

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi alusliikennepalvelulain, alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi alusliikennepalvelulakia, alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia ja sakon täytäntöönpanosta annettua lakia. Esityksen mukaan alusliikennepalvelulakia muutettaisiin siten, että alusliikennepalvelun jakamisesta erilaisiin alusliikennepalvelutehtäviin luovuttaisiin. Lisäksi ehdotetaan muutoksia, joilla täsmennettäisiin alusliikennepalvelutehtäviä koskevia pätevyysvaatimuksia sekä alusliikennepalveluhenkilöstön koulutusta ja sen järjestämistä koskevia vaatimuksia. Tarkoituksena on, että alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyyttä ja koulutusta koskevien vaatimusten osalta noudatettaisiin nykytilaa vastaavasti Kansainvälisen majakkajärjestön standardeja.

Esityksellä tehtäisiin eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmetyyn palveluympäristön perustamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen vaatimat kansalliset säädösmuutokset ja tehtäisiin lainsäädäntöön tarpeelliset muutokset, jotta Liikenne- ja viestintäviraston Portnet-järjestelmä voitaisiin korvata uudella merenkulun tiedonhallintajärjestelmällä, joka täyttää asetuksen aiempaa sääntelyä laajemman soveltamisalueen vaatimukset.

Sakon täytäntöönpanosta annetun lain soveltamisalaa laajennettaisiin koskemaan myös alusliikennepalvelulaissa tarkoitettuja liikennevirhemaksuja.

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

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
2 Nykytila ja sen arviointi .....	4
2.1 Kansallinen lainsäädäntö ja käytäntö .....	4
2.2 Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö .....	5
3 Tavoitteet .....	8
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	8
4.1 Keskeiset ehdotukset .....	8
4.2 Pääasialliset vaikutukset .....	9
5 Lausuntopalaute .....	14
6 Säännöskohtaiset perustelut .....	15
6.1 Alusliikennepalvelulaki .....	15
6.2 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 a §:n muuttamisesta .....	44
6.3 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta .....	44
7 Lakia alemman asteinen sääntely .....	44
8 Voimaantulo .....	45
9 Toimeenpano ja seuranta .....	45
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	45
LAKIEHDOTUKSET .....	50
1. Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta .....	50
2. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 a §:n muuttamisesta .....	64
3. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta .....	65
LIITE .....	66
RINNAKKAISTEKSTIT .....	66
1. Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta .....	66
2. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 a §:n muuttamisesta .....	92
3. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta .....	93

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

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

Valtioneuvoston asetuksella alusliikennepalvelusta (763/2005, *jäljempänä myös alusliikennepalveluasetus*) säädetään tarkemmin alusliikennepalveluun liittyvistä koulutus- ja pätevyysvaatimuksista, alusta ja sen lastia koskevista ilmoituksista viranomaisten yhteistyöstä, sekä tarkennetaan suojapaikkasääntelyä.

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

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

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä hallinnonalan virastojen Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston kanssa. Valmistelussa on ollut mukana myös alusliikennepalvelua tarjoava yhtiö Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy. Hankkeen etenemistä on voinut seurata Valtioneuvoston Hankkeet-sivustolla<sup>1</sup>. Sivustolla on julkaistu tietoja hankkeen etenemisestä sekä muuta aiheeseen liittyvää materiaalia.

Esityksestä pyydettiin lausunnot kesällä 2023. Lausuntopyyntö, saadut lausunnot ja kooste saaduista lausunnoista on julkaistu Lausuntopalvelu.fi-palvelussa<sup>2</sup>. Lausunnonantajat kannattivat esitysluonnosta ja sen tavoitteita. Tärkeänä pidettiin kansainvälisen sääntelykehityksen seuraamista sekä sitä, että merenkulun koulutusta kehitetään ja siten lisätään merenkulun turvallisuutta sekä työturvallisuutta. Uudistuksella osaltaan turvataan ja

---

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

<sup>2</sup> <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=01b23ba5-53e0-441d-8068-d6886e735632>.

varmistetaan Suomen huoltovarmuus ja vesiliikenteen kilpailukykyinen toiminta sekä ehkäistään ympäristöhaittojen syntyminen. Lausuntopalautetta ja sen johdosta tehtyjä muutoksia esitykseen käydään läpi tarkemmin luvussa 5 *Lausuntopalaute*.

## 2 Nykytila ja sen arviointi

### 2.1 Kansallinen lainsäädäntö ja käytäntö

Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävästä alusliikennepalvelusta ja alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteissa säädetään alusliikennepalvelulaissa. Lakia sovelletaan lisäksi alusliikennepalvelun tarjoajan, jäljempänä myös VTS-palveluntarjoaja, suorittamaan Suomen vesialueen ulkopuolelle perustettujen alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ja reititysjärjestelmien noudattamisen valvontaan sekä merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin, jotka koskevat Suomen satamissa käyviä meriliikenteessä olevia aluksia. Alukset, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun.

Alusliikenteen ohjaamisen kansallinen toimivaltainen viranomaisena on Liikenne- ja viestintävirasto. Toimivaltainen viranomaisena perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueille, hyväksyy toimintakäsikirjan ja hoitaa alusliikennepalvelulain mukaista päätöksentekoa. Alusliikennepalvelun järjestämisestä vastaa Suomessa Väylävirasto lainsäädännön ja perustamispäätöksen mukaisesti. Väylävirasto tilaa palvelun operatiivisen ylläpidon valtiomisteisen, Liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa olevan erityistehtäväkonsernin Fintraffic Liikenteenohjaus Oy:n tytäryhtiöltä Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:ltä.

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

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

Alusliikennepalvelusta tulee erottaa luotsauspalvelut, jotka eivät sisälly alusliikennepalveluun. Luotsauksella tarkoitetaan luotsauslain (561/2023) 3 §:n 12 kohdan mukaan alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen navigoinnissa aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun paikallisena asiantuntijana. Alusliikennepalvelu ei ole vaihtoehto luotsin käytölle. Alusliikennepalvelu täydentää luotsausta antamalla luotsille tietoa muun muassa muiden alusten liikkeistä, väylien kunnosta ja sääolosuhteista.

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

Tällä hetkellä merenkulun tiedonhallintajärjestelmänä toimii Portnet-järjestelmä, joka on alun perin rakennettu yhteistyössä Merenkululaitoksen, Tullin ja Suomen satamien kanssa satamien liikennetietojen keräämiseksi tilastointia, satamalakutusta ja merenkulkumaksujen kantoa varten. Portnet-järjestelmän rakentamista varten perustettiin vuonna 1998 Portnet-yhteisö, joka

vastasi Portnet-järjestelmän kehittämisestä aina vuoteen 2007 asti. Vuodesta 2008 lukien Portnet-järjestelmän ylläpidosta ja kehittämisestä on vastannut Suomen valtio. Valtiota on edustanut Portnet-järjestelmän kehittämisessä 50/50-periaatteella Tulli ja merenkulkuhallinto, joka oli ensin Merenkululaitos, sitten Liikennevirasto ja nykyisin Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom). Vuodesta 2019 alkaen Portnet-järjestelmän kehittämisestä ja ylläpidosta on vastannut yksinomaan Liikenne- ja viestintävirasto.

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

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

Alusliikennepalvelulain nojalla voi Tulli määrätä eräitä virhemaksuja. Näiden virhemaksujen täytäntöönpanosta ei alusliikennepalvelulaisissa säädetä. Myös lain seuraamussääntelyä olisi päivitettävä vastaamaan nykyisiä seuraamussääntelyä koskevia vaatimuksia.

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

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

## **2.2 Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö**

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

Voimassa olevan alusliikennepalvelulain keskeisin meriliikenteen ohjausta koskeva kansainvälinen säädös oli IMO:n päätöslauselma A.857(20) ”*Guidelines on Vessel Traffic Services*”, jossa säädettiin meriliikenteenohjausta koskevista yleisistä periaatteista. Päätöslauselmassa annettiin ohjeet VTS-järjestelmien perustamisesta liikenteellisesti ja ympäristönsuojelullisesti kriittisiin paikkoihin, niiden operatiivisesta järjestämisestä ja ylläpitämisestä sekä henkilökunnan koulutuksesta. Sitä tulisi soveltaa yhdessä 9.12.1994 voimaan tulleen alusten ilmoittautumisvelvollisuutta koskevan päätöslauselman MSC.43(64) ja voimassa olevan Kansainvälisen majakkajärjestön (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, IALA*) VTS-käsikirjan (*Vessel Traffic Services Manual*) kanssa.

IALA on vuosikymmenien ajan aktiivisesti osallistunut alusliikennepalvelun kehittämiseen. IALA:n VTS-käsikirjan tarkoituksena on antaa viranomaisille yksityiskohtaista tietoa ja ohjeita VTS-keskusten perustamisesta, teknisistä ratkaisuista ja operatiivisesta toiminnasta. Siinä kuvataan muun ohella, miten henkilöstö tulee kouluttaa, sertifioida ja auditoida.

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

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

Päätöslauselmassa A.1158(32) erillisistä VTS-palveluista luovutaan, mikä selkeyttää VTS-palveluntarjoajan tehtäviä suhteessa palveluun osallistuviin aluksiin. Aiemmin osa VTS-palveluntarjoajista saattoi tarjota vain osaa palveluista, esimerkiksi vain tiedotuksia tai tiedotuksia ja liikenteen järjestelyä, mikä aiheutti epäselvyyttä VTS-toiminnassa eri alueilla. Esimerkiksi Ruotsissa VTS-palveluntarjoaja antoi aiemmin vain tiedotuksia, vaikka käytännössä toiminta oli hyvin vastaavaa kuin Suomessa, jossa rannikolla tarjotaan kaikkia palveluita. Uuden päätöslauselman mukaan kaikkien VTS:n tulisi kattaa nämä kaikki toiminnot, ja siten olla yhtenäisempää joka paikassa. VTS:n järjestäminen mahdollistetaan myös

aluevesirajojen ulkopuolella esimerkiksi IMO:n hyväksymillä alusten pakollisilla ilmoittautumisjärjestelmillä, kuten Suomenlahdella GOFREP (*Gulf of Finland Reporting*). Muutos ei edellytä muutoksia GOFREP-osapuolten välisiin sopimuksiin tai toimintatapoihin. IMO:n päätöslauselman uudistamisen yhteydessä IALA:n rooli alusliikennepalvelun toiminnallisena ohjeistajana ja kansainvälisesti yhdenmukaisen toiminnan lisääjänä kasvaa. IALA on muokannut ja tulee edelleen muokkaamaan keskeisiä ohjeitaan vastaamaan paremmin nykyajan teknisiä ja operointi- ja koulutusvaatimuksia.

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

Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä (Long Range Identification and Tracking, jäljempänä LRIT-järjestelmä) on luotu ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981), jäljempänä SOLAS-yleissopimus, liitteen V luvun 19-1 säännöillä. LRIT-järjestelmän tarkoituksena on aluksen paikkatietojen käyttäminen turvatoimi-, turvallisuus- ja meriympäristönsuojelutarkoituksiin. LRIT-järjestelmä on maailmanlaajuinen satelliittipohjainen järjestelmä, jolla tunnistetaan ja seurataan aluksia. Se ilmoittaa automaattisesti aluksen sijainnin EU:n LRIT-tietojärjestelmään ja sen tarkoituksena on aluksen paikkatietojen käyttäminen turvatoimi-, turvallisuus- ja meriympäristönsuojelutarkoituksiin.

Järjestelmää ylläpitää Euroopan meriturvallisuusvirasto (European Maritime Safety Agency, EMSA). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta (2002/59/EY) 6 b artiklan 1 kohdan mukaan aluksilla, joihin sovelletaan SOLAS-yleissopimuksen V/19-1 määräystä ja IMO:n hyväksymiä suorituskykyvaatimuksia ja toiminnallisia vaatimuksia, on oltava mainitun määräyksen mukainen LRIT-järjestelmä, kun alus käy jäsenvaltion satamassa. Lisäksi jäsenvaltiot ja komissio toimivat yhteistyössä määrittääkseen vaatimukset, jotka koskevat jäsenvaltioiden kiinteiden AIS-tukiasemien peittoalueeseen kuuluvilla vesialueilla purjehtivien alusten varustamista LRIT-tietojen siirtoon tarvittavilla laitteilla, ja ne esittävät tarvittaessa IMO:lle asianmukaisia toimenpiteitä.

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

turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen V lukuun tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 § tuli voimaan. Sen mukaan Merenkululaitos on toimivaltainen viranomainen, joka tekee alusten kautotunnistusjärjestelmään liittyvän tietojen vaihdon edellyttämät sopimukset sekä päättää hallinnollisista järjestelyistä, tietojen luovuttamisesta ja vastaanottamisesta ja laitteita koskevista teknisistä määräyksistä. Hallituksen esityksen eduskunnalle ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen V lukuun tehtyjen muutosten hyväksymisestä sekä laiksi muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta mukaan pykälän nojalla Merenkululaitos hoitaa LRIT-järjestelmää koskevien laitteiden hyväksynnän (HE 224/2008 vp, s. 4).

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

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

### **3 Tavoitteet**

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

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

### **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

#### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

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

Lisäksi ehdotetaan täsmennyksiä nykyisiin alusliikennepalvelua koskeviin pätevyysvaatimuksiin sekä koulutusta ja sen järjestämistä koskeviin vaatimuksiin. Tarkoituksena olisi, että alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyyttä ja koulutusta koskevien



vaatimusten osalta noudatettaisiin nykytilaa vastaavasti IALA:n standardeja ja niihin liittyviä suosituksia, ohjeistoja sekä mallikursseja. Näiden keskeisin sisältö nostettaisiin ehdotettavaan säädöstekstiin.

Ehdotetaan, että jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto voisi hyväksyä LRIT-järjestelmään liittyvien laitteiden vaatimuksenmukaisuustestauksen suorittavat ohjelmistopalveluiden tarjoajat.

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

Lisäksi ehdotetaan, että säädettäisiin mahdollisuudesta huomautuksen ja varoituksen antamiseen ja että alusliikennepalvelulaissa säädetyistä alusliikennepalvelurikkomuksesta luovuttaisiin. Sen sijaan laajennettaisiin alusliikennepalvelulain mukaisen liikennevirhemaksun ala kattamaan myös sellaiset rikkomukset ja laiminlyönnit, joista voimassa olevassa laissa on säädetty ainoastaan alusliikennepalvelurikkomuksena tuomittaviksi. Ehdotetaan, että Oikeusrekisterikeskus (ORK) vastaisi liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta, ja täytäntöönpanosta säädettäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Lisäksi esitetään päivitettäväksi eräät seuraamussäätelyä koskevat pykälät.

## **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

### Taloudelliset vaikutukset

Alusliikennepalvelun peruskoulutuksen järjestäjän akkreditointi ja sen edellyttämä auditointi sekä alusliikennepalveluhenkilöstön koulutussuunnitelmien ja koulutuksen järjestäjien sekä alusliikennepalveluntarjoajan itse järjestämän koulutuksen laadun todentamiset aiheuttavat Liikenne- ja viestintävirastolle ja valvonnan kohteille uusia kustannuksia. Suurelta osin laadun valvontaa on tehty jo nykyisen lain mukaisesti. Lisäkustannukset riippuvat osittain valinnasta suorittaa valvontaa jatkossa virkatyönä tai palveluhankintana. Liikenne- ja viestintäviraston lisääntyvän henkilötöiden ja matkakulujen arvo on keskimäärin muutamia tuhansia euroja vuodessa summan vaihdella määräraikaisten valvontatapahtumien ajoituksen mukaan. Liikenne- ja viestintävirasto voi jatkossa veloittaa joistain valvontatapahtumista päätösmaksulla (maksuasetuksessa nykyisin 630 euroa/päätös) ja siihen liittyvinä tuntityö- ja matkakuluina (nykyisin virastoaikana 380 euroa/tunti, muuna aikana 550 euroa/tunti). Tällöin Liikenne- ja viestintävirasto saisi osittain korvauksen toimintamenojen lisääntymisestä. Ulkopuolisten palveluntarjoajien veloitukset laadun todentamisesta olisivat oletettavasti saman suuruisia kuin virastolla. Osa viranomaisvalvonnasta olisi edelleen maksutonta. Valvontatapahtumista voi veloitusten lisäksi aiheutua valvonnan kohteelle sisäisiä valmistautumis- ja järjestelykustannuksia. Koulutuspalvelujen tarjoaja siirtäisi valvontatapahtumista laskutettuja kustannuksia ja omia lisäkustannuksia asiakashintoihin. Alusliikennepalveluntarjoaja voisi

siirtää puolestaan uusia valvonnan kustannuksia palvelun tilaajan kanssa tehtyyn sopimukseen. Jos kotimaisilla koulutusmarkkinoilla tapahtuisi tarjonnan muutoksia, siitä seuraavat koulutuksen laadun todentamisen kustannukset olisivat mahdollisesti merkittävämmät ja ne poikkeaisivat ennakoidusta kehityksestä. Alusliikennepalveluhenkilöstöä voidaan kouluttaa myös ulkomailla. Koulutuskustannuksilla ei ole alusliikennepalvelun tarjoajan kannalta merkittävää eroa kotimaassa ja ulkomailla suoritetun koulutuksen välillä. Kotimaassa järjestetyn koulutuksen etuna olisi koulutuksen ammattitaidon pysyminen Suomessa ja koulutusjärjestelyjen helppous, ulkomailla järjestetyn koulutuksen etuna olisivat kielikykyyn saaminen ja ulkomaisten kollegoiden tapaaminen.

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

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

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

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

Palvelun käyttö on ilmoittajille maksutonta kansainvälisiin sopimuksiin nojaten.

Esityksessä ehdotetaan, että Oikeusrekisterikeskus vastaisi liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta, ja täytäntöönpanosta säädetäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa.

Liikennevirhemaksun täytäntöönpano tapahtuisi samalla järjestelmällä, jolla tieliikennelain (729/2018) mukaiset liikennevirhemaksut käsitellään.

Vuosittain liikennevirhemaksuja määrätään vähäinen määrä, joten voidaan arvioida, että niiden täytäntöönpanosta syntyy Oikeusrekisterikeskukselle lisätyötä vain vähäisessä määrin. Kuitenkin koska uusia seuraamusmaksuja säädetään vuosittain eri hallinnonaloilla useita, yhteisvaikutus Oikeusrekisterikeskuksen kokonaistyömäärään näkyy viiveellä ja mahdollinen lisäresursoinnin tarve tulee täsmentymään vasta myöhemmin. Eri hallinnonalojen seuraamusmaksujen täytäntöönpanossa on kyse pysyväluonteisesta tehtävästä ja Oikeusrekisterikeskukselle syntyvät lisämäärärahatarpeet käsitellään vuosittaisissa kehys- ja talousarviomenettelyissä.

Vaikutukset perusoikeuksien toteutumisen kannalta

Perustuslain 7 §:ssä säädetään oikeudesta elämään ja terveyteen sekä 20 §:ssä julkisen vallan velvollisuudesta turvata jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön. Alusliikennepalvelua koskevan lakiehdotuksen tarkoitus on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota meriliikenteessä voi aiheutua ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Ehdotettujen muutosten myötä merenkulun onnettomuuksien todennäköisyyden voidaan arvioida vähenevän esimerkiksi täsmentyvän pätevyys- ja koulutussääntelyn myötä. Esityksessä ehdotettavilla muutoksilla on myönteistä vaikutusta lisäksi perustuslain 18 §:ssä turvattuun oikeuteen työhön ja elinkeinovapauteen.

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

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

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

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

Ehdotetun 15 a §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi valmiuslaissa tarkoitettujen poikkeusolojen aikana tai normaaliolojen häiriötilanteissa aikana poiketa tämän lain vaatimuksista alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta uusittaessa. Pätevyystodistuksen voimassaoloa ei saisi jatkaa poikkeuksellisin menettelyin kerrallaan enempää kuin kuusi kuukautta alkuperäisestä pätevyystodistuksen voimassaolon päättymisajankohdasta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaoloaika voitaisiin pidentää poikkeuksellisin menettelyin, jos normaali uusimismenettely on merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi, eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle.

#### Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

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

Säänneltyjä ammatteja koskevan sääntelyn valmistelusta vastaavan viranomaisen on varmistettava, että sääntely voidaan perustella yleisen edun mukaisilla tavoitteilla. Arvioinnissa on erityisesti harkittava, voidaanko uusia säädöksiä tai säädösten muuttamista perustella objektiivisesti yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen tai kansanterveyteen liittyvillä syillä taikka yleiseen etuun liittyvillä, uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 18 (EU) 2018/958 (jäljempänä suhteellisuusarviointidirektiivi) 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla syillä.

Esityksessä ehdotetaan täsmennyksiä nykyisiin alusliikennepalvelua koskeviin pätevyysvaatimuksiin. Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyysvaatimuksista ei ole sitovaa EU:n tai kansainvälisen tason sääntelyä. Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyyttä koskevien vaatimusten osalta Suomessa kuitenkin noudatetaan IALA:n standardeja ja niihin liittyviä suosituksia, ohjeistoja sekä mallikursseja. Tässä hallituksen esityksessä näiden keskeisin sisältö nostettaisiin ehdotettavaan säädöstekstiin. Tarkoituksena olisi siten tarkentaa sääntelyä vastaamaan kansainvälisesti yhdenmukaistettuja standardeja, jotka jo nykyisellään suurelta osin vastaavat käytäntöä. Lisäksi ehdotetaan, että alusliikenneohjaajien pätevyysvaatimuksia tiukennettaisiin siltä osin, kuin myönnetyn vahtiperämiehenkirjan lisäksi edellytettäisiin kuuden kuukauden meripalvelua kansipäällystössä.

Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyysvaatimukset on vahvasti sidottu merenkulun turvallisuuden varmistamista koskevaan päämäärään. Alusliikenneohjauksen tarkoitus on alusliikenteen turvallisuuden lisääminen ja tehokkuuden parantaminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen. Suhteellisuusarviointidirektiivin 6 artiklan 2 kohta erikseen mainitsee liikenneturvallisuuden yleiseen etuun liittyvänä pakottavana syynä, jonka perusteella voidaan säätää ammatteja koskevista vaatimuksista. Alusliikenneohjauksen

luonteesta turvallisuuskriittisenä toimintana johtuu, että henkilöstön osaamisella on keskeinen merkitys vaaratilanteiden välttämässä ja muussa merenkulun turvallisuuden ylläpitämisessä. Alusliikenneohjaajan ammattipätevyyksistä säättämiseksi on siten yleiseen etuun liittyvä tavoite.

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

Myönnetyn vahtiperämiehenkirjan lisäksi vaadittu kuuden kuukauden meripalvelukokemus kansipäällystössä niin ikään liittyy merenkulun turvallisuuden varmistamiseen ja on siten yleisen edun vaatima. Kuuden kuukauden meripalvelua koskevan vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että hakijalla on riittävä merenkulun tuntemus ja kokemusta komentosiltatyöskentelystä. Laadukas alusliikenneohjaus edellyttää hyvää ymmärrystä merenkulun olosuhteista ja toimintatavoista. Myönnetyn vahtiperämiehenkirjan lisäksi vaadittu kuuden kuukauden meripalvelu kansipäällystössä varmistaa tarvittavaa merenkulkuosaamista, jota ei voida korvata esimerkiksi alusliikenneohjaajan peruskoulutuksella ja työpaikkakoulutuksella.

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

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

Alusliikennepalveluhenkilöstöllä tulee olla riittävä kielitaito, jotta he pystyvät viestimään tehokkaasti alueella tyypillisesti kulkevien alusten päällystön kanssa. Englannin kielen

osaaminen on tärkeää eri kansallisuutta edustavien alusten palvelemiseksi, sillä englanti on kansainvälinen merenkulun kieli. Toisaalta Suomen vesialueilla kulkee myös sellaisia aluksia, joiden kanssa kommunikointi edellyttää riittävää suomen ja ruotsin kielen taitoa. Tehokas ja oikea-aikainen viestintä alusten kanssa on keskeisin keino ehkäistä uhkaavia onnettomuuksia. Alusliikennepalveluhenkilöstöä koskeva kielitaitovaatimus on siten tärkeä sen varmistamiseksi, että alusliikennepalveluhenkilöstö kykenee viestimään alusten kanssa.

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

## **5 Lausuntopalaute**

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja hallituksen esitysluonnoksesta 13.7.-13.9.2023. Lausuntoja pyydettiin laajasti eri merenkulun sidosryhmiltä ja viranomaisilta. Lausuntoja saatiin 25. Lausuntopyyntö, saadut lausunnot ja kooste saaduista lausunnoista on julkaistu Lausuntopalvelu.fi-palvelussa<sup>3</sup>.

Lausunnonantajat kannattivat esitysluonnosta ja sen tavoitteita. Esityksen katsottiin tukevan myös uuden luotsauslain (561/2023) tavoitteita. Tärkeänä pidettiin kansainvälisen sääntelykehityksen seuraamista sekä sitä, että merenkulun koulutusta kehitetään ja siten lisätään merenkulun turvallisuutta sekä työturvallisuutta. Uudistuksella osaltaan turvataan ja varmistetaan Suomen huoltovarmuus ja vesiliikenteen kilpailukykyinen toiminta sekä ehkäistään ympäristöhaittojen syntyminen.

Lausuntopalautteen perusteella esitysluonnosta muokattiin seuraavasti. Alusliikennepalvelulain 2 luvun osalta täsmennettiin 5 §:n perusteluita tiedottamisen osalta ja täsmennettiin 7 §:n sanamuotoa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuden osalta. Perustamispäätöstä muuttamista koskevaa 9 §:ää muutettiin siten, että perustamispäätökseen sisältyvän VTS-alueen satamanpitäjiä olisi kuultava aina ennen perustamispäätöksen muuttamista tai peruuttamista.

Alusliikenneohjaajien peruskoulutustasosta käytiin keskustelua valmistelun aikana. Valmistelun lähtökohtana oli esitys alusliikenneohjaajien peruskoulutustason nostamisesta siten, että pätevyysvaatimuksena olisi ollut myönnetty yliperämiehenkirja. Tämä sai osaltaan kannatusta, mutta esiin nostettiin huolta myös merenkulkualalla yleisesti vallitsevasta tilanteesta, jossa pätevien merenkulkijoiden määrä ja alan koulutusmäärät ovat laskusuunnassa. Tämän perusteella alusliikenneohjaajien pätevyysvaatimusten nostamisella tavoiteltu merenkulun turvallisuustason varmistaminen voidaan saavuttaa edellyttämällä alusliikenneohjaajalta myönnetyn vahtiperämiehenkirjan lisäksi kuuden kuukauden meripalvelukokemusta kansipäällystössä.

---

<sup>3</sup> <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=01b23ba5-53e0-441d-8068-d6886e735632>

Lausuntopalautteessa tuotiin esille myös tarve sisällyttää luotsausta koskevia asiakokonaisuuksia osaksi alusliikenneohjaajan koulutusohjelmia. Tälle ei kuitenkaan nähdä säädöserusteista tarvetta, sillä luotsausta koskeviin säädöksiin ja luotsaustoimintaan perehtyminen kuuluu tarvittavilta osin osaksi alusliikenneohjaajan perehdytystä.

Oppilaitoksen käsitteen määritelmää on täsmennetty lisäämällä lakiin oppilaitoksen määritelmä. Määritelmän mukaan oppilaitoksella viitataan laissa ammatillisesta koulutuksesta (531/2017) tarkoitettuun ammatilliseen oppilaitokseen.

Ulkomailla myönnettyjen pätevyyksien tunnustamisesta koskevaa 13 c §:ä ja sen perusteluita on selkeytetty toimivallan ja sitovien säännösten osalta. Pykälätekstiin on lisätty maininta ammattipätevyyslakiin ja lisäksi poistettu kielitaitoa koskeva toinen momentti tarpeettomana. Säännöksen perusteluita on selkeytetty lisäämällä maininta Liikenne- ja viestintäviraston toimivallan perustuvan ammattipätevyyslakiin.

Lausuntopalautteessa kiinnitettiin huomiota myös ehdotetun 14 a §:n kirjaukseen, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajan koulutusohjelman hyväksyntä on voimassa enintään viisi vuotta. Lausuntopalautteen mukaan kyseinen hyväksynnän viiden vuoden voimassaoloaika ei olisi joustava ja tarkoituksenmukainen koulutusohjelman muutostenhallinnan kannalta. Viiden vuoden voimassaoloaikaa koskevaa ehdotusta ei kuitenkaan ole muutettu, sillä katsotaan, että säännös mahdollistaa nykyisessä muodossaan myös joustavan koulutusohjelmien kehittämisen.

Mahdollisuudesta käyttää koulutuksia ja koulutuksenjärjestäjiä koskevassa valvonnassa apuna ulkopuolista asiantuntijaa on lausuntopalautteen perusteella ehdotettu säädettäväksi uusi 14 b §.

Lausuntopalautteen mukaan esitysluonnoksen 15 a §:n mukaista sääntelymallia voidaan pitää valtiosääntöoikeudellisesti poikkeuksellisenä ratkaisuna ottaen huomioon, että asetuksella voitaisiin poiketa keskeisellä tavalla säännöksen soveltamisesta. Jatkovalmistelussa säännösehdotusta on muutettu niin, että säännös mahdollistaisi pätevyystodistusten väliaikaisen pidentämisen määräajaksi ilman erillistä asetusta. Samalla poikkeuksellisen menettelyn edellytyksiä on täsmennetty sekä pykälässä että säännöskohtaisissa perusteluissa, mukaan lukien normaaliolojen häiriötilanteen määrittelemisen osalta.

Pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttamista, muuttamista tai rajoittamista koskevan 15 b §:n 2 momentin 2 kohdan muotoilua on kansainvälisten säännösten osalta täsmennetty.

Alusliikennepalvelulain 5 luvun osalta täsmennettiin 20 a §:n perusteluita liittyen Tullin valvontavastuisiin.

Lain 6 luvussa aluksen saapumis- ja lähtöilmoituksia koskevia 22 a ja 22 b §:iä tarkennettiin siten, että Tulli voi vaatia EMSW-asetuksen liitteen C kohdassa kansallisesta lainsäädännöstä ja kansallisista vaatimuksista johtuvia ilmoitusvelvoitteita, mikäli ne on hyväksyty osaksi EMSW-tietoelementtijoukkoa. Lisäksi Tullin roolia saapumis- ja lähtöilmoitusten valvonnassa täsmennettiin, jotta säännös vastaa paremmin nykyistä käytäntöä.

Lain 22 d §:n perusteluita täsmennettiin tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/42/EY kohdistuvan viittauksen osalta. Rajavartiolaitoksen esikunnan lausunnon 22 d §:ää koskevan ehdotuksen osalta on katsottavissa, että EMSW-asetuksen päätavoitteena on asetuksen nojalla kerättävien tietojen välittäminen viranomaiselle aina, kun tietojen käsittelylle on lakiin kirjattu peruste.

Näin ollen erillinen kansallinen sääntely tietojen toimittamisvelvoitteesta ei ole tarpeellinen, vaan tiedot ovat EMSW-asetuksen nojalla saatavilla teknisen käyttöyhteyden välityksellä. Rajavartiolaitoksella on pelastuslain (379/2011) 27 a §:n nojalla lakiin kirjattu velvoite lausunnossa mainittujen tietojen käsittelylle.

Lisäksi lausuttiin muista, lausuttavana olleeseen esitykseen sisällyttämistä säännöksistä, joita koskevat muutosehdotukset rajattiin pois tästä esityksestä, jotta esitys pysyy tarkoituksenmukaisen laajuisena ja aikataulussaan.

## **6 Säännöskohtaiset perustelut**

### **6.1 Alusliikennepalvelulaki**

**2 §. Määritelmät.** Pykälän 21 kohdassa aikaisempi ilmoitusmuodollisuusdirektiivin määritelmä ehdotetaan korvattavaksi määritelmällä EMSW-asetuksesta. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239 kumoaa direktiivin 2010/65/EU jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin.

Pykälän 23 kohdassa oleva meriliikenteen tilastodirektiivin määritelmä ehdotetaan kumottavaksi ja korvattavaksi uudella oppilaitoksen määritelmällä. Tässä laissa oppilaitoksella tarkoitettaisiin ammatillisesta koulutuksesta annetussa laissa (531/2017) tarkoitettua ammatillista oppilaitosta.

2 luku. Luvun otsikko muutettaisiin suomenkielisessä kieliversiossa muodosta *Alusliikennepalvelut* muotoon *Alusliikennepalvelu*, jotta se vastaisi päätöslauselmamuutosta. Ruotsinkielisen kieliversion otsikkoa ei ole tarpeen muuttaa sanan ollessa myös voimassa olevassa laissa yksikkömuodossa.

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

**5 §. Tiedottaminen.** Lain 5 §:ssä säädetään aluksille annettavista tiedotuksista. Päätöslauselmamuutos vaikuttaa pykälässä käytettävään käsitteistöön siten, että voimassa olevan lain mukaisten tiedotusten sijasta jatkossa käytettäisiin nykyistä yleisempää termiä tiedottaminen. Tällä ei kuitenkaan olisi merkittävää käytännön vaikutusta alusten saamiin tietoihin, vaan jatkossakin aluksia tiedotettaisiin pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta samoissa tilanteissa. Säännöksellä ei ole tarkoitus rajoittaa tai kieltää VTS-palveluntarjoajan muiden säännösten nojalla tekemää, esimerkiksi lain 7 §:n nojalla tapahtuvaan alusliikenteen järjestelyyn liittyvää, tiedonvälitystä ja tiedottamista kolmansille osapuolille, esimerkiksi satamille. Samalla pykälän kieliasua on päivitetty.

Pykälän 1 momentin mukaan VTS-palveluntarjoajan olisi annettava aluksen ilmoittautuessa, määräajoin, tarvittaessa tai aluksen pyytäessä alukselle tietoja, jotka voisivat vaikuttaa sen liikkumiseen tai päätöksentekoon. Momentti vastaisi pääsisältöisesti voimassaolevan lain 5 §:n 1 momenttia. Aluksen ilmoittautuminen tarkoittaa esimerkiksi aluksen saapuessa VTS-alueelle tehtävää ilmoitusta. Määräajoin annettavista tiedoista voidaan päättää perustamispäätöksessä. Tarvittaessa VTS-keskuksen olisi annettava alukselle tietoja myös muista erikseen



määrittelemättömistä, tarpeelliseksi arvioituista seikoista, joilla on vaikutusta aluksen liikkumiseen tai päätöksentekoon. Alus voi myös oma-aloitteisesti pyytää tietoja VTS-keskukselta.

Pykälän 2 momentin mukaan VTS-palveluntarjoaja tulisi tiedottaa aluksia VTS-alueella olevista muista aluksista, sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta, luotsien, jäänmurtajien, hinaajien ja satamien toiminnasta, väyliä ja turvalaitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, alusta uhkaavasta vaaratilanteesta sekä muista kuin 1-5 kohdassa tarkoitetuista, niihin verrattavista alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista.

Vedenkorkeudesta tiedottaminen on jatkossa erittäin keskeinen tekijä alusten liikkumisessa, jotta aluksen päällikkö voi verrata aluksen reittisuunnitelmaan laskettua aluksen tarvitsemaa varavettä (*under keel clearance, UKC*) vallitsevaan vedenkorkeuteen tullessaan VTS-alueelle. Tarvittaessa VTS-palveluntarjoaja voisi aluksen antamin lähtötiedoin tai osoittamalla viranomaisen ylläpitämät laskentakaavat, tukea päällikön päätöksentekoa turvallisuuden syvyyksestä. Tämä johtuu samaan aikaan meneillään olevasta vedenkorkeuden ilmoittamisen muutoksesta. Suomen vesialueella siirrytään ilmoittamaan vedenkorkeus N2000-viitearvona aiemman keskivedenkorkeuden sijasta. Samalla luovutaan väylillä suurimmasta sallitusta kulkusyvyydestä ja siirrytään ilmoittamaan väylän harausvyvyys. Kulkusyvyyden ilmoitetaan jatkossa mitoitussyvyyksenä. Päällikkö voi ylittää väylän mitoitussyvyyksen riskiharkintansa ja reittisuunnitelmaan tehdyn laskelman perusteella. VTS-palveluntarjoaja tiedottaisi aluksen päällikköä vallitsevasta vedenkorkeudesta ja aluksen mitoitussyvyyksestä poikkeavasta syvyyksestä, joka edellyttää päälliköltä sen huomioimista reittisuunnitelmassa. Reittisuunnitelma pitää olla tehtynä SOLAS-yleissopimuksen Chapter V Safety of Navigation Regulation 34:n mukaisesti, jota on tarkennettu päätöslauselmalla Guidelines for Voyage Planning (ResA.893(21)), ja joka on toimeenpantu merilain (674/1994) 6 luvun 3 a §:n ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä viranomaisen aluksen reittisuunnittelusta (TRAFI/12134/03.04.01.00/2011).

Momentti vastaisi pääsääntöisesti sisällöltään voimassaolevan lain 5 §:n 2 momenttia. Momentista kuitenkin ehdotetaan poistettavaksi 2 kohta, jonka mukaan aluksille annetaan tietoja muutoksista voimassaolevan lain 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä vahvistetuissa VTS-alueita ja sillä liikennöintiä koskeissa asioissa. Perustamispäätökseen tehdyistä muutoksista tiedottaminen ehdotettaisiin poistettavaksi laista sen vuoksi, että jatkossa perustamispäätöksessä ei enää päätettäisi, mitä alusliikennepalveluja milläkin VTS-alueella tarjotaan. Laissa ehdotetaan säilytettäväksi yleinen tiedotusvelvollisuus perustamispäätökseen tehtävistä muutoksista ehdotetun 5 §:n mukaisesti.

Lisäksi momenttia ehdotetaan muutettavan siten, että luotsien ja jäänmurtajien toiminnan lisäksi VTS-palveluntarjoaja tiedottaisi myös hinaajien ja satamien toiminnasta. VTS-palveluntarjoaja on jo tällä hetkellä voinut antaa tiedotuksia laituripaikoista, niiden vapautumisesta, alusliikennettä satama-alueella rajoittavista tekijöistä sekä hinaajien saatavuudesta, jos näin on sataman kanssa erikseen sovittu. Jatkossakin VTS-palveluntarjoaja voisi sopia sataman kanssa niistä tiedoista, joista aluksia tiedotettaisiin. Ehdotettu muutos selkeyttäisi vallitsevaa nykytilaa. Jäänmurtajien osalta VTS-palveluntarjoaja antaisi aluksille jatkossakin koordinaattorijäänmurtajalta saamansa navigointiohjeet, reittipisteet sekä tietoa jäänmurtajien

sijainneista ja toiminnasta. Lisäksi VTS varmistaa aluksilta hyväksyvätkö ja sitoutuvatko ne noudattamaan Suomen talvimerenkulun ohjeita.<sup>4</sup>

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

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

Pykälän 3 *momentin* mukaan säätiedotusten olisi perustuttava pätevän säätietopalvelun merenkulkijoille antamaan säätiedotukseen. Momentilla pantaisiin täytäntöön seurantadirektiivin 18 artiklan 3 kohta. Erillistä viranomaisen tekemää pätevyuden arviointiprosessia ei nähdä tarpeelliseksi, mutta Väyläviraston tulisi kiinnittää huomiota säätietopalvelun pätevyteen tehdessään tilaussopimuksen alusliikennepalvelun tarjoamisesta VTS-palveluntarjoajan kanssa.

**6 §.** *Kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttuminen.* Voimassa olevan lain 6 §:ssä säädetään navigointiapua. Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-palveluntarjoajan havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa. Navigointiapu on vain päämäärähakuista ja ohjeellista. Navigointiapuna voidaan antaa esimerkiksi tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta taikka aluksen läheisyydessä olevien muiden alusten sijainnista, tunnistetiedoista ja aikeista.

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

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

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

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

---

<sup>4</sup> Ks. tarkemmin: VTS:n toiminta talvimerenkulun sääntöjen varmistamisessa, *Suomen talvimerenkulku, ohjeita talvimerenkulun toimijoille*.

[https://vayla.fi/documents/25230764/35601620/Suomen\\_talvimerenkulku\\_2022-23+\(1\).pdf/](https://vayla.fi/documents/25230764/35601620/Suomen_talvimerenkulku_2022-23+(1).pdf/)

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

**7 §. Alusliikenteen järjesteleminen.** Ehdotetaan, että pykälän sanamuoto muutettaisiin vastaamaan päätöslauselmamuutosta ja samalla korostettaisiin, että alusliikenteen järjestely on laajempi kokonaisuus kuin ainoastaan vaaratilanteiden ja ruuhkien ehkäisemistä. Otsikko yhdenmukaistettaisiin luvun muiden pykälien otsikoiden kanssa. Ruotsinkielisen kieliversion otsikko vastaisi edelleen voimassa olevaa ruotsinkielistä otsikkoa.

Pykälän 1 momentin mukaan VTS-palveluntarjoajan tulisi järjestellä alusliikennettä VTS-alueella. Liikennettä järjestellään VTS-alueiden pysyvien liikennejärjestelyiden suhteen, esimerkiksi ilmoittamalla aluksille järjestys, jossa ne voivat mennä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueille. Lisäksi liikennettä järjestellään liikennetilanteiden vaatiessa koko VTS-alueella ennakoimalla aluksien liikkeitä ruuhkien tai vaaratilanteiden estämiseksi ja yleisen tehokkuuden parantamiseksi. Liikenteenjärjestelyllä voidaan varmistaa, että esimerkiksi erikoiskuljetuksilla, hitaasti kulkevilla hinauksilla tai muilla aluksilla, joiden ohjailukyky on rajoitettu, on riittävästi tilaa turvalliseen navigointiin. Järjestely tapahtuu neuvomalla ja ohjeistamalla muita aluksia säilyttämään turvallisen etäisyyden, esimerkiksi muuttamalla nopeutta tai käyttämällä vaihtoehtoisia väyliä. Tarvittaessa aluksille voidaan ilmoittaa järjestys, jossa tietty väylänosuus tulisi ohittaa. Liikennettä järjestellään vastaavasti myös luotsipaikkojen läheisyydessä, jotta aluksille voidaan varmistaa turvallinen tila luotsin otto- ja jättötilanteissa. Kysymys on VTS-palveluntarjoajan tavanomaisesta alusliikenteen ohjaamiseen liittyvästä tehtävästä, josta on kuitenkin erotettava lain 17 §:ssä säädetty alusliikenteen tilapäinen ohjaamisen tietyissä erityistilanteissa sekä 7 §:n 2 momentin nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellään antamat pysyvät liikennejärjestelyt.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä voitaisiin vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi VTS-alueelle määrätä pysyvänä liikennejärjestelynä kohtaamiskielto ja kohtaamispaikka, ohittamiskielto ja ohittamispaikka, lähtölupa satamasta tai ankkurointipaikalta ja VTS-alueelle saapumislupa, liikenteen porrastusjärjestely ajan tai matkan suhteen, pakollinen reitti VTS-alueella vaarallista tai ympäristöä pilaavaa lastia kuljettaville aluksille ja erikoiskuljetuksille sekä ankkurointikielto ja ankkurointipaikka. Nämä pysyvät liikennejärjestelyn keinot vastaisivat voimassa olevan lain sisältöä mutta ehdotetaan, että ne asetettaisiin perustamispäätöksen sijaan Liikenne- ja viestintäviraston antamalla määräyksellä. Tämä lisäisi pysyvien liikennejärjestelyiden saavutettavuutta, kun ne löytyisivät viraston säädöskokoelmasta perustamispäätöksen sijaan.

**8 §. Perustamispäätös.** Pykälän 2 momentti ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan päätöslauselmamuutosta. Momentin 3 kohta, jonka mukaan perustamispäätöksessä on vahvistettava annettavat alusliikennepalvelut sekä se missä laajuudessa niitä annetaan, ehdotetaan kumottavaksi, sillä erillisistä alusliikennepalveluista on päätöslauselmamuutoksella luovuttu. Lisäksi 9 kohta ehdotetaan kumottavaksi, koska 7 §:n 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi siitä, että jatkossa VTS-alueen pysyvistä liikennejärjestelyistä säädettäisiin

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Näin momentin 4-9 kohdat siirtyisivät uusiksi 3-7 kohdiksi.

Ruotsinkielisessä kieliversiossa pykälän 2 momentin 2 kohta päivitetäisiin vastaamaan paremmin suomenkielistä säädöstekstiä, mutta muutos ei näy suomenkielisessä kieliversiossa.

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

**9 §.** *Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen.* Pykälän 1 *momenttia* ehdotetaan muutettavan siten, että perustamispäätöksen muutos- tai peruuttamisesityksen voisi tehdä VTS-palveluntarjoajan lisäksi myös Väylävirasto. Väylävirastolla voisi olla tarve esittää muutoksia tai peruuttamista perustamispäätökseen esimerkiksi koskien alusliikennepalvelua ylläpitävää VTS-palveluntarjoajaa, VTS-aluetta, VTS-palveluntarjoajan palvelutasoa ottaen huomioon sen roolin alusliikennepalvelun järjestäjänä.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 *momentti*, jonka mukaan toimivaltaisen viranomaisen on kuultava Väylävirastoa ja VTS-palveluntarjoajaa sekä perustamispäätökseen sisältyvän VTS-alueen satamanpitäjää ennen perustamispäätöksen muuttamista tai peruuttamista. Pidetään tarpeellisena, että Väylävirastolla, VTS-palveluntarjoajalla ja satamanpitäjällä olisi mahdollisuus ilmaista näkemyksensä perustamispäätöksen muuttamisesta tai peruuttamisesta ennen Liikenne- ja viestintäviraston päätöksentekoa. Kuulemisen ei tulisi kuitenkaan johtaa aiheuttomiin viivästyksiin.

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

Pykälän 1 *momentin* mukaan alusliikenneohjaajalla tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen. Pykälää ehdotetaan täydennettäväksi siten, että alusliikenneohjaajan tulisi ammattipätevyytensä lisäksi myös toimintakyvyltään kyetä alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen. Alusliikenneohjaus on turvallisuuskriittistä toimintaa, ja alusliikenneohjaajien on työssään kyettävä antamaan oikea-aikaisia ja oikeinmitoitettuja suosituksia, ohjeita ja päätöksiä. Pätevyyttä ja toimintakykyä koskevalla vaatimuksella tarkoitettaisiin siksi sekä riittävää osaamistasoa että henkilön ominaisuuksiin liittyviä tekijöitä. Riittävän pätevyyden lisäksi alusliikenneohjaajan toimintakyvyn tulisi olla riittävä alusliikennepalvelun turvallisuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.

Pykälän 2 *momenttiin* ehdotetaan kielellisiä muutoksia. Momentin viimeinen virke, jonka mukaan VTS-palveluntarjoaja tekee pätevyystodistukseen merkinnän suoritettusta työpaikkakoulutuksesta, ehdotetaan kumottavaksi.

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

Pykälän 4 *momenttia* koskeva valtuussäännös koskien työpaikkakoulutuksen laatujärjestelmää kumotaan tarpeettomana.

**11 a §.** *Alusliikenneohjaajan peruskoulutus.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikenneohjaajan peruskoulutuksesta, josta säädetään voimassa olevan lain 12 §:n 1 momentissa sekä voimassa olevan alusliikennepalveluasetuksen 2 §:ssä. Alusliikenneohjaajan peruskoulutuksella tarkoitettaisiin kurssimuotoista koulutusta, joka koostuu teoriasta sekä simulaattoriharjoituksista. Koulutuksen tarkoituksena on antaa henkilölle perustietoa alusliikennepalvelusta ja näin tukea käytännön työpaikkakoulutuksen suorittamista. Koulutus järjestettäisiin merenkulun koulutusta järjestävässä oppilaitoksessa tai ammattikorkeakoulussa. Alusliikennepalvelua koskevaa koulutusta on Suomessa järjestänyt ainakin Aboa Mare, joka järjestää sekä merenkulkualan perustutkintoja että ammattikorkeakoulututkintoja.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassaolevaa alusliikennepalveluasetuksen 2 §:n 1 momenttia vastaavasti, että alusliikenneohjaajan peruskoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti. Lisäksi säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoajan on huomioitava koulutusohjelma laatujärjestelmässään. Tämä tarkoittaisi vähintään sen varmistamista, että VTS-palveluntarjoaja hankkii peruskoulutuksen akkreditoidulta koulutuksen järjestäjältä, jonka koulutusohjelma on hyväksytty. Koulutusohjelman hyväksymisestä ehdotetaan säädettäväksi 14 §:ssä.

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

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

Aikaisemman neljän kokonaisuuden sijaan asiakokonaisuuksia olisi seitsemän. Suhteessa voimassaolevaan sääntelyyn vaatimus alusliikennepalvelussa edellytettävien viestintätaitojen sisällyttämisestä koulutukseen olisi laintasolla uusi. Alusliikennepalvelussa edellytettävää viestintää koskeva opetus on kuitenkin sisällytynyt jo pitkään IALA:n suositusten mukaisiin mallikursseihin. Erilaiset viestinnässä esiintyneet puutteet ovat yksi keskeisimmistä onnettomuuksiin johtavista tekijöistä. Alusliikennepalvelussa edellytettävällä viestinnällä tarkoitetaan alusliikenneohjaajan yhteydenpitoa esimerkiksi aluksiin ja sidosryhmiin. Peruskoulutukseen kuuluvana aihekokonaisuutena alusliikennepalvelussa edellytettävällä viestinnällä viitataan yleisesti alusliikennepalvelussa maalta merelle ja mereltä maalle tapahtuvaan viestintään, viestintätapoihin ja viestintälaitteisiin.

Suhteessa voimassa olevaan lakiin uusia kokonaisuuksia olisivat myös alusliikenneohjaajan merenkulun tuntemus, laitteistotuntemus sekä inhimilliset tekijät. Myös nämä

aihekokonaisuudet ovat kuuluneet IALA:n mallikurssien sisältöihin jo aikaisemminkin. Merenkulun tuntemus on keskeinen osaamisalue alusliikennepalvelutehtävissä ja sen takia olennainen osa alusliikenneohjaajan peruskoulutusta. Alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävien laitteiden ja järjestelmien hallinta on välttämätöntä sujuvan ja turvallisen alusliikennepalvelun takaamiseksi. Inhimilliset tekijät alusliikennepalvelussa tarkoittaa muun muassa alusliikennepalvelussa vaadittujen sosiaalisten ja psykologisten tietojen sekä taitojen hallintaan liittyvää koulutusta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin voimassa olevan alusliikenneasetuksen 2 §:n 2 momenttia vastaavasti, että peruskoulutukseen on kuuluttava alusliikennepalvelun teoriaa ja simulaatioharjoittelua. Simulaatioharjoittelun olisi sisällettävä riskiarvion perusteella tunnistettujen poikkeustilanteiden hallintaa muiden peruskoulutukseen liittyvien asioiden lisäksi. Harjoittelun olisi pohjattava tositalanteissa mahdollisesti eteen tuleviin ongelmatilanteisiin. Se, miltä osin koulutus järjestetään teoriaopetuksena ja miltä osin simulaatioharjoitteluna, olisi ilmentävä koulutusohjelmasta. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että erilaiset työssä mahdollisesti kohdattavat poikkeukselliset tilanteet huomioidaan koulutuksessa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa alusliikennepalveluasetuksen 2 §:n 4 momenttia vastaavasti, että peruskoulutus on suoritettava ennen 11 b §:n mukaisen työpaikkakoulutuksen päättymistä. Säännös vastaisi IALA:n suosituksia. Peruskoulutuksen suorittaminen ennen työpaikkakoulutuksen päättymistä toteuttaa mallia, jossa perustaitojen oppimisen jälkeen harjoitellaan niiden soveltamista käytäntöön.

Pykälän 5 momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi uusi säännös siitä, että peruskoulutuksen järjestävän oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun tulisi antaa suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös. Päätöksenteossa, joka koskee koulutuksen suorittamisen hyväksymistä tai hylkäämistä, on kyse julkisen vallan käytöstä, sillä päätöksellä on merkitystä koulutukseen osallistuvan ammatinharjoittamista koskevan perusoikeuden kannalta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen saaminen edellyttää peruskoulutuksen hyväksytyä suorittamista. Osallistujan on siksi saatava päätös, johon voi halutessaan hakea oikaisua. Päätökseen voisi lain 31 §:n mukaisesti hakea oikaisua.

Voimassaolevaan alusliikennepalveluasetuksen 2 §:n 3 momenttiin nähden, ehdotettavasta pykälästä on poistettu mahdollisuus myöntää vapautus jostakin peruskoulutuksen osa-alueesta. Mahdollisuus on perustunut IALA:n ohjeeseen G1156 (*Recruitment, training and assessment of VTS personnel*). Kyseisiä vapautuksia ei ole tarvinnut myöntää, vaan käytännössä kaikki Suomessa rekrytoivat alusliikenneohjaajat suorittavat peruskoulutuksen kokonaisuudessaan. Poikkeamismahdollisuudesta luopuminen takaa yhdenvertaisen koulutuksen kaikille alusliikenneohjaajille. Kyseessä on lyhyt kurssi, joten kurssin suorittaminen kokonaisuudessaan ei merkitsisi suurta lisävelvoitetta, vaikka koulutettavalla olisikin osaamista muuta kautta.

**11 b §.** *Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutus.* Uudessa 11 b pykälässä ehdotetaan säädettäväksi alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksesta osittain vastaavasti, kuin voimassa olevassa alusliikennepalvelusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa. Työpaikkakoulutuksella tarkoitetaan peruskoulutuksen jälkeen suoritettavaa koulutusta, joka sisältää tarkemman koulutuksen muun muassa kustakin työssä käytettävästä järjestelmästä ja alueesta. Työpaikkakoulutuksen tarkoituksena on valmistaa henkilöä varsinaiseen alusliikenneohjaajan tehtävään yhdistämällä peruskoulutuksen antama teoria- ja simulaattorikoulutus käytäntöön. Koulutusjakson tavoitteena on varmistaa, että henkilö on perehtynyt riittävässä laajuudessa kyseiseen VTS-alueeseen sekä VTS-keskuksen laitteisiin, järjestelmiin ja menettelytapoihin. Työpaikkakoulutus tapahtuu valvotusti työssä oppimisena.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa alusliikennepalveluasetuksen 4 §:n 1 momenttia vastaavasti VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta vastata alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen järjestämisestä VTS-keskuksessa. Lisäksi momentissa säädettäisiin esimerkiksi alusliikenneohjaajan peruskoulutusta vastaavasti, että alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti. Voimassaolevaa asetuksen 1 §:n 2 momenttia vastaavasti momentissa säädettäisiin, että työpaikkakoulutusohjelmasta olisi myös käytävä ilmi menetelmä, jolla arvioidaan, onko koulutusjakso suoritettu hyväksytysti ja onko työntekijällä valmius aloittaa itsenäinen alusliikenneohjaajana työskentely. Voimassa olevan asetuksen 1 §:n 3 momenttia vastaavasti työpaikkakoulutus suunnitelmaan olisi lisäksi sisällytettävä ohjeistus siitä, miten menetellään vanhentunutta kelpuutusmerkintää uusittaessa.

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

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

Pykälän 2 momentin 2 kohta koskisi alusliikennepalvelutehtävissä edellytettävää viestintää. Lisäyksen tarkoituksena on varmistaa, että työpaikkakoulutuksessa varmistetaan asianmukaiset eri toimijoiden väliseen kommunikointiin, kuten radioliikenteeseen aluksen ja alusliikenneohjaajan välillä, liittyvät viestintätaidot, kuten myös IALA:n mallikurssi (C0103-3) ohjeistaa. Viestintätaitojen nostaminen lain tasolle on tärkeää, sillä puutteellinen kommunikaatio on yksi keskeisimmistä onnettomuuksiin johtavista tekijöistä.

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

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

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

IALA:n mallikurssi C0103-3:n mukaan henkilön tulee saada tehtävänsä työpaikalla tapahtuvaa käytännön koulutusta ennen kuin hän voi toimia alusliikenneohjaajana. Työpaikkakoulutus on koulutettavan opettamista toimimaan paikallisten olosuhteiden ja siihen sopivien välineiden ja ohjeiden mukaan. Erityisen korostuneesti tämä tulee ilmi momentin 1 kohdan osalta, sillä VTS-alue, sen väylästä ja alusliikenne ovat erilaiset kullakin alueella. Samoin 2 kohdan mukaisesti edellytettävät viestintätaidot ovat esimerkiksi satamien ja sen palveluiden erilaisuudesta johtuen tapauskohtaisia. Lisäksi VTS-keskuksen laitteiden ja teknisten järjestelmien käytössä (5 kohta) sekä hätä- ja poikkeustilaohjeistuksissa voi olla vaihtelua eri alueiden erityispiirteiden mukaan.

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

Pykälän 3 momentti sisältäisi tarkemmat säännökset työpaikkakoulutuksen suorittamisesta. Työpaikkakoulutus suoritettaisiin käytännön työharjoitteluna työpaikkakouluttajan johdolla. Työpaikkakouluttajan olisi valvottava, ohjattava ja arvioitava koulutettavan toimintaa koulutustilanteen aikana seuraamalla radioliikennettä ja VTS-tilannekuvaa sekä tarvittaessa puututtava koulutettavan toimintaan. Ehdotettu momentti on sisällöltään lähes vastaava kuin alusliikennepalveluasetuksen 4 §:n 2 momentti. Uutena lisäyksenä lakiin ehdotetaan kirjattavaksi maininta siitä, että työpaikkakouluttajan on valvonnan ja arvioinnin lisäksi ohjattava koulutettavan toimintaa. Nykytilaa vastaavasti ja IALA:n mallikurssien mukaisesti työpaikkakouluttajan tulee aktiivisesti edistää koulutettavan osaamisen kehittymistä.

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

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

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi säännös siitä, että VTS-palveluntarjoajan tulisi antaa suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös. Päätöksenteossa, joka koskee koulutuksen suorittamisen hyväksymistä tai hylkäystä, on kyse julkisen vallan käytöstä, sillä päätöksellä on merkitystä koulutukseen osallistuvan ammatinharjoittamista koskevan perusoikeuden kannalta. Alusliikenneohjaajan tulee suorittaa työpaikkakoulutus hyväksytysti, jotta hän voi harjoittaa ammattiaan. Osallistujan on siksi saatava päätös, johon voi halutessaan hakea oikaisua. Päätökseen voisi lain 31 §:n mukaisesti hakea oikaisua.

Erona voimassa olevaan asetuksen 4 §:n 5 momenttiin pykälässä ei säädettäisi erikseen työpaikkakoulutuksen enimmäiskestosta. Enimmäiskestosta säätämiseksi ei arvioida olevan tarvetta. Työpaikkakoulutuksen keston vaikuttavat useat asiat, kuten esimerkiksi henkilön aikaisempi alusliikennepalvelukokemus, VTS-keskuksen tehtävät VTS-alueella sekä VTS-alueen liikenteelliset ja maantieteelliset ominaisuudet. Sekä koulutukseen osallistuvan että



VTS-palveluntarjoajan tavoitteena on saada keskuksen käyttöön osaavaa henkilöstöä heti, kun taitotaso on riittävä. Vähimmäiskestoltaan koulutuksen tulisi olla sellainen, että henkilön voidaan todeta hallitsevan työpaikkakoulutus suunnitelmassa määritetyt tiedot ja taidot käytännössä.

**11 c §. Ammatillinen täydenniskoulutus.** Uudessa 11 c pykälässä ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan alusliikennepalvelusta annetun asetuksen 9 §:ää pääosin vastaavasti ammatillisesta täydenniskoulutuksesta. Ammatillisella täydenniskoulutuksella tarkoitettaisiin syventävää kurssia, joka olisi toisena edellytyksenä alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen uusimiselle.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoaja vastaa ammatillisen täydenniskoulutuksen järjestämisestä. VTS-keskuksella tulisi olla sitä varten koulutusohjelma. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä asiakokonaisuuksista, joita täydenniskoulutukseen olisi vähintään sisällytettävä. Koulutukseen sisältyviä asiakokonaisuuksia olisivat alusliikennepalvelun perustiedot, alusliikennepalvelussa edellytettävä viestintä, alusliikennepalvelussa sovellettavat säädökset ja määräykset, alusliikenneohjaajan merenkulun tuntemus, inhimilliset tekijät, poikkeustilanteiden hallinta sekä alusliikennepalvelun ajankohtaiset asiat.

Asiakokonaisuudet vastaisivat siten pitkälti peruskoulutusta koskevaa 11 a §:ää. Täydenniskoulutuksella pyritään vahvistamaan alusliikenneohjaajan ammattitaitoa kertaamalla alusliikenneohjaajan peruskoulutuksessa käsiteltäviä asiakokonaisuuksia ja ylläpitämällä alusliikenneohjaajien osaamista, tietoja ja taitoja ajan tasalla. Täydenniskoulutuksessa on tarpeellista käydä läpi myös uusia ja ajankohtaisia alusliikennepalveluun liittyviä asioita. Ajankohtaiset asiakokonaisuuden sisältöä päivitetään tarpeen mukaan, joten käsiteltävät asiat vaihtuvat ajankohtaisuuden perusteella. Ajankohtaisessa asiakokonaisuudessa käsiteltävät asiat voivat olla esimerkiksi raportointiin, toimintakäsikirjan päivytyksiin sekä tietoturvallisuuteen liittyviä asioita.

Alusliikenneohjaajan peruskoulutusta koskevassa 11 a §:ssä ja alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutusta koskevassa 11 b §:ssä edellytettyä laitteistotuntemuksen asiakokonaisuutta ei ehdoteta sisällytettäväksi täydenniskoulutusohjelmaan. Laitteistotuntemusta koskeva teoriaopetusta ei pidetä tarkoituksenmukaisena sisällyttää täydenniskoulutusvaatimuksiin. Laitteistotuntemusta koskevaa koulutusta annetaan perus- ja työpaikkakoulutuksessa sekä tarvittaessa lisäkoulutuksena.

Tarkoituksena olisi, että VTS-palveluntarjoaja voisi järjestää täydenniskoulutuksen mahdollisimman joustavasti siten, että koulutuksella vastattaisiin kunkin keskuksen todelliseen koulutustarpeeseen. Kulloinenkin täydenniskoulutustarve vaihtelee tapauskohtaisesti esimerkiksi toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten tai käytännössä muuten havaittujen tarpeiden seurauksena. Lisäkoulutustarve voisi koskea esimerkiksi alusliikennepalveluun liittyvien perusasioiden kertaamista tai uusia sekä ajankohtaisia asioita. Tarkkaa koulutustarvetta on siksi ennakolta vaikeaa arvioida. VTS-palveluntarjoajan olisi kuitenkin otettava huomioon IALA:n suositukset, jotta täydenniskoulutus olisi pääpiirteissään yhdenmukainen kansainvälisen tason kanssa. IALA:n suosituksista erityisesti IALA:n mallikurssit C0103-1 (*Vessel Traffic Service operators training*) ja C0103-5 (*Vessel Traffic Service Revalidation Process*) sisältävät täydenniskoulutuksessa huomioitavia asiakokonaisuuksia.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan voimassa olevan alusliikennepalveluasetuksen 9 §:n 1 momenttia vastaavasti, että alusliikenneohjaajan ammatillinen täydenniskoulutus annetaan

teoriakoulutuksena. Täydennyskoulutuksen tavoitteena olisi syventää alusliikenneohjaajien ammattitaitoa, joka toteutetaan tarkoituksenmukaisesti teoriakoulutuksena.

Pykälän *4 momentti* vastaisi voimassaolevan asetuksen 9 §:n 2 momenttia. Momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että ammatillinen täydennyskoulutus on suoritettava pätevyystodistuksen viimeistä voimassaolopäivää edeltävien 12 kuukauden aikana. Aikamääreen tarkoitus on varmistaa, pätevyyden uusimista hakevalla pääsääntöisesti olisi riittävän tuoreet tiedot ja taidot alusliikennepalvelun turvalliseksi hoitamiseksi.

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin menettelystä tilanteissa, joissa pätevyystodistus on jo ehtinyt vanhentua. Täydennyskoulutus olisi tällöin suoritettava ennen uuden pätevyystodistuksen hakemista. Ehdotus eroaa voimassa olevasta säännöksestä. Voimassa olevan asetuksen 9 §:n 2 momentin mukaan täydennyskoulutus olisi suoritettava ennen uuden pätevyystodistuksen myöntämistä. Muutos on tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ei joutuisi erikseen jälkikäteen selvittämään täydennyskoulutuksen suorittamista henkilön hakiessa pätevyystodistuksen uusimista. Muutoksen tarkoituksena on selkeyttää viranomaismenettelyä.

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

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

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

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

Pykälään ehdotetaan uutta *3 momenttia*, jonka mukaan alusliikennepalveluntarjoajan olisi pyynnöstä toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tieto suoritetusta alusliikennepalvelun

esihenkilön peruskoulutuksesta. Säännöksen tarkoitus olisi todeta selvästi viranomaisen tiedonsaantioikeus, joka on tärkeää valvontatehtävän asianmukaisen suorittamisen ja merenkulun turvallisuuden varmistamisen kannalta.

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

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

Ehdotuksesta on poistettu voimassa olevan asetuksen 3 §:n 3 momenttiin sisältyvä mahdollisuus myöntää vapautus jostakin peruskoulutuksen osa-alueesta. Mahdollisuus on perustunut IALA:n ohjeeseen G1156 (Recruitment, training and assessment of VTS personnel). Poikkeamismahdollisuudesta luopuminen takaa yhdenvertaisen koulutuksen kaikille alusliikennepalvelun esihenkilöille. Kyseessä on lisäksi lyhyt kurssi, joten kurssin suorittaminen kokonaisuudessaan ei aiheuta ylitsepääsemätöntä rasitusta, vaikka koulutettavalla olisikin osaamista muuta kautta.

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

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

**13 §.** *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen.* Voimassa olevan lain 13 §:ssä on säädetty alusliikennepalvelun esimiehen pätevyydestä, jota koskevat säännökset ehdotetaan siirrettäväksi ehdotetun lain 12 §:ään. Tässä pykälässä ehdotetaan säädettäväksi edellytyksistä, joiden täytyessä Liikenne- ja viestintäviraston olisi myönnettävä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus sitä hakevalle. Momentin 1 kohdan mukaan hakijalta vaadittaisiin

hyväksyttyä suoritettua alusliikenneohjaajan peruskoulutusta. Vaatimus alusliikenneohjaajan peruskoulutuksen suorittamisesta seuraa IALA:n ohjeistuksesta<sup>5</sup>.

Momentin 2 kohdan mukaan edellytyksenä olisi, että hakijalle olisi myönnetty vahtiperämiehenkirja ja sen lisäksi hänellä tulisi olla kuusi kuukautta meripalvelukokemusta kansipäällystössä. Säännöksellä asetetaan vähimmäisvaatimus siitä, että henkilölle on myönnetty vahtiperämiehenkirja. Säännös ei kuitenkaan välttämättä edellytä pätevyyskirjan voimassaoloa eikä siten vahtiperämiehenkirjan edellytyksenä olevien terveysvaatimusten täyttymistä. Vahtiperämiehenkirjan edellytyksenä olevien kansiosaston terveysvaatimusten täyttämistä ei voida pitää perusteltuna maissa työskennellessä. Vahtiperämiehenkirjaa koskevista vaatimuksista säädetään yleisellä tasolla liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 107 §:ssä ja tarkemmin aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (508/2018) 24 §:ssä.

Ehdotus poikkeaisi voimassa olevasta laista siten, että vahtiperämiehenkirjan lisäksi edellytettäisiin kuuden kuukauden meripalvelua kansipäällystössä. Kansipäällystössä suoritettun meripalvelun tarkoituksena on varmistaa, että hakijalla on riittävä merenkulun tuntemus ja kokemusta komentosiltatyöskentelystä. Laadukas alusliikenneohjaus edellyttää laajempaa ymmärrystä merenkulun olosuhteista ja toimintatavoista. Edellyttämällä vahtiperämiehenkirjan lisäksi myös meripalvelukokemusta kansipäällystössä halutaan varmistaa, että hakijalla on sellaista merenkulkuosaamista, jota ei voida korvata alusliikenneohjaajan peruskoulutuksella ja työpaikkakoulutuksella. Nykyisen lain voimassaolon aikana myönnetty alusliikenneohjaajan pätevyudet on pääsääntöisesti myönnetty merikapteenin pätevyuden omaaville hakijoille. Muutoksella ei siten käytännössä olisi merkittäviä vaikutuksia.

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

Momentin 3 kohdassa edellytettäisiin hakijalta suomen tai ruotsin kielen hyvää suullista ja kirjallista taitoa sekä toisen kielen tyydyttävää suullista taitoa. Säännös vastaisi asiallisesti voimassa olevaa alusliikennepalvelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 5 §:n sisältöä. Molempien kotimaisten kielten riittävä osaaminen on tarpeen, koska Suomen aluevesillä kulkee aluksia, joiden päälliköt ja vahtiperämiehet eivät välttämättä osaa molempia kieliä tai englantia.

Momentin 4 kohdassa säädettäisiin englantia koskevasta kielitaitovaatimuksesta asiallisesti voimassa olevaa alusliikennepalvelusta annettua valtioneuvoston asetuksen 5 §:n 1 momenttia vastaavasti. Ehdotuksen mukaan hakijan englannin kielen taidon tulisi olla vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasolla neljä. Englanti on kansainvälinen merenkulun kieli ja alusliikennepalvelussa yleisesti käytetty kieli, ja sen riittävä osaaminen on tärkeää alusliikenteessä kommunikoinniksi myös sellaisten alusten kanssa, joiden miehistöllä ei ole suomen tai ruotsin kielen taitoa.

---

<sup>5</sup> IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel.

Alusliikenneohjaajalta vaadittava englannin kielen taito perustuu IALA:n suositukseen R0103. Sen mukaan alusliikenneohjaajalla tulisi olla vähintään International English Language Testing System -testin (IELTS-testi) tasoa 5 vastaava englannin kielen taito. Verrattaessa kyseistä tasoa Opetushallituksen yleisten kielitutkintojen perusteista antamassa päätöksessä (Määräys 24/011/2011) kuvattuihin taitotasoihin, voidaan IELTS-tason 5 todeta sisältyvän yleisten kielitutkintojen taitotasoon 4. Tähän yleisten kielitutkintojen tasoon sisältyvät IELTS-tasot 5-6. Syy taitotasojen eroavuuksiin johtuu siitä, että yleisten kielitutkintojen taitotasoasteikko on 6-portainen ja IELTS-testin 9-portainen.

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä olevan kielitaitoa koskevan vaatimuksen perustana on voimassa olevan lain 4 §, jossa säädetään alusliikennepalvelun kielestä. Englannin kielen merkitys alusliikennepalvelussa johtuu yleisesti tarpeesta varmistaa ulkomaalaisten alusten mahdollisuus noudattaa VTS-alueeseen liittyviä säännöksiä ja määräyksiä tai ilmoittaa havaitsemistaan turvallisuuteen vaikuttavista seikoista myös silloin, kun aluksella ei ole luotsia esimerkiksi lähestyttäessä mereltä luotsipaikkaa tai oltaessa ankkurointipaikalla taikka satamassa. Toisaalta luotsinkäyttövelvollisillakin väylillä kulkee aluksia, joiden päällikölle on myönnetty vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta, mutta jotka eivät välttämättä osaa suomea tai ruotsia. Luotsattavissakin aluksissa päällikön mahdollisuus seurata luotsin kommunikointia VTS-palveluntarjoajan kanssa paranee, kun kommunikointi suoritetaan englanniksi. Kaikilla alueella olevilla aluksilla on oltava samanlainen ja yhtäaikainen tilannekuva ja samat tiedot alueella meneillään olevista asioista.

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

Pätevyystodistuksien ehdotetaan olevan voimassa määräaikaaisesti, koska näin mahdollistettaisiin pätevyiden säännöllinen uudelleenarviointi. Uudelleenarvioinnilla tavoiteltaisiin alusliikenneohjauksen laadun ja alusliikenneohjaajien riittävän osaamisen varmistamista. IALA:n ohjeistuksen<sup>6</sup> mukaan uudistamisprosessi varmistaa, että pätevyyskirjan haltijat ylläpitävät tyydyttävää operatiivista suorituskykyä voidakseen säilyttää, kehittää ja lisätä osaamistaan. Ehdotettava viiden vuoden määräaika voimassaoloaika on yhdenmukainen muiden merenkulun ammattipätevyyksien voimassaoloajan kanssa. Ehdotus poikkeaa voimassa olevan lain 14 §:n 1 momentista, jonka mukaan pätevyystodistus on ollut mahdollista myöntää myös lyhyemmäksi määräajaksi kuin viideksi vuodeksi.

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

---

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tarkemmin keskenään vaihtoehtoisista tavoista, joilla hakija voi osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa. Voimassa olevan alusliikennepalvelusta annetun asetuksen 7 §:n 2 momenttia vastaavasti hakijan katsottaisiin säilyttäneen ammattitaitonsa, jos hänellä on: 1) voimassa oleva kelpuutusmerkintä alusliikennepalvelun antamiseen vähintään yhdellä VTS-alueella tai VTS-alueen sektorilla; taikka 2) viimeisten viiden vuoden ajalta yhteensä vähintään yksi vuosi tai 1 600 tuntia työkokemusta operatiivisesta alusliikenneohjauksesta tai alusliikenneohjaajan esihenkilönä toimimisesta. Voimassa olevan asetuksen 7 §:n 3 momenttia vastaavasti operatiiviseen työaikaan voitaisiin laskea myös työpaikkakouluttajan antama työpaikkakoulutus sekä työpaikkakoulutusta saavan koulutusaika. Vaadittu työkokemus olisi yhdenmukainen alusten kansipäällystön pätevyyskirjan uusimiseen edellytetyn meripalvelun määrän kanssa. Yhdellä vuodella työkokemusta tarkoitettaisiin vuoden kestänyttä täysiaikaista työskentelyjaksoa.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi menettelystä tilanteista, joissa hakijalla ei olisi riittävää työkokemusta tai voimassa olevaa kelpuutusta uusiessaan pätevyystodistusta. Voimassa olevassa sääntelyssä lähes vastaavasta menettelystä on säädetty alusliikennepalveluasetuksen 7 §:n 4 momentissa. Tällöin hakijan olisi ennen 11 c §:n mukaiseen ammatilliseen täydennyskoulutukseen osallistumista suoritettava hyväksytysti VTS-keskuksen järjestämä ja Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä koe, jolla hän osoittaa hallitsevansa alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen kuuluvat perustiedot. Liikenne- ja viestintäviraston olisi VTS-palveluntarjoajan hakemuksesta hyväksyttävä koe, jos se muodoltaan, sisällöltään, arviointimenettelyltään ja vastaanottajaa koskevilta vaatimuksiltaan on sellainen, että sen hyväksytyt suorittaminen riittää osoittamaan hakijan hallitsevan 11 a §:n 2 momentin mukaisiin asiakokonaisuuksiin sisältyvät perustiedot. Muutoksena aiempaan on se, että kokeen järjestämisvastuu on VTS-palveluntarjoajalla, mutta kokeen hyväksyntä Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla.

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

Alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen olisi 11 a §:n 3 momentin mukaan kuuluttava alusliikennepalvelun teoriaa ja simulaatioharjoittelua. Samoin tässä momentissa tarkoitettu koe voisi muodoltaan olla joko teoria- tai simulaattorikoe taikka näiden yhdistelmä. Tarkoituksenmukaista muotoa olisi arvioitava tapauskohtaisesti. Kokeen sisällön taas tulisi koostua tapauskohtaisesti soveltuvien osien 11 a §:n 2 momentin mukaisista asiakokonaisuuksista, sillä kokeen tarkoitus on mitata uusimista hakevan riittäviä alusliikenneohjaajan perustietoja.

Voimassa olevaan alusliikennepalvelua koskevan asetuksen 7 §:n 4 momenttiin näiden arviointimenettelyä koskeva vaatimus olisi uusi. Arviointimenettelyä koskevan vaatimuksen tarkoituksena on mahdollistaa viranomaisen kokeen hyväksyntää koskevassa päätöksenteossa sen arviointi, onko VTS-palveluntarjoaja riittävällä tavalla suunnitellut momentissa tarkoitettua kokeen arvioinnin niin, että se voidaan tehdä riippumattomasti.

Vastaanottajaa koskevilla vaatimuksilla tarkoitettaisiin sen arviointia, onko kokeen vastaanottaja osaamiseltaan riittävä arvioimaan hakijan onnistumista kokeessa.

Alusliikenneohjaajan peruskoulutusta koskeva IALA:n mallikurssi (C0-103-1) edellyttää, että pätevyiden arviointia tekevällä tulisi olla vähintään vastaava pätevyys hoitaa tehtäviä, joita arviointi koskee. Lisäksi kurssin arvioijalla tulee olla muun muassa asianmukaiset tiedot ja käsitys arvioitavasta pätevydestä sekä asianmukainen perehdyttäminen ja kokemus arviointimenetelmistä ja -käytännöistä. Kurssin arvioijan rooli on käytännössä samanlainen, kuin kokeen vastaanottajalla, joten olisi tarkoituksenmukaista, että heitä koskisi soveltuvin osin vastaavat vaatimukset. Merenkulun koulutuksen osalta vastaavat vaatimukset sisältyvät myös Kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen (STCW-yleissopimus), joka on kansallisesti täytäntöön pantu aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (508/2018) 20 §:ssä. Merenkulun koulutuksen osalta Suomessa tulkitaan arvioijan pätevyysvaatimusta siten, että pätevyyskirjan ei tarvitse olla voimassa, kunhan sellainen on aiemmin ollut.

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

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

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

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta arvioida vuosittain alusliikenneohjaajan osaamista ja tehtävä siitä merkintä vastaavasti kuten voimassa olevan lain 14 §:n 3 momentissa. Vastaavasti on todettu myös voimassa olevan alusliikennepalveluasetuksen 8 §:n 1 momentissa. Voimassa olevan alusliikennepalvelusta annetun asetuksen 4 §:n 4 momenttia vastaavasti ehdotetaan säädettäväksi, että kelpuutusmerkinnästä olisi ilmevä se VTS-alue tai VTS-alueen sektori, jossa hän on oikeutettu toimimaan.

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

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevaa alusliikennepalveluasetuksen 4 §:n 4 momenttia vastaavasti siitä, että kelpuutusmerkintä on voimassa vuoden. Merkinnän voimassaoloa voitaisiin jatkaa, jos pätevyystodistuksen haltija suorittaa hyväksytysti vuosittaisen arvioinnin.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi arvioinnissa huomioitavista asioista. Säännöksen mukaan arvioitavan olisi hallittava työtehtävien kannalta riittävässä laajuudessa vähintään seuraavat asiat: 1) alusliikenteen ohjaaminen annettujen määräysten ja ohjeiden mukaisesti; 2) kommunikointi sekä 3) teknisten laitteiden ja järjestelmien hallinta. Kyseisten asioiden arvioinnin tarkoituksena olisi taata alusliikenneohjauksen laatu varmistamalla, että alusliikenneohjaaja hallitsee riittävässä laajuudessa työssään tarvittavat taidot ja kykenee hoitamaan työtehtävänsä asianmukaisesti. Ehdotus vastaa sisällöllisesti voimassa olevaa alusliikennepalvelusta annetun asetuksen 8 §:n 2 momenttia.

Pykälän 4 momentin mukaan työsuoritus arvioitaisiin käytännön työnäytteenä VTS-keskuksessa tai simulaattorissa. Momentti vastaa voimassa olevan alusliikennepalvelusetuksen 8 §:n 2 momenttia.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin kelpuutusmerkinnän voimassaoloajan alkamisajankohdasta voimassa olevan alusliikennepalvelusetuksen 8 §:n 1 momenttia vastaavasti. Jos arviointi tehdään kelpuutusmerkinnän viimeistä voimassaolopäivää edeltävien kolmen kuukauden aikana, uuden kelpuutusmerkinnän voimassaolo laskettaisiin alkavaksi edellisen kelpuutusmerkinnän voimassaolon päättymisestä. Jos työsuoritus arvioidaan aiemmin kuin kolme kuukautta ennen kelpuutusmerkinnän voimassaolon päättymistä, laskettaisiin uuden merkinnän voimassaolo alkavaksi arviointipäivästä. Kolmen kuukauden aikaikkuna uusimiselle ja kelpuutusmerkinnän jatkuminen vuosi kerrallaan on yhdenmukainen IALA:n suosituksen kanssa. Aikaikkuna mahdollistaa pätevyysien ylläpidon joustavasti, mikä on tärkeää, sillä alusliikenneohjausta tehdään vuorotyössä, eivätkä alusliikenneohjaajat siten ole aina paikalla säännöllisesti.

Pykälän 6 momentissa ehdotetaan säädettäväksi menettelystä tilanteissa, joissa arvioitavan työsuoritusta ei katsota riittäväksi kelpuutusmerkinnän myöntämiseksi. Jos arvioitavan työsuoritus ei täytä 3 momentin mukaisia vaatimuksia, on arvioitavan suoritettava kyseisen osion työpaikkakoulutusjakso, josta säädettäisiin lain 11 b §:ssä, riittävän pätevyyden ja osaamisen saavuttamiseksi. Tämä vastaa voimassa olevan alusliikennepalvelusetuksen 8 §:n 3 momentissa säädettyä. Voimassa olevan lain 14 §:n 3 momenttia vastaavasti, mikäli henkilö on yhtäjaksoisesti poissa yli 12 kuukautta työstä, johon hän on saanut kelpuutusmerkinnän, tulee hänen ennen työn uudelleen aloittamista suorittaa hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso.

Pykälän 7 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi säännös, jossa säädettäisiin hylkäävän päätöksen antamisesta niissä tilanteissa, joissa arvioitavan suoritusta ei voida hyväksyä. Jos VTS-palveluntarjoaja ei arvioinnissa havaittujen puutteiden vuoksi voi tehdä hyväksytyn suorituksen osoittavaa kelpuutusmerkintää, olisi VTS-palveluntarjoajan annettava suorituksesta hylkäävä päätös. Voimassa oleva kelpuutusmerkintä on edellytys pätevyystodistuksen uusimiselle, joten kelpuutusmerkintää koskevalla päätöksenteolla on merkitystä alusliikenneohjaajan ammatissa toimimiselle. Osallistujan on siksi saatava päätös, johon voi halutessaan hakea oikaisua. Päätökseen voisi 31 §:n nojalla hakea oikaisua.

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

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaisi ulkomailla myönnettyt tehtävän edellyttämät henkilöluvat Suomea sitovien kansainvälisten veloitteiden mukaisesti. Suomea sitoo ammattipätevyyden tunnustamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY, joka on kansallisesti täytäntöön pantu lailla ammattipätevyyden tunnustamisesta (1384/2015, jäljempänä ammattipätevyyslaki). Lakia sovelletaan Euroopan unionin jäsenvaltion kansalaisen toisessa jäsenvaltiossa hankkiman ammattipätevyyden tunnustamiseen sekä ammattipätevyyden tunnustamiseen, joka perustuu Euroopan talousalueesta tehtyyn sopimukseen tai muuhun Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden toisen osapuolen kanssa tekemään sopimukseen taikka kolmansien maiden kansalaisten asemaa koskevaan unionin lainsäädäntöön. Ammattipätevyyslain 4 §:n 1 momentin mukaisena ammattipätevyyden tunnustamisesta vastaavana tahona ja toimivaltaisena viranomaisena toimii Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto.



Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että ulkomailla myönnetty pätevyys voidaan tunnustaa, mikäli hakijalla on ammattipätevyyslaissa tarkoitettu pätevyys ja hakija täyttää tässä laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt edellytykset. Tällaisina edellytyksinä voidaan mainita 13 §:ssä säädetyt edellytykset. Erityisesti ammatissa toimimisen edellytyksenä on sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa. Alusliikenneohjaus on turvallisuuskriittistä toimintaa, jossa asianmukaisella kielitaidolla on suuri merkitys merenkulun turvallisuuden varmistamisen kannalta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä olevasta kielitaidosta koskevasta vaatimuksesta säädettäisiin 13 §:n 1 momentin kohdissa 3) ja 4) (alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen) ja se perustuisi 4 §:ään (alusliikennepalvelun kieli). Myös ammattipätevyysdirektiivin 53 artiklan 1 kohdan mukaan ammattipätevyuden tunnustamisesta etua saavilla ammattihenkilöillä on oltava sellainen kielitaito, jota tarvitaan heidän ammatinsa harjoittamiseksi vastaanottavassa jäsenvaltiossa.

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

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

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelua koskevien koulutusohjelmien viranomaishyväksynnöistä ja niiden myöntämisen edellytyksistä. Hyväksynnän edellyttämä koulutusohjelmien ulkoinen auditointi kattaisi momentissa luetellut asiakokonaisuudet, jotka perustuvat IALA:n laatimaan suositukseen G1014. Hyväksyntää edellyttäisivät ainakin alusliikenneohjaajan peruskoulutus, alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutus ja työpaikkakouluttajan peruskoulutus, jota koskee IALA:n suositus C0103-4.

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

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

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

Lisäksi momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus saada akkreditoitun oppilaitoksen ja ammattikorkeakoulun toiminnan valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot tämän pykälän 1 ja 2 momenteissa sekä 11 a ja 12 a §:ssä tarkoitetuista seikoista ja tehdä tarkastuksia myös ennalta ilmoittamatta oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun koulutustiloissa sekä olla läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa. Tietojensaanti olisi tarpeen viraston lakisääteisen valvontatehtävän suorittamiseksi. Valvonnassa olisi siis saatava ajantasaiset tiedot koulutuksen järjestäjän tilasta ja koulutuksen tilasta sen arvioimiseksi, täytyvätkö akkreditoinnin ja koulutushyväksyntöjen vaatimukset yhä. Ehdotettu sanamuoto mahdollistaisi tarkastuskäynnit ilman, että niistä ilmoitetaan ennakolta tai että niistä sovittaisiin erikseen koulutuksen järjestäjän kanssa.

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

Momentin sanamuoto asettaa valvonnan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Ulkopuolisen asiantuntijan käyttämisestä valvontatehtävän suorittamisessa säädettäisiin ehdotetussa 14 b §:ssä.

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

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

Pykälän 1 momentin mukaan VTS-palveluntarjoajalla olisi oltava alusliikennepalvelua koskeva työpaikkakoulutus- ja täydennyskoulutusohjelma. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 25 §:n 1 momentissa säädettyä. Koulutusohjelma olisi annettava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttäväksi. Hyväksyntä olisi kerrallaan voimassa enintään viisi vuotta. Tämä tarkoittaisi, että hyväksynnän uusiminen tehtäisiin hakemalla uutta hyväksyntää. Säännöksen tarkoitus on osaltaan varmistaa koulutuksen laatu säännöllisin viranomaisarvioinnein. Siksi hyväksynnän edellytyksenä olisi, että koulutusohjelman voidaan katsoa oleva 11 b ja 11 c §:ssä säädetyin mukainen. Laadukas alusliikenneohjaajien työpaikka- ja täydennyskoulutus edistävät alusliikenneohjauksen tehokkuutta ja siten myös merenkulun turvallisuutta. Voimassa olevan lain 25 §:n 2 momenttiin nähden säännös poikkeaa siten, että aiemmin edellytettyä erillistä VTS-palveluntarjoajan koulutusohjelmia koskevaa laaturjestelmää ei enää vaadittaisi.

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

Kuten oppilaitosten ja ammattikorkeakoulujen järjestämän koulutuksen osalta, myös VTS-palveluntarjoajan järjestämän koulutuksen valvontaa koskevasta ulkopuolisen asiantuntijan käyttämisestä valvontatehtävän suorittamisessa säädettäisiin ehdotetussa 14 b §:ssä.

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

**14 b §.** *Ulkopuolisen asiantuntijan käyttö koulutuksen ja sen järjestämisen valvonnassa.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta käyttää ulkopuolisia asiantuntijoita apuna 14 §:ssä tarkoitettujen koulutusten järjestäjien ja koulutusten vaatimusten täyttymisen valvonnassa sekä 14 a §:ssä tarkoitettujen koulutusten valvonnassa.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta käyttää ulkopuolisia asiantuntijoita apuna 14 §:n 4 momentissa ja 14 a §:n 2 momentissa tarkoitetuissa valvontatehtävissä, mikäli se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa, että käytännön valvontatoiminnassa voidaan käyttää ulkopuolisia asiantuntijoita osana Liikenne- ja viestintäviraston johtamaa valvontaryhmää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ulkopuolisella asiantuntijalla tulisi olla riittävä perehtyneisyys valvottavien koulutusten sisältöön ja järjestämisen vaatimuksiin ja hänellä on oltava alusliikennepalvelua koskevan lainsäädännön ja käytäntöjen riittävä työkokemuksella taikka muulla tavalla hankittu osaaminen. Lisäksi hänellä tulee olla riittävä asiantuntemus ja perehtyneisyys valvontatoimintaan. Liikenne- ja viestintäviraston apuna valvontaa suorittavalla ulkopuolisella asiantuntijalla tarkoitetaan käytännössä yksityistä palveluntuottajaa, jolla on tekniset taidot ja tehtävän edellyttämä kokemus koulutukselle ja koulutuksen järjestäjälle asetettujen edellytysten toteutumisen valvonnasta. Säännös mahdollistaisi yksityisten asiantuntijoiden hyödyntämisen avustavassa roolissa laissa säädettyssä valvontatehtävässä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ulkopuoliselle asiantuntijalle vastaavat valvonnan toteuttamisen kannalta tarpeelliset oikeudet kuin Liikenne- ja viestintävirastolle 14 §:n 4 momentissa ja 14 a §:n 2 momentissa.

Ulkopuolisten asiantuntijoiden rooli olisi avustava ja täydentävä. Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen ei siten olisi ongelmallista perustuslain 124 §:n kannalta (PeVL 42/2005 vp). Esitys ei vaarantaisi perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että ulkopuoliseen asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä silloin, kun hän suorittaa tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Virkavastuu sisältää rikosoikeudellisen vastuun lisäksi vahingonkorvausoikeudellisen vastuun. Tästä syystä pykälässä ehdotetaan säädettäväksi lisäksi maininta vahingonkorvausvastuusta koskeva viittaus vahingonkorvauslakiin.

**15 §.** *Pätevyyksiä ja koulutusta koskevien tietojen tallentaminen ja käsittelyminen.* Uudessa ehdotetussa 15 §:ssä säädettäisiin pätevyys- ja koulutusta koskevien tietojen tallentamisesta ja käsittelystä. Voimassa olevassa laissa näistä on säädetty 26 §:ssä. Voimassa olevan lain 15 §:ssä säädetystä alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevat säännökset on siirretty uuteen ehdotettuun 15 b §:ään.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että alusliikenneohjaajien pätevyysien myöntämiseksi ja valvomiseksi sekä palvelutietojen seuraamiseksi Liikenne- ja viestintävirasto tallentaisi tiedot pätevyyksistä liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun

liikenneasioiden rekisteriin. Tietojen tallentaminen sekä muu käsittely ovat tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi (pätevyysien myöntäminen, uusiminen ja peruminen sekä yleinen valvonta). Käsittelyn oikeusperusta vastaa tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Myös IALA:n suositusten mukaan toimivaltaisen viranomaisen tulisi ylläpitää rekisteriä, josta ilmenee muun muassa tiedot myönnettyistä pätevyyksistä, suoritetuista koulutuksista ja kelpuutusmerkinnöistä<sup>7</sup>.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rekisterinpidosta koulutuksen järjestäjän akkreditoinnin ja koulutusohjelman hyväksynnän osalta. Momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto on rekisterinpitäjä tässä laissa tarkoitettujen koulutuksen järjestäjän akkreditoimista sekä koulutusohjelmien hyväksymistä koskevien tietojen käsittelyn osalta. Tietojen käsittely olisi tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi (koulutuksen järjestäjien akkreditointi ja valvonta sekä koulutusohjelmien hyväksyminen ja valvonta). Käsittelyn oikeusperusta vastaa tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Tietojen käsittelystä ei ehdoteta täydentävää sääntelyä, vaan siihen sovellettaisiin tietosuojasetusta.

**15 a §.** *Pätevyysien väliaikainen pidentäminen.* Uudessa 15 a pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi väliaikaisesti pidentää vanhentuvien pätevyysien voimassaoloaika. Ehdotetun pykälän perusteella Liikenne- ja viestintävirasto voisi valmiuslaissa tarkoitettujen poikkeusolojen aikana taikka normaaliolojen häiriötilanteissa poiketa tämän lain vaatimuksista alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta uusittaessa, jos tavanomainen uusimismenettely on poikkeuksellisen ja laajavaikutteisen tilanteen vuoksi merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi, eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle. Pätevyystodistuksen voimassaoloa saisi jatkaa poikkeuksellisin menettelyin enintään kuusi kuukautta alkuperäisestä voimassaoloajan päättymisajakohdasta lukien

Ehdotuksen tarkoituksena on turvata merenkulun turvallisuutta myös erilaisten poikkeuksellisten tilanteiden aikana. Erilaisten kriisitilanteiden aikana voi tulla mahdottomaksi

---

<sup>7</sup> IALA Guideline 1014 - Accreditation of VTS Training Organizations and Approval to Deliver IALA VTS Model Courses.

järjestää tai osallistua ammatilliseen täydennyskoulutukseen, joka on yksi pätevyyden uusimisen edellytyksistä.

Pätevyystodistuksen voimassaolon pidentäminen johtaa tilanteeseen, jossa alusliikenneohjaajalle syntyy tavanomaista pidempi väli täydennyskoulutusten välillä. Tämä voidaan katsoa jossakin määrin merenkulun turvallisuutta heikentäväksi tekijäksi, koska alusliikenneohjaajien täydennyskoulutusväli pitenee. On toisaalta huomioitava, että mahdollistamalla alusliikenneohjauksen katkeamaton jatkuminen väliaikaisella pätevyystodistuksen voimassaoloajan pidentämisellä, edistetään merenkulun turvallisuutta takaamalla pätevien alusliikenneohjaajien saatavuus poikkeuksellisessa tilanteessa. Lisäksi on huomioitava, että poikkeuksellisin menettelyin myönnetty voimassaoloajan pidentäminen olisi mahdollista kerrallaan enintään kuudeksi kuukaudeksi, joten myös lyhytaikaisempi pidennys voi tulla kysymykseen. Kokonaisuutena arvioiden voidaan todeta, että koulutusvälin pitenemisen aiheuttamaa uhkaa merenkulun turvallisuudelle voidaan pitää vähäisempänä kuin sitä merenkulun turvallisuuden uhkaa, joka aiheutuu pätevien alusliikenneohjaajien saatavuushaasteista.

**15 b §.** *Pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen.* Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamisesta on säädetty voimassa olevan lain 15 §:ssä. Ehdotetussa pykälässä 15 b säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttamisesta, muuttamisesta ja rajoittamisesta soveltuvin osin vastaavasti, kuin merenkulun pätevyyskoskevista viranomaisen päätöksistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 242 §:ssä. Koulutusta koskevalla hyväksymispäätöksellä tarkoitettaisiin sekä koulutuksen hyväksymistä koskevaa päätöstä että oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun akkreditointipäätöstä.

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

Alusliikenneohjauksen turvallisuuden varmistaminen saattaa edellyttää myös puuttumista oikeuteen suorittaa tehtäviä vastoin toiminnanharjoittajan itsensä tahtoa. Pykälän *2 momentin* tarkoituksena olisi varmistaa merenkulun turvallisuus säätämällä perusteista, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehokkaasti ja oikeasuhtaisesti puuttua virheelliseen tai puutteelliseen toimintaan. Momentin *1 kohdan* mukaan pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen muuttaminen, rajoittaminen tai peruuttaminen olisi mahdollista, jos pätevyystodistuksen tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Sisällöllisesti *1 kohta* vastaisi pääasiassa voimassa olevan lain 15 §:n *1 momenttia*. Vaikka toimilla tosiasiallisesti rajataankin henkilön tai organisaation mahdollisuuksia ammatin- ja elinkeinotoiminnanharjoittamiselle, kyse olisi varsinaisen sanktion sijasta lainmukaisen oikeustilan aikaansaamiseen tai palauttamiseen tähtäävästä viranomaisen toimenpiteestä.

Momentin *2 kohdan* mukaan muuttaminen, rajoittaminen tai peruuttaminen olisi mahdollista tietyissä tilanteissa, jos huomautuksen tai varoituksen antamista ei voida pitää riittävänä. Mahdollisuus olisi, jos pätevyystodistuksen haltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka pätevyystodistuksen haltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella

toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä. Säännöksessä käytettäisiin vastaavaa muotoilua kuin liikenteen palveluista annetun lain 242 §:n 2 momentin 2 kohdassa. Liikenteen toimijoihin sovelletaan yhä enenevässä määrin suoraan sovellettavia Euroopan unionin asetuksia. Esityksen sanamuoto ohjaa tarkastelemaan vain tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevia Euroopan unionin asetuksia.

Ehdotettu 2 kohta vastaa osittain voimassa olevan lain 15 §:n 2 momentin 1 kohtaa. Virheelliseen toimintaan puuttuessa 2 kohdan mukaisesti ei arvioitaisi yksittäisten tekojen moitittavuutta sinänsä vaan sitä, täyttääkö toiminta kyseisten tekojen jälkeenkin lupaa koskevat edellytykset ja onko toiminta muuten lainmukaista. Näin ollen, vaikka toimenpiteet 2 kohdan mukaisissa tilanteissa lähentyvät rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia erityisesti suhteessa 1 kohdan mukaisiin tilanteisiin, ne ovat kuitenkin luonteeltaan pikemminkin hallinnollisia turvaamistoimia.

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

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

Seuraamuksen tarvetta arvioitaessa momentin sanamuoto lisäksi edellyttäisi, että viranomaisen ottaa huomioon myös muuttamista, rajoittamista ja peruuttamista lievemmat keinot: pätevyuden haltijalle tai hyväksymispäätöksen nojalla toimintaa harjoittavalle olisi ensin annettava kirjallinen huomautus tai varoitus ja vasta, jos toimenpide ei johda epäkohtien poistamiseen, olisi pätevyyttä tai hyväksyntää voitava muuttaa tai rajoittaa tai vaihtoehtoisesti se olisi voitava peruuttaa. Vain jos turvallisuuden voidaan katsoa olevan vakavasti uhattuna, olisi rajoittaminen, muuttaminen tai peruuttaminen voitava tehdä ilman kirjallista huomautusta tai varoitusta. Huomautuksen ja varoituksen perusteista ehdotetaan säädettäväksi 28 b §:ssä. Tavoitteena on, että toimintaa ohjaavien säännösten rikkomiseen on sovellettavissa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyä noudatetaan asianmukaisesti. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että pätevyystodistuksen haltija olisi velvollinen viipymättä palauttamaan peruutettu pätevyystodistus Liikenne- ja viestintävirastolle. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 15 §:n 4 momenttia. Kyseisen velvoitteen tavoitteena on ehkäistä ammatinharjoittamista ilman voimassa olevaa pätevyyttä.

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

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

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

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

**20 a §.** *Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että Liikenne- ja viestintäviraston määrittämään ylläpitävän ja kehittävän kansallista merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. Ehdotus ei tosiasiallisesti muuta Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä, vaan on kielellinen täsmennys. Lisäksi momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi viittaus EMSW-asetukseen, viitaten asetuksen EU 2019/1239 määrittelemiin unionin säädöksistä johtuviin ilmoitusvelvoitteisiin. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, mikä määrittelisi Liikenne- ja viestintäviraston EMSW-asetuksen 18 artiklassa edellytetyksi kansalliseksi koordinaattoriksi. Kansallisen koordinaattorin tehtäviin on määriteltävä EMSW-asetuksessa velvoite toimia käyttäjien ja komission kansallisena yhteispisteenä kaikissa asetuksen täytäntöönpanoon liittyvissä asioissa, velvoite koordinoida toimivaltaisten kansallisten viranomaisten toimia niiden soveltaessa EMSW-asetusta ja toimijoiden välistä yhteistyötä ja velvoite koordinoida toimia, joilla pyritään varmistamaan tiedon jakaminen ja yhteydet EMSW-asetuksessa tarkoitettuihin toimivaltaisten viranomaisten asiaankuuluviin järjestelmiin. Uuden momentin lisäys muuttaisi myöhempien momenttien numerointia.

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

Pykälän uutta 5 momenttia ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että momentissa puhutaan merenkulun tiedonhallintajärjestelmästä joka olisi liitettävissä SafeSeaNet-järjestelmään. Pykälän 6 momenttia muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluviin velvoitteisiin toimittaa tiedonhallintajärjestelmän avulla tietoja toisen valtion viranomaiselle lisättäisiin velvollisuus toimittaa tietoja aluksella olevista henkilöistä, henkilöiden rajatarkastuksista ja turvatoimista muualla lainsäädännössä määritellyllä tavalla. Pykälän määräyksenantovaltuutta koskevaa 7 momenttia ehdotetaan muutettavan niin, että Liikenne- ja

viestintävirasto voi antaa tarvittaessa määräyksen pykälässä määritellyistä asioista, nykyinen momentti edellyttää virastolta määräyksen antamista.

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

Pykälän 2 momentti siirtyisi uudeksi *3 momentiksi*.

Ruotsinkielisessä kieliversiossa pykälän 1 momenttia muutetaan vastaamaan paremmin suomenkielistä säädöstekstiä, mutta muutos ei näy suomenkielisessä kieliversiossa.

6 luku. *Alusta ja sen lastia koskevat ilmoitukset.* Ruotsinkielisen kieliversion otsikko muutetaan vastaamaan EU-lainsäädännön terminologiaa, mutta muutos ei näy suomenkielisessä kieliversiossa.

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

Pykälän *2 momenttia* saapumisilmoituksen sisällöstä ehdotetaan muutettavaksi lisäämällä viittaus EMSW-asetuksen liitteeseen vaadituista tiedoista saapumisilmoituksen yhteydessä. Tulli voisi vaatia EMSW-asetuksen liitteen B kohdassa 1–6 tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämiä tietoja. Lisäksi momenttiin ehdotetaan lisättäväksi Tullille mahdollisuus vaatia EMSW-asetuksen liitteen C kohdassa kansallisesta lainsäädännöstä ja kansallisista vaatimuksista johtuvia tietoja, mikäli ne olisivat hyväksytyt EMSW-asetuksen 2 luvun mukaisesti osaksi Suomelle hyväksytyä tietoelementtijoukkoa. Liitteen C kohdan tietoelementtijoukon muuttaminen tapahtuisi EMSW-asetuksen 2 luvun mukaisesti, antamalla kansalliseen lainsäädäntöön tai kansalliseen vaatimukseen perustuva ilmoitusvelvoite tiedoksi Euroopan komissiolle, jonka komissio hyväksyy tai hylkää tietoelementtijoukkojen vuosittaisen tarkastelun yhteydessä. Tässä momentissa tarkoitettuja tietoja voitaisiin vaatia, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Pykälän *3 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi siten, että Tulli varmistaisi aluksen saapumisesta EMSW-asetuksen liitteen A kohdissa 1 – 5 ja 7 edellytetyt tiedot ovat vaatimusten mukaiset. Muutoksella täsmennettäisiin Tullin alusten saapumisilmoituksia koskevan valvontaroolin pysyvän nykyisen kaltaisena, eikä valvontaroolia laajennettaisi lakimuutoksen yhteydessä. EMSW-asetuksen liitteen kohtien 6 ja 8 – 10 osalta valvontarooli on Liikenne- ja viestintävirastolla perustuen lakiin matkustaja-alusten henkilöluetteloista kohdan 6 osalta, lakiin eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta kohdan 8 osalta, lakiin alusturvallisuuden valvonnasta kohdan 9 osalta ja alusliikennepalvelulakiin kohdan 10 osalta.



**22 b §.** *Aluksen lähtöilmoitus.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi määrittelemällä ilmoituksen antaminen merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä tehtäväksi aluksen lähtöilmoitukseksi Tullille. Momentissa asetettavaa velvoitetta tehdä lopullista lähtöaikaa koskeva ilmoitus täsmennettäisiin tehtäväksi liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön toimesta.

Pykälän 2 momentin säännös lähtöilmoituksessa Tullin mahdollisesti vaadittavista tiedoista muutettaisiin viittaamalla EMSW-asetuksen liitteen B kohdassa 1–6 tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämiin tietoihin. Lisäksi momenttiin ehdotetaan lisättäväksi Tullille mahdollisuus vaatia EMSW-asetuksen liitteen C kohdassa kansallisesta lainsäädännöstä ja kansallisista vaatimuksista johtuvia tietoja, mikäli ne olisivat hyväksytyt EMSW-asetuksen 2 luvun mukaisesti osaksi Suomelle hyväksytyä tietoelementtijoukkoa. Liitteen C kohdan tietoelementtijoukon muuttaminen tapahtuisi EMSW-asetuksen 2 luvun mukaisesti, antamalla kansalliseen lainsäädäntöön tai kansalliseen vaatimukseen perustuva ilmoitusvelvoite tiedoksi Euroopan komissiolle, jonka komissio hyväksyy tai hylkää tietoelementtijoukkojen vuosittaisen tarkastelun yhteydessä. Tässä momentissa tarkoitettuja tietoja voitaisiin vaatia, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi. Lisäksi täsmennettäisiin viittaamalla tulliviranomaisen sijaan Tulliin valtion virastona.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Tulli varmistaisi aluksen lähdöstä EMSW-asetuksen liitteen A kohdissa 1 – 5 ja 7 annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset. Muutoksella täsmennettäisiin Tullin alusten lähtöilmoituksia koskevan valvontaroolin pysyvän nykyisen kaltaisena, eikä valvontaroolia laajennettaisi lakimuutoksen yhteydessä. EMSW-asetuksen liitteen kohtien 6 ja 8 – 10 osalta valvontarooli on Liikenne- ja viestintävirastolla perustuen lakiin matkustaja-alusten henkilöluetteloista kohdan 6 osalta, lakiin eräiden irtolastialusten turvallisuudesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta kohdan 8 osalta, lakiin alusturvallisuuden valvonnasta kohdan 9 osalta ja alusliikennepalvelulakiin kohdan 10 osalta.

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

**22 d §.** *Tilastointia koskevien tietojen ilmoittaminen.* Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi viittaamalla suoraan tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/42/EY. Ehdotettu muutos on lakitekninen täsmennys, jolla ei säädetä uusista viranomaista koskevista velvoitteista.

**22 h §.** *Ilmoitus aluksen poikkeavasta väylänkäytöstä.* Ehdotetaan, että lakiin säädettäisiin uusi pykälä, joka koskisi ilmoitusta aluksen poikkeavasta väylänkäytöstä. Aluksen poikkeavan väylänkäytön ilmoittamista koskevaa velvoitetta ei ole sisällytynyt voimassa olevaan lakiin, mutta asiasta lain tasolla säättäminen parantaisi merenkulun turvallisuutta. Ilmoitus mahdollistaisi alusliikenteen seurannan, tilastoinnin ja riskien tunnistamisen, sekä väylien käyttöön liittyvien tietojen tarkastelun jälkikäteen.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta koskevia tietoja tilanteissa, jotka ovat merkityksellisiä merenkulun turvallisuuden kannalta. Aluksen päällikön, tämän asiamiehen tai

aluksen liikenteenharjoittajan on annettava asianomaiselle VTS-keskukselle ilmoitus, joka sisältää tiedot aluksen syväyksestä, päämitoista, suunnitellusta reitistä ja siitä, millä tavoin aluksen kulku poikkeaisi väylän mitoituksesta, jos aluksen syväys ylittää väylän mitoitussyväyksen tai alus käyttää väylää muuten merkittävästi väylän suunnittelussa käytettyä mitoitusalusta suuremmalla aluksella tai muuten poikkeavalla tavalla, jolloin väylätilan riittävyyttä ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella. Aluksen väylän käytön tarkastelu edellyttäisi tarkempia tietoja aluksen vakavuudesta, joita olisivat esimerkiksi staattinen syväys, uppouman keskipiste ja aluksen painopiste.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi ilmoitusvelvollisuutta koskevasta poikkeuksesta. Velvollisuus ilmoittaa aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä ei koskisi aluksia, jotka olisivat suurimmalta pituudeltaan alle 50 metriä, hinaajia, hinausyhdistelmiä ja aluksia, jotka olisivat rahdattuna alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain (1121/2005) 10 a §:ssä tarkoitetun jäänmurtopalvelun suorittamiseen. Väylän käytön ilmoituksen rajaamisella pyrittäisiin varmistamaan eniten väylän käytön riskiä sisältävän ja väylän käytön joustavuudesta hyötyvän alusliikenteen turvallisuus. Alle 50 metriä pitkien alusten, hinaajien ja hinausyhdistelmien käyttöön ja liikkumiseen myös väyläalueen ulkopuolella ei liittyisi vastaavaa riskiä, kuin isompien alusten osalta. Jäänmurtajien osalta ilmoitusten antaminen olisi aluksille asetetun tehtävän luonne huomioiden arvioitu aiheuttavan mahdollisesti kohtuutonta kuormaa operatiivisessa toiminnassa erityisesti nopean reagoinnin tilanteissa, joissa esimerkiksi avustettavan aluksen takia jäänmurtaja joutuisi hyödyntämään varavettä ja olisi lähtökohtaisesti velvollinen tekemään väylän käytön ilmoituksen.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen antamisesta. Määräyksellä määriteltävät asiat olisivat luonteeltaan teknisiä ja koskisi ilmoituksen sisältöön, ajankohtaan ja mahdollisiin ilmoituksen antamisessa käytettäviin järjestelmiin koskevia tarkempia määräyksiä.

**28 b §. Huomautus ja varoitus.** Ehdotetaan, että lakiin säädettäisiin uusi pykälä, joka koskisi huomautusta ja varoitusta. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa pätevyystodistuksen haltijalle tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tahon vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos pätevyystodistuksen haltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava muutoin kuin 15 b §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat pätevyystodistuksessa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa huomautuksen tai varoituksen sille, joka rikkoo 21 §:n 1 momentin mukaisia säännöksiä, perustamispäätöstä, 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annettua määräystä, 17 a §:n nojalla annettua kieltoa tai 21 §:n 1 momentin säännöksiä, taikka laiminlyö 22 §:n 2 ja 3 momentissa, 22 a §:n 1 momentissa, 22 b §:n 1 momentissa, 22 c §:n 1 ja 2 momentissa, 22 d §:n 4 momentissa, 22 e §:n 1 ja 3 momentissa, 22 h §:n 1 momentissa tai 23 §:n 1 momentissa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden. Olisi tarpeellista, että laissa mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle huomautuksen tai varoituksen antaminen esimerkiksi lievemmissä tilanteissa, jossa kuitenkin virhemaksun määrääminen ei olisi tarpeellista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annettaisiin kirjallisesti, ja siitä olisi tehtävä merkintä liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

**29 §. Liikennevirhemaksu.** Voimassa olevan 29 §:ssä säädetyt rangaistussäännökset kumottaisiin ja korvattaisiin nykysääntelyä laajemmalla virhemaksusääntelyllä. Voimassa olevan lain 29 §:n mukaisissa rangaistussäännöksissä on kyse hallintovalvonnallisista teko- ja laiminlyöntityypeistä, joiden rikosoikeudellista sanktiointia ei rikosoikeuden käytön viimesijaisuudesta johtuen katsota tarpeelliseksi, koska virhemaksun soveltamisala on jo nykyisellään laaja niin maksun suuruuden kuin siihen liittyvien rikkeiden ja laiminlyöntien osalta. Voimassaolevan lain mukaiset rangaistussäännökset ja hallinnolliset seuraamukset eli virhemaksut ovat myös osin päällekkäisiä.

Ehdotetaan, että virhemaksua koskevat säännökset olisivat jatkossa 29 §:ssä ja maksun täytäntöönpanoa koskevat säännökset 29 a §:ssä. Ehdotetaan, että lainsäädännön yhdenmukaisuuden takia virhemaksun nimeksi muutettaisiin liikennevirhemaksu. Liikennevirhemaksu on liikenteessä käytössä oleva hallinnollinen sanktio. Liikennevirhemaksu voidaan määrätä seuraamukseksi esimerkiksi vesiliikennelain (782/2019) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) nojalla.

Pykälässä säädettäisiin niistä rikkomuksista ja laiminlyönneistä, joiden seuraamuksena Tulli voisi määrätä liikennevirhemaksun.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa sanktioitaisiin perustamispäätöksen rikkominen. Momentin 2 kohdassa sanktioitaisiin 17 §:n 1 tai 3 momentissa tarkoitettu alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteessa annetun määräyksen rikkominen. Momentin 3 kohdassa sanktioitaisiin 17 a §:n nojalla annetun kiellon, esimerkiksi pakotteisiin liittyvän kiellon, rikkominen. Momentin 4 kohdassa sanktioitaisiin 21 §:n 1 momentissa säädetyt alusliikennepalveluun osallistumista koskevan velvollisuuden rikkominen.

Momentin seuraavissa kohdissa sanktioitaisiin erilaisten ilmoitusvelvollisuuksien rikkominen. Momentin 5 kohdassa sanktioitaisiin 22 §:n 2 ja 3 momentissa säädettyjen aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyönti. Momentin 6 kohdassa sanktioitaisiin 2 a §:n 1 momentissa säädetyt aluksen saapumisilmoituksen tekemisen laiminlyönti. Momentin 7 kohdassa sanktioitaisiin 22 b §:n 1 momentissa säädetyt aluksen lähtöilmoituksen tekemisen laiminlyönti. Momentin 8 kohdassa sanktioitaisiin 22 c §:n 1 ja 2 momentissa säädetyt vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainesta sisältävästä lastista tehtävien saapumis- tai lähtöilmoitusten tekemisen laiminlyönti. Momentin 9 kohdassa sanktioitaisiin 22 d §:n 4 momentissa säädetyt tilastointia koskevien tietojen ilmoittamisen laiminlyönti. Momentin 10 kohdassa sanktioitaisiin 22 e §:n 1 ja 3 momentissa säädetyt laivaajan ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyönnit. Momentin 11 kohdassa sanktioitaisiin 22 h §:n 1 momentissa säädetyt aluksen poikkeavasta väylänkäytöstä ilmoittamisen laiminlyönti. Lain 22 h § on voimassa olevaan lakiin nähden uusi pykälä, joten myös sitä koskeva sanktiointi on uusi. Momentin 12 kohdassa sanktioitaisiin 23 §:n 1 momentissa säädetyt merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisen laiminlyönti.

Voimassa olevassa laissa perustamispäätöksessä vahvistetun määräyksen taikka 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annetun määräyksen tai 17 a §:n nojalla annetun kiellon tai 21 §:n 1 momentin säännösten rikkomisesta taikka 22, 22 a – 22 e tai 23 §:ssä säädetyt ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönneistä on voitu tuomita alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon. Ehdotetaan, että jatkossa näistä voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu.

Voimassa olevassa laissa virhemaksu on voitu määrätä, mikäli aluksen liikenteenharjoittaja, asiamies tai päällikkö laiminlyö tahallaan tai huolimattomuudesta 22 a tai 22b §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, mistä myös jatkossa voitaisiin määrätä hallinnollinen seuraamus eli liikennevirhemaksu.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin voimassaolevaa lakia vastaavasti, että liikennevirhemaksun suuruus on vähintään 50 ja enintään 3500 euroa. Liikennevirhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Liikennevirhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus. Maksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

**29 a §.** *Liikennevirhemaksun täytäntöönpano.* Pykälässä säädettäisiin voimassa olevaan lakiin nähden uutena liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta.

Pykälän 1 momentin mukaan liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtisi Oikeusrekisterikeskus, joka vastaa muun ohella sakkojen täytäntöönpanosta. Tullin ja tuomioistuimen olisi ilmoitettava maksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle olisi ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu. Informatiivisena viittauksena säädettäisiin, että liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädettäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Esityksen 3. lakiehdotus koskee ehdotusta sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta.

Pykälässä 3 momentti siirrettäisiin osin muutettuna 31 §:n 1 momentiksi. Koska lainsäädännössä ei ole yleistä vanhentumissäännöstä hallinnollisille sanktioille ehdotetaan uudessa 2 momentissa säädettäväksi liikennevirhemaksun vanhentumisajasta, joka olisi viisi vuotta lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Säännös vastaisi sakkorangaistukselle säädettyä vanhentumisaikaa. Liikennevirhemaksun viivästyessä se olisi koroton.

**30 §.** *Toimivaltainen tuomioistuin.* Ehdotetaan muutettavaksi pykälän otsikkoa. Pykälän sisältö pysyisi vastaavana kuin voimassa olevassa laissa. Sen mukaan 17 ja 21, 22, 22 a - 22 f, 22 h ja 23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan.

**31 §.** *Muutoksenhaku.* Ehdotetaan, että voimassa olevan lain 29 a §:n 3 momentissa säädetty liikennevirhemaksua koskeva muutoksenhaku siirrettäisiin 31 §:n uudeksi 1 momentiksi. Voimassa olevan lain 31 §:n 1 momentti siirtyisi osin muutettuna 2 momentiksi. Pykälän 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi ja 3 momentti siirtyisi osin muutettuna uudeksi 4 momentiksi.

Pykälän 1 momentin mukaan 29 §:ssä tarkoitettua Tullin tekemää liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen saisi vaatia oikaisua.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, muuhun kuin alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevaan päätökseen saisi vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevat päätökset ehdotetaan jätettäväksi oikaisuvaatimusmenettelyn ulkopuolelle, jottei käsittelyn kokonaiskesto aiheuttomasti piteneisi. Momentti vastaisi tältä osin sisällöllisesti voimassa olevan lain 31 §:n 1 momenttia. Momentissa kuitenkin jatkossa täsmennettäisiin, että oikaisua vaadittaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta.

Pykälän 3 momentin mukaan oikaisuvaatimuksesta säädettäisiin hallintolaissa. Lisäksi muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädettäisiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että 29 §:ssä säädettyä liikennevirhemaksua koskeva päätös olisi mahdollista panna täytäntöön vain lainvoimaisena. Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanokelpoisuus määräytyisi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain mukaisesti. Muut päätökset olisivat pantavissa täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää. Muutoksenhakuviranomainen voisi päättää täytäntöönpanon keskeyttämisestä tai lykkäämisestä, jos se ei pidä välitöntä täytäntöönpanoa perusteltuna.

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

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

## **6.3 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta**

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

## **7 Lakia alemman asteinen sääntely**

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi useita valtuutuksia alemman asteisen sääntelyn antamiseen. Kaikki ehdotetut valtuutukset sisältyvät esityksen 1. lakiehdotukseen eli lakiin alusliikennepalvelulain muuttamisesta. Ehdotetun 15 a §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi poikkeusolojen aikana, normaaliolojen häiriötilanteissa tai yleisvaarallisen pandemian aikana poiketa tämän lain vaatimuksista alusliikenneohjaajan pätevyystodistusta uusittaessa. Pätevyystodistuksen voimassaoloa ei saisi jatkaa poikkeuksellisin menettelyin kerrallaan enempää kuin kuusi kuukautta alkuperäisestä pätevyystodistuksen voimassaolon päättymisajankohdasta. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaoloaikaa voitaisiin pidentää poikkeuksellisin menettelyin, jos normaali uusimismenettely on merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi, eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle.

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

Ehdotetun 7 §:n 2 momenttiin ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuutta antaa määräys VTS-alueen pysyvistä liikennejärjestelyistä. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa esimerkiksi ohittamiskiellon, liikenteen poikkeusjärjestelyn tai ankkuripaikan. Voimassaolevan lain nojalla pysyvistä liikennejärjestelyistä on säädetty VTS-alueen perustamispäätöksessä. Kun pysyvät liikennejärjestelyt on annettu perustamispäätöksen sijaan määräyksellä, ovat ne viraston säädöskokoelmassa helposti saatavilla, mikä helpottaa niihin tutustumista ja lisää sääntelyn läpinäkyvyyttä.

Lisäksi ehdotetaan, että 20 a §:n 7 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ilmoitusmenettelyistä, rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä myös 20 d §:n 3 momentin nojalla alusten pitkän kantaman tunnistamista ja seurantaa koskevista laitteista sekä 22 h §:n 2 momentin nojalla ilmoituksen antamisesta.

## **8 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan mahdollisimman pian, sillä muutosten taustalla vaikuttava päätöslauselmamuutos on tullut voimaan jo 1.1.2023. EMSW-asetuksen täydentämistä koskevien säännösten ehdotetaan tulevan voimaan kuitenkin vasta 15.8.2025.

## **9 Toimeenpano ja seuranta**

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

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

## **10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

### **Yksityiselämän suoja (10 §)**

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

Perustuslakivaliokunta tarkisti aiempaa kantaansa lausunnossaan PeVL 14/2018 vp Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) soveltamisen alkamisen johdosta. Valiokunnan mielestä yleisen tietosuojasetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvattuun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Valiokunnan käsityksen mukaan yleisen tietosuojasetuksen sääntely vastaa asianmukaisesti tulkittuna ja sovellettuna myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen mukaan määräytyvää henkilötietojen suojan tasoa. Näin ollen erityislainsäädäntöön ei ole yleisen tietosuojasetuksen soveltamisalalla enää valtiosääntöisistä syistä välttämätöntä sisällyttää kattavaa ja yksityiskohtaista sääntelyä henkilötietojen käsittelystä. Perustuslakivaliokunnan mielestä lähtökohtaisesti riittävää on, että henkilötietojen suoja ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa yleisen tietosuojasetuksen kanssa (PeVL 14/2018 vp, s. 4).

Henkilötietojen käsittely on tarpeen 1. lakiehdotuksen 11 pykälässä säännellyn alusliikenneohjaajien pätevyyksien myöntämiseksi ja valvomiseksi sekä palvelutietojen seuraamiseksi. Tietojen käsittely on tarpeen Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettavien lakisääteisten velvoitteiden noudattamiseksi, joten käsittelyn oikeusperusta vastaa tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Lakiehdotuksessa ei ehdoteta tietosuoja-asetusta täsmentävää uutta sääntelyä, vaan tietojen käsittelyyn sovellettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 26-28 lukua.

Myös koulutuksen järjestäjän akkreditointi ja koulutusohjelmien hyväksyminen voi vaatia henkilötietojen käsittelyä. Esityksen 1. lakiehdotuksen 15 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi rekisterinpitäjä tässä laissa tarkoitettujen koulutuksen järjestäjän akkreditoimista sekä koulutusohjelmien hyväksymistä koskevien tietojen käsittelyn osalta. Tietojen käsittely olisi tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen veloitteen noudattamiseksi (koulutuksen järjestäjien akkreditointi ja valvonta sekä koulutusohjelmien hyväksyminen ja valvonta). Käsittelyn oikeusperusta vastaa tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa. Tietojen käsittelystä ei ehdoteta täydentävää sääntelyä, vaan siihen sovellettaisiin tietosuoja-asetusta.

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

#### Oikeusturva (21 §)

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

Esityksen 1. lakiehdotuksessa säädettäisiin tarkkarajaisesti ja yksityiskohtaisesti lain säännösten rikkomisesta seuraavista hallinnollisista seuraamuksista sekä muutoksenhausta. Lakiehdotuksen 28 b §:ssä säädettäisiin huomautuksesta ja varoituksesta sekä 29 §:ssä hallinnollisesta seuraamuksesta, liikennevirhemaksusta. Tämän lisäksi oikeusturvan ja hyvän hallinnon toteutumiseksi esitettävän lainsäädännön ohelle sovellettaisiin hallintolakia sekä muuta hallinto-oikeudellista lainsäädäntöä. Lakiehdotuksen 31 §:ssä säädettäisiin liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sekä VTS-palveluntarjoajan tai oppilaitoksen tekemän koulutusta koskevan päätöksen sekä muun kuin alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevan päätöksen oikaisuvaatimuksesta. Pykälässä säädettäisiin muutoksenhaun tapahtuvan hallintolain ja oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) mukaan. 30 §:ssä säädetään toimivaltaisesta tuomioistuimesta sellaisten

asioiden osalta, joita ei käsiteltäisi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain mukaan, vaan ne määräytyisivät merilain 21 luvun mukaan.

#### Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §)

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa. Valtuutuksen säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkuudesta (PeVL 16/2002 vp, s. 2, PeVL 19/2002 vp s. 5, PeVL1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 17/2010 vp, s. 2). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, s. 133/II; ks. myös PeVL 16/2002 vp, s. 2/I ja PeVL 19/2002 vp, s. 5/I).

Esityksen 1. lakiehdotukseen sisältyy useita valtuussäännöksiä, jotka on kuvattu alemman asteista sääntelyä koskevassa luvussa.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotetaan valtioneuvostolle yhtä uutta asetuksenantovaltuutusta.

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

Esityksen 1. lakiehdotus sisältää useita valtuuksia Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen antamiseen (ehdotetut 7 §:n 2 momentti, 20 a §:n 7 momentti, 20 d §:n 3 momentti ja 22 h §:n 2 momentti). Valtuudet koskisivat teknisluonteisia ja vähäisiä yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä tai ei säädetä yksilön oikeuksien, velvollisuuksien tai perusoikeuksien perusteista. Määräyksenantovaltuuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Kaikissa esitettävissä valtuussäännöksissä on kyse lakia tarkentavien säännösten ja määräysten antamisesta. Asetuksen ja määräyksenantovaltuudet on myös sijoitettu perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla perussäännöksen yhteyteen.

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

#### Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen



vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei voida antaa kuin viranomaisille (kokoavasti PeVL 26/2017 vp, s. 47-51).

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

Perustuslakivaliokunta on useissa lausunnoissaan ottanut kantaa siihen, mitkä ovat edellytykset julkista vallan käyttöä sisältävien tehtävien antamiselle muulle kuin viranomaiselle. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan todennut, että merkittävänä julkisen vallan käyttönä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (PeVL 42/2005, s. 3). Silloin kun julkisen tehtävän hoitaminen annetaan ulkopuolisen asiantuntijan tehtäväksi, perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan perustuslakivaliokunnan näkemyksen mukaan huolehtia muun muassa tehtäviä suorittavien henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla (PeVL 40/2002 vp, s.3).

Esityksen 1. lakiehdotukseen on sisällytetty julkista hallintotehtävää hoitavien yksityisten henkilöiden rikosoikeudellisesta virkavastuuta (16 §:n 3 momentti), julkisessa hallintotehtävässä avustavien ulkopuolisten asiantuntijoiden rikosoikeudellista virkavastuuta (14 b §:n 4 momentti), pätevyyskysymyksiä (4 luku) ja valvontaa (erityisesti 28 §) koskevat ehdotukset, joilla varmistetaan hyvän hallinnon vaatimusten turvaaminen.

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

Esityksen 1. lakiehdotuksen kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmää koskevan 20 a §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön itse tai hankkia sen VTS-palveluntarjoajalta. Kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpito, toteuttaminen ja operatiivinen käyttö on ollut mahdollista jo nykyisen lainsäädännön puitteissa hankkia VTS-palveluntarjoajalta. Koska merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpitäjä vastaa kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän tukipalvelun järjestämisestä EMSW-asetuksen 5 artiklan mukaisesti ja jäsenvaltioiden on asetuksen vaatimuksen johdosta järjestettävä tukipalvelu ympärivuorokautisena, Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia myös tukipalvelun VTS-palveluntarjoajalta. VTS-palveluntarjoajalta hankittavan tukipalvelun osalta on todettavissa, että kyse on teknisen käyttötuen järjestämisestä, jolloin tehtävään ei liity merkittävää julkisen vallan käyttöä, eikä tämän hallintotehtävän antaminen vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia.

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

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

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

#### *Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella ja koska EMSW-asetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäviksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset hyväksyttäväksi:

1.

## Laki

### alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 21 ja 23 kohta, 2 luvun otsikon suomenkielinen sanamuoto, 4–9, 11–15 §, 5 luvun otsikko, 16 §:n 3 momentti, 20 a ja 20 d §, 6 luvun otsikon ruotsinkielinen sanamuoto, 22 a–22 c §, 22 d §:n otsikko ja 3–5 momentti, 29, 29 a, 30 ja 31 §, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 21 ja 23 kohta, 11–13 ja 15 §, 16 §:n 3 momentti, 20 a, 20 d ja 22 a § sekä 22 d §:n otsikko ja 3–5 momentti laissa 947/2018, 6, 8, 9, 14, 29 ja 29 a § laissa 576/2018, 6 luvun otsikon ruotsinkielinen sanamuoto ja 22 b § laissa 225/2012, 22 c § laissa 791/2013 ja 31 § laissa 1515/2019, sekä  
lisätään lakiin uusi 11 a–11 c, 12 a, 13 a–13 c, 14 a, 14 b, 15 a, 15 b, 22 h ja 28 b § seuraavasti:

#### 2 §

#### Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

23) *oppilaitoksella* ammatillisesta koulutuksesta annetussa laissa (531/2017) tarkoitettua ammatillista oppilaitosta;

#### 2 luku

#### Alusliikennepalvelu

#### 4 §

#### Alusliikennepalvelun kieli

Alusliikennepalvelua annetaan tarpeen mukaan suomen, ruotsin tai englannin kielellä.

#### 5 §

#### Tiedottaminen

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

Alukselle tulee tiedottaa:

1) VTS-alueella olevista muista aluksista;

- 2) sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta;
  - 3) luotsien, jäämurtaajien, hinaajien ja satamien toiminnasta;
  - 4) väylien ja turvalaitteiden kunnosta ja käytettävyydestä;
  - 5) alusta uhkaavasta vaaratilanteesta; sekä
  - 6) muista kuin 1-5 kohdissa tarkoitetuista, niihin verrattavista alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista.
- Säättä koskevan tiedottamisen on perustuttava pätevän säätietopalvelun antamaan säätietoon.

## 6 §

### *Kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttuminen*

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

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

VTS-palveluntarjoajan tulee avustaa alusta antamalla:

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

## 7 §

### *Alusliikenteen järjesteleminen*

VTS-palveluntarjoajan tulee järjestellä alusliikennettä VTS-alueella.

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä voidaan vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi VTS-alueelle määrätä pysyvänä liikennejärjestelyä:

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

## 8 §

### *Perustamispäätös*

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

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

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

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

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

## 9 §

### *Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen*

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

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

Toimivaltaisen viranomaisen on kuultava Väylävirastoa ja VTS-palveluntarjoajaa sekä perustamispäätökseen sisältyvän VTS-alueen satamanpitäjiä ennen perustamispäätöksen muuttamista tai peruuttamista.

## 11 §

### *Alusliikenneohjaajan pätevyys*

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

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

## 11 a §

### *Alusliikenneohjaajan peruskoulutus*

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

Alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:

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

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

Peruskoulutus on suoritettava ennen työpaikkