kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää pöytäkirjaa (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

3 §. Soveltamisala. Lain soveltamisalaa koskevaan 3 §:ää muutettaisiin niin, että pykälän 2 momentissa muutettaisiin reittijakojärjestelmä reititysjärjestelmäksi määritelmien kohdassa 10 tehdyn muutoksen johdosta. Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 3 ja 4 momentti. Näin ollen aikaisempi 3 momentti siirtyisi 5 momentiksi.

Pykälän 3 momentin nojalla lakia sovellettaisiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300.

Pykälän 4 momentin mukaisesti lakia tai sen nojalla annettavia säännöksiä ei sovellettaisi puolustusvoimain aluksiin, kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 24 metriä pitkiin huviveneisiin ja hallinnollisiin aluksiin, joita ei käytettäisi yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia, ellei jäljempänä muuta säädetä. Lain 21 §:n säännökset alusliikennepalveluun osallistumisesta säilyisivät siten muuttumattomana. Siten jatkossakin alukset, joiden pituus on vähintään 24 metriä, olisivat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun. Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset voisivat ilmoittautua VTS-viranomaiselle alusliikennepalveluun erikseen sovittavalla tavalla. Alusliikennepalveluun olisivat jatkossakin velvollisia osallistumaan myös vähintään 24 metriä pitkät huviveneet 21 §:ssä säädetyllä tavalla, vaikka 3 §:n 4 momentissa alle 45 metriä pitkät huviveneet rajattaisiin muilta osin lain soveltamisalan ulkopuolelle. Muilta osin pykälän sisältö pysyisi ennallaan.

8 §. Perustamis päätös. Pykälän 1 momentin 2 kohdassa reittijakojärjestelmä muutettaisiin reititysjärjestelmäksi määritelmien 10 kohdan muutoksen johdosta. Muita muutoksia pykälään ei tulisi.

11 §. Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus. Pykälän 3 momentti muutettaisiin niin, että VTS-viranomaisella olisi oltava alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä pitäisi antaa Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa. Liiken-

teen turvallisuusvirasto voisi teettää arvioinnin myös akkreditoidulla auditoijalla.

Pykälän 4 momenttia muutettaisiin niin, että se vastaisi 3 momenttiin tehtyjä muutoksia. Näin ollen valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatujärjestelmästä.

20 §. Valvonta kansainvälisillä merialueilla. Pykälässä muutettaisiin reittijakojärjestelmä reititysjärjestelmäksi määritelmien 10 kohdan muutoksen johdosta. Muita muutoksia pykälään ei tulisi.

20 a §. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä. Pykälä annettaisiin seurantadirektiivin muutosdirektiivin 22 a artiklan perusteella. Pykälässä säädettäisiin VTS-viranomaisen velvollisuudesta perustaa, ylläpitää ja kehittää kansallista SafeSeaNet-järjestelmää.

Pykälän 1 momentin mukaan VTS-viranomaisen olisi perustettava kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä (kansallinen SafeSeaNet-järjestelmä) seurantadirektiivissä tarkoitettujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan tiedonhallintajärjestelmän olisi oltava sellainen, että se voitaisiin liittää Euroopan komission ylläpitämään merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (SafeSeaNet-keskusjärjestelmä). Tiedonvaihto Euroopan komission ja Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tapahtuisi järjestelmän avulla sähköisesti.

Pykälän 3 momentin mukaan VTS-viranomaisen olisi järjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta ja sen kuljettamista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista.

Pykälän 4 momentin nojalla Liikennevirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän rakenteesta, sisällöstä, tiedonhallintajärjestelmään muille viranomaisille myönnettävistä käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa.

20 b §. Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma. Pykälä perustuisi seurantadirektiivin muutosdirektiivin 20 a artiklaan. Pykälän 1 momentin nojal-

la VTS-viranomainen velvoitettaisiin laatimaan yhteistyössä rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:n mukaisten viranomaisten kanssa Kansanvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselmien A.949(23) ja A.950(23) mukainen suunnitelma, jonka avulla varauduttaisiin avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuden kohdistuviin uhkatilanteisiin. Edellä mainittuihin IMO:n päätöslauselmiin, joiden pohjalta suunnitelma laadittaisiin, sisältyvät ohjeet avun tarpeessa olevien alusten suoja- paikoista ja ohjeet merenkulun avustuspalvelujen järjestämisestä.

Pykälän 2 momentin nojalla avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevasta suunnitelmasta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

20 c §. Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen. Pykälän 1 momentin nojalla VTS-viranomainen päättäisi yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suoja- paikkaan ohjaamisesta säännöksessä tarkoitettuna suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisessa noudatettaisiin meripelastuslain, öljyvahinkojen torjuntalain, merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) ja alusturvallisuuden valvontalain (370/1995) mukaisia viranomaisvastuita. VTS-viranomaisella olisi avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisessa koordinoivan viranomaisen rooli. Siksi pykälän 2 momentin nojalla Rajavartiolaitos ja Suomen ympäristökeskus ilmoittaisivat VTS-viranomaiselle niistä toimenpiteistä, joihin ne olisivat ryhtyneet meripelastuslaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa säädettyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi. Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisessa ja pelastustoimenpiteiden järjestämisessä on otettava huomioon myös rajavartiolaitain 77 §, jossa säädetään Rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta. Lain 77 §:n 2 momentin mukaan Rajavartiolaitoksella on velvollisuus antaa pelastusviranomaisille sen kaltaista virka-apua, joka edellyttää Rajavartiolaitokselle kuuluvan kaluston, henkilövoimavarojen tai erityisasiantuntijapalveluiden käyttöä, jota näillä viranomaisilla ei sillä hetkellä ole käytettävissään. Näissäkin tilanteissa virka-avun antamisen edellytyksenä on, että se voi tapahtua vaarantamatta Rajavartiolaitokselle säädettyjen muiden tärkeiden tehtävien suorittamista.

Pykälän 3 momentin nojalla avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suoja- paikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

6 luku. Alusta, aluksen päällikköä, laivaa- jaa, liikenteenharjoittajaa ja asiamiestä koskevat velvollisuudet. Luvun otsikko muutettaisiin niin, että aikaisemman alusta ja aluksen päällikkö koskevien velvollisuuksien lisäksi luvun velvoitteet koskisivat myös laivaa- jaa, liikenteenharjoittajaa ja asiamiestä uusien 22 a ja 22 b §:ien säännösten johdos- ta.

22 a §. Laivaajan ilmoitusvelvollisuus. Pykälä perustuisi seurantadirektiivin muutosdirektiivin 12 artiklaan. Pykälän 1 momentin nojalla laivaa- jaa olisi vastuussa siitä, että aluksella kuljetettavaksi tarkoitettua vaarallista tai ympäristöä pilaavista aineista ennen lastausta annetaan selvitys aluksen päällikölle tai liikenteenharjoittajalle. Ilmoitus- velvollisuus ei olisi sidottu laivan kokoon, mutta lain 3 §:n 4 momentissa soveltamisalan ulkopuolelle rajattuja aluksia ilmoitusvelvol- lisuus ei koskisi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta ei saisi tarjota kuljetettavaksi tai lastata alukseen, jos laivaa- jaa ei ole antanut 1 momentin mukaista ilmoitusta.

Pykälän 3 momentin nojalla Euroopan ulkopuolella sijaitsevasta satamasta Suomen satamaan tulevalla vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavalla aluksella olisi myös oltava laivaajan antama ilmoitus, johon sisältyisivät kyseistä ainetta koskevat tiedot.

