

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia. Esityksellä pantaisiin täytäntöön satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin kansallista lainsäädäntöä edellyttävät säännökset. Direktiivi on osa Euroopan unionin niin sanottua kolmatta meriturvallisuuspakettia.

Ehdotetulla lailla muutettaisiin ulkomaisiin aluksiin kohdistuvaa tarkastusjärjestelmää siten, että tarkastukset kohdistuisivat ensisijaisesti aluksiin, joihin liittyy suuri turvallisuusriski. Tarkastusjärjestelmää myös tehostettaisiin siten, että toistuvat ja ankaroituvat valvontatoimenpiteet johtaisivat viime kädessä siihen, että aluksen pääsy Euroopan unionin satamiin voitaisiin evätä pysyvästi. Tällä pyritään vähentämään heikkokuntoisten alusten liikennöintiä unionin vesillä ja siten mini-

moimaan näiden alusten aiheuttama riski meri- ja alusturvallisuudelle sekä meriympäristölle.

Lakiehdotus sisältää uudistetun tarkastusjärjestelmän toimivuuteen liittyviä viranomaisvelvoitteita. Lakiin on lisäksi lisätty direktiivin sisältämiä keskeisiä määritelmiä sekä luettelo niistä kansainvälisistä yleissopimuksista, joiden vaatimustenmukaisuutta direktiivin nojalla valvotaan. Lisäksi ehdotetaan, että lain sisältämät viittaukset muihin säädöksiin saatettaisiin ajan tasalle ja että laista poistettaisiin päällekkäisyydet 1 päivänä tammikuuta 2010 voimaan tulleen aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain kanssa.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA	3
1.1 Euroopan unionin lainsäädäntö.....	3
1.2 Kansallinen lainsäädäntö.....	4
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	5
3.1 Taloudelliset vaikutukset ja yhteiskunnalliset vaikutukset	5
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	6
3.3 Ympäristövaikutukset	6
4 ASIAN VALMISTELU	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	8
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	8
2 VOIMAANTULO.....	22
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	22
LAKIEHDOTUS	24
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta	24
LIITE	33
RINNAKKAISTEKSTI.....	33
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta	33

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Euroopan unionin lainsäädäntö

Alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta) annetulla neuvoston direktiivillä 95/21/EY, jäljempänä PSC-direktiivi, otettiin Euroopan unionissa, jäljempänä EU, käyttöön valvontajärjestelmä, joka perustuu yhdenmukaisiin ulkomaisien alusten tarkastus- ja pysäyttämismenettelyihin. PSC-direktiivi perustuu Pariisissa tammikuussa 1982 allekirjoitettuun satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevaan yhteisymmärryspöytäkirjaan, jäljempänä Pariisin pöytäkirja. PSC-direktiiviä on tarkastustoiminnan tehostamiseksi muutettu aikaisemmin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveillä 2001/106/EY ja 2002/84/EY.

Euroopan parlamentin ja neuvoston 23 päivänä huhtikuuta 2009 antama direktiivi 2009/16/EY satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta on uudelleenlaadittu toisinto direktiivistä 95/21/EY. Vuonna 2009 hyväksytty direktiivi kokoaa aikaisemmin tehdyt muutokset yhteen tekstiin direktiivin luettavuuden parantamiseksi. Direktiivi 2009/16/EY on osa EU:n niin sanottua merenkulun kolmatta turvallisuuspakettia, joka on mittava, yhteensä seitsemän EU-säädöstä sisältävä merenkulun turvallisuutta koskevan EU-lainsäädännön uudistushanke. Turvallisuuspaketin tavoitteena on vähentää merenkulusta alusliikenteelle, ihmisille ja ympäristölle aiheutuvien vahinkojen riskiä ja lisätä eurooppalaisten lippujen alla purjehtivien alusten kilpailukykyä.

Uudistetulla PSC-direktiivillä 2009/16/EY tehostetaan EU:n jäsenmaiden harjoittamaa tarkastustoimintaa entisestään. Keskeinen uudistus liittyy direktiivillä perustettuun uu-

teen, aluksen riskiprofiiliin perustuvaan tarkastusjärjestelmään, jolla tarkastukset kohdistetaan ensisijaisesti alikuntoisiin, suuren turvallisuusriskin aluksiin. Hyväkuntoiset alukset, joilla on tyydyttävä tarkastushistoria tai joiden lippuvaltio noudattaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä IMO, jäsenvaltioiden vapaaehtoista auditointijärjestelmää, olisi palkittava tarkastamalla ne harvemmin. Tavoitteena on vähentää alikuntoisten, riskialttiiden alusten liikennöintiä EU:n vesillä. Nykyinen satamavaltiotarkastusjärjestelmä perustuu määrälliseen tavoitteeseen tarkastaa 25 prosenttia kunkin jäsenvaltion satamissa käyvistä aluksista.

Uusi tarkastusjärjestelmä perustuu alukseen kohdistuvien kumuloituvien pysäyttämisten myötä ankaroituviin valvontatoimiin, jotka viime kädessä johtavat siihen, että aluksen pääsy EU:n satamiin tai ankkuri-paikkoihin evätään pysyvästi. Pääsyn epäämisen tulee olla oikeassa suhteessa aluksen aiheuttamaan vaaraan. Aluksen pääsy voidaan evätä pysyvästi, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä toistuvasti jättää suorittamatta edellytetyt korjaustoimet alukseen kohdistuneista pysäyttämistä ja määräaikaista pääsyn epäämistä huolimatta. Aluksen kuntoon ja lippuvaltion toimintaan kohdistuvilla edellytyksillä on tarkoitus varmistaa, että alusta voidaan käyttää turvallisesti EU:n vesillä. Muussa tapauksessa aluksen pääsy jäsenvaltioiden satamiin ja ankkuripaikkoihin on evättävä pysyvästi.

Tarkastusjärjestelmässä aluksen määräaikaisten pakollisten tarkastusten tarkastusväli riippuu aluksen riskiprofiilista, joka määräytyy tiettyjen aluksen ikään, tyyppiin, sen lippuvaltioon sekä sen todistuskirjat myöntäneen hyväksytyyn laitoksen ja laivanisännän toimintaan liittyvien yleisten ja aluksen puutteisiin ja pysäyttämisiin liittyvien historiallisten tekijöiden perusteella. Suuren turvallisuusriskin alusten tarkastusväli ei saa olla pidempi kuin kuusi kuukautta.

Direktiivin nojalla uudistettava tarkastustietokanta on keskeinen osa uutta tarkastus-

järjestelmää. Tarkastustietokantaan sisällytetään tiedot kaikista jäsenvaltioiden ja Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioiden suorittamista tarkastuksista, alusten tarkastuksen siirtämisestä sekä aluksen pysäyttämistä koskevasta päätöksestä ja aluksen pääsyn epäämismääräyksistä tai niiden kumoamisesta.

Tarkastustietokantaan toimitettujen tarkastustietojen pohjalta määräytyy alusten riskiprofiili. Riskiprofiilin kriteerejä arvioidaan Pariisin pöytäkirjan yhteistyöelimissä. Tietokanta laskee kaikki tarkastusvuorossa olevat alukset ja tuottaa tilastotietoa. Jäsenvaltion tarkastusvelvollisuuden piiriin kuuluvat alukset ilmenevät tietokannasta automaattisesti. Tarkastustietokannassa olevien tietojen perusteella komissio myös laskee jäsenvaltioiden vuosittaisen tarkastusvelvoitteen. Komissio vastaa tarkastustietokannan hallinnoimisesta ja sen ajan tasalla pitämisestä.

1.2 Kansallinen lainsäädäntö

PSC-direktiivin kansallisen lainsäädännön alaan kuuluvat säännökset sisältyvät alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin (370/1995), jäljempänä valvontalaki, ja sen nojalla annettuun asetukseen ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa (325/1997). Lakia on muutettu laeilla 1022/1995, 461/1996, 1251/1997, 643/1999, 55/2002, 543/2004, 216/2008, 1293/2009 ja 1679/2009.

Valvontalakia sovelletaan alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalaisen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella. PSC-direktiivin täytäntöönpanoon liittyviä alusvalvontalain säännöksiä sovelletaan kuitenkin ainoastaan ulkomaiseen alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella. Laissa säädetään valvontaviranomaisen oikeuksista, tarkastusten toimittamisesta, viranomaisten käytössä olevista pakokokeinoista ja rikkomuksista määrättävistä seuraamuksista.

Ulkomaisiin aluksiin kohdistuvista valvontatoimista säädetään myös laissa eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta (485/2004). Laissa säädetään satamissa noudatettavista turvatoimista sekä pannaan täy-

täntöön alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa EY N:o 725/2004 edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa edellyttävät säännökset.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on tehostaa EU:n vesialueella kauppamerenkulkuun käytettävien ulkomaisten alusten tarkastusta panemalla täytäntöön PSC-direktiivin kansallista lainsäädäntöä edellyttävät säännökset. Tarkastustoiminnan tehostamisella pyritään rajoittamaan alikuntoisten alusten liikennöintiä EU:n vesillä ja siten minimoimaan niiden aiheuttama riski meri- ja alusturvallisuudelle, ihmisille ja meriympäristölle.

Esityksen keskeisin ehdotus koskee uudistettavaa alusten tarkastusjärjestelmää, jolla tarkastukset kohdennettaisiin ensisijaisesti suuren turvallisuusriskin aluksiin ja jonka mukaisesti suoritettavat toistuvat aluksen pysäyttämiset johtaisivat ensin määrääjäksi ja viime kädessä pysyvästi siihen, että aluksen pääsy EU:n satamiin evätään. Määräaikaiset ja asteittain ankaroituvat aluksen pääsyn epäämistä koskevat määräykset voitaisiin hakemuksesta kumota karenssiajan jälkeen, jos alus tuolloin täyttää sille kansainvälisissä yleissopimuksissa ja säännöksissä asetetut vaatimukset. Koska aluksen pääsyn epäämismääräysten vaikutus on tarkoitus ulottaa koko EU:n alueelle, tulisi Liikenteen turvallisuusviraston noudattaa toisen EU:n jäsenvaltion tekemää epäämismääräystä myös suomalaisten satamien ja ankkuripaikkojen osalta.

Tarkastusjärjestelmän keskeisenä lähtökohtana on kohdistaa tarkastukset ensisijaisesti riskiprofiililtaan heikkokuntoisimpiin aluksiin. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi velvollisuus tarkastaa suuren turvallisuusriskinsä takia pakollisen määräaikaistarkastuksen piiriin kuuluva alus. Esityksessä säädettäisiin myös tilanteista, joissa tällaisen tarkastuksen siirtäminen myöhempään ajankohtaan, muussa EU:ssa tehtäväksi tai sen jättäminen kokonaan suorittamatta olisi mahdollista. Tietyissä tilanteissa valvontavi-

ranomaisen olisi myös suoritettava aluksella laajennettu tarkastus.

Komission ylläpitämä elektroninen tarkastustietokanta on tarkastusjärjestelmän keskeinen osa. Tietokannassa olevat alusta ja siihen kohdistuneita valvontatoimenpiteitä koskevat tiedot ovat keskeisessä asemassa määriteltäessä aluksen riskiprofilia. Tietojen perusteella komissio myös laskee jäsenvaltioiden tarkastusvelvollisuuden. Aluksen riskiprofiili päivittyy kerran vuorokaudessa. Jotta tarkastustietokannassa olevat tiedot olisivat mahdollisimman ajantasaiset, aluksen tarkastajalla olisi velvollisuus viipymättä siirtää PSC-direktiivin mukaista tarkastusta koskevat tiedot tarkastustietokantaan. Esitys sisältää myös yleisen velvollisuuden laatia tarkastuskertomus kaikenlaisten tarkastusten osalta. Tarkastustietokantaan olisi merkittävä myös tiedot siitä, onko PSC-direktiivin mukainen tarkastus päätetty lykätä, siirtää tai jättää kokonaan tekemättä.

Jos alus kuuluu niin sanotun laajennetun tarkastuksen piiriin, olisi sen päälliköllä tai laivanisännällä vastuu aluksen satamaan tai ankkuripaikkaan saapumista koskevan ennakoilmoituksen tekemisestä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Aluksen edustajan tai asiamiehen vastuulla olisi todellisen saapumis- ja lähtöajan ilmoittaminen. Tiedot tulisi toimittaa PortNet-järjestelmän välityksellä. Tämä tukisi viraston päätöksentekoa tarkastettavaksi valikoitavista aluksista. Lain virka-apuviranomaisia koskevassa 9 §:ssä mainittujen viranomaisten, luotsin, satamaoperaattorin, aluksen edustajan tai asiamiehen tulisi ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle tavanomaisten toimien yhteydessä havaitsemastaan sellaisesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta, joka voi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle.

Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava työsuojeluviranomaiselle sellaisista vastaanottamistaan merenkulkijoiden työ- ja elinolosuhteita koskevista ilmoituksista, jotka eivät ole selkeästi perusteettomia. Työsuojeluviranomainen ilmoittaisi tällaisesta ilmoituksesta Kansainväliselle työjärjestölle, jäljempänä ILO. Velvoite sisältyy myös ILO:n vuoden 2006 kansainväliseen merityöyleissopimukseen.

Esityksessä ehdotetaan myös lisättäväksi lakiin PSC-direktiivin sisältämiä keskeisiä määritelmiä sekä luettelo niistä kansainvälisistä yleissopimuksista ja säännöksistä, joiden vaatimustenmukaisuutta direktiivin nojalla valvotaan. Lisäksi esitetään, että lain sisältämät viittaukset muihin säädöksiin saatettaisiin ajan tasalle ja että laista poistettaisiin päällekkäisyydet 1 päivänä tammikuuta 2010 voimaan tulleen aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) kanssa.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksellä ei ole suoria taloudellisia vaikutuksia edellyttäen, että alukset täyttävät kansainvälisten sopimusten ja säännösten asettamat vaatimukset. Mikäli alukseen kohdistuneet valvontatoimenpiteet johtavat siihen, että aluksen pääsy EU:n satamaan tai ankkuripaikkaan evätään pysyvästi, ei aluksella ole käytännössä mahdollista harjoittaa kaupallista toimintaa EU:n alueella. Tällä on taloudellisia vaikutuksia aluksen laivanisännän toimintaan.

Esitys koskee vain ulkomaisia aluksia. PSC-direktiivillä on kuitenkin vaikutus suomalaisiin aluksiin, mikäli niihin kohdistetaan direktiivin mukaisia valvontatoimenpiteitä EU:n tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa. Suomalaiset alukset ovat pääsääntöisesti hyväkuntoisia ja täyttävät niille asetetut kansainväliset velvoitteet. Suomen lipun alla purjehtivia aluksia on pysäytetty ulkomaisissa satamissa vuosien 2006—2009 aikana yhteensä kahdeksan kertaa. Pariisin pöytäkirjan alueella evättiin pääsy satamaan vuonna 2009 yhteensä 13 alukselta. Alukset purjehtivat Panaman, Cambodian, Saint Vincent ja Grenadiinien, Antigua ja Barbudan, Venäjän Federaation, Sierra Leonen, Turkin, Kyproksen ja Komorien lipujen alla. Komissio on arvioinut, että uuden tarkastusjärjestelmän käyttöönoton myötä noin 100 alukselle on perusteita antaa ensimmäinen epämääräinen määräys.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia Liikenteen turvallisuusviraston tarkastustoimintaan. Aluksia on tarkastettu vuosina 2006—2009 noin 350—440. Vuonna 2009 aluksia tarkastettiin yhteensä 349. Vuosina 2006—2009 Suomessa pysäytettiin yhteensä 20 alusta. Suomen vastuulla olevan vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden ei odoteta merkittävästi kasvavan nykyisestä. Komissio ei toistaiseksi ole toimittanut arviota Suomen vuosittaisesta tarkastusvelvollisuudesta. On odotettavissa, että aluksia koskeviin toimipidemääräyksiin ja pysäyttämispäätöksiin liittyvien valitusten määrä tulee kasvamaan.

Esityksessä esitetään, että lain virka-apuviranomaisia koskessa 9 §:ssä mainittujen viranomaisten olisi ilmoitettava tavanomaisten tehtäviensä hoidon yhteydessä tietoonsa tulleesta aluksen turvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Esityksessä esitetään myös, että työsuojeluviranomainen vastaisi ILO:lle tehtävistä sellaisista merimiesten työ- ja elinoloja koskevista ilmoituksista, jotka eivät ole selkeästi perusteettomia. Kyse on lähtökohtaisesti poikkeuksellisista tilanteista, joilla ei tulle olemaan merkittävää vaikutusta mainittujen viranomaisten toimintaan.

3.3 Ympäristövaikutukset

Esitykseen sisältyvän tehostuneen tarkastusjärjestelmän yhtenä tavoitteena on varmistaa, etteivät alukset aiheuta haittaa meriympäristölle. Tämä tapahtuu viime kädessä epäämällä huonokuntoisen, suuren turvallisuusriskin aiheuttavan ulkomaalaisen aluksen pääsy EU:n satamiin ja ankkuripaikkoihin pysyvästi. Esityksellä on siten myönteinen vaikutus meriympäristöön.

4 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

PSC-direktiivin EU-tason valmistelun yhteydessä on kuultu intressitahoja. Direktiiviehdotuksesta on toimitettu eduskunnalle valtioneuvoston kirjelmä (U 9/2006 vp).

Esityksestä on pyydetty lausunto oikeusministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Tullihallitukselta, Luotsiliitolta, Suomen Varustamot ry:ltä, Suomen Merimies-Unioni ry:ltä, Suomen satamaliitto ry:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitto EK:lta, Suomen Laivanpäälystöliitto ry:ltä, Suomen Satamaoperaattorit ry:ltä ja Suomen Laivameklariliitto ry:ltä.

Lausuntopyyntöön saaneista tahoista erityistä lausuttavaa hallituksen esityksen asiassällöstä ei ollut seuraavilla tahoilla: puolustusministeriö, ympäristöministeriö, Tullihallitus, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ja Luotsiliitto, Suomen Laivanpäälystöliitto ry:llä ja Suomen Merimies-Unioni ry:llä.

Annetuissa lausunnoissa kannatettiin yleisesti hallituksen esityksen antamista ja pidettiin tarpeellisena alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamista Euroopan parlamentin ja neuvoston satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta antaman direktiivin 2009/16/EY mukaiseksi. Lausunnonantajat esittivät eräitä yksityiskohtaisia muutoksia sekä hallituksen esityksen perusteluihin että pykäläteksteihin. Lausunnoissa otettiin kantaa lähinnä virka-apua koskevaa säännökseen (9 §) ja rikkomuksista ilmoittamista koskevaan säännökseen (20 §). Lausunnoissa esitetyt muutosehdotukset on pyritty huomiomaan hallituksen esityksen jatkovalmistelussa.

Oikeusministeriö esitti lausunnoissaan useita lakitekniisiä ja käsitteiden johdonmukaista käyttöä koskevia muutoksia, jotka on keskeisiltä osin huomioitu esityksen jatkovalmistelussa. Oikeusministeriö kiinnitti huomiota myös aluksen pääsyn epämääräyksen kumoamisen vaikutuksiin suhteessa epämääräyksen kumoamiseen muutoksenhaun kautta sekä esitettyjen säännösten suhteeseen perustuslain suojaamaan liikkumisvapauteen. Rajavartiolaitoksen esikunta ja Liikennevirasto kiinnittivät lausunnoissaan huomiota virka-apuviranomaisia koskevaan säännökseen. Työ- ja elinkeinoministeriö toi

lausunnossaan esille lakiesityksen tarkastuskertomusta koskevan säännöksen suhteen hallintolakiin. Sosiaali- ja terveysministeriö ehdotti tarkennuksia esityksen perusteluihin ja säädösteksteihin liittyen ministeriön hallinnonalaan kuuluvaan ILO:n erityyöleis-sopimukseen. Ministeriö kiinnitti huomiota myös rikkomuksista ilmoittamista koskevaan säännökseen, johon kiinnittivät huomiota myös Liikennevirasto, Suomen Satamaope-

raattorit ry ja Suomen Laivameklariliitto ry. Liikenteen turvallisuusvirasto esitti eräitä lähinnä teknisiä pykäläkohtaisia tarkennuksia ja perustelutekstien oikaisuja. Osa lausunnon sisältävistä ehdotuksista tullaan toteuttamaan muiden lainsäädäntöhankkeiden yhteydessä. Suomen Varustamot ry ja Suomen Satamaliitto ry esittivät lausunnoissaan tarkennuksia esityksen kotimaan matkaa koskevaan määritelmään.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain ruotsinkielinen tekstiversio sisältää joi-takin vanhentuneita termejä, jotka ehdotetaan oikaistaviksi. Oikaistavia termejä ovat pysäyttämistä tarkoittava "stoppande" ja verbiä pysäyttää tarkoittava "stoppa", jotka on tarkoitus muuttaa PSC-direktiivin ruotsinkielistä versiota vastaaviksi termeiksi "kvarhållande" ja "kvarhålla". Lisäksi oikaistavia termejä on oikaisuvaatimusta tarkoittava "rättsel-seyrkande", joka on tarkoitus muuttaa nykyiseen viralliseen ruotsinkieliseen muotoonsa "begäran om omprövning". Ruotsinkielinen sanamuoto edellä mainittujen termien osalta on tarkoitus muuttaa erikseen muutettaviksi esitettyjen lainkohtien lisäksi seuraavissa kohdissa: 14 §:n otsikko, 14 b:n 2 momentti, 5 luvun otsikko, 18 §:n otsikko ja 1–3 momentti, 21 a §:n 2 ja 4 momentti sekä 23 §:n 8 ja 10 kohta. Edellä mainittuja ruotsinkielistä sanamuotoa koskevia muutosesityksiä ei ole erikseen perusteltu yksityiskohtaisissa perusteluissa.

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 kohtaan esitetään lisättäväksi direktiivin mukaisesti merenkulun turvatoimet sekä aluksen asumistilat ja työskentelyolosuhteet osaksi alusturvallisuuden määritelmää. PSC-direktiivin 1 artiklan (a) alakohdassa laajennetaan direktiivin mukaiset tarkastukset kattamaan aluksen turvatoimet. Aluksen turvatoimilla tarkoitetaan ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981), jäljempänä SOLAS-yleissopimus, aluksia ja satamarakenteita koskevan turvasäännösten (ISPS-säännöstö) velvoitteita.

ILO:n vuoden 2006 kansainvälinen merityöyleissopimus sisältää määräyksiä alusten asumistilojen ja työskentelyolosuhteiden tarkastamisesta. Suomen on tarkoitus ratifioida sopimus vuoden 2010 aikana. Merityöyleissopimuksen ratifiointia koskevan hallituksen esityksen valmisteluista vastaa työ- ja elinkeinoministeriö. Ulottamalla valvontalain sallimat valvontatoimenpiteet alusten asumis- ja työskentelyolosuhteisiin on tarkoitus panna täytäntöön myös merityöyleissopimuksen satamavaltiotarkastuksia koskevat

määräykset siltä osin, kuin ne kuuluvat valmisteilla olevan Pariisin pöytäkirjan mukaiseen ohjeistukseen. Ohjeistus tulee sisältämään yksityiskohtaiset määräykset siitä, mihin osa-alueisiin tarkastukset kohdistuvat ja mitä perusteita voidaan käyttää pysäyttämisen perusteena. Valmistuttuaan ohjeistus tullaan lisäämään PSC-direktiivin VI liitteeseen.

Pykälän 2 kohdassa esitetään muutettavaksi siten, että se vastaisi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) kotimaan liikennettä koskevaa määritelmää. Kohtaan ei kuitenkaan katsottu tarkoituksenmukaiseksi ottaa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa mainittuja kotimaanliikenteen liikennealueita. Esitetty muutos on luonteeltaan tekninen, mutta tarkoituksenmukainen yhdenmukaisen tulkinnan varmistamiseksi, sillä valvontalain nojalla valvotaan myös aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain säännösten noudattamista.

Pykälän 3 kohdassa esitetään PSC-direktiivin 2 artiklan 18 kohdan mukaisesti laajennettavaksi laivanisännän määritelmää siten, että se kattaisi aluksen omistajan tai sen vuokraajan lisäksi hoitoyhtiön tai muun organisaation tai henkilön, joka on ottanut varustamolta vastuun aluksen toiminnasta. Hoitoyhtiö voi tyypillisesti vastata aluksen miehityksestä, huollosta tai katsastuksesta. Vastuun aluksen toiminnasta voi ottaa myös ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaaja.

Pykälän 5 kohta esitetään muutettavaksi PSC-direktiivin 2 artiklan 1 kohdan edellyttämällä tavalla siten, että siihen lisättäisiin luettelo niistä kansainvälisistä yleissopimuksista, mukaan luettuna niihin liittyvät pakolliset säännöt, joiden vaatimustenmukaisuuden valvontaa direktiivi edellyttää. Kansainväliset yleissopimukset velvoittavat aluksia vain siinä tapauksessa, että niiden lippuvaltio on sopimuksen hyväksynyt. Suomi on hyväksynyt kaikki direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa mainitut yleissopimukset, joten ne kaikki ovat Suomen lipun alla purjehtivia aluksia velvoittavia. Direktiivissä mainitut kansainväliset sopimukset on lueteltu alakohdissa a–h.

Pykälän 5 kohdan i alakohdassa viitattaisiin ILO:n kansainvälisen merityökonferenssin vuonna 2006 hyväksymään merityötä koskevaan yleissopimukseen. Sopimus vahvistaa merenkulkualan työtä koskevat yhteinäiset ja johdonmukaiset vähimmäissäännökset sekä uudistaa 37 ILO:n aikaisempaa merenkulkualan yleissopimusta. Yleissopimuksessa määritellään työsuhteen ehtoja, asumista ja virkistysmahdollisuuksia, ruokaa ja ruoanpitoa, terveydensuojelua ja sosiaaliturvaa koskevat vähimmäisvaatimukset. Yleissopimusta sovelletaan kaupallisessa tarkoituksessa käytettäviin aluksiin, ei kuitenkin kalastusaluksiin ja perinnealuksiin. Yleissopimus ei toistaiseksi sisälly PSC-direktiivin 2 artiklan 1 kohdan listaan kansainvälisistä sopimuksista. Suomen on tarkoitus ratifioida yleissopimus vuoden 2010 aikana. Ulottamalla valvontalain sallimat valvontatoimenpiteet alusten asumis- ja työskentelyolosuhteisiin on tarkoitus panna täytäntöön merityöyleissopimuksen satamavaltiotarkastuksia koskevat määräykset siltä osin, kun ne kuuluvat valmistella olevan Pariisin pöytäkirjan mukaiseen ohjeistukseen. Ohjeistuksen sisältöä on kuvattu pykälän 1 kohdan perusteluissa. Merityöyleissopimusta koskevan viittauksen on tarkoitus tulla voimaan erikseen säädettävänä ajankohtana sopimuksen tullessa Suomen osalta voimaan.

Pykälän 6 kohta. Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 6 päivänä toukokuuta 2009 uudelleenlaaditun toisinnon 2009/45/EY matkustaja-alusten turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä koskevasta direktiivistä, jäljempänä non-SOLAS-direktiivi. Pykälän 6 kohta esitetään saatettavaksi non-SOLAS-direktiiviä koskevan viittauksen osalta ajan tasalle. Esitetty muutos on siten luonteeltaan tekninen ja vastaa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) sisältämää non-SOLAS-direktiivin määritelmää.

Pykälän 7 kohdan ro-ro-matkustaja-aluksen määritelmä esitetään muutettavaksi siten, että se vastaisi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) ro-ro-matkustaja-alusta koskevaa määritelmää, joka perustuu non-SOLAS-direktiiviin. Esitetty muutos on luonteeltaan tekninen, mutta tarkoituksenmukainen yhdenmukaisen tulkinnan varmistamiseksi, sillä

valvontalain nojalla valvotaan osin myös aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain säännösten noudattamista.

Pykälän 9 kohdan matkustajaa koskevaa määritelmää esitetään muutettavaksi siten, että se vastaisi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) matkustajaa koskevaa määritelmää, joka perustuu SOLAS-yleissopimukseen. Esitetty muutos on luonteeltaan tekninen, mutta tarkoituksenmukainen yhdenmukaisen tulkinnan varmistamiseksi, sillä valvontalain nojalla valvotaan myös laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain säännösten noudattamista.

Pykälän 10 kohdan suurnopeusalussäännösten määritelmä esitetään muutettavaksi siten, että se vastaisi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) suurnopeusalussäännöstöä koskevaa määritelmää. Suurnopeusaluksen rakentamisajankohta ratkaisee, kumpaa säännöstöä alukseen sovelletaan.

Pykälän 12 kohdan a alakohta esitetään muutettavaksi siten, että todistuskirjoja koskevan a alakohdan määritelmästä poistettaisiin liian rajoittavina viittaukset ro-ro-matkustaja-aluksiin, suurnopeusmatkustaja-aluksiin sekä SOLAS-yleissopimuksen. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo valvontalain nojalla kaikkia alustyyppisiä useiden kansainvälisten yleissopimusten nojalla.

Pykälän 13 kohdassa esitetään muutettavaksi SOLAS-yleissopimuksen liitteen alakohtaa koskeva viittaus. Kyse on siten teknisluonteisesta viittauksen korjauksesta.

Pykälän 14 kohdan lippuvaltion hallinnon määritelmä esitetään muutettavaksi siten, että määritelmästä poistetaan viittaukset ro-ro-matkustaja-alukseen ja suurnopeusmatkustaja-alukseen liian rajoittavina. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo valvontalain nojalla myös muita kuin ro-ro-matkustaja-aluksia ja suurnopeusmatkustaja-aluksia.

Pykälän 17 kohta esitetään muutettavaksi siten, että se vastaisi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain kotimaan matkaa koskevaa määritelmää. Esitetty muutos on luonteeltaan tekninen, mutta tarkoituksenmukainen yhdenmukaisen tulkinnan varmistamiseksi, sillä valvontalain nojalla valvotaan myös aluksen teknisestä

turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain säännösten noudattamista. Suomen merialueella tarkoitetaan Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määritelystä sisäisistä aluevesistä ja aluemerestä koostuvaa aluetta.

Pykälän 20 kohdan pätevää tarkastajaa koskeva määritelmä esitetään poistettavaksi, ja jatkossa pätevistä tarkastajista säädetäisiin lain 5 §:ssä. Pätevän tarkastajan määritelmä korvattaisiin viittauksella tällä esityksellä toimeenpantavaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/16/EY satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (PSC-direktiivi). Nyt ajantasaistettavaksi esitetty viittaus on voimassa olevan lain 2 pykälän 21 kohdassa.

Pykälän 21 ja 22 kohdassa määriteltäisiin lippuvaltio ja Pariisin pöytäkirja. Määritelmät vastaavat voimassa olevan pykälän 22 ja 23 kohtaa. Kyse on siten teknisestä numeroinnin muuttamisesta.

Pykälän 23 kohdan laajennetun tarkastuksen määritelmä esitetään muutettavaksi siten, että se vastaisi PSC-direktiivin 2 artiklan 13 kohtaan. Laajennettua tarkastusta koskeva määritelmä sisältyy nykyisellään pykälän 24 kohtaa. Laajennettu tarkastus tulee PSC-direktiivin VII liitteen mukaan kohdistaa erityisesti seuraaviin riskikohteisiin: asiakirjat, rakenteellinen kunto, säätiviys, hätäjärjestelmät, radioviestintä, lastioperaatiot, paloturvallisuus, hälytyslaitteet, elin- ja työolot, navigointilaitteet, pelastusvälineet, vaaralliset tavarat, kuljetuskoneisto ja apukoneisto ja saastumisen ehkäiseminen. Määritelmää esitetään lisäksi direktiivin mukaisesti laajennettavaksi sisältämään myös yksityiskohtaisia tarkastuksia koskevan 13 artiklan 3 kohdan mukaisesti on ilmeisiä syitä olettaa, että aluksen tai sen varusteiden kunto tai laivaväki ei olennaisesti täytä kyseeseen tulevan yleissopimuksen vaatimuksia.

Pykälän 24 kohdassa määriteltäisiin perustarkastus. Perustarkastus toimitetaan lähtökohtaisesti asiakirjoihin tutustumalla, ja siinä on varmistettava PSC-direktiivin 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti vähintään siitä, että aluksessa on unionin merilainsäädännön sekä turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvien kansainvälisten yleissopimusten vaatimat todistuskirjat sekä PSC-direktiivin IV liitteessä

luetellut asiakirjat. Tarkastuksessa on lisäksi varmistettava siitä, että Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion suorittamassa tarkastuksessa havaitut puutteet on korjattu. Tarkastajan on myös varmistettava aluksen yleisestä kunnosta, mukaan lukien hygienia, konehuone ja asuintilat.

Pykälän 25 kohdassa määriteltäisiin luokitustodistus. Määritelmä vastaa PSC-direktiivin 2 artiklan 21 kohtaa. Lippuvaltion hallinnon tai hyväksytyin laitoksen antamalla luokitustodistuksella varmistetaan, että alus noudattaa SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevaa II-1 luvun A-1 osan 3 säännön 1 kohtaa. 1 kohta koskee aluksen rakenteeseen, mekaniikkaan ja sähkölaitteisiin liittyviä vaatimuksia. Lain 14 §:n 3 momentin mukaan aluksen pysäyttämistä koskevasta päätöksestä on tarvittaessa ilmoitettava myös hyväksytyille laitokselle, joka on myöntänyt alukselle luokitustodistuksen.

Pykälän 26 kohdassa määriteltäisiin yksityiskohtainen tarkastus. Määritelmä vastaa PSC-direktiivin 2 artiklan 12 kohtaa. Aluksen yksityiskohtainen tarkastus on PSC-direktiivin 13 artiklan 3 kohdan mukaan suoritettava, jos perustarkastuksessa on tullut esille ilmeisiä syitä olettaa, että aluksen tai sen varusteiden kunto tai laivaväki ei olennaisesti täytä kyseessä olevan yleissopimuksen asiaan liittyviä vaatimuksia. PSC-direktiivin V liite sisältää muun muassa aluksen tarkastustiheyteen, pätevyyskirjoihin, rahtiin, runkoon, rakenteisiin, varusteisiin, aluksella vallitseviin olosuhteisiin, toimintoihin ja työjärjestelyihin liittyviä esimerkkejä sellaisista ilmeisistä syistä, joiden nojalla on perusteltua suorittaa yksityiskohtainen tarkastus.

Pykälän 27 kohdassa määriteltäisiin aluksen ja sataman vuorovaikutus. Määritelmä vastaa PSC-direktiivin 2 artiklan 6 kohtaa ja alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 725/2004 sisältävää määritelmää. Sataman ja aluksen vuorovaikutus syntyy PSC-direktiivin 2 artiklan 6 kohdan mukaan, kun alukseen vaikuttavat suoraan ja välittömästi toimet, jotka edellyttävät henkilöiden ja tavaroiden liikkumista tai satamapalvelujen suorittamista alukselle tai aluksesta.

Pykälän 28 kohdassa määriteltäisiin ankkuripaikassa oleva alus. Määritelmä vastaa PSC-direktiivin 2 artiklan 7 kohtaa. Ankkuripaikalla oleva alus kuuluu direktiivin mukaisten tarkastusten piiriin.

Pykälän 29 kohdassa määriteltäisiin aluksen pysäyttäminen. Määritelmä vastaa PSC-direktiivin 2 artiklan 15 kohtaa. Matkaan lähdön virallisella estämisellä tarkoitetaan valvontaviranomaisen antamaa kirjallista aluksen pysäyttämistä koskevaa määräystä.

Pykälän 30 kohdassa määriteltäisiin toiminnon kieltäminen. Määritelmä vastaa PSC-direktiivin 2 artiklan 17 kohtaa. Toiminnon virallisella kieltämisellä tarkoitetaan valvontaviranomaisen antamaa kirjallista toiminnon kieltämistä koskevaa määräystä.

Pykälän 31 kohdassa määriteltäisiin aluksen pääsyn estävä epäämismääräys. Määritelmä vastaa PSC-direktiivin 2 artiklan 16 kohtaa. Epäämismääräyksellä tarkoitetaan valvontaviranomaisen antamaa kirjallista epäämistä koskevaa päätöstä. Epäämismääräys annetaan tulevaisuudessa tapahtuvat käynnit silmällä pitäen aluksen saatua luvan poistua satamasta ja ankkuripaikalta.

Pykälän 32 kohdassa määriteltäisiin yöaika. PSC-direktiivin 2 artiklan 10 kohdan mukaan yöajalla tarkoitetaan kansallisessa lainsäädännössä määriteltyä vähintään seitsemän tunnin ajanjaksoa, johon on joka tapauksessa sisällytettävä klo 0:00 ja klo 5:00 välinen aika. Yöajan määritelmä on merkityksellinen siitä syystä, että yöaikaan satamassa tai ankkuripaikassa käyville aluksille voidaan ehdotetun 11 e §:n mukaisissa tilanteissa jättää pakollinen tarkastus suorittamatta. Yöaika on katsottu tarkoituksenmukaiseksi määrittää siten, että tarkastustoimet voitaisiin ajoittaa mahdollisuuksien mukaan samalle ajalle muiden aluksiin kohdistuvien viranomais-toimenpiteiden kanssa. Näin vältettäisiin tarpeeton yötyö ja alusten tarpeeton pidättäminen satamassa. Esimerkiksi tullin palvelut ovat lähtökohtaisesti tarjolla klo 6:n ja 20:n välillä, mutta tarvittaessa klo 22:een saakka. Nykyisen käytännön mukaan tarkastuksia on tehty yöaikaan harkinnanvaraisesti.

Pykälän 33 kohdassa määriteltäisiin ilmoitus. Määritelmä vastaa PSC-direktiivin valitusta koskevan 2 artiklan 14 kohtaa. Lain 20 §:n nojalla on mahdollisuus tehdä ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai

määräyksen rikkomisesta. Myös ILO:n merityöyleissopimuksen määräykset edellyttävät mahdollisuutta ilmoituksen tekemiseen. Eri-tyisesti aluksen laivaväkeen kuuluvalla tai laivaväen oikeuksia edustavalla järjestöllä voi olla määritelmän mukainen oikeutettu aluksen turvallisuutta, laivaväkeen kohdistuvia turvallisuus- ja terveystarpeita, aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteita tai ympäristön pilaantumisen ehkäisyä koskeva etu.

Pykälän 34 kohdassa määriteltäisiin Pariisin pöytäkirjan alue. Määritelmä vastaa PSC-direktiivin 2 artiklan 4 kohtaa. Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioista koostuva maantieteellinen alue on PSC-direktiivin kannalta merkityksellinen siksi, että sillä alueella tehdyt direktiivissä tarkoitettut tarkastukset kuuluvat direktiivin tarkastusjärjestelmään. Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioita ovat EU-maiden lisäksi Islanti, Kanada, Kroatia, Norja ja Venäjän Federaatio.

Pykälän 35 kohdassa määriteltäisiin tarkastustietokanta. Määritelmä vastaa PSC-direktiivin 2 artiklan 22 kohtaa. Euroopan meriturvallisuusvirastossa, jäljempänä EMSA, valmisteilla oleva sähköinen tarkastustietokanta (THETIS, The Hybrid European Targeting and Inspection System) tulee olemaan keskeisessä asemassa PSC-direktiivin tarkastusjärjestelmässä ja sen toimivuudessa. THETIS-tietokanta tulee syrjäyttämään nykyisen SIRENAC-järjestelmän, johon toistaiseksi on viety aluksen tarkastuksia koskevat tiedot. THETIS-tietokantaan tullaan viemään tiedot kaikista EU:n ja Pariisin pöytäkirjan alueella tehdyistä tarkastuksista ja tarkastusten siirtämisistä. Se tulee palvelemaan siten EU-maiden viranomaisten lisäksi myös Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioiden satamavaltiotarkastuksia suorittavia viranomaisia. THE-TIS-tietokanta tulee ilmoittamaan aluskohtaisen tarkastusten suorittamisvälin ja ne alukset, jotka tulee ensisijaisesti tarkastaa. THETIS-tietokannan avulla tullaan myös arvioimaan vuosittain valtioille allokoitava tarkastusvelvollisuus. Sen kautta tarkastuksia suorittavat viranomaiset saavat etukäteistietoa satamiin tai ankkuripaikkoihin saapuvista aluksista ja voivat arvioida alusten tarkastustarpeen.

3 §. Muu lainsäädäntö. Pykälän 4 momentissa viitattaisiin informatiivisessa mielessä alusten ja satamien turvatoimista ja niiden

valvonnasta annettuun EU:n asetukseen ja eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettuun lakiin. Alusturvallisuuden määritelmän laajentaminen 2 §:n 1 kohdassa PSC-direktiivin edellyttämällä tavalla koskemaan aluksen turvatoimia mahdollistaisi myös valvontalain sallimien valvontatoimenpiteiden ulottamisen ISPS-säännösten noudattamisen valvontaan. ISPS-säännösten noudattamista valvottaisiin Liikenteen turvallisuusviraston toimesta siten sekä alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain että soveltuvien osin myös valvontalain nojalla.

4 §. Lain soveltaminen aluksiin ja laivanisäntiin. Pykälän 1 momentin 1 kohdan lain soveltamisalaa määrittävään alusta koskevaan määritelmään esitetään lisättäväksi viittaus aluksen laivaväkeen. Esitys perustuu PSC-direktiivin 3 artiklan 1 kohtaan. Alusten tarkastukset eivät siten enää kohdistuisi ainoastaan alukseen itseensä vaan myös laivaväkeen, sen asumistiloihin ja työskentelyolosuhteisiin sekä pätevyysiin.

5 §. Valvontaviranomainen. Pykälän nimi ke esitetään muutettavaksi yksikköön. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto olisi laissa tarkoitettu valvontaviranomainen. Voimassa olevan 5 §:n 2 momentin mukaan valvontaviranomaisena toimii Liikenteen turvallisuusviraston meriturvallisuusjohtaja tai hänen määräämänsä Liikenteen turvallisuusviraston virkamies. Julkisia viranomaisia Suomessa ovat valtio ja sen laitokset, kunnat, kuntayhtymät sekä Ahvenanmaan maakunta ja sen virastot. Myös pykälän otsikko esitetään tästä syystä muutettavaksi.

Työsuojeluviranomaisen edustaja voi tarvittaessa suorittaa itsenäisesti aluksilla tarkastuksia sen varmistamiseksi, että aluksella noudatetaan työsuojelulainsäädännön velvoitteita. Lain 9 §:n mukaisesti työsuojeluviranomainen antaa pyydettyä Liikenteen turvallisuusvirastolle virka-apua sellaisissa tilanteissa, joissa Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanottaa työsuojelulainsäädännön alaan kuuluvan, merenkulkijoiden työ- ja elinoloja koskevan ilmoituksen. Yhteisesti suoritettavista tarkastuksista tai muista virka-apuna toteutettavista yhteistyömenettelyistä

voidaan sopia Liikenteen turvallisuusviraston ja työsuojeluviranomaisen kanssa erikseen.

Pykälän 2 momenttiin esitetään siirrettäväksi voimassa olevan 5 §:n 1 momentin pääasiallinen asiasisältö. Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi alusturvallisuudesta annettujen sääntöjen ja määräysten noudattamisen valvojana. Kyse on teknisestä muutoksesta, eikä se sisällä muutoksia toimivaltuuksiin. Momenttiin esitetään lisättäväksi valvontaviranomaiselle PSC-direktiivin ilmoitusten toimittamista koskevan tehtävän lisäksi tehtäväksi itse PSC-direktiivin ja pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen roro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustajalähtöliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun neuvoston direktiivin 1999/35/EY, jäljempänä tarkastusdirektiivi, mukaisten tarkastusten suorittaminen. Direktiivien mukaisten tarkastusten suorittaminen on tulkittu jo nykyisellään kuuluvan Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin voimassa olevan 5 §:n 1 momentin nojalla. Muutoksen tarkoituksena on täsmentää Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä esittämättä kuitenkaan muutosta nykyisiin toimivaltuuksiin ja vallitsevaan käytäntöön.

Pykälän 3 momentissa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehet laissa tarkoitettuina tarkastajina, jotka suorittavat laissa määriteltyjä tarkastuksia. Liikenteen turvallisuusviraston ja sen alaisten aluetuomareiden virkamiehet suorittavat tarkastuksia Liikenteen turvallisuusviraston työjärjestyksen mukaisesti.

Pykälän 4 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan 5 §:n 3 momentin pääasiallinen sisältö. PSC-direktiivin liitteen numero esitetään muutettavaksi vastaamaan uuden direktiivin liitteiden numerointia. Tarkastajien pätevyysvaatimuksiin ei uuden PSC-direktiivin myötä tehty muutoksia, joten kyse on teknisestä muutoksesta. Lisäksi esitetään lisättäväksi viittaus tarkastusdirektiivin sisältämiin pätevyysvaatimuksiin, jotka eroavat PSC-tarkastuksia suorittavan tarkastajan pätevyysvaatimuksista. Sen sijaan, että tarkastajien valtuutusta koskevista todistuksista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella, esitetään momenttia muutettavaksi siten, että valvontaviranomaisen antaman todistuksen tulisi vastaisuudessa täyttää PSC-direktiivin 22 artiklan 4 kohdan mukaan yhteisen mallin

laatimisesta satamavalvontaa suorittavien tarkastajien henkilötodistusta varten 25 päivänä kesäkuuta 1996 annetun komission direktiivin sisältämät tiedot. Todistuksen sisällöstä ei tähän mennessä ole voimassa olevan pykälän mukaan annettu valtioneuvoston asetusta. Komission direktiivin mukaan henkilötodistukseen on tarpeen sisällyttää vähintään seuraavat tiedot: todistuksen antaneen viranomaisen nimi, henkilötodistuksen haltijan koko nimi, kuva ja allekirjoitus sekä maininta siitä, että haltija on valtuutettu suorittamaan tarkastuksia direktiivin nojalla hyväksytyyn kansallisen lainsäädännön nojalla. Todistukseen on lisäksi tarpeen sisällyttää englanninkielinen käännös, jos todistuksessa käytetty kieli ei ole englanti. Näin siitä syystä, että aluksen päällikkö tai laivaväki pystyisi toteamaan tarkastajan henkilöllisyyden.

6 §. Tarkastajan oikeudet. Pykälän nimikkeessä, johdantokappaleessa ja pykälän 5 kohdassa esitetään valvontaviranomainen muutettavaksi tarkastajaksi. Tämä on seurausta 5 §:ään esitetyistä muutoksista, jossa Liikenteen turvallisuusvirasto määriteltäisiin valvontaviranomaiseksi ja Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehet laissa tarkoitetuiksi tarkastajiksi. Muutokset eivät toisi muutosta nykykäytäntöön.

7 §. Tarkastusten toimittaminen aluksilla. Voimassa oleva 7 § esitetään jaettavaksi kahdeksi erilliseksi pykäläksi siten, että 7 § koskisi ainoastaan tarkastusten toimittamista ja 8 § koskisi tarkastuskertomuksia. Pykälän 2 momentti muutettaisiin siten, että merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 kansainvälistä yleissopimusta koskeva viittaus lyhennettäisiin viittaukseksi STCW-yleissopimukseen. Ehdotus on linjassa ehdotetun 2 §:n 5 kohdan c alakohdan kanssa, jossa määriteltäisiin merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 kansainvälinen yleissopimus.

Pykälän 3 momentissa valvontaviranomainen muutettaisiin tarkastajaksi. Tämä on seurausta 5 §:ään esitetyistä muutoksista, joissa Liikenteen turvallisuusvirasto määriteltäisiin valvontaviranomaiseksi ja Liikenteen turvallisuusviraston virkamiehet laissa tarkoitetuiksi tarkastajiksi. Muutokset eivät toisi muutosta nykykäytäntöön.

Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin, että alusturvallisuuden tarkastamisen ohella aluksen pysäyttäminen tulisi toimittaa siten, ettei valvonnan toteuttamisesta aiheudu aluksen toiminnalle tarpeetonta häiriötä. Esitys perustuu PSC-direktiivin 19 artiklan 8 kohtaan.

Työsuojeluviranomaisen edustaja voi tarvittaessa suorittaa itsenäisesti aluksilla tarkastuksia sen varmistamiseksi, että aluksella noudatetaan työsuojelulainsäädännön velvoitteita. Lain 9 §:n mukaisesti työsuojeluviranomainen antaa pyydettyä Liikenteen turvallisuusvirastolle virka-apua sellaisissa tilanteissa, joissa Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanottaa työsuojelulainsäädännön alaan kuuluvan, merenkulkijoiden työ- ja elinoloja koskevan ilmoituksen. Yhteisesti suoritettavista tarkastuksista tai muista virka-apuna toteutettavista yhteistyömenettelyistä voidaan sopia Liikenteen turvallisuusviraston ja työsuojeluviranomaisen kanssa erikseen.

8 §. Tarkastuskertomus. Voimassa olevan 8 §:n laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja aluksen johtamisjärjestelyn tarkastamista koskevat säännökset esitetään poistettaviksi. Niistä säädetään nykyisellään 1 päivänä tammikuuta 2010 voimaantulleessa laivaväen ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009) sekä kansainvälisen turvallisuusjohtamisäännösten täytäntöönpanosta unionissa ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 336/2006.

Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin tarkastaja laatimaan alusturvallisuuden tarkastuksesta tarkastuskertomus ja toimittamaan se aluksen päällikölle. Momentissa olisi kyse yleisestä kertomuksen laatimisveloitteesta, joka koskisi kaikkia alusturvallisuuden tarkastuksia, mukaan lukien suomalaisia aluksia koskevat lippuvaltiotarkastukset sekä PSC-direktiivin ja tarkastusdirektiivin mukaiset tarkastukset. Raportin laatiminen ja sen toimittaminen aluksen päällikölle on merkityksellistä laivanisännän oikeusturvan kannalta etenkin, jos raportissa todetaan havaitun puutteita ja annetaan niiden korjaamista koskeva toimenpidemääräys. Voimassa olevan 7 §:n 5 momentin mukaan ainoastaan PSC-direktiivin mukaisista tarkastuksista tulee laatia tarkastuskertomus ja toimittaa se aluksen päällikölle. Tarkastusta ja tarkastusraport-

tin laatimista koskevien menettelyjen voidaan katsoa täyttävän hallintolain (434/2003) tarkastusta koskevan 39 §:n menettelylliset ja oikeusturvaa koskevat edellytykset.

Pykälän 2 momentti sisältäisi voimassa olevan 7 §:n 5 momentin pääasiallisen sisällön. PSC-direktiivin mukaisista tarkastuksista tulisi edelleen laatia direktiivin IX liitteen mukainen tarkastuskertomus. Momenttiin lisättäisiin velvoite tarkastajalle toimittaa tarkastuskertomuksen tiedot välittömästi komission ylläpitämään tarkastustietokantaan. Tarkastusta koskevien tietojen siirtäminen tietokantaan on tärkeää jäsenmaiden tarkastusvelvoitteen noudattamisen valvonnan ja vuosittaisen tarkastusvelvoitteen allokoinnin kannalta. Lisäksi tietokannassa olevien tietojen perusteella määritellään aluksen riskiprofiili ja tarkastustiheys ja valvotaan edellytetyjen, alukseen tai sillä harjoitettaviin toimintatapoihin tehtävien muutosten toteuttamista. Tarkastaja velvoitettaisiin lisäksi huolehtimaan siitä, että tietokantaan siirretyt tiedot vahvistetaan 72 tunnin kuluessa tarkastuksen päättymisestä. Tarkastajaa ylempänä Liikenteen turvallisuusviraston organisaatiossa olevan virkamiehen tulisi vahvistaa tarkastajan tietokantaan tallettamat tarkastusta koskevat tiedot. Tällä pyritään varmistamaan tietojen paikkansapitävyys. Esitys perustuu PSC-direktiivin 24 artiklan 3 kohtaan.

Pykälän 3 momentin tarkastusraportin laatimisvelvoite koskisi ainoastaan tarkastusdirektiivin 9 artiklan mukaisia, tarkastusdirektiivin 4 ja 5 artiklassa mainittuja perustarkastuksia. Tarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista tulee tehdä määrämuotoinen tarkastuskertomus. Kertomuksen lomakepohja on toistaiseksi saatavissa EMSA:n internet-sivuilta. Jatkossa lomakepohja löytyy tarkastustietokannasta.

9 §. Virka-apuviranomaiset. Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi Liikennevirasto yhdeksi virka-apuviranomaiseksi. Liikennevirasto on alusliikennepalveluviranomaisena keskeisessä roolissa estettäessä alusten tulo satamaan tai ankkuripaikalle. Momenttiin esitetään lisäksi lisättäväksi viittaus rajavartiolakiin (578/2005). Rajavartiolain 77 §:n 1 momentti sisältää perusteet, jotka koskevat virka-apua määrää ja tilanteita, joissa virka-apua annetaan. Harkintavalta

virka-apun antamisessa on Rajavartiolaitoksella.

Työsuojeluviranomainen antaa pyydettyä Liikenteen turvallisuusvirastolle virka-apua sellaisissa tilanteissa, joissa Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanottaa työsuojelulainsäädännön alaan kuuluvan, merenkulkijoiden työ- ja elinoloja koskevan ilmoituksen. Yhteisesti suoritettavista tarkastuksista tai muista virka-apuna toteutettavista yhteistyömenettelyistä voidaan sopia Liikenteen turvallisuusviraston ja työsuojeluviranomaisen kanssa erikseen.

11 §. Aluksen tarkastus ja tutkimus. Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa velvoitettaisiin valvontaviranomainen suorittamaan ulkomaalaisella aluksella PSC-direktiivin mukainen yksityiskohtainen tarkastus, jos aluksella on suoritettu 1 momentissa tarkoitettu tarkastus ja siinä on ilmennyt seikkoja, joiden perusteella voidaan olettaa, että alus tai sen varusteiden kunto ei olellaisilta osin täytä kyseessä olevan yleissopimuksen vaatimuksia. Esitys perustuu PSC-direktiivin 13 artiklan 3 kohtaan.

11 a §. Ennakoilmoitus. Pykälän 1 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että ennakoilmoitusvelvollisuus koskisi yksittäisiä aluksia nykyisen yleisen alusluokkakohdaisen ilmoitusvelvollisuuden sijaan. Alukset valikoituvat laajennetun tarkastuksen piiriin tarkastustietokantaan syötettyjen tietojen perusteella. Pariisin pöytäkirjan internet-sivustoilla on luettelo kunkin Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion viranomaisen yhteystiedoista, joille ennakoilmoitus tulee tehdä. Suomessa ennakoilmoitus sekä ilmoitus aluksen todellisesta saapumis- ja lähtöajasta tulisi tehdä Liikenneviraston ylläpitämän, satamaliikenteen tietojärjestelmä PortNetin kautta. PortNet päivittää saapuvia aluksia koskevat tiedot THETIS-tietokantaan, josta ne ovat Liikenteen turvallisuusviraston tarkastajien saatavilla.

Vastuu tietojen toimittamisesta olisi aluksen päälliköllä tai laivanisännällä. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 9 artiklaan. Tiedot voidaan kuitenkin käytännössä toimittaa muun kuin päällikön tai laivanisännän toimesta. Tyypillisesti kyseeseen voisivat tulla aluksen edustaja tai asiamies. Aluksen edustajalta edellytetään rekisteröitymistä Suomen kaupparekisteriin. Edustaja tyypillisesti vas-

taa aluksen viranomaismaksuista. Aluksen asiamies voi olla myös ulkomaille sijoittunut yritys tai henkilö. Tietojen oikea-aikainen vastaanottaminen on tärkeää, jotta Liikenteen turvallisuusvirasto kykenee arvioimaan aluksen tarkastamisen tarpeellisuuden. Vastuu aluksen todellisen saapumis- ja lähtöajan ilmoittamisesta olisi sen sijaan aluksen edustajalla tai asiamiehellä. Aluksen todellinen saapumisaika on ajankohta, jolloin alus on kiinnitetty laituriin tai ankkuroitu. Todellinen lähtöaika on taasen ajankohta, jolloin alus on irrotettu laiturista tai sen ankkuri on nostettu.

PSC-direktiivin 14 artiklan mukaan laajennettu tarkastus voidaan tehdä aluksille, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri riski tai jotka ikänsä perusteella kuuluvat tehostetun valvonnan piiriin. Laajennettu tarkastus voidaan tehdä matkustaja-aluksille, öljysäiliöaluksille, kaasu- ja kemikaalisäiliöaluksille taikka irtolastialuksille, jotka ovat yli 12 vuotta vanhoja. Myös muille yli 12 vuotta vanhoille aluksille, joihin riskiprofiilin perusteella liittyy suuri turvallisuusriski ja jos on olemassa ensisijaisia tai ennalta arvaamattomia tekijöitä, voidaan tehdä laajennettu tarkastus. Myös epäämismääräyksen kohteeksi joutuneille aluksille voidaan tehdä laajennettu tarkastus.

PSC-direktiivin III liitteen mukaisesti tulisi valvontaviranomaiselle toimittaa muun muassa aluksen tunnistustiedot, satamassa käynnin suunniteltu kesto, säiliöalusten osalta rakennetta koskevat tiedot, lastisäiliöiden ja painolastisäiliöiden tila ja lastin määrä ja laatu. Lisäksi tulee ilmoittaa suunnitellut toimet määräsatamassa tai -ankkuripaikassa, suunnitellut lakisääteiset katsastukset sekä merkittävät määräsatamassa tehtävät huolto- ja korjaustyöt sekä viimeisimmän Pariisin pöytäkirjan alueella suoritettun laajennettun tarkastuksen päivämäärä. Muutokset perustuvat PSC-direktiivin 9 artiklaan.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tulisi ilmoittaa ennakoilmoituksen tehneelle aluksen päällikölle tai laivanisännälle, jos se päättää olla tekemättä laajennettua tarkastusta. Vahvistus on alukselle merkityksellinen, jotta sen päällikö tai laivanisäntä pystyy arvioimaan satamassa käynnin keston ja tarvittaessa sopeuttamaan liikennöintiä aikataulunsa. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 14 artiklan 3 kohtaan.

11 b §. *Laajennettu tarkastus.* Voimassa olevaa pykälää esitetään muutettavaksi siten, että 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi suoritettava laajennettu tarkastus, jos alus kuuluu PSC-direktiivin valintajärjestelmän mukaiseen I-kiireellisyysluokkaan ja jos direktiivin 1 liitteen II osan 3A kohdassa mainitun mukaisesti aluksen riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä ja alusta ei ole tarkastettu viimeisen kuuden kuukauden aikana. Jos I-kiireellisyysluokkaan kuuluva alus on 12 vuotta vanhempi matkustaja-alus, öljy-, kaasu- tai kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa normaalia turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisen 12 kuukauden aikana, on Liikenteen turvallisuusviraston myös tällöin suoritettava aluksella laajennettu tarkastus.

Yli 12 vuotta vanhoille matkustaja-, öljy-, kaasu- tai kemikaalisäiliöalukselle tai irtolastialukselle on lisäksi suoritettava tarkastajan ammatillisen harkinnan mukaan laajennettu tarkastus, jos ilmenee PSC-direktiivin I liitteen II osan 2A kohdassa mainittu ensisijainen tekijä ja aluksen riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä. Ensisijaisia tekijöitä ovat erilaiset turvallisuus- ja ympäristöriskikomukset, onnettomuudet, viranomaisilmoitukset tai puutteet aluksen tiedoissa.

PSC-direktiivin 1 liitteen II osan 3B kohdan mukaan II-kiireellisyysluokkaan kuuluvalla aluksella on tehtävä laajennettu tarkastus, jos aluksen riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä ja sitä ei ole tarkastettu viimeisen viiden kuukauden aikana. Jos II-kiireellisyysluokkaan kuuluva alus on 12 vuotta vanhempi matkustaja-alus, öljy-, kaasu- tai kemikaalisäiliöalus tai irtolastialus, jonka riskiprofiili edustaa normaalia turvallisuusriskiä ja jota ei ole tarkastettu viimeisen 10 kuukauden aikana, on Liikenteen turvallisuusviraston tällöin suoritettava aluksella laajennettu tarkastus.

Yli 12 vuotta vanhalle pientä riskiprofiilia edustavalle matkustaja-, öljy-, kaasu- tai kemikaalisäiliöalukselle tai irtolastialukselle, jota ei ole tarkastettu viimeisen 24 kuukauden aikana, on Liikenteen turvallisuusviraston tehtävä laajennettu tarkastus. Yli 12 vuotta vanhalle matkustaja-, öljy-, kaasu- tai kemikaalisäiliöalukselle tai irtolastialukselle on lisäksi tehtävä tarkastajan ammatillisen har-

kinnan mukaan laajennettu tarkastus, jos ilmenee jokin PSC-direktiivin I liitteen II osan 2B kohdassa mainittu ennalta arvaamaton tekijä ja aluksen riskiprofiili edustaa suurta turvallisuusriskiä. Ennalta arvaamattomia tekijöitä ovat Itämeren koskevien IMO:n navigointisuositusten soveltamatta jättäminen, alukselle todistuskirjoja myöntäneen hyväksytyin laitoksen hyväksynnän peruuttaminen, aluksen ilmeiset sääntöjen vastaisuudet, ilmoitusvelvollisuuksien noudattamatta jättäminen, aluksesta tehty perustellut ilmoitukset, yli kolme kuukautta pitkä tarkastusväli, korjaamattomat puutteet, erityisesti vaaralliseen ja myrkylliseen lastiin liittyvät ongelmat, aluksen ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle vaaraa aiheuttava käyttö ja tiedossa olevat, ilmoitetusta poikkeavat riskitekijät.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin alus pysymään satamassa kunnes laajennettu tarkastus on suoritettu, ellei eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain (485/2004) mukaisista valvontatoimista muuta johdu. Laissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset voivat lain 4, 5, 6 ja 7 §:ssä määritellyissä tilanteissa ryhtyä SOLAS-yleissopimuksen XI-2 luvun 9 säännön 1.2 ja 1.3 kohdassa tarkoitettuihin valvontatoimenpiteisiin, jos on olemassa perusteltua syytä uskoa, että alus ei täytä EU:n turvatoimiasetuksen säännöksiä ja että alus aiheuttaa turvauhkaa tai alukseen kohdistuu turvauhka tai turvavälikohtaus. Valvontatoimenpiteisiin lukeutuu aluksen karkottaminen. Aluksen laivanisännän tai päällikön on huolehdittava siitä, että aluksen liikennöintiakataulussa varataan riittävästi aikaa laajennettua tarkastusta varten. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 14 artiklan 2 kohtaan.

11 c §. Pakollinen tarkastus. Jotta jäsenvaltio täyttäisi vuosittaisen tarkastusvelvollisuutensa, sen on PSC-direktiivin 5 artiklan mukaan tarkastettava kaikki I-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset. Aluksen kiireellisyysluokka määrittyy aluksen riskiprofiilin perusteella. Riskiprofiili määrittyy tarkastustietokantaan kerättyjen tietojen ja uudistettuun tarkastusjärjestelmään liittyvien laskentakaavioiden perusteella automaattisesti. Jäsenvaltioilla ei siten ole harkintavaltaa aluksen tarkastuksen suhteen. Laskentakaavioissa huomioidaan alukseen koh-

distuneet huomautukset ja pysäytykset. Aluksen riskiprofiiliin vaikuttaa lisäksi lippuvaltion, hyväksytyin laitoksen ja varustamon toiminta.

Pakollisia määräaikaistarkastuksia on tehtävä ennalta määrätyn väliajoin. Suuren turvallisuusriskin aluksille on suoritettava määräaikaistarkastus vähintään kuuden kuukauden välein. Muiden riskiprofiilien aluksille määräaikaistarkastuksia suoritetaan sitä harvemmin, mitä pienempi turvallisuusriski on. Normaalin turvallisuusriskin aluksille on suoritettava määräaikaistarkastus 12 kuukauden välein ja pienen turvallisuusriskin aluksille vähintään kolmen vuoden välein.

Minkä tahansa riskiluokan alus muuttuu I-kiireellisyysluokan alukseksi ja on tarkastettava ensimmäisessä satamassa mihin se saapuu, jos ilmenee jokin PSC-direktiivin I liitteen II osan 2A kohdassa mainittu ensisijainen tekijä. Ensisijaisia tekijöitä ovat erilaiset turvallisuus- ja ympäristörikkomukset, onnettomuudet, viranomaisilmoitukset tai puutteet aluksen tiedoissa. Ennalta arvaamattomat tekijät on lueteltu 11 b §:n perusteluissa.

11 d §. Tarkastuksen siirtäminen. Pykälässä määriteltäisiin ne tilanteet, joissa Liikenteen turvallisuusvirasto voisi siirtää aluksen 11 c §:n mukaisen, pakolliseksi määritellyn tarkastuksen myöhäisempään ajankohtaan. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi siirtää tarkastuksen, jos se voidaan suorittaa 15 päivän kuluessa muussa suomalaisessa satamassa tai ankkuripaikassa, eikä alus tällä välin käy muussa EU:n tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa. Sääntö koskee aluksia, jotka liikennöivät EU:n ja Pariisin pöytäkirjan ulkopuolisiin satamiin sekä aluksia, jotka suorittavat avomerellä työtehtäviä, kuten kaasuputken rakentamista, jäänmurtoa tai öljynporaustaluttojen huoltotehtäviä, ja palaavat samaan satamavaltioon, josta lähtivät. Tällöin tarkastuksen suorittamatta jättämistä ei katsota tarkastusvelvoitteet rikkomiseksi edellyttäen, että siirtämistä koskeva tieto tallennetaan tarkastustietokantaan. Ehdotus vastaa PSC-direktiivin 8 artiklan 1 kohdan a alakohdasta.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan tarkastus voitaisiin siirtää, jos Liikenteen turvallisuusvirasto on etukäteen sopinut EU:n tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion

kanssa, että tarkastus suoritetaan tässä maassa 15 päivän kuluessa. Myöskään tällöin ei tarkastuksen suorittamatta jättämistä katsota tarkastusvelvoitteet rikkomiseksi edellyttäen, että siirtämistä koskeva tieto tallennetaan tarkastustietokantaan. Ehdotus vastaa PSC-direktiivin 8 artiklan 1 kohdan b alakohtaa.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi siirtää tarkastuksen, jos alus käy ainoastaan suomalaisessa ankkuripaikassa ja virasto on varmistunut siitä, että tarkastus on mahdollista suorittaa jossain muussa EU:n tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa 15 päivän kuluessa. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 8 artiklan 3 kohdan a alakohtaan. Tässä tilanteessa ei edellytetä, että Liikenteen turvallisuusvirasto on etukäteen sopinut tarkastuksen suorittamisesta. Liikenteen turvallisuusviraston tulee ainoastaan varmistua siitä, että alus ilmoittamansa reittisuunnitelman mukaan tulee 15 päivän kuluessa poikkeamaan EU:n ja Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa, jossa tarkastus voidaan suorittaa. Jos tarkastusta ei kuitenkaan suoritettaisi 15 päivän kuluessa muussa EU:n tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa, katsotaan tarkastuksen siirtäminen Suomen tarkastusvelvollisuuden rikkomiseksi. Tarkastuksen siirtäminen sisältää siten riskin.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi tallennettava tieto tarkastuksen siirtämisestä ja sen perusteista tarkastustietokantaan. Muutoin tarkastuksen suorittamatta jättäminen katsotaan vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden rikkomiseksi. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 8 artiklan 1 kohdan a alakohtaan.

11 e §. Poikkeukset. Voimassa oleva poikkeuksia koskeva 11 c § esitetään numeroitavaksi uudelleen ja muutettavaksi vastaamaan PSC-direktiivin 8 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa sekä 3 kohdan b ja c alakohtaa. Pykälän 1 momentin mukaan pakollinen tarkastus voitaisiin jättää kokonaan suorittamatta, jos Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo, että tarkastus vaarantaisi 1 momentissa mainittujen henkilöiden, aluksen, sataman turvallisuuden tai meriympäristön. Tarkastus voitaisiin myös jättää suorittamatta, jos alus käy yöaikaan satamassa muutoin kuin säännöllisessä liikenteessä. Jos alus käy satamassa säännöllisesti yöaikaan, on valvontaviraston

varmistettava, että alus tarkastetaan asianmukaisesti. Pakollinen tarkastus voidaan lisäksi jättää suorittamatta, jos alus käy ankkuripaikassa ainoastaan yöaikaan tai sen käynti satamassa tai ankkuripaikassa kestää niin vähän aikaa, ettei tarkastusta voida tyydyttävällä tavalla suorittaa. Esityksen 2 §:n 32 kohta sisältää ehdotuksen yöaikaan koskevaksi määritelmäksi.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi tallennettava tieto tarkastuksen suorittamatta jättämisestä ja sen perusteista tarkastustietokantaan. Muutoin tarkastuksen suorittamatta jättäminen katsotaan vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden rikkomiseksi.

14 §. Aluksen pysäyttäminen, sen käytön rajoittaminen sekä sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltäminen. Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi terveyttä koskeva olennainen vaara yhdeksi pykälässä mainituista tarkastuksen yhteydessä havaittavista puutteista, jonka nojalla Liikenteen turvallisuusviraston on pysäytettävä ulkomainen alus. Ehdotus perustuu lähtökohteisesti PSC-direktiivin 19 artiklan 2 kohtaan. Direktiivissä käytetään terveyttä koskevan selvän vaaran määrettä. Tämä voidaan tulkita tarkoittavan sellaista vaaraa, mikä on selvästi havaittavissa, mutta mitä ei välttämättä ole vakava. Toisaalta määre voidaan tulkita myös siten, että mikäli vaara on selvästi havaittavissa, on se samalla myös vakava. Säännöksessä esitetään käytettäväksi vaaran olennaisuuden määrettä, jotta tuodaan selvästi esille se, että kyse on vähäistä vakavamman vaarasta terveydelle. Aluksen pysäyttäminen on toimenpiteenä siinä määrin vakava aluksen toimintaan puuttuminen, ettei siihen tulisi ryhtyä vähäisillä perusteilla. Voimassa olevaan lakiin sisältyvän ihmishengelle aiheutuvan vaaran voidaan jo katsoa pykälän perusteluiden (HE 344/2004 vp) nojalla kattavan terveydelle aiheutettavan vaaran, jos kyse on ihmishengen menetykseen rinnastettavasta olennaisen terveyden menettämisen mahdollisuudesta aluksen tai sen osan käyttöön liittyvänä seurauksena. Esitetyllä lisäyksellä ei ole tarkoitus muuttaa voimassa olevaa tulkintaa.

Pykälän 3 momentti esitetään muutettavaksi siten, että päätöksestä, jolla alus pysäytetään, olisi välittömästi ilmoitettava lippuval-

tion hallinnolle tai kyseisen valtion konsulille tai lähimmälle diplomaattiselle edustajalle. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 19 artiklan 6 kohtaan.

14 b §. *Matkatietojen tallentimen tai ISM-säännösten mukaisten asiakirjojen puuttuminen.* Pykälä ehdotetaan muutettavaksi siten, että PSC-direktiivin liitteen XII sijaan pykälässä viitattaisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2002/59/EY alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75ETY kumoamisesta. Direktiivin liitteen II 2 kohdassa määritellään ne alusluokat, joissa matkatietojen tallennusjärjestelmä on pakollinen. Matkatietojärjestelmää koskeva SOLAS-yleissopimuksen ISM-säännösten sisältämä V luku on Suomessa saatettu voimaan lailla 1358/2002 ja tasavallan presidentin asetuksella 46/2003. Suomalaisen alusten osalta aluksen katsastuksessa varmistetaan, että aluksella on säännöksissä vaadittu matkatietojen tallennin. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 19 artiklan 4 kohtaan.

14 c §. *Aluksen satamaan pääsyn epääminen.* Alukseen kohdistuvat ankaroituvat valvontatoimenpiteet ovat keskeinen osa PSC-direktiivin uutta tarkastusjärjestelmää, jolla pyritään poistamaan EU:n vesiltä alikuntoiset ja siten riskialttiit alukset, jotka eivät täytä kansainvälisten sopimusten ja säännösten edellyttämiä vaatimuksia. Mikäli alus ei täytä kansainvälisten sopimusten asettamia edellytyksiä, tulee sen pääsy satamaan tai ankkuripaikkaan pykälässä esitettyllä tavalla evätä. Epäämismääräys tulee tietyn määräajan jälkeen hakemuksesta kumota, jos alus tuolloin täyttää sille asetetut kansainväliset velvoitteet. Epäämispäätöksen kumoamisesta seuraa, että alus voi jälleen liikennöidä EU:n vesillä sillä perusteella, että sen on jälleen todettu täyttävän sille asetetut kansainväliset velvoitteet. Alukseen kohdistuvilla epäämismääräyksillä on kuitenkin kumulatiivinen vaikutus siten, että tietty määrä alukseen kohdistuvia epäämismääräyksiä johtaa viime kädessä siihen, että aluksen pääsy satamaan tai ankkuripaikkaan evätään pysyvästi. Myös kumottujen epäämismääräysten kumulatiivista vaikutusta voidaan perustella sillä, että alus on toistuvasti päästetty sellaiseen kuntoon, ettei se täytä sille asetettuja kansainvälisiä velvoitteita. Epäämismääräys on viran-

omaispäättös, johon asianomainen voi lain 5 luvun säännösten mukaisesti hakea muutosta. Jos epäämismääräys valituksen johdosta kumotaan, määräyksellä ei tuolloin ole kumulatiivista vaikutusta, sillä muutoin muutoksenhaku jäisi vaille merkitystä.

Pykälän otsikko esitetään muutettavaksi aluksen satamaan pääsyn epäämiseksi. Tämä kuvastaa paremmin tarkastusjärjestelmää, jossa pääsyn epäämismääräys kohdistuu aluksen tulevaan liikennöintiin EU:n ja Pariisin pöytäkirjan alueella.

Pykälän johdantokappale esitetään muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusviraston olisi evättävä ulkomaisen aluksen pääsy suomalaisen sataman lisäksi myös suomalaisen ankkuripaikkaan. Epääminen koskee kaikkia kaupallisessa liikenteessä käytettäviä aluksia. Lähinnä kyseeseen tulevat lasti-, kaasu- ja kemikaalisäiliöalukset, öljysäiliöalukset, irtolastialukset ja matkustaja-alukset. Kyseeseen voi kuitenkin tulla myös muun tyyppinen alus, jos sitä käytetään kaupparenkulkuun. Tarkastusvelvollisuus ulottuu lähtökohtaisesti myös ankkuripaikassa olevaan alukseen. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 16 artiklaan. Ehdotettu 2 §:n 28 kohta sisältää ankkuripaikassa olevan aluksen määritelmän.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa esitetään, että Pariisin pöytäkirjan vuosikatsauksen sijaan viitattaisiin komission vuosittain julkaisemaan, Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytyyn lippuvaltioiden luokitusta koskevaan harmaaseen listaan. Listan tiedot perustuvat tarkastustietokantaan kirjattuihin tietoihin. Lista on julkinen. Pykälän 1 momentin 1 kohtaan esitetään lisättäväksi tarkastusdirektiivin nojalla toimitettava liikennöinnin estäminen aluksen pysäyttämisen rinnalle perusteeksi aluksen epäämiselle. Lisäksi esitetään EU:n ja Pariisin pöytäkirjan aluetta alueeksi, jolla tehty aluksen pysäytys tai liikennöinnin estäminen lasketaan epäämismääräyksen edellytyksiin. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 16 artiklan 1 kohtaan.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa esitetään, että Pariisin pöytäkirjan vuosikatsauksen sijaan viitattaisiin komission vuosittain julkaisemaan, Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytyyn lippuvaltioiden luokitusta koskevaan mustaan listaan. Lista on julkinen. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa mainitun har-

maan listan ja mustan listan ero perustuu huomautusten määrään suhteessa tarkastuksiin. Listan tiedot perustuvat tarkastustietokantaan kirjattuihin tietoihin. Pykälän 1 momentin 2 kohtaan esitetään lisättäväksi tarkastusdirektiivin nojalla toimitettava liikennöinnin estäminen aluksen pysäyttämisen rinnalle perusteeksi aluksen epäämiseksi. Lisäksi esitetään EU:n ja Pariisin pöytäkirjan aluetta alueeksi, jolla tehty aluksen pysäytys tai liikennöinnin estäminen lasketaan epäämisen edellytyksiin. Kuten pykälän 1 momentin 1 kohdassa, epäämismääräys olisi annettava sen jälkeen, kun alus on pysäytetty ja pysäytystä on edeltänyt kaksi aikaisempaa pysäyttämistä tai liikennöinnin estämistä koskevaa päätöstä edellisten 36 kuukauden aikana. Tämä on muutos voimassa olevaan lakiin, jonka mukaan aluksen pääsy on estettävä, jos alus on pysäytetty kerran edellisten 36 kuukauden aikana. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 16 artiklan 1 kohtaan.

Pykälän 2 momentissa esitetään, että Liikenteen turvallisuusviraston olisi kumottava aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta pykälän 1 momentin mukaisesti annettu epäämismääräys, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että alus täyttää PSC-direktiivin VIII liitteen 3—9 kohdassa mainitut edellytykset. Epäämismääräyksen kumoaminen edellyttää muun muassa lippuvaltion hallinnon todistusta siitä, että alus on täysin yleissopimusten määräysten mukainen, luokituslaitoksen todistusta siitä, että alus on luokitusvaatimusten mukainen, ja että epäämismääräyksen antanut viranomais on suorittanut aluksen laajennetun tarkastuksen, johon on sisällytetty vähintään kaikki PSC-direktiivin liitteen VII laajennetun tarkastuksen riskikohteiden yleistä kuntoa koskevat osatekijät. Epäämismääräystä ei olisi mahdollista kumota ennen kuin kolme kuukautta on kulunut määräyksen antamisesta. Näin siitäkin huolimatta, että alus täyttäisi edellä esitetyt VIII liitteessä määritellyt edellytykset aikaisemmin. Tämä on muutos voimassa olevaan lakiin, jonka 14 c §:n 2 momentissa ei aseteta pääsyn estämiselle erityistä määräaika. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 16 artiklan 2 kohtaan.

Pykälän 3 momenttia sovellettaisiin tilanteeseen, jossa alus pysäytetään ja alukselle annettaisiin jo toinen epäämismääräys. Epä-

ämisen perusteet olisivat samat kuin 1 momentin 1 ja 2 kohdassa. Epäämismääräykseksi lasketaan myös sittemmin kumottu epäämismääräys. Liikenteen turvallisuusviraston olisi kumottava epäämismääräys aikaisintaan 12 kuukauden kuluttua epäämismääräyksen antamisesta aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että alus täyttää PSC-direktiivin VIII liitteen 3—9 kohdassa mainitut edellytykset. Edellytyksiä on selostettu pykälän 3 momentin perusteluissa. Epäämispäätöstä ei olisi mahdollista kumota ennen kuin 12 kuukautta on kulunut epäämismääräyksen antamisesta siitä huolimatta, että alus täyttäisi edellä esitetyt VIII liitteessä määritellyt edellytykset aikaisemmin. Ensimmäiseen epäämispäätökseen verrattuna karenssiaika on nelinkertainen. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 16 artiklan 2 kohtaan.

Pykälän 4 momenttia sovellettaisiin tilanteeseen, jossa alus pysäytetään ja alukseen on tuolloin kohdistunut kaksi aikaisempaa epäämismääräystä. Tällöin Liikenteen turvallisuusviraston on evättävä aluksen pääsy satamaan tai ankkuripaikkaan 24 kuukaudeksi. Epäämismääräykseksi lasketaan myös sittemmin kumottu epäämismääräys. Jos alus 24 kuukauden kuluttua epäämismääräyksen antamisesta täyttää PSC-direktiivin VIII liitteen 3—9 kohdassa mainitut edellytykset, sen lippuvaltio ei ole komission vuosittain julkaisemalla mustalla eikä harmaalla listalla, aluksella on EU:n jäsenvaltion hallinnon tai hyväksytyin laitoksen antamat lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset ja alusta hallinnoivan yhtiön toiminnan laatu on korkea, on Liikenteen turvallisuusviraston kumottava epäämismääräys aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta. Edellytyksiä on selostettu pykälän 3 momentin perusteluissa.

PSC-direktiivin 16 artiklan 3 kohdassa ei mainita EU:n jäsenvaltion toimivaltaista viranomaista tahoksi, jonka antamat lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset olisivat yksi epäämismääräyksen kumoamisedellytyksistä. Tämä on ymmärrettävää siitä näkökulmasta, että useimmat valtiot ovat delegoineet todistuskirjojen ja luokitustodistusten myöntämisen hyväksytyille laitoksille. Näin on myös EU:ssa, jossa ainakin Suomi ja

Ruotsi ovat niitä harvoja jäsenmaita, joiden viranomaiset myöntävät todistuskirjat ja luokitustodistukset itse. Jotta esimerkiksi Ruotsin lipun alla purjehtiva alus voisi täyttää momentissa mainitut edellytykset, Liikenteen turvallisuusviraston on pystyttävä hyväksymään Ruotsin toimivaltaisen viranomaisen myöntämät todistuskirjat ja luokitustodistukset. Vastavuoroisesti myös Ruotsin ja muiden EU:n jäsenmaiden tulee pystyä hyväksymään Liikenteen turvallisuusviraston myöntämät asiakirjat. Esityksen mukaan hyväksyttäisiin ainoastaan EU:n jäsenmaiden ja Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajamaiden toimivaltaisten viranomaisten myöntämät todistuskirjat ja luokitustodistukset. EU:n ja Pariisin pöytäkirjan alueen ulkopuolisten maiden lipun alla purjehtivilta edellytettäisiin hyväksytyn luokituslaitoksen antamaa todistuskirjaa ja luokitustodistusta. Tämä on tärkeää riittävän viranomaisvalvonnan mahdollistamiseksi.

Alusta hallinnoivan yhtiön toiminnan laatu on yksi PSC-direktiivin I liitteen I osan I kohdassa määritellyistä aluksen riskiprofiilin määrittävistä osatekijöistä. Jos aluksen omistavan yhtiön toiminnan laatu suhteessa sen alusten pysäyttämisteeseen EU:ssa tai Pariisin pöytäkirjan alueella on korkea, katsotaan alus vähemmän riskialttiiksi. Vastaavasti jos yhtiön toiminnan laatu on heikko tai erittäin heikko, katsotaan alus riskialttiimmaksi.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi evättävä aluksen pääsy suomalaiseen satamaan pysyvästi, jos alus ei 4 momentissa mainitun 24 kuukauden kuluttua täytä 4 momentissa mainittuja edellytyksiä. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 16 artiklan 3 kohtaan. Pääsyn pysyvän epäämisen tarkoituksena on pitää suomalaisista satamista ja ankkuripaikoista pois alukset, jotka eivät toistuvista valvontatoimenpiteistä huolimatta täytä kansainvälisten sopimusten ja säännösten määräyksiä ja ovat näin ollen alusturvallisuuden kannalta riski.

PSC-direktiivi ei sisällä säännöksiä pysyvän epäämismääräyksen vanhenemisesta. Pysyvä epäämismääräys rasittaa alusta siten koko sen elinkaaren ajan riippumatta siitä, korjataanko aluksen puutteet täysimääräisesti myöhemmässä vaiheessa esimerkiksi aluksen uuden omistajan toimesta. Pysyvällä epäämismääräyksellä on siten aluksen omistajan

tai laivanisännän toiminnan kannalta toiminnallisia ja taloudellisia seurauksia. Alukseen on kuitenkin kohdistunut seitsemän aikaisempaa pysäytystä ja sille on annettu kolme määräaikaista epäämismääräystä, joten pääsyn epäminen pysyvästi ei voi tulla alukselle yllätyksenä. Aluksen pysäyttäminen on kumuloituvien seuraamusten kannalta merkittävässä asemassa. Esityksessä ei puututa aluksen pysäyttämisen edellytyksiin muuten kuin 14 §:n 1 momenttiin esitetyn terveyden vaaraa koskevan lisäyksen osalta. Alusten tasapuolisen kohtelun näkökulmasta on tärkeää, että aluksen pysäyttäminen suoritetaan EU:n jäsenvaltioissa ja Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioissa samoilla perusteilla. EMSA onkin panostanut tarkastajien koulutukseen. Aluksen omistaja voi valittaa epäämismääräyksestä lain 5 luvun säännösten mukaisesti. Myös Pariisin pöytäkirjan yhteydessä toimii paneeli, joka tarkastelee satamavaltioiden valvontatoimenpiteitä koskevia valituksia. Paneeli käsitteli vuonna 2009 yhteensä kuusi tapausta.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi evättävä pysyvästi alukselta pääsy suomalaiseen satamaan tai ankkuripaikkaan, jos virasto pysäyttää aluksen ja siihen on kohdistunut kolme epäämismääräystä. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 16 artiklan 4 kohtaan. Pysyvän epäämismääräyksen antamisperuste eroaa 5 momentissa esitetystä siinä, että 5 momentin mukaisesti annettu epäämismääräys on kumottu aluksen täytettyä 24 kuukauden kuluttua 5 momentissa mainitut edellytykset, mutta alus joutuu myöhemmin satamassa tai ankkuripaikassa käydessään jälleen pysäytyksen kohteeksi. Myös tässä tilanteessa kolmas epäämispäätös johtaa pysyvään epäämiseen sillä erotuksella, että pysyvä epäminen edellyttää aluksen pysäyttämistä, kun taas 6 momentin mukaan pysyvän epäämisen edellytyksenä on se, ettei alusta ole 24 kuukauden kuluessa saatettu kansainvälisten sopimusten ja säännösten mukaiseen kuntoon.

Pykälän 7 momentissa esitetään, että epäämismääräystä olisi sovellettava välittömästi sen jälkeen, kun ulkomaiselle alukselle on annettu lupa poistua siitä satamasta tai ankkuripaikasta, jossa se on pysäytetty ja jossa sille on annettu epäämismääräys. Liikenteen turvallisuusvirasto voi edellyttää, että pysäyt-

tämisen syynä olleet puutteet on korjattu ennen kuin alukselle annetaan poistumislupa. Alukselta kiellettäisiin siten vastaisuudessa pääsy suomalaiseen satamaan ja ankkuriipaikkaan. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 16 artiklan 1 kohtaan.

Pykälän 8 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi varmistettava, ettei ulkomaista alusta päästetä suomalaiseen satamaan tai ankkuriipaikkaan, jos EU:n jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on evännyt pääsyn omaan satamaan tai ankkuriipaikkaan. Käytännössä alusliikennettä valvova viranomainen ei antaisi alukselle lupaa saapua väylälle. Viime kädessä rajavartiolaitos estäisi aluksen pääsyn satamaan tai ankkuriipaikkaan. Lain 9 §:ssä säädetään virka-apuviranomaisista. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 16 artiklan 1, 3 ja 4 kohtaan. EU:n jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antamalla epäämismääräyksellä olisi siten koko EU:n alueen laajuinen vaikutus, jos aluksen pääsy on evätty kolmannen kerran 24 kuukaudeksi tai jos aluksen pääsy evätään pysyvästi. Tällä pyritään saamaan alikuntoiset alukset pois koko EU:n merialueelta.

Pykälän 9 momentissa saatettaisiin ajan tasalle voimassa olevan 14 c §:n 2 momentti PSC-direktiivin artiklan 4 ja valvontaviranomaista koskevien viittausten osalta.

Pykälän 10 momentti vastaisi voimassa olevan pykälän 3 momenttia.

18 §. Oikaisuvaatimus ja valitus. Pykälän 4 momentti esitetään muutettavaksi siten, että sen terminologia vastaisi esityksessä käytettyä terminologiaa aluksen epäämismääräyksen osalta.

19 §. Oikaisuvaatimuksen ja muutoksenhaun vaikutus päätökseen. Pykälän 1 momentin 2 kohta esitetään muutettavaksi siten, että se terminologian osalta vastaisi 14 c §:ään esitettyjä muutoksia aluksen satamaan pääsyn epäämisen osalta. Pykälän 1 momentin 3 kohta esitetään muutettavaksi siten, että kohtaan sisältyvä täytäntöönpanon kieltämisen mahdollistava säännös siirrettäisiin pykälän johdantokappaleeseen. Näin siitä syystä, että säännös on tarkoitettu soveltuvan kaikkiin momentin 1—3 kohdan tilanteisiin. Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi 24 tunnin kuluessa korjattava tarkastustietokantaan tiedot sellaisesta aluksen pysäyttämistä koskevasta päätökse-

tä tai epäämismääräyksestä, jota koskeva oikaisuvaatimus on menestyksellinen. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 20 artiklan 4 kohdan b alakohtaan. Alukseen voi kohdistua asteittain ankaroituvia valvontatoimenpiteitä, jotka kumuloituvat alukseen kohdistuneiden pysäytysten ja pääsyn epäämisten määrän perusteella. On tärkeää, että tarkastustietokannassa olevat alusta koskevat tiedot ovat pysäytysten ja epäämisten osalta ajantasaiset.

20 §. Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen. Pykälän 2 momenttiin esitetään lisättäväksi maininta siitä, että 1 momentissa tarkoitettun ilmoituksen tekijän henkilöllisyys on pidettävä aluksen laivanisännältä ja päälliköltä salassa. Ilmoituksen tekijä saattaisi muutoin joutua epäedullisten seuraamusten kohteeksi. Lisäksi esitetään mainintaa siitä, että tarkastajan on suoritettava kaikki ilmoitukseen liittyvät haastattelut luottamuksellisesti. Ehdotukset vahvistavat ilmoituksen tekijän suojaa. Ehdotukset perustuvat PSC-direktiivin 18 artiklan 4 kappaleeseen. Pykälässä mainitulla ilmoituksella tarkoitetaan artiklassa 18 mainittua valitusta. Ilmoitus esitetään määriteltäväksi 2 §:n 33 kohdassa. Myös ILO:n erityyöyleissopimuksen normi A5.1.4. kohta 10 edellyttää, että tarkastajien on pidettävä luottamuksellisina merenkulkijoiden työ- ja elinoloja koskevan huomautuksen tai valituksen tehneen henkilön henkilöllisyys. Työsuojeluviranomaisen edustaja voi tarvittaessa suorittaa itsenäisesti aluksilla tarkastuksia sen varmistamiseksi, että aluksella noudatetaan työsuojelulainsäädännön velvoitteita. Lain 9 §:n mukaisesti työsuojeluviranomainen antaa pyydettyä Liikenteen turvallisuusvirastolle virka-apua sellaisissa tilanteissa, joissa Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanottaa työsuojelulainsäädännön alaan kuuluvan, merenkulkijoiden työ- ja elinoloja koskevan ilmoituksen. Yhteisesti suoritettavista tarkastuksista tai muista virka-apuna toteutettavista yhteistyömenettelyistä voidaan sopia Liikenteen turvallisuusviraston ja työsuojeluviranomaisen kanssa erikseen.

Pykälän 3 momentissa Liikenteen turvallisuusviranomaisen tulisi ilmoittaa lippuvaltion hallinnon lisäksi suomalaiselle työsuojeluviranomaiselle vain merenkulkijoiden työ- ja elinoloja koskevista ILO:n erityyösovimuksen piiriin kuuluvista ilmoituksista, jotka

eivät selkeästi ole perusteettomia. Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuus toimittaa tietoa lippuvalltion hallinnolle koskee sen sijaan kaikkia ei-perusteettomia ilmoituksia. Työsuojeluviranomainen voi Liikenteen turvallisuusvirastolta saamansa tiedon perusteella suorittaa niin halutessaan aluksella toimialaansa kuuluvan tarkastuksen. Työsuojeluviranomaisen tulisi tarvittaessa ilmoittaa ILO:lle sellaisista ilmoituksista, jotka eivät ole selkeästi perusteettomia. Tiedon välittäminen ILO:lle soveltuisi luontevasti työsuojeluviranomaisen tehtäväksi, jonka hallinnon alaan ILO kuuluu. Jäsenvaltion ilmoitusvelvollisuus perustuu PSC-direktiivin 18 artiklan 5 kappaleeseen. Liikenteen turvallisuusviraston tulisi myös ilmoittaa ilmoituksen tekijälle, jos se pitää ilmoitusta perusteettomana. Ilmoituksen tekijälle tulisi ilmoittaa myös syy perusteettomaksi katsomiseen. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 18 artiklan 3 kohtaan.

Pykälän 4 momentin mukaisesti lain virkapuviranomaisia koskevassa 9 §:ssä mainittujen viranomaisten ja satamaoperaattorin olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos ne havaitsevat sellaisia ilmeisiä rikkomuksia, joiden seurauksena alusturvallisuus voi vaarantua tai joista voi aiheutua kohtuutonta häiriötä meriympäristölle. Ilmoituksen piiriin kuuluisivat normaalin virkatyön yhteydessä tehdyt havainnot. Ilmoituksen tulisi sisältää alusta ja sen reittisuunnitelmia koskevat tiedot ja se tulisi mahdollisuuksien mukaan toimittaa sähköisesti. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 23 artiklan 2 kohtaan. Direktiivin kohdassa mainitaan myös luotsi ilmoittavana viranomaisena. Luotsilla on luotsauslain 8 §:n mukaan (940/2003) velvollisuus ilmoittaa alusliikennepalvelulle (VTS) kaikista havainnoistaan, joilla on merkitystä merenkulun, aluksen ja siinä olevien ihmisten turvallisuuden, ympäristönsuojelun tai meri- ja tullivalvonnan kannalta. Alusliikennepalvelulain 18 §:n mukaan (623/2005) VTS-viranomaisena toimivan Liikenneviraston on ilmoitettava mm. asianomaiselle merenkulkuviranomaiselle (Liikenteen turvallisuusvirasto) havaitsemistaan tai sille ilmoitettua tiettyä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen liittyvistä olennaisista seikoista. Lain 19 §:ssä säädetään VTS-viranomaisen ylläpitämästä, VTS-

keskusten toimintaa ohjaavasta toimintakäsikirjasta, mikä sisältää mm. ohjeistuksen ilmoitusmenettelyistä. Alusliikennepalvelulain tarkoitus muuttaa alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annetun direktiivin muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2009/17/EY) kansallisen toimeenpanon yhteydessä. Tässä yhteydessä voidaan ilmoitusvelvollisuutta tarvittaessa tarkentaa.

21 a §. Kustannusten korvaaminen. Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi PSC-direktiivin 28 artiklan 1 kohdan mukaisesti viittaus ehdotettuun, pakollisia tarkastuksia koskevaan 11 c §:ään. Myös näistä tarkastuksista aiheutuneet kulut on aluksen omistajan tai laivanisännän korvattava.

Pykälän 3 momentti esitetään muutettavaksi siten, että 14 c §:n 2 momentin sijaan viitattaisiin muutetuksi ehdotetun 14 c §:n aluksen pysäyttämistä koskevaan 1, 5 ja 7 momenttiin. Ehdotus perustuu PSC-direktiivin 28 artiklan 3 kohtaan ja johtuu uuden tarkastusjärjestelmän mukanaan tuomista muutoksista 14 c §:ään. Ehdotus ei tuo muutosta nykytilaan, koska aluksen omistaja tai laivanisäntä on voimassa olevan lain mukaan velvollinen korvaamaan pysäyttämisestä aiheutuneet kulut.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011. Lain 2 §:n 5 kohdan i alakohta ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella erikseen säädettävänä ajankohtana.

Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava PSC-direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2010. Niiden on sovellettava säännöksiä 1 päivästä tammikuuta 2011 alkaen.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esityksen 14 c §:n sisältämät säännökset koskevat alukseen kohdistuvia kumuloituvia pysäyttämisten myötä ankaroituvia valvontatoimia, jotka viime kädessä johtavat siihen, että aluksen pääsy EU:n satamiin ja ankkuri-

paikkoihin evätään pysyvästi. Pääsyn epäämisen tulee olla oikeassa suhteessa aluksen aiheuttamaan vaaraan. Aluksen pääsy voidaan evätä pysyvästi, jos alus toistuvasti pysäytetään ja sen pääsy evätään määräajaksi syystä, ettei alus ole täyttänyt sille asetettuja kansainvälisiä määräyksiä. Kun aluksen pääsy evätään pysyvästi, siihen on tuolloin kohdistunut jo seitsemän pysäytystä ja kolme määräaikaista pääsyn epäämistä.

Aluksen EU:n satamiin tai ankkuripaikkoihin pääsyn pysyvä epääminen rajoittaa laivanisännän mahdollisuutta käyttää vapaasti omaisuuttaan (perustuslain 15 §). Omaisuuden suoja ei kuitenkaan rajoiteta enemmän kuin on tarpeellista, koska vaatimukset ja toimenpiteet perustuvat yksityiskohtaisesti lakiin ja omaisuuden käyttörajoitukset perustuvat painavaan yhteiskunnalliseen tarpeeseen, joka on riittävän alusturvallisuuden ta-

son turvaaminen mukaan lukien aluksella kulkevan laivaväen ja matkustajien turvallisuus ja ympäristönsuojelu. Esitys perustuu myös EU:n lainsäädännön velvoitteen täytäntöönpanoon. Ottaen huomioon pysyvän epäämisen viimekätisyys ja laivanisännän mahdollisuus edelleen käyttää alusta liikenteessä EU:n ulkopuolisella vesialueella ovat rajoitukset oikeasuhtaisia omaisuudensuojan ja turvallisuusintressin välillä. Lakiehdotuksessa esitetyt toimenpiteet kohdistuvat alukseen. Esitetyillä toimenpiteillä ei ole vaikutusta laivaväen liikkumisvapauteen eikä niillä siten rajoiteta perustuslain 9 §:n turvaamaan liikkumisvapautta.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 1—3, 5—7, 9 ja 10 kohta, 12 kohdan a alakohta, 13, 14, 17 ja 20—24 kohta, 4 §:n 1 momentin 1 kohta, 2 luvun otsikko, 5 §, 6 §:n otsikko, johdantokappale ja 5 kohta, 7 ja 8 §, 9 §:n 1 momentti, 11 a—11 c §, 14 §:n otsikon ruotsinkielinen sanamuoto, 14 §:n 1 ja 3 momentti, 14 b §:n 1 ja 3 momentti, 14 b §:n 2 momentin ruotsinkielinen sanamuoto, 14 c §, 5 luvun ja 18 §:n otsikon sekä 18 §:n 1—3 momentin ruotsinkielinen sanamuoto, 18 §:n 4 momentti, 19 ja 20 §, 21 a §:n 1 ja 3 momentti sekä 21 a §:n 2 ja 4 momentin ja 23 §:n 8 ja 10 kohdan ruotsinkielinen sanamuoto,

sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 kohta laissa 1679/2009, 2 §:n 2, 3, 7 ja 9 kohta, 12 kohdan a alakohta sekä 13, 14 ja 17 kohta laissa 55/2002, 2 §:n 5, 6, 10 ja 20—24 kohta, 7 ja 11 a—11 c §, 14 §:n otsikon ruotsinkielinen sanamuoto, 14 §:n 1 ja 3 momentti, 14 b §:n 1 ja 3 momentti, 14 b §:n 2 momentin ruotsinkielinen sanamuoto, 14 c §, 18 §:n 4 momentti, 19 §, 21 a §:n 1 ja 3 momentti sekä 21 a §:n 2 ja 4 momentin ja 23 §:n 8 ja 10 kohdan ruotsinkielinen sanamuoto laissa 543/2004, 5 §, 6 §:n 5 kohta, 9 §:n 1 momentti ja 18 §:n 1 momentin ruotsinkielinen sanamuoto laissa 1293/2009, 5 luvun ja 18 §:n otsikon sekä 18 §:n 3 momentin ruotsinkielinen sanamuoto laissa 1251/1997 sekä 18 §:n 2 momentin ruotsinkielinen sanamuoto laissa 586/1996, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 55/2002, 543/2004 ja 1679/2009, uusi 25—35 kohta, 3 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1679/2009, uusi 4 momentti, 11 §:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi ja lakiin uusi 11 d ja 11 e § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

1) *alusturvallisuudella* aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja aluksen

turvatoimia sekä turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää, aluksen asumistiloja ja työskentelyolosuhteita sekä aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä;

2) *kotimaan liikenteellä* liikennettä kotimaan satamien välillä; kotimaanliikenteeseen

rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä;

3) *laivanisännällä* sellaista aluksen omistajaa, yhtiötä, muuta organisaatiota tai henkilöä tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräamisvaltaa aluksen alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä; laivanisäntään rinnastetaan tässä laissa sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä;

5) *kansainvälisillä yleissopimuksilla*:

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

b) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen (*MARPOL 73/78 -yleissopimus*);

c) kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen (*STCW-yleissopimus*);

d) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä tehtyä vuoden 1972 kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977, *COLREG-yleissopimus*);

e) vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (SopS 31/1982);

f) yleissopimusta (n:o 147), joka koskee kauppaluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa (SopS 54/1979);

g) vuoden 1992 pöytäkirjaa öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta (SopS 43/1996);

h) vuoden 1966 kansainvälistä lastivii-vayleissopimusta (SopS 52/1968) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

i) vuonna 2006 tehtyä merityötä koskevaa yleissopimusta;

6) *non-SOLAS-direktiivillä* matkustajaluusten turvallisuussäännöistä ja -

määräyksistä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY;

7) *ro-ro-matkustaja-aluksella* alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on non-SOLAS-direktiivin liitteessä olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja;

9) *matkustajalla* jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvaa tai muuta missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä taikka alle vuoden ikäistä lasta;

10) *suurnopeusalussäännöstöllä* suurnopeusalusten kansainvälistä turvallisuussäännöstöä, joka sisältyy Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriturvallisuuskomitean 20 päivänä toukokuuta 1994 antamaan päätöslauselmaan MSC.36(63) (1994 HSC koodi) sekä meriturvallisuuskomitean 5 päivänä joulukuuta 2000 antamaan päätöslauselmaan MSC.97(73) (2000 HSC koodi) sekä niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;

12) *todistuskirjoilla*:

a) kansainvälisillä matkoilla liikennöiville aluksille kansainvälisten yleissopimusten nojalla lippuvaltion tai sen puolesta annettuja todistuskirjoja sekä vapautuskirjoja ja liikennöintilupia;

13) *vapautuskirjalla* SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun osan B 12 säännön a kohdan alakohdan vii nojalla annettua todistuskirjaa;

14) *lippuvaltion hallinnolla* sen valtion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla aluksella on oikeus purjehtia;

17) *kotimaan matkalla* matkaa Suomen merialueella suomalaisesta satamasta toiseen tai samaan suomalaiseen satamaan;

20) *PSC-direktiivillä* satamavaltioiden suoritamasta valvonnasta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/16/EY;

21) *lippuvaltiolla* sitä valtiota, jonka lipun alla aluksella on oikeus purjehtia;

22) *Pariisin pöytäkirjalla* Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitettua satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa

koskevaa yhteisymmärryspöytäkirjaa siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

23) *laajennetulla tarkastuksella* tarkastusta, joka kohdistuu PSC-direktiivin liitteessä VII lueteltuihin kohteisiin; laajennettu tarkastus voi sisältää yksityiskohtaisen tarkastuksen, jos tähän on PSC-direktiivin 13 artiklan 3 kohdan mukaisia ilmeisiä syitä;

24) *perustarkastuksella* aluksen tarkastusta, jonka tarkoituksena on PSC-direktiivin 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti tarkastaa, että alus noudattaa sitä velvoittavia kansainvälisiä yleissopimuksia ja säännöksiä;

25) *luokitustodistuksella* asiakirjaa, jolla vahvistetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-1 luvun A-1 osan 3 säännön 1 kohdan noudattaminen;

26) *yksityiskohtaisella tarkastuksella* tarkastusta, jossa alus, sen varusteet ja laivaväki tai osa niistä tarkastetaan PSC-direktiivin 13 artiklan 3 kohdassa määritellyissä olosuhteissa siten, että tarkastus kattaa aluksen rakenteen, varusteet, miehityksen, asumis- ja työskentelyolosuhteet sekä sen, noudatetaanko aluksella vaadittavia toimintatapoja;

27) *aluksen ja sataman vuorovaikutuksella* vuorovaikutusta, joka syntyy, kun alukseen vaikuttavat suoraan ja välittömästi toimet, jotka edellyttävät henkilöiden ja tavaroiden liikkumista tai satamapalvelujen suorittamista alukselle tai aluksesta;

28) *ankkuripaikassa olevalla aluksella* satamassa tai sataman toimivaltaan kuuluvalla muulla alueella kuin laiturissa olevaa alusta, joka osallistuu aluksen ja sataman vuorovaikutukseen;

29) *pysäyttämisellä* aluksen matkaan lähden virallista estämistä sellaisten havaittujen puutteiden takia, jotka yksin tai yhdessä tekevät aluksesta merikelvottoman;

30) *toiminnon kieltämisellä* alukselle annettua virallista kieltä jatkua jotakin toiminnostaan sen vuoksi, että havaitut puutteet yksinään tai yhdessä tekisivät toiminnon jatkamisen vaaralliseksi;

31) *pääsyn epäämismääräyksellä* aluksen päällikölle, laivanisännälle ja lippuvaltiolle annettavaa valvontaviranomaisen tekemää päätöstä, jolla evätään aluksen pääsy kaikkiin suomalaisiin satamiin ja ankkuripaikkoihin;

32) *yöajalla* klo 22:n ja klo 6:n välistä ajanjaksoa;

33) *ilmoituksella* tietoa, jonka on toimittanut henkilö tai organisaatio, jonka oikeutettua etua aluksen turvallisuus, laivaväkeen kohdistuvat turvallisuus- ja terveysriskit, aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteet tai ympäristön pilaantumisen ehkäisy koskevat;

34) *Pariisin pöytäkirjan alueella* maantieteellistä aluetta, jolla Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltiot suorittavat Pariisin pöytäkirjan mukaisia tarkastuksia;

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

3 §

Muu lainsäädäntö

Alusten ja satamien turvatoimista ja niiden valvonnasta säädetään alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 725/2004 sekä eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004).

4 §

Lain soveltaminen aluksiin ja laivanisäntiin

Tätä lakia sovelletaan:

1) alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalaiseseen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella ja tällaisten alusten laivaväkeen;

2 luku

Viranomainen ja sen tehtävät

5 §

Valvontaviranomainen

Liikenteen turvallisuusvirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen.

Valvontaviranomainen valvoo alusturvallisuudesta annettujen säännösten ja määräysten

noudattamista ja huolehtii PSC-direktiivin ja tarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista, ilmoituksista sekä niiden mukaisten tietojen antamisesta ja tietojen vaihdosta.

Valvontaviranomaisen virkamiehet ovat tässä laissa tarkoitettuja tarkastajia.

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

6 §

Tarkastajan oikeudet

Tarkastajalla on oikeus:

5) käyttää apuna valvontaviranomaisen valtuuttamaa luokituslaitosta aluksen turvalliseen käyttöön liittyvien johtamisjärjestelyjen ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkastuksessa;

7 §

Tarkastusten toimittaminen aluksilla

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

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

Tarkastajan on lisäksi tarkastettava ulkomaisen matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen laivaväen viestintäkyky ja kielitaito sen var-

mistamiseksi, että laivaväki pystyy välittämään keskenään turvallisuutta koskevia tietoja ja vaihtamaan tietoja maissa olevien viranomaisten kanssa. Samoin tarkastajan on tarkastettava, että ulkomaisella matkustaja-aluksella matkustajia hätätilanteessa auttamaan nimetty henkilö pystyy välittämään matkustajille riittävästi tietoa tällaisessa tilanteessa.

Alusturvallisuuden tarkastus tai aluksen pysäyttäminen on toimitettava siten, että valvonnan tarkoitus saadaan toteutetuksi aiheuttamatta tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle. Alusturvallisuuden tarkastamisesta on ilmoitettava laivanisännälle tai päällikölle. Heidän poissaolonsa ei ole esteenä tarkastuksen toimittamiselle.

8 §

Tarkastuskertomus

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

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

Tarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista on laadittava tarkastusdirektiivin 9 artiklassa tarkoitettu tarkastuskertomus.

9 §

Virka-apuviranomaiset

Tässä laissa tarkoitetuissa asioissa ovat satama-, tulli-, rajavartio-, poliisi-, työsuojelu- ja terveysturvaviranomaiset sekä puolustusvoimat ja Liikennevirasto kukin toimialallaan velvollisia antamaan pyydettyä tarpeellista virka-apua Liikenteen turvallisuusvirastolle. Rajavartiolaituksen antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolaissa (578/2005).

3 luku

Alusturvallisuuden toteaminen ja aluksesta tehtävä ennakoilmoitus

11 §

Aluksen tarkastus tai tutkimus

Ulkomaalaisella aluksella on toimitettava PSC-direktiivin mukainen yksityiskohtainen tarkastus, jos 1 momentissa tarkoitetun tarkastuksen yhteydessä ilmenee seikkoja, joiden perusteella voidaan olettaa, että alus tai sen varusteiden kunto ei olennaisilta osin täytä niille asetettuja vaatimuksia.

11 a §

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.

11 b §

Laajennettu tarkastus

Valvontaviranomaisen on suoritettava aluksen PSC-direktiivin mukainen laajennettu tarkastus, jos alus täyttää PSC-direktiivin I

liitteen II osan 3A ja 3B kohdassa mainitut edellytykset.

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

11 c §

Pakollinen tarkastus

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

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

11 d §

Pakollisen tarkastuksen siirtäminen

Valvontaviranomainen voi siirtää aluksen 11 c §:ssä tarkoitetun pakollisen tarkastuksen, jos:

1) tarkastus voidaan suorittaa suomalaisessa satamassa tai ankkuripaikassa 15 päivän kuluessa ja alus ei sinä aikana käy muussa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa;

2) valvontaviranomainen on sopinut etukäteen siitä, että tarkastus suoritetaan 15 päivän kuluessa jossakin muussa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa; tai

3) alus käy ainoastaan ankkuripaikassa ja valvontaviranomainen on varmistunut siitä, että alus on mahdollista tarkastaa muussa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa 15 päivän kuluessa.

Valvontaviranomaisen on tehtävä merkintä tarkastuksen siirtämisestä tarkastustietokantaan.

11 e §

Poikkeukset

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

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

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

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

Valvontaviranomaisen on tehtävä merkintä tarkastustietokantaan, jos tarkastus jätetään suorittamatta.

14 §

Aluksen pysäyttäminen, sen käytön rajoittaminen sekä sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltäminen

Jos alusturvallisuudessa oleva vika tai puute on sellainen, että aluksen käyttö siinä liikenteessä, johon se on tarkoitettu, aiheuttaa vaaraa ihmishengelle tai olennaista vaaraa terveydelle tai välitöntä vaaraa alukselle, muulle liikenteelle tai meriympäristölle, valvontaviranomaisen on tehtävä kirjallinen päätös aluksen pysäyttämisestä tai sen käytön rajoittamisesta taikka sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämisestä, kunnes vika tai puute on korjattu. Kirjallinen päätös on perusteltava ja siinä on annettava tieto kaikista niistä olosuhteista, jotka ovat johtaneet aluksen pysäyttämiseen.

Päätöstä, jolla alus pysäytetään, sen käyttöä rajoitetaan tai sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käyttö kielletään, on heti noudatettava. Päätöksestä on viipymättä ilmoitettava aluksen päällikölle tai ulkomaisen aluksen ollessa kyseessä myös lippuvaltion hallinnolle tai sitä edustavalle lähimmälle konsulille tai diplomaattiselle edustajalle. Ilmoitukseen on liitettävä tarkastuskertomus.

Lisäksi asiasta on tarvittaessa ilmoitettava nimetyille katsastajalle tai hyväksytyille laitoksille, jotka vastaavat luokitustodistusten antamisesta.

14 b §

Matkatietojen tallentimen tai ISM-säännösten mukaisten asiakirjojen puuttuminen

Valvontaviranomaisen on pysäytettävä ulkomainen alus, jos sitä ei ole varustettu toimivalla matkatietojen tallentimella ja matkatietojen tallentimen käyttö on alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY mukaan pakollista. Jos puutetta ei voida nopeasti korjata pysäyttämässä satamassa, valvontaviranomainen voi antaa alukselle luvan siirtyä lähimpään sopivaan satamaan puutteen korjaamiseksi tai edellyttää, että puute korjataan 30 päivän kuluessa.

Valvontaviranomainen voi sallia pysäytetyn aluksen siirtämisen satama-alueen sisällä sataman ruuhkautumisen välttämiseksi, jos siirtäminen voidaan suorittaa turvallisesti.

14 c §

Aluksen satamaan pääsyn epääminen

Valvontaviranomaisen on evättävä pysäyttämänsä ulkomaisen aluksen pääsy satamaan tai ankkuripaikkaan, jos:

1) aluksen lippuvaltio on Euroopan unionin komission vuosittain julkaisemalla harmaalla listalla ja alus on edellisten 24 kuukauden aikana pysäytetty tai sen liikennöinti on estetty tarkastusdirektiivin mukaisesti kaksi kertaa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa; tai

2) aluksen lippuvaltio on Euroopan unionin komission vuosittain julkaisemalla mustalla listalla ja alus on edellisten 36 kuukauden aikana pysäytetty tai sen liikennöinti on estetty tarkastusdirektiivin mukaisesti kaksi kertaa

Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa.

Valvontaviranomaisen on aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta kumottava 1 momentissa tarkoitettu epäämismääräys aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua päätöksen antamisesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että alus tuolloin täyttää PSC-direktiivin VIII liitteen 3—9 kohdassa mainitut edellytykset.

Jos valvontaviranomainen pysäyttää ulkomaisen aluksen satamassa tai ankkuripaikassa ja alukseen on kohdistunut yksi aikaisempi epäämismääräys ja 1 momentin 1 tai 2 kohdan edellytykset täyttyvät, valvontaviranomaisen on evättävä aluksen pääsy satamaan tai ankkuripaikkaan. Valvontaviranomaisen on aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta kumottava epäämismääräys aikaisintaan 12 kuukauden kuluttua määräyksen antamisesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että alus tuolloin täyttää PSC-direktiivin VIII liitteen 3—9 kohdassa mainitut edellytykset.

Jos valvontaviranomainen pysäyttää ulkomaisen aluksen satamassa tai ankkuripaikassa ja alukseen on kohdistunut kaksi aikaisempaa epäämismääräystä, valvontaviranomaisen on evättävä aluksen pääsy satamaan tai ankkuripaikkaan. Valvontaviranomaisen on aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta kumottava epäämismääräys aikaisintaan 24 kuukauden kuluttua määräyksen antamisesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että:

1) aluksen lippuvaltio ei ole Euroopan unionin komission vuosittain julkaisemalla mustalla tai harmaalla listalla;

2) aluksella on Euroopan unionin jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion toimivaltaisen viranomaisen tai hyväksytyin laitoksen antamat lakisäätteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset;

3) alusta hallinnoivan yhtiön alusten puuteja pysäyttämistason perusteella määräytyvä toiminnan laatu on korkea; ja

4) alus täyttää PSC-direktiivin VIII liitteen 3—9 kohdassa mainitut edellytykset.

Aluksilta, jotka eivät 24 kuukauden kuluttua 4 momentissa tarkoitettusta kolmannesta epäämismääräyksestä täytä 4 momentin 1—4 kohdassa mainittuja edellytyksiä, valvontavi-

ranomaisen on evättävä pysyvästi pääsy suomalaisiin satamiin ja ankkuripaikkoihin.

Jos valvontaviranomainen pysäyttää ulkomaisen aluksen satamassa tai ankkuripaikassa ja alukseen on kohdistunut kolme aikaisempaa epäämismääräystä, valvontaviranomaisen on evättävä pysyvästi aluksen pääsy suomalaisiin satamiin ja ankkuripaikkoihin.

Epäämistä koskevaa päätöstä noudatetaan välittömästi sen jälkeen, kun ulkomaiselle alukselle on annettu lupa poistua satamasta tai ankkuripaikasta, jossa se on pysäytetty ja jossa sille on annettu epäämismääräys.

Jos Euroopan unionin jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion toimivaltainen viranomainen on evännyt ulkomaiselta alukselta pääsyn satamaansa tai ankkuripaikkaansa, valvontaviranomaisen on valvottava, ettei alusta päästetä suomalaiseen satamaan tai ankkuripaikkaan.

Valvontaviranomaisen on myös evättävä ulkomaisen aluksen pääsy satamaan ja ankkuripaikkaan, jos 14 §:n 4 momentissa ja PSC-direktiivin 21 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa alus, joka lähtee merelle, ei täytä niitä ehtoja, jotka valvontaviranomainen tai muussa jäsenvaltion tarkastussatamassa olevat toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet, tai kieltäytyy noudattamasta yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia jättämällä saapumatta korjaustelakalle. Pääsy satamaan on evättävä, kunnes aluksen omistaja tai laivanisäntä on esittänyt todisteet siitä, että alus täyttää kaikki yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset ja että aluksen puutteet todennut valvontaviranomainen taikka aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, ovat hyväksyneet ne.

Valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa sallia aluksen pääsyn satamaan ylivoimaisen esteen sattuessa, ylivoimaisesti tärkeimpien turvallisuusnäkökohtien vuoksi, puutteiden korjaamiseksi tai saastuttamisvaaran poistamiseksi, jos aluksen omistaja, laivanisäntä tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin turvallisen satamaan tulon varmistamiseksi.

18 §

Oikaisuvaatimus ja valitus

Oikaisuvaatimus ja valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Oikaisuvaatimus on kuitenkin tehtävä 14 päivän kuluessa siitä päivästä, jona päällikkö tai laivanisäntä on saanut tiedon 14 tai 14 b §:ssä tarkoitetusta pysäyttämispäätöksestä tai 14 c §:ssä tarkoitetusta satamaan pääsyn epäämismääräyksestä.

19 §

*Oikaisuvaatimuksen ja muutoksenhaun vai-
kutuksen päätökseen*

Oikaisuvaatimuksen tekeminen tai valitus ei estä, ellei oikaisu päätöksen tekijä tai valitusviranomainen toisin määrää:

- 1) 14 ja 14 b §:ssä tarkoitetun aluksen pysäyttämistä, sen käytön rajoittamista eikä sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämistä koskevan päätöksen täytäntöönpanoa;
- 2) 14 c §:ssä tarkoitetun aluksen satamaan pääsyn epäämistä koskevan päätöksen täytäntöönpanoa; tai
- 3) 17 h §:ssä tarkoitetun ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen liikennöinnin estämistä koskevan päätöksen täytäntöönpanoa.

Jos oikaisuvaatimus koskee PSC-direktiivin mukaista aluksen pysäyttämistä tai pääsyn epäämistä koskevaa päätöstä, valvontaviranomaisen on korjattava tiedot tarkastustietokantaan viimeistään 24 tunnin kuluessa päätöksen kumoamisesta.

20 §

*Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen
tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen*

Ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta on, mikäli mahdollista, tehtävä kirjallisena valvontaviranomaiselle. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain silloin, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi kirjallinen ilmoitus ei ole mahdollinen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tekijän henkilöllisyyttä ei saa paljastaa aluksen päällikölle, omistajalle eikä laivanisännälle. Jos ilmoituksen perusteella toimitetaan tarkastus, tarkastaja ei saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella. Tarkastajan on toteutettava kaikki laivaväen haastattelut luottamuksellisesti.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava lippuvaltion hallinnolle ja tarvittaessa suomalaiselle työsuojeluviranomaiselle sellaisesta ilmoituksesta, joka ei selkeästi ole perusteeton sekä sen johdosta toteutetuista toimenpiteistä. Työsuojeluviranomainen ilmoittaa tarvittaessa tällaisesta ilmoituksesta Kansainväliselle työjärjestölle. Jos valvontaviranomainen pitää ilmoitusta selkeästi perusteettomana, sen on ilmoitettava tästä perusteluineen ilmoituksen tekijälle.

Edellä 9 §:ssä mainitun viranomaisen tai satamaoperaattorin on toimitettava valvontaviranomaiselle kirjallisesti tieto sellaisesta tavanomaisten tehtäviensä suorittamisen yhteydessä tietoonsa tulleesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen ilmeisestä rikkomisesta, joka voi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle. Tieto tulee toimittaa mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tieto voidaan toimittaa suullisesti, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi tiedon kirjallinen toimittaminen ei ole mahdollista. Ilmoitukseen on liitettävä seuraavat tiedot:

- 1) aluksen nimi;
- 2) aluksen IMO-tunnistenumero;
- 3) radiokutsutunnus;
- 4) lippuvaltio;
- 5) edellinen käyntisatama;
- 6) määräsatama;
- 7) kuvaus aluksella todetuista rikkomuksista.

21 a §

Kustannusten korvaaminen

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

Valvontaviranomaisen 14 c §:n 1, 5 ja 7 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista aiheutuneet kustannukset on aluksen omistajan tai laivanisännän korvattava.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain 2 §:n 5 kohdan i alakohta tulee kuitenkin voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Helsingissä 15 päivänä lokakuuta 2010

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Ministeri *Sirkka-Liisa Anttila*

*Liite
Rinnakkaisteksti*

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 1—3, 5—7, 9 ja 10 kohta, 12 kohdan a alakohta, 13, 14, 17 ja 20—24 kohta, 4 §:n 1 momentin 1 kohta, 2 luvun otsikko, 5 §, 6 §:n otsikko, johdantokappale ja 5 kohta, 7 ja 8 §, 9 §:n 1 momentti, 11 a—11 c §, 14 §:n otsikon ruotsinkielinen sanamuoto, 14 §:n 1 ja 3 momentti, 14 b §:n 1 ja 3 momentti, 14 b §:n 2 momentin ruotsinkielinen sanamuoto, 14 c §, 5 luvun ja 18 §:n otsikon sekä 18 §:n 1—3 momentin ruotsinkielinen sanamuoto, 18 §:n 4 momentti, 19 ja 20 §, 21 a §:n 1 ja 3 momentti sekä 21 a §:n 2 ja 4 momentin ja 23 §:n 8 ja 10 kohdan ruotsinkielinen sanamuoto,

sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 kohta laissa 1679/2009, 2 §:n 2, 3, 7 ja 9 kohta, 12 kohdan a alakohta sekä 13, 14 ja 17 kohta laissa 55/2002, 2 §:n 5, 6, 10 ja 20—24 kohta, 7 ja 11 a—11 c §, 14 §:n otsikon ruotsinkielinen sanamuoto, 14 §:n 1 ja 3 momentti, 14 b §:n 1 ja 3 momentti, 14 b §:n 2 momentin ruotsinkielinen sanamuoto, 14 c §, 18 §:n 4 momentti, 19 §, 21 a §:n 1 ja 3 momentti sekä 21 a §:n 2 ja 4 momentin ja 23 §:n 8 ja 10 kohdan ruotsinkielinen sanamuoto laissa 543/2004, 5 §, 6 §:n 5 kohta, 9 §:n 1 momentti ja 18 §:n 1 momentin ruotsinkielinen sanamuoto laissa 1293/2009, 5 luvun ja 18 §:n otsikon sekä 18 §:n 3 momentin ruotsinkielinen sanamuoto laissa 1251/1997 sekä 18 §:n 2 momentin ruotsinkielinen sanamuoto laissa 586/1996, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 55/2002, 543/2004 ja 1679/2009, uusi 25—35 kohta, 3 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1679/2009, uusi 4 momentti, 11 §:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi ja lakiin uusi 11 d ja 11 e § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuk-
sissa tarkoitetaan:

1) *alusturvallisuudella* aluksen merikelpoi-
suutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalli-
seen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä,
laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestel-
mää sekä aluksista aiheutuvan ympäristön pi-
laantumisen ehkäisemistä;

2) *kotimaan liikenteellä* liikennettä koti-
maan satamien välillä sekä risteilyliikennettä,
jossa alus lähtee suomalaisesta satamasta ja
palaa suomalaiseen satamaan;

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuk-
sissa tarkoitetaan:

1) *alusturvallisuudella* aluksen merikelpoi-
suutta, aluksen turvallista käyttöä ja *aluksen
turvatoimia* sekä turvalliseen käyttöön liitty-
viä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turval-
lisuusjohtamisjärjestelmää, *aluksen asumisti-
loja ja työskentelyolosuhteita* sekä aluksista
aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäi-
semistä;

2) *kotimaanliikenteellä* liikennettä koti-
maan satamien välillä; *kotimaanliikenteeseen
rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja
siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialu-
eiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihre-*

3) *laivanisännällä* sellaista aluksen omistajaa tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä; *laivanisäntään* rinnastetaan tässä laissa sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä;

5) *SOLAS-yleissopimuksella* vuoden 1974 kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä (SopS 11/1981) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

6) *non-SOLAS-direktiivillä* matkustajalusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettua neuvoston direktiiviä 98/18/EY, sellaisena kuin se on muutettuna ja

vojn ja Viipurin välillä;

3) *laivanisännällä* sellaista aluksen omistajaa, *yhtiötä, muuta organisaatiota tai henkilöä* tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä; *laivanisäntään* rinnastetaan tässä laissa sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä;

5) *kansainvälisillä yleissopimuksilla:*

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

b) *alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen (MARPOL 73/78 -yleissopimus);*

c) *kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen (STCW-yleissopimus);*

d) *kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1997, COLREG-yleissopimus);*

e) *vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmitausyleissopimusta (SopS 31/1982);*

f) *yleissopimusta (n:o 147), joka koskee kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa (SopS 54/1979);*

g) *vuoden 1992 pöytäkirjaa öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta (SopS 43/1996);*

h) *vuoden 1966 kansainvälistä lastivii-vayleissopimusta (SopS 52/1968) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;*

i) *merityöstä tehtyä vuoden 2006 yleissopimusta;*

6) *non-SOLAS-direktiivillä* matkustajalusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY;

Suomessa täytöntöön pantuna;

7) *ro-ro-matkustaja-aluksella* meriliikenteeseen yli 12 matkustajalle tarkoitettua matkustaja-alusta, joka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuormaus ja -purkaminen on mahdollista;

7) *ro-ro-matkustaja-aluksella alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on non-SOLAS-direktiivin liitteessä olevassa II-2/A/2 säännössä määritellyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja;*

9) *matkustajalla* jokaista muuta henkilöä kuin:

a) aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä; ja

b) alle vuoden ikäisiä lapsia;

10) *suurnopeusalussäännöstöllä* suurnopeusalusten kansainvälistä turvallisuussäännöstöä, joka sisältyy Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriturvallisuuskomitean 20 päivänä toukokuuta 1994 antamaan päätöslauselmaan MSC.36 (63) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

9) *matkustajalla* jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvaa tai muuta missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä taikka alle vuoden ikäistä lasta;

10) *suurnopeusalussäännöstöllä* suurnopeusalusten kansainvälistä turvallisuussäännöstöä, joka sisältyy Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriturvallisuuskomitean 20 päivänä toukokuuta 1994 antamaan päätöslauselmaan MSC.36(63) (1994 HSC koodi) sekä meriturvallisuuskomitean 5 päivänä joulukuuta 2000 antamaan päätöslauselmaan MSC.97(73) (2000 HSC koodi) sekä niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;

12) *todistuskirjoilla*:

a) kansainvälisillä matkoilla liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten osalta SOLAS-yleissopimuksen nojalla annettuja turvallisuuskirjoja sekä asianmukaisia varusteluetteiloita ja tarvittaessa vapautuskirjoja ja liikennöintilupia; sekä

12) *todistuskirjoilla*:

a) kansainvälisillä matkoilla liikennöiville aluksille kansainvälisten yleissopimusten nojalla lippuvaltion tai sen puolesta annettuja todistuskirjoja sekä tarvittaessa vapautuskirjoja ja liikennöintilupia;

13) *vapautuskirjalla* SOLAS-yleissopimuksen I luvun osan B 12 säännön a kohdan vi alakohdan nojalla annettua todistuskirjaa;

13) *vapautuskirjalla* SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun osan B 12 säännön a kohdan alakohdan vii nojalla annettua tarkastuskirjaa;

14) *lippuvaltion hallinnolla* sen valtion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla ro-ro-matkustaja-aluksella tai suurnopeusmatkustaja-aluksella on oikeus purjehtia;

14) *lippuvaltion hallinnolla* sen valtion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla aluksella on oikeus purjehtia;

17) *kotimaan matkalla* matkaa merialueilla Suomen satamasta samaan tai toiseen Suomen satamaan;

17) *kotimaan matkalla* matkaa Suomen merialueella suomalaisesta satamasta toiseen tai samaan suomalaiseen satamaan;

20) *pätevällä tarkastajalla* virkamiestä tai muuta henkilöä, jonka jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on asianmukaisesti valtuuttanut suorittamaan todistuskirjojen myöntämiseen liittyviä katsastuksia ja tarkastuksia

20) *PSC-direktiivillä satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/16/EY;*

ja joka täyttää tarkastusdirektiivin liitteessä V tarkemmin esitetyt pätevyyttä ja riippumattomuutta koskevat vaatimukset;

21) *PSC-direktiivillä* satamavaltioiden suorittamasta alusten valvonnasta annettua neuvoston direktiiviä 95/21/EY sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston direktiivillä 98/25/EY, komission direktiivillä 98/42/EY, komission direktiivillä 1999/97/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/106/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY;

22) *lippuvaltiolla* sitä valtiota, jonka lipun alla aluksella on oikeus purjehtia;

23) *Pariisin pöytäkirjalla* Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitettua satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevaa yhteisymmärryspöytäkirjaa siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

24) *laajennetulla tarkastuksella* PSC-direktiivin 7 artiklassa ja liitteessä V tarkoitettua tarkastusta.

21) *lippuvaltiolla* sitä valtiota, jonka lipun alla aluksella on oikeus purjehtia;

22) *Pariisin pöytäkirjalla* Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitettua satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevaa yhteisymmärryspöytäkirjaa siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

23) *laajennetulla tarkastuksella* tarkastusta, joka kohdistuu PSC-direktiivin liitteessä VII lueteltuihin kohteisiin; laajennettu tarkastus voi sisältää yksityiskohtaisen tarkastuksen, jos tähän on PSC-direktiivin 13 artiklan 3 kohdan mukaisia ilmeisiä syitä;

24) *perustarkastuksella* aluksen tarkastusta, jonka tarkoituksena on PSC-direktiivin 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti tarkastaa, että alus noudattavaa sitä velvoittavia kansainvälisiä yleissopimuksia ja säännöksiä;

25) *luokitustodistuksella* asiakirjaa, jolla vahvistetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-1 luvun A-1 osan 3 säännön 1 kohdan noudattaminen;

26) *yksityiskohtaisella tarkastuksella* tarkastusta, jossa alus, sen varusteet ja laivaväki tai osa niistä tarkastetaan PSC-direktiivin 13 artiklan 3 kohdassa määritellyissä olosuhteissa siten, että tarkastus kattaa aluksen rakenteen, varusteet, miehityksen, asumis- ja työskentelyolosuhteet sekä sen, noudatetaanko aluksella vaadittavia toimintatapoja;

27) *aluksen ja sataman vuorovaikutuksella* vuorovaikutusta, joka syntyy, kun alukseen vaikuttavat suoraan ja välittömästi toimet, jotka edellyttävät henkilöiden ja tavaroiden liikkumista tai satamapalvelujen suorittamista alukselle tai aluksesta;

28) *ankkuripaikassa olevalla aluksella satamassa tai sataman toimivaltaan kuuluvalla muulla alueella kuin laiturissa olevaa alusta*, joka osallistuu aluksen ja sataman vuorovaikutukseen;

29) *pysäyttämällä aluksen matkaan läh-*

dön virallista estämistä sellaisten havaittujen puutteiden takia, jotka yksin tai yhdessä tekevät aluksesta merikelvottoman;

30) toiminnon kieltämisellä alukselle annettua virallista kieltä jatketaan jotakin toiminnoistaan sen vuoksi, että havaitut puutteet yksinään tai yhdessä tekisivät toiminnon jatkamisen vaaralliseksi;

31) pääsyn epäämismääräyksellä aluksen päällikölle, laivanisännälle ja lippuvaltiolle annettavaa päätöstä, jolla evätään aluksen pääsy kaikkiin suomalaisiin satamiin ja ankuripaikkoihin;

32) yöajalla klo 22:n ja klo 6:n välistä ajanjaksoa;

33) ilmoituksella tietoa tai ilmoitusta, jonka on toimittanut henkilö tai organisaatio, jonka oikeutettua etua aluksen turvallisuus, laivaväkeen kohdistuvat turvallisuus- ja terveysriskit, aluksen asumis- ja työskentelyolosuhteet tai ympäristön pilaantumisen ehkäisy koskevat;

34) Pariisin pöytäkirjan alueella maantieteellistä aluetta, jolla Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltiot suorittavat Pariisin pöytäkirjan mukaisia tarkastuksia;

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

3 §

Muu lainsäädäntö

3 §

Muu lainsäädäntö

Alusten ja satamien turvatoimista ja niiden valvonnasta säädetään alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 725/2004 sekä eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004).

4 §

Lain soveltaminen aluksiin ja laivanisäntiin

Tätä lakia sovelletaan:

1) alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalais-

4 §

Lain soveltaminen aluksiin ja laivanisäntiin

Tätä lakia sovelletaan:

1) alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalais-

seen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella; sekä

seen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella ja tällaisten alusten laivaväkeen;

2 luku

Viranomaiset ja niiden tehtävät

5 §

Valvontaviranomaiset

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo alusturvallisuudesta annettujen säännösten ja määräysten noudattamista ja huolehtii PSC-direktiivin mukaisista ilmoituksista ja tietojen antamisesta sekä tietojen vaihdosta.

Liikenteen turvallisuusvirastossa meriturvallisuudesta vastaava johtaja tai hänen määräämänsä Liikenteen turvallisuusviraston virkamies ovat tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia.

Valvontaviranomaisina voivat toimia vain henkilöt, jotka täyttävät PSC-direktiivin liitteessä VII esitetyt vaatimukset. Valvontaviranomaisella on oltava Liikenteen turvallisuusviraston antama todistus, joka osoittaa, että henkilö on valtuutettu suorittamaan tarkastuksia. Todistuksen sisällöstä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

6 §

Valvontaviranomaisten oikeudet

Valvontaviranomaisella on oikeus:

5) käyttää apuna Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttamaa luokituslaitosta aluksen turvalliseen käyttöön liittyvien johtamisjärjestelyjen ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkastuksessa;

2 luku

Viranomaisen ja sen tehtävät

5 §

Valvontaviranomainen

Liikenteen turvallisuusvirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen.

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

Valvontaviranomaisen virkamiehet ovat tässä laissa tarkoitettuja tarkastajia.

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

6 §

Tarkastajan oikeudet

Tarkastajalla on oikeus:

5) käyttää apuna *valvontaviranomaisen* valtuuttamaa luokituslaitosta aluksen turvalliseen käyttöön liittyvien johtamisjärjestelyjen ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkastuksessa;

7 §

Tarkastusten toimittaminen aluksilla ja tarkastuskertomus

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

Jos ulkomaisen aluksen lippuvaltio ei ole ratifioinut merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 kansainvälistä yleissopimusta (SopS 22/1984), jäljempänä STCW-yleissopimus, valvontaviranomaisen on tarkastettava laivaväen pätevyys. Laivaväen pätevyys on lisäksi tarkastettava, jos on selvät perusteet uskoa, että STCW-yleissopimuksen mukaisia vahdinpitovaatimuksia ei ole noudatettu.

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

Alusturvallisuuden tarkastus on toimitettava siten, että valvonnan tarkoitus saadaan toteutetuksi aiheuttamatta tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle. Alusturvallisuuden tarkastamisesta on ilmoitettava laivanisännälle tai päällikölle. Heidän poissaolonsa ei ole esteenä tarkastuksen toimittamiselle.

Valvontaviranomaisen on laadittava tarkastuksesta PSC-direktiivin liitteen IX mukainen tarkastuskertomus. Tarkastuskertomuksesta on toimitettava jäljennös aluksen päällikölle.

8 §

Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja aluksen johtamisjärjestelyn tarkastus

Suomalaisen laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä sellaisen ulkomaalaisen

7 §

Tarkastusten toimittaminen aluksilla

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

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

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

Alusturvallisuuden tarkastus *tai aluksen pysäyttäminen* on toimitettava siten, että valvonnan tarkoitus saadaan toteutetuksi aiheuttamatta tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle. Alusturvallisuuden tarkastamisesta on ilmoitettava laivanisännälle tai päällikölle. Heidän poissaolonsa ei ole esteenä tarkastuksen toimittamiselle.

8 §

Tarkastuskertomus

Tarkastajan on laadittava alusturvallisuuden tarkastuksesta tarkastuskertomus. Tar-

laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen kotimaan liikenteessä, on tarkastettava ainakin kerran viidessä vuodessa. Tarkastuksesta on hyvissä ajoin ilmoitettava laivanisännälle. Tarkastuksesta ei saa aiheutua kohtuutonta haittaa laivanisännän toiminnalle.

Suomalaisen aluksen turvalliseen käyttöön liittyvät johtamisjärjestelyt ja niiden yhteensopivuus laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän kanssa samoin kuin sellaisen ulkomaalaisen aluksen vastaavat järjestelyt, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen kotimaan liikenteessä, on myös tarkastettava ainakin kerran viidessä vuodessa. Tarkastuksesta on hyvissä ajoin ilmoitettava laivanisännälle ja aluksen päällikölle. Tarkastuksesta ei saa aiheutua tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle.

9 §

Virka-apuviranomaiset

Tässä laissa tarkoitetuissa asioissa ovat satama-, tulli-, rajavartio-, poliisi-, työsuojelu- ja terveysturvaviranomaiset sekä puolustusvoimat kukin toimialallaan velvollisia antamaan pyydettyä tarpeellista virka-apua Liikenteen turvallisuusvirastolle.

3 luku

Alusturvallisuuden toteaminen ja aluksesta tehtävä ennakoilmoitus

11 §

Aluksen tarkastus ja tutkimus

kastuskertomus on toimitettava aluksen päällikölle.

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

Tarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista on laadittava tarkastusdirektiivin 9 artiklassa tarkoitettu tarkastuskertomus.

9 §

Virka-apuviranomaiset

Tässä laissa tarkoitetuissa asioissa ovat satama-, tulli-, rajavartio-, poliisi-, työsuojelu- ja terveysturvaviranomaiset sekä puolustusvoimat ja Liikennevirasto kukin toimialallaan velvollisia antamaan pyydettyä tarpeellista virka-apua Liikenteen turvallisuusvirastolle. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolaissa (578/2005).

3 luku

Alusturvallisuuden toteaminen ja aluksesta tehtävä ennakoilmoitus

11 §

Aluksen tarkastus tai tutkimus

Ulkomaalaisella aluksella on toimitettava PSC-direktiivin mukainen yksityiskohtainen tarkastus, jos 1 momentissa tarkoitettun tarkastuksen yhteydessä ilmenee seikkoja, joi-

den perusteella voidaan olettaa, että alus tai sen varusteiden kunto ei olennaisilta osin täytä niille asetettuja vaatimuksia.

11 a §

Ennakoilmoitus

PSC-direktiivissä tarkoitettuun laajennetun tarkastuksen kohteena olevaan alusluokkaan kuuluvan aluksen päällikön tai laivanisännän on toimitettava valvontaviranomaiselle kuskakin suomalaisessa satamassa, jossa alus käy sen jälkeen, kun viimeisestä laajennetusta tarkastuksesta on kulunut 12 kuukautta, PSC-direktiivin liitteessä V tarkoitettut tiedot viimeistään kolme päivää ennen aluksen laskettua satamaan saapumisaikaa tai ennen edellisestä satamasta lähtöä, jos matkan oletetaan kestävän alle kolme päivää.

11 b §

Laajennettu tarkastus

PSC-direktiivissä tarkoitettuun laajennetun tarkastuksen kohteena olevaan alusluokkaan kuuluvalla aluksella voidaan tehdä laajennettu tarkastus 12 kuukauden kuluttua siitä, kun sille on tehty edellinen laajennettu tarkastus jossain Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa. Aluksella on tehtävä laajennettu tarkastus sen mukaisesti kuin PSC-direktiivissä säädetään.

11 c §

Poikkeukset

Jos tiettyjä aluksia, joille PSC-direktiivin mukaan on tehtävä pakollinen tarkastus tai

11 a §

Ennakoilmoitus

PSC-direktiivin 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun 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 satamaan saapumisaikaa 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.

11 b §

Laajennettu tarkastus

Valvontaviranomaisen on suoritettava aluksen PSC-direktiivin mukainen laajennettu tarkastus, jos alus täyttää PSC-direktiivin I liitteen II osan 3A ja 3B kohdassa mainitut edellytykset.

Ellei eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain (485/2004) mukaisista valvontatoimista muuta johdu, aluksen on pysyttävä satamassa kunnes tarkastus on suoritettu.

11 c §

Pakollinen tarkastus

Valvontaviranomaisen on suoritettava PSC-direktiivin mukainen I-kiireellisyysluok-

pakollinen laajennettu tarkastus, ei toiminnallisista syistä pystytä tarkastamaan, on valvontaviranomaisen ilmoitettava asiasta Euroopan yhteisön komissiolle. Samalla on ilmoitettava syy, minkä vuoksi tarkastus on jätetty suorittamatta.

kaan kuuluvan aluksen pakollinen määräaikainen tarkastus PSC-direktiivin I liitteen II osan 1 kohdan mukaisesti.

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

11 d §

Tarkastuksen siirtäminen

Valvontaviranomainen voi siirtää 11 c §:ssä tarkoitettun aluksen pakollisen tarkastuksen, jos:

1) tarkastus voidaan suorittaa suomalaisessa satamassa tai ankkuripaikassa 15 päivän kuluessa ja alus ei sinä aikana käy muussa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa;

2) valvontaviranomainen on sopinut etukäteen siitä, että tarkastus suoritetaan 15 päivän kuluessa jossakin muussa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa;

3) alus käy ainoastaan ankkuripaikassa ja valvontaviranomainen on varmistunut siitä, että alus on mahdollista tarkastaa muussa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa 15 päivän kuluessa.

Valvontaviranomaisen on tehtävä merkintä tarkastuksen siirtämisestä tarkastustietokantaan.

11 e §

Poikkeukset

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

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

2) alus käy satamassa yöaikaan muutoin kuin säännöllisessä liikenteessä;

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

Valvontaviranomaisen on tehtävä merkintä tarkastustietokantaan, jos tarkastus jätetään suorittamatta.

14 §

Aluksen pysäyttäminen, sen käytön rajoittaminen sekä sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltäminen

Jos alusturvallisuudessa oleva vika tai puute on sellainen, että aluksen käyttö siinä liikenteessä, johon se on tarkoitettu, aiheuttaa vaaraa ihmishengelle tai välitöntä vaaraa alukselle, muulle liikenteelle tai meriympäristölle, valvontaviranomaisen on tehtävä kirjallinen päätös aluksen pysäyttämisestä tai sen käytön rajoittamisesta taikka sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämisestä, kunnes vika tai puute on korjattu. Kirjallinen päätös on perusteltava ja siinä on annettava tieto kaikista niistä olosuhteista, jotka ovat johtaneet aluksen pysäyttämiseen.

Päätöstä, jolla alus pysäytetään, sen käyttöä rajoitetaan tai sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käyttö kielletään, on heti noudatettava. Päätöksestä on viipymättä ilmoitettava aluksen päällikölle tai ulkomaisen aluksen ollessa kyseessä myös lippuvaltion lähimmälle edustustolle sekä liitettävä ilmoitukseen tarkastuskertomus. Lisäksi asiasta on tarvittaessa ilmoitettava nimetyille katsastajalle tai hyväksytyille laitoksille, jotka vastaavat luokitustodistusten antamisesta.

14 b §

Matkatietojen tallentimen tai ISM-säännösten mukaisten asiakirjojen puuttuminen

Valvontaviranomaisen on pysäytettävä ulkomainen alus, jos sitä ei ole varustettu toimivalla matkatietojen tallentimella niissä tapauksissa, joissa matkatietojen tallentimen käyttö on PSC-direktiivin liitteen XII mukaisesti pakollista. Jos puutetta ei voida nopeasti

14 §

Aluksen pysäyttäminen, sen käytön rajoittaminen sekä sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltäminen

Jos alusturvallisuudessa oleva vika tai puute on sellainen, että aluksen käyttö siinä liikenteessä, johon se on tarkoitettu, aiheuttaa vaaraa ihmishengelle tai olennaista vaaraa terveydelle tai välitöntä vaaraa alukselle, muulle liikenteelle tai meriympäristölle, valvontaviranomaisen on tehtävä kirjallinen päätös aluksen pysäyttämisestä tai sen käytön rajoittamisesta taikka sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämisestä, kunnes vika tai puute on korjattu. Kirjallinen päätös on perusteltava ja siinä on annettava tieto kaikista niistä olosuhteista, jotka ovat johtaneet aluksen pysäyttämiseen.

Päätöstä, jolla alus pysäytetään, sen käyttöä rajoitetaan tai sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käyttö kielletään, on heti noudatettava. Päätöksestä on viipymättä ilmoitettava aluksen päällikölle tai ulkomaisen aluksen ollessa kyseessä myös lippuvaltion hallinnolle tai sitä edustavalle lähimmälle konsulille tai diplomaattiselle edustajalle. Ilmoitukseen on liitettävä tarkastuskertomus. Lisäksi asiasta on tarvittaessa ilmoitettava nimetyille katsastajalle tai hyväksytyille laitoksille, jotka vastaavat luokitustodistusten antamisesta.

14 b §

Matkatietojen tallentimen tai ISM-säännösten mukaisten asiakirjojen puuttuminen

Valvontaviranomaisen on pysäytettävä ulkomainen alus, jos sitä ei ole varustettu toimivalla matkatietojen tallentimella ja matkatietojen tallentimen käyttö on alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston ase-

korjata pysäyttämissatamassa, valvontaviranomainen voi antaa alukselle luvan siirtyä lähimpään sopivaan satamaan, jossa puute on korjattava, tai keskeyttää pysäyttämisen ehdolla, että puute korjataan enintään 30 päivän kuluessa.

 Jos tarkastuksessa ei havaita muita pysäyttämiseen oikeuttavia puutteita kuin 2 momentissa säädetään, valvontaviranomainen voi peruuttaa pysäyttämismääräyksen, jotta vältetään sataman ruuhkautuminen. Valvontaviranomaisen on ilmoitettava päätöksestä välittömästi muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.

14 c §

Aluksen satamaan pääsyn estäminen

Valvontaviranomaisen on estettävä ulkomaisen kaasun tai kemikaalisäiliöaluksen, irtolastialuksen, öljysäiliöaluksen tai matkustaja-aluksen pääsy suomalaiseen satamaan, jos:

1) aluksen lippuvaltio on Pariisin pöytäkirjan vuosikatsauksessa julkaistavalla mustalla listalla ja alus on edellisten 24 kuukauden aikana pysäytetty useammin kuin kaksi kertaa Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamaan; tai

2) aluksen lippuvaltio on luokiteltu Pariisin pöytäkirjan vuosikatsauksessa julkaistavalla mustalla listalla erittäin suuren turvallisuusriskin tai suuren turvallisuusriskin valtioksi ja alus on edellisten 36 kuukauden aikana pysäytetty useammin kuin kerran Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamaan.

tuksen 93/75/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY mukaan pakollista. Jos puutetta ei voida nopeasti korjata pysäyttämissatamassa, valvontaviranomainen voi antaa alukselle luvan siirtyä lähimpään sopivaan satamaan puutteen korjaamiseksi tai keskeyttää pysäyttämisen ehdolla, että puute korjataan enintään 30 päivän kuluessa.

Valvontaviranomainen voi sallia pysäytetyn aluksen siirtämisen satama-alueen sisällä sataman ruuhkautumisen välttämiseksi, jos siirtäminen voidaan suorittaa turvallisesti.

14 c §

Aluksen satamaan pääsyn epääminen

Valvontaviranomaisen on evättävä pysäyttämänsä ulkomaisen aluksen pääsy satamaan tai ankkuripaikkaan, jos:

1) aluksen lippuvaltio on Euroopan unionin komission vuosittain julkaisemalla harmaalla listalla ja alus on edellisten 24 kuukauden aikana pysäytetty tai sen liikennöinti on estetty tarkastusdirektiivin mukaisesti kaksi kertaa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa; tai

2) aluksen lippuvaltio on Euroopan unionin komission vuosittain julkaisemalla mustalla listalla ja alus on edellisten 36 kuukauden aikana pysäytetty tai sen liikennöinti on estetty tarkastusdirektiivin mukaisesti kaksi kertaa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkuripaikassa.

Valvontaviranomaisen on aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta kumottava 1 momentissa tarkoitettu epäämismääräys aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua päätöksen antamisesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että alus tuolloin täyttää PSC-direktiivin VIII liitteen 3—9 kohdassa mainitut edellytykset.

Jos valvontaviranomainen pysäyttää ulkomaisen aluksen satamassa tai ankkuripaikassa ja alukseen on kohdistunut yksi aikaisempi epäämismääräys ja 1 momentin 1 tai 2 kohdan edellytykset täyttyvät, valvontaviranomaisen on evättävä aluksen pääsy satamaan

tai ankkuripaikkaan. Valvontaviranomaisen on aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta kumottava epäämismääräys aikaisintaan 12 kuukauden kuluttua määräyksen antamisesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että alus tuolloin täyttää PSC-direktiivin VIII liitteen 3—9 kohdassa mainitut edellytykset.

Jos valvontaviranomainen pysäyttää ulkomaisen aluksen satamassa tai ankkuripaikassa ja alukseen on kohdistunut kaksi aikaisempaa epäämismääräystä, valvontaviranomaisen on evättävä aluksen pääsy satamaan tai ankkuripaikkaan. Valvontaviranomaisen on aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta kumottava epäämismääräys aikaisintaan 24 kuukauden kuluttua määräyksen antamisesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että:

1) aluksen lippuvaltio ei ole Euroopan unionin komission vuosittain julkaisemalla mustalla tai harmaalla listalla;

2) aluksella on Euroopan unionin jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion toimivaltaisen viranomaisen tai hyväksytyt laitoksen antamat lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset;

3) alusta hallinnoivan yhtiön alusten puuteja pysäyttämistason perusteella määrittyvä toiminnan laatu on korkea; ja

4) alus täyttää PSC-direktiivin VIII liitteen 3—9 kohdassa mainitut edellytykset.

Aluksilta, jotka eivät 24 kuukauden kuluttua 4 momentissa tarkoitettua kolmannesta epäämismääräyksestä täytä 4 momentin 1—4 kohdassa mainittuja edellytyksiä, valvontaviranomaisen on evättävä pysyvästi aluksen pääsy suomalaisiin satamiin ja ankkuripaikkoihin.

Jos valvontaviranomainen pysäyttää ulkomaisen aluksen satamassa tai ankkuripaikassa ja alukseen on kohdistunut kolme aikaisempaa epäämismääräystä, valvontaviranomaisen on evättävä pysyvästi aluksen pääsy suomalaisiin satamiin ja ankkuripaikkoihin.

Epäämistä koskevaa päätöstä noudatetaan välittömästi sen jälkeen, kun ulkomaiselle alukselle on annettu lupa poistua satamasta tai ankkuripaikasta, jossa se on pysäytetty ja jossa sille on annettu epäämismääräys.

Jos Euroopan unionin jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion toimivaltaisen viranomaisen on evännyt ulkomai-

Valvontaviranomaisen on myös estettävä ulkomaisen aluksen saapuminen suomalaiseen satamaan, jos 14 §:n 4 momentissa ja PSC-direktiivin 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa alus, joka lähtee merelle, ei täytä niitä ehtoja, jotka suomalaisessa satamassa olevat valvontaviranomaiset tai muussa jäsenvaltion tarkastussatamassa olevat toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet, tai kieltäytyy noudattamasta yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia jättämällä saapumatta korjaustelakalle. Pääsy satamaan on estettävä, kunnes aluksen omistaja tai laivanisäntä on esittänyt todisteet siitä, että alus täyttää kaikki yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset, ja aluksen puutteet todennut valvontaviranomainen taikka aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat hyväksyneet ne.

Valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa sallia aluksen pääsyn satamaan ylivoimaisen esteen sattuessa, ylivoimaisesti tärkeimpien turvallisuusnäkökohtien vuoksi, puutteiden korjaamiseksi tai saastuttamisvaaran poistamiseksi, jos aluksen omistaja, laivanisäntä tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin turvallisen satamaantulon varmistamiseksi.

18 §

Oikaisuvaatimus ja valitus

Oikaisuvaatimus ja valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Oikaisuvaatimus on kuitenkin tehtävä 14 päivän kuluessa siitä päivästä, jona päällikkö tai laivanisäntä on saanut tiedon 14 tai 14 b §:ssä tarkoitettusta pysäyttämispäätöksestä tai 14 c §:ssä tarkoitettusta satamaan pääsyn estämispäätöksestä.

19 §

Oikaisuvaatimuksen ja muutoksenhaun vaikutus päätökseen

selta alukselta pääsyn satamaansa tai ankkuripaikkaansa, valvontaviranomaisen on valvottava, ettei alusta päästetä suomalaiseen satamaan tai ankkuripaikkaan.

Valvontaviranomaisen on myös evättävä ulkomaisen aluksen pääsy satamaan ja ankkuripaikkaan, jos 14 § 4 momentissa ja PSC-direktiivin 21 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa alus, joka lähtee merelle, ei täytä niitä ehtoja, jotka valvontaviranomainen tai muussa jäsenvaltion tarkastussatamassa olevat toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet, tai kieltäytyy noudattamasta yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia jättämällä saapumatta korjaustelakalle. Pääsy satamaan on evättävä, kunnes aluksen omistaja tai laivanisäntä on esittänyt todisteet siitä, että alus täyttää kaikki yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset, ja aluksen puutteet todennut valvontaviranomainen taikka aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat hyväksyneet ne.

Valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa sallia aluksen pääsyn satamaan ylivoimaisen esteen sattuessa, ylivoimaisesti tärkeimpien turvallisuusnäkökohtien vuoksi, puutteiden korjaamiseksi tai saastuttamisvaaran poistamiseksi, jos aluksen omistaja, laivanisäntä tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin turvallisen satamaantulon varmistamiseksi.

18 §

Oikaisuvaatimus ja valitus

Oikaisuvaatimus ja valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Oikaisuvaatimus on kuitenkin tehtävä 14 päivän kuluessa siitä päivästä, jona päällikkö tai laivanisäntä on saanut tiedon 14 tai 14 b §:ssä tarkoitettusta pysäyttämispäätöksestä tai 14 c §:ssä tarkoitettusta satamaan pääsyn epäämismääräyksestä.

19 §

Oikaisuvaatimuksen ja muutoksenhaun vaikutus päätökseen

Oikaisuvaatimuksen tekeminen tai valitus ei estä:

1) 14 tai 14 b §:ssä tarkoitetun aluksen pysäyttämisen, sen käytön rajoittamista eikä sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämistä koskevan päätöksen täytäntöönpanoa;

2) 14 c §:ssä tarkoitetun aluksen satamaan pääsyn estämistä koskevan päätöksen täytäntöönpanoa; tai

3) 17 h §:ssä tarkoitetun ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen liikennöinnin estämistä koskevan päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisupäätöksen tekijä tai valvontaviranomainen toisin määrää.

Oikaisuvaatimuksen tekeminen tai valitus ei estä, *ellei oikaisupäätöksen tekijä tai valvontaviranomainen toisin määrää:*

1) 14 tai 14 b §:ssä tarkoitetun aluksen pysäyttämisen, sen käytön rajoittamista eikä sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämistä koskevan päätöksen täytäntöönpanoa;

2) 14 c §:ssä tarkoitetun aluksen satamaan pääsyn *epäämistä* koskevan päätöksen täytäntöönpanoa; tai

3) 17 h §:ssä tarkoitetun ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen liikennöinnin estämistä koskevan päätöksen täytäntöönpanoa.

Jos oikaisuvaatimus koskee PSC-direktiivin mukaista aluksen pysäyttämistä tai pääsyn epäämistä koskevaa päätöstä, valvontaviranomaisen on korjattava tiedot tarkastustietokantaan viimeistään 24 tunnin kuluessa päätöksen kumoamisesta.

20 §

Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen

Ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta on, mikäli mahdollista, tehtävä kirjallisena valvontaviranomaiselle. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain silloin, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi kirjallinen ilmoitus ei ole mahdollinen.

Jos 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen perusteella toimitetaan alusturvallisuuden tarkastus, ei tarkastuksen toimittaja saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella.

20 §

Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen

Ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta on, mikäli mahdollista, tehtävä kirjallisena valvontaviranomaiselle. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain silloin, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi kirjallinen ilmoitus ei ole mahdollinen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tekijän henkilöllisyyttä ei saa paljastaa aluksen päällikölle, omistajalle eikä laivanisännälle. Jos ilmoituksen perusteella toimitetaan tarkastus, tarkastaja ei saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella. Tarkastajan on toteutettava kaikki laivaväen haastattelut luottamuksellisesti.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava lipuvalltion hallinnolle ja tarvittaessa suomalaiselle työsuojeluviranomaiselle sellaisesta ilmoituksesta, joka ei selkeästi ole perusteeton sekä sen johdosta toteutetuista toimenpiteistä. Työsuojeluviranomainen ilmoittaa tarvittaessa tällaisesta ilmoituksesta Kansainväliselle työjärjestölle. Jos valvontaviranomainen pitää ilmoitusta selkeästi perus-

teettomana, sen on ilmoitettava tästä perusteluineen ilmoituksen tekijälle.

Edellä 9 §:ssä mainitun viranomaisen tai satamaoperaattorin on toimitettava valvontaviranomaiselle kirjallisesti tieto sellaisesta tavanomaisten tehtäviensä suorittamisen yhteydessä tietoonsa tulleesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen ilmeisestä rikkomisesta, joka voi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle. Tieto tulee toimittaa mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tieto voidaan toimittaa suullisesti, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi tiedon kirjallinen toimittaminen ei ole mahdollinen. Ilmoitukseen on liitettävä seuraavat tiedot:

- 1) aluksen nimi;
- 2) aluksen IMO-tunnistenumero;
- 3) radiokutsutunnus;
- 4) lippuvaltio;
- 5) edellinen käyntisatama;
- 6) määräsatama;
- 7) kuvaus aluksella todetuista rikkomuksista.

21 a §

Kustannusten korvaaminen

Jos 10, 11 ja 11 b §:ssä tarkoitetuissa tarkastuksissa havaitaan sellaisia puutteita, jotka oikeuttavat aluksen pysäyttämiseen, on aluksen omistajan, laivanisännän tai hänen edustajansa korvattava kaikki tarkastuksiin liittyvät kustannukset.

Valvontaviranomaisen 14 c §:n 2 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista aiheutuneet kustannukset on aluksen omistajan tai laivanisännän korvattava.

21 a §

Kustannusten korvaaminen

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

Valvontaviranomaisen 14 c §:n 1, 5 ja 7 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista aiheutuneet kustannukset on aluksen omistajan tai laivanisännän korvattava.

Tämä laki tulee voimaan päivä kuuta 20 .

Lain 2 §:n 5 kohdan i alakohta tulee kuitenkin voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.