Pykälän 4 momentin nojalla lastinantajan tai laivaajan ilmoitusvelvollisuudesta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

22 b §. Aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen ja päällikön ilmoitusvelvollisuus. Pykälä perustuu seurantadirektiivin 13 artiklaan ja seurantadirektiivin muutosdirektiivin 15 artiklaan. Pykälän 1 momentin nojalla las-

tinaan vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavan Suomen satamasta lähtevän aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön olisi tehtävä ennen lähtöä ilmoitus VTS-viranomaiselle. Ilmoitus lastista tehtäisiin VTS-viranomaiselle sähköisesti Portnet-järjestelmää käyttämällä. Ilmoitus olisi tehtävä aluksen koosta riippumatta lukuun ottamatta niitä aluksia, jotka on rajattu 3 §:n 5 momentissa soveltamisalan ulkopuolelle. Portnet-järjestelmä on VTS-viranomaisen ylläpitämä järjestelmä, jonka avulla vastaanotetaan aluskäyntejä ja alusten lasteja koskevat ilmoitukset.

Pykälän 2 momentin nojalla sellaisen aluksen, joka ensimmäisenä määräsatamana tai ankkuripaikkanaan saapuisi Suomen satamaan tai ankkuripaikalle Euroopan talousalueen ulkopuolisesta satamasta lastinaan vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita, liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön olisi tehtävä lastausatamasta lähtiessään ilmoitus VTS-viranomaiselle. Myös tämä ilmoitus lastista tehtäisiin sähköisesti Portnet-järjestelmää käyttämällä.

Pykälän 3 momentin nojalla aluksista VTS-viranomaiselle tehtävien ilmoitusten sisällöstä, ilmoitusvelvollisuudesta ja siitä myönnettävistä vapautuksista sekä ilmoitusten tallentamisesta merenkulun tiedonhallintajärjestelmään säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

23 §. Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen. Pykälän 1 momentin johdantolauseetta muutettaisiin niin, että momentti koskisi aluksen päälliköltä edellytettäviä ilmoituksia Suomen vesialueella havaituista vaaratilanteista ja tapahtuneista onnettomuuksista.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti ilmoituksista, jotka suomalaisen aluksen päällikön olisi tehtävä Suomen vesialueen ulkopuolella havaitsemistaan vaaratilanteista ja onnettomuuksista lähimmän rantavaltion asianomaiselle viranomaiselle. Ilmoitukset tehtäisiin vastaavalla tavalla kuin 1 momentin ilmoitukset. Momentti perustuisi seurantadirektiivin 17 artiklaan. Vastaavanlainen säännös on sisältynyt aikaisemmin vaarallisten tai merta pilaavien aineiden aluskuljetusten ilmoitusvelvollisuuksia koskevaan valtioneuvoston asetuksen 5 §:ään, mutta tämä säännös sisäl-

lytettäisiin nyt alusliikennepalvelulain 23 §:ään. Muilta osin pykälän sisältö pysyisi ennallaan.

25 §. Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat. Pykälä kumoaisi aikaisemman koulutusohjelman hyväksymistä koskeneen pykälän.

Pykälän 1 momentin nojalla VTS-viranomaisella olisi oltava alusliikennepalvelutehtäviä koskevat koulutusohjelmat. Alusliikennepalvelutehtävien peruskoulutusohjelmaan olisi sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

Pykälän 2 momentin nojalla VTS-viranomaisella olisi oltava alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistusten edellytyksenä olevaa koulutusta varten laatujärjestelmä, joka olisi ulkoisesti arvioitava vähintään kerran viidessä vuodessa. Arvioinnista vastaisi Liikenteen turvallisuusvirasto, joka voisi teettää sen tunnistetulla ulkopuolisella arvioijalla.

29 §. Rangaistussäännökset. Pykälää muutettaisiin niin, että rangaistussäännökseen liitettäisiin viittaus myös uusiin 22 a ja 22 b §:iin. Siten myös näiden pykälien mukaisten ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyönnistä voitaisiin tuomita sakkoon.

2 Voimaantulo

Seurantadirektiivin muutosdirektiivi olisi pitänyt panna kansallisesti täytäntöön 30 päivään marraskuuta 2010 mennessä. Tämän vuoksi laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Ennen tämän lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esitykseen sisältyvät säännökset merenkulun tiedonhallintajärjestelmän kehittämisestä, alusten suojapaikkaan ohjaamisesta sekä laivaajan, liikenteenharjoittajan ja asiamiehen ilmoitusvelvollisuuksista ovat pääosin teknisluonteisia. Esityksen 22 a §:n laivaajaa sekä 22 b §:n aluksen liikenteenharjoittajaa, asiamiestä ja päällikköä koskevat vaarallisten ja

ympäristöä pilaavien aineiden ilmoitusvelvollisuudet vaikuttavat kuitenkin elinkeinonharjoittamiseen. Siksi näitä säännöksiä on arvioitava perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Vaarallisia ja ympäristöä pilaavien aineiden kuljetuksia koskevat tiukat ilmoitusvelvollisuus- ja turvallisuusvaatimukset ovat kuitenkin välttämättömiä turvallisuuden ja meriympäristön suojelun näkökulmasta. Ilmoitusvelvollisuuksista säädetään nykyisin vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden aluskulje-

tuksiin liittyvistä ilmoitusvelvollisuuksista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (65/2004), mutta nyt säännökset nostettaisiin lain tasolle. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin vain ilmoitusvelvollisuuden sisällön teknisistä yksityiskohdista. Edellä esitetyn perusteella lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 9 ja 10 kohta, 3 §, 8 §:n 1 momentin 2 kohta, 11 §, 6 luvun otsikko, 20, 23, 25 ja 29 §, sellaisina kuin niistä ovat 11 § osaksi laissa 1307/2009 ja 25 § laissa 1307/2009, sekä
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1307/2009, uusi 11-19 kohta sekä lakiin uusi 20 a-20 c, 22 a ja 22 b seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 9) *VTS-tilannekuvalla* VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista;
- 10) *reititysjärjestelmällä* yhden tai useamman reitin tai reititystoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen voi kuulua reittijakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja reittejä, kierrettäviä ja vältettäviä alueita, rannikkoliikennevyöhykkeitä, liikenneympyröitä, varoalueita ja syvävesireittejä (DW-reittejä);
- 11) *onnettomuudella* merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta;
- 12) *avun tarpeessa olevalla aluksella* alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle;

13) *suojavaikalla* VTS-viranomaisen merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoittamaa satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaavaa aluetta;

14) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavarankuljetettavaksi meritse;

15) *liikenteenharjoittajalla* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:ssä määriteltyä laivanisäntää;

16) *asiamiehellä* henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;

17) *vaarallisella aineella* IMO:n IMDG-säännöstössä, IBC-säännöstön 17 luvussa, IGC-säännöstön 19 luvussa ja IMSBC-säännöstössä tarkoitettuja vaarallisia aineita;

18) *ympäristöä pilaavalla aineella* Marpol 73/78-yleissopimuksen I liitteessä määriteltyjä öljyjä, mainitun yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja mainitun yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita; ja

19) *Marpol-73/78-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978

pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia.

3 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa.

Laissa säädetään myös VTS-viranomaisen VTS-alueeseen liittyvien, Suomen vesialueen ulkopuolella olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten alusten ilmoittautumisjärjestelmien piiriin kuuluvan liikenteen valvonnasta.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, lakia sovelletaan aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300.

Lakia ei kuitenkaan sovelleta puolustusvoimain aluksiin, kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 45 metriä pitkiin huviveneisiin ja hallinnollisiin aluksiin, joita ei käytetä yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia, ellei tässä laissa toisin säädetä.

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

8 §

Perustamispäätös

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

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

11 §

Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus

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

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

VTS-viranomaisella on oltava työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

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

5 luku

VTS-viranomaisen toimivalta ja velvollisuudet

20 §

Valvonta kansainvälisillä merialueilla

VTS-viranomaisen on valvottava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista.

20 a §

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä

VTS-viranomaisen on perustettava kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta

annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/59/EY tarkoitettujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi.

Tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää Euroopan unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (SafeSeaNet-keskusjärjestelmä). Tiedonvaihto Euroopan komission ja Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tapahtuu sähköisesti.

VTS-viranomaisen on järjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta ja sen kuljettamista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista.

Liikennevirasto antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-järjestelmän kanssa.

20 b §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma

VTS-viranomainen laatii yhteistyössä rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuden kohdistuviin uhkatilanteisiin.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu suunnitelma säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

20 c §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen

VTS-viranomainen päättää yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa

aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitettua suunnitelmaa mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella.

Rajavartiolaitos ja Suomen ympäristökeskus ilmoittavat VTS-viranomaiselle niistä toimenpiteistä, joihin ne ovat ryhtyneet meripelastuslaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa (1673/2009) säädettyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

6 luku

Alusta, aluksen päällikköä, laivaajaa, liikenteenharjoittajaa ja asiamiestä koskevat velvollisuudet

22 a §

Laivaajan ilmoitusvelvollisuus

Laivaajan on ennen aluksen lastausta Suomen satamassa annettava aluksen päällikölle, liikenteenharjoittajalle tai tämän asiamiehelle ilmoitus aluksella kuljetettavaksi tarkoitettua vaarallisesta tai ympäristöä pilaavasta aineesta. Ilmoitusvelvollisuus on riippumaton aluksen vähimmäiskoosta. Ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan koske 3 §:n 4 momentissa tarkoitettuja aluksia.

Ellei laivaaja ole antanut 1 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta ei saa tarjota kuljetettavaksi tai lastata alukseen.

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

Laivaajan ilmoitusvelvollisuudesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

22 b §

Liikenteenharjoittajan, asiamiehen ja aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuus

Suomen satamasta lähtevän vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on viimeistään aluksen lähtöhetkellä tehtävä ilmoitus lastista VTS-viranomaiselle sähköisesti Portnet-järjestelmää käyttämällä. Ilmoitusvelvollisuus on riippumaton aluksen vähimmäiskoosta. Ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan koske 3 §:n 4 momentissa tarkoitettuja aluksia.

Sellaisen aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön, joka ensimmäisenä määräsatananaan tai ankkuripaikkanaan saapuu Suomen satamaan tai ankkuripaikalle Euroopan talousalueen ulkopuolisesta satamasta lastinaan vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta, on tehtävä lastausmatamasta lähtiessään ilmoitus lastista VTS-viranomaiselle sähköisesti Portnet-järjestelmää käyttämällä. Jos määräsatama tai ankkuripaikka selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun määräsatama tai ankkuripaikka on selvillä.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä, ilmoitusvelvollisuudesta myönnettävistä vapautuksista ja ilmoitusten tallentamisesta merenkulun tiedonhallintajärjestelmään säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

23 §

Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen

Aluksen päällikön on Suomen vesialueella ilmoitettava VTS-viranomaiselle:

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

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

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

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

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

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

25 §

Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat

VTS-viranomaisella on oltava alusliikennepalvelutehtäviä koskevat koulutusohjelmat. Alusliikennepalvelutehtävien peruskoulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

VTS-viranomaisella on oltava alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistusten edellytyksenä olevaa koulutusta varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

29 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikoo VTS-viranomaisen 17 §:n 1 momentin nojalla antamia määräyksiä, 21 §:n säännöksiä tai 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispää-

töksessä vahvistettuja määräyksiä taikka lain-
minlyö 22, 22 a, 22 b tai 23 §:ssä säädetyn
ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei
teosta muualla laissa säädetä ankarampaa
rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuk-
sesta sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan
ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin
toimiin.

Helsingissä 16 päivänä syyskuuta 2011

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

Liite
Rinnakkaisteksti

Laki

alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 9 ja 10 kohta, 3 §, 8 §:n 1 momentin 2 kohta, 11 §, 6 luvun otsikko, 20, 23, 25 ja 29 §, sellaisina kuin niistä ovat 11 § osaksi laissa 1307/2009 ja 25 § laissa 1307/2009, sekä
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1307/2009, uusi 11—19 kohta sekä lakiin uusi 20 a—20 c, 22 a ja 22 b seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

9) *VTS-tilannekuvalla* VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista; sekä

10) *reittijakojärjestelmällä* yhden tai useamman reitin tai reittijakotoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen voi kuulua liikennejakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja väyliä, vältettäviä alueita, rannikkoliikennealueita, kiertoteitä, varoalueita ja syväväyliä.

Ehdotus

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) *VTS-tilannekuvalla* VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista;

10) *reititysjärjestelmällä* yhden tai useamman reitin tai *reititystoimenpiteen* muodostamaa järjestelmää, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen voi kuulua *reittijakojärjestelmiä*, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja reittejä, kierrettäviä ja vältettäviä alueita, *rannikkoliikennevyöhykkeitä*, *liikenneympyröitä*, *varoalueita* ja *syvävesireittejä (DW-reittejä)*;

11) *onnettomuudella merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta*;

12) *avun tarpeessa olevalla aluksella alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle*;

13) *suojapaikalla VTS-viranomaisen merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoittamaa satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaisaa aluetta*;

14) *laivaajalla sitä, joka luovuttaa tavaran kuljettavaksi meritse*;

15) *liikenteenharjoittajalla alusturvalli-*

suuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:ssä määriteltyä laivaisäntää;

16) *asiamiehellä henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;*

17) *vaarallisella aineella IMO:n IMDG-säännöstössä, IBC-säännöstön 17 luvussa, IGC-säännöstön 19 luvussa ja IMSBC-säännöstössä tarkoitettuja vaarallisia aineita;*

18) *ympäristöä pilaavalla aineella Marpol 73/78-yleissopimuksen I liitteessä määriteltyjä öljyjä, mainitun yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja mainitun yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita; ja*

19) *Marpol-73/78-yleissopimuksella alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia.*

3 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa.

Laissa säädetään myös VTS-viranomaisen VTS-alueeseen liittyvien, Suomen vesialueen ulkopuolella olevien reittijakojärjestelmien ja pakollisten alusten ilmoittautumisjärjestelmien piiriin kuuluvan liikenteen valvonnasta.

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

3 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa.

Laissa säädetään myös VTS-viranomaisen VTS-alueeseen liittyvien, Suomen vesialueen ulkopuolella olevien *reititysjärjestelmien* ja pakollisten alusten ilmoittautumisjärjestelmien piiriin kuuluvan liikenteen valvonnasta.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, lakia sovelletaan aluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 300.

Lakia ei kuitenkaan sovelleta puolustusvoimain aluksiin, kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 45 metriä pitkiin huviveneisiin ja muihin hallinnollisiin aluksiin, joita ei käytetä yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia, ellei tässä laissa toisin säädetä.

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

8 §

Perustamispäätös

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

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

11 §

Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus

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

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

VTS-viranomaisella on oltava työpaikkakoulutus suunnitelma, jonka tulee sisältää kuvaus annettavasta koulutuskokonaisuudesta sekä määritelmät hyväksytysti suoritettuna koulutusjakson jälkeen edellytetyistä tiedoista ja taidoista aihealueittain.

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksesta ja työpaikkakoulutus suunnitelmasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

8 §

Perustamispäätös

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

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

11 §

Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus

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

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

VTS-viranomaisella on oltava työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatujärjestelmästä säädetään valtioneuvoston asetuksella

5 luku

VTS-viranomaisen toimivalta ja velvoitukset

20 §

Valvonta kansainvälisillä merialueilla

VTS-viranomaisen on valvottava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reittijakojärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista.

5 luku

VTS-viranomaisen toimivalta ja velvoitukset

20 §

Valvonta kansainvälisillä merialueilla

VTS-viranomaisen on valvottava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista.

20 a §

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä

VTS-viranomaisen on perustettava kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/59/EY tarkoitettujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi.

Tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää Euroopan unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (SafeSeaNet-keskusjärjestelmä). Tiedonvaihto Euroopan komission ja Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tapahtuu sähköisesti.

VTS-viranomaisen on järjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta ja sen kuljettamista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista. Liikennevirasto antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun merenkulun tiedonhallintajärjestelmän rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-järjestelmän kanssa.

20 b §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma

VTS-viranomainen laatii yhteistyössä rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuden kohdistuviin uhkatilanteisiin.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu suunnitelmasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

20 c §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen

VTS-viranomainen päättää yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitetun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella.

Rajavartiolaitos ja Suomen ympäristökeskus ilmoittavat VTS-viranomaiselle niistä toimenpiteistä, joihin ne ovat ryhtyneet meripelastuslaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaisissa (1673/2009) säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

6 luku

Alusta ja aluksen päällikköä koskevat velvollisuudet

6 luku

Alusta, aluksen päällikköä, laivaajaa, liikenteenharjoittajaa ja asiamiestä koskevat ilmoitusvelvollisuudet

22 a §

Laivaajan ilmoitusvelvollisuus

Laivaajan on ennen aluksen lastausta Suomen satamassa annettava aluksen päällikölle, liikenteenharjoittajalle tai tämän asiamiehelle ilmoitus aluksella kuljetettavaksi tarkoitettusta vaarallisesta tai ympäristöä pilaavasta aineesta. Ilmoitusvelvollisuus on riippumaton aluksen vähimmäiskoosta. Ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan koske 3 §:n 4 momentissa tarkoitettuja aluksia.

Ellei laivaaja ole antanut 1 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta ei saa tarjota kuljetettavaksi tai lastata alukseen.

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

Laivaajan ilmoitusvelvollisuudesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

22 b §

Liikenteenharjoittajan, asiamiehen ja aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuus

Suomen satamasta lähtevän vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on viimeistään aluksen lähtöhetkellä tehtävä ilmoitus lastista VTS-viranomaiselle sähköisesti Portnet-järjestelmää käyttämällä. Ilmoitusvelvollisuus on riippumaton aluksen vähimmäiskoosta. Ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan koske 3 §:n 4 momentissa tarkoitettuja aluksia.

Sellaisen aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön, joka ensimmäisenä

määräsatamana tai ankkuripaikkanaan saapuu Suomen satamaan tai ankkuripaikalle Euroopan talousalueen ulkopuolisesta satamasta lastinaan vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta, on tehtävä lastaussatamasta lähtiessään ilmoitus lastista VTS-viranomaiselle sähköisesti Portnet-järjestelmää käyttämällä. Jos määräsatama tai ankkuripaikka selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun määräsatama tai ankkuripaikka on selvillä.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä, ilmoitusvelvollisuudesta myönnettävistä vapautuksista ja ilmoitusten tallentamisesta merenkulun tiedonhallintajärjestelmään säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

23 §

Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen

Aluksen päällikön on ilmoitettava VTS-viranomaiselle seuraavista VTS-alueella tai sen läheisyydessä tapahtuneista tapauksista:

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

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

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

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

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

23 §

Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen

Aluksen päällikön on Suomen vesialueella ilmoitettava VTS-viranomaiselle:

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

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

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

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

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

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tar-

kemmin 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

25 §

Koulutusohjelman hyväksyminen

VTS-viranomaisella on oltava alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelma. Koulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

25 §

Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat

VTS-viranomaisella on oltava alusliikennepalvelutehtäviä koskevat koulutusohjelmat. Alusliikennepalvelutehtävien peruskoulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

VTS-viranomaisella on oltava alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistusten edellytyksenä olevaa koulutusta varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

29 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikoo VTS-viranomaisen 17 §:n 1 momentin nojalla antamia määräyksiä, 21 §:n säännöksiä tai 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä taikka laiminlyö 22 tai 23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon.

29 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikoo VTS-viranomaisen 17 §:n 1 momentin nojalla antamia määräyksiä, 21 §:n säännöksiä tai 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä taikka laiminlyö 22, 22 a, 22 b tai 23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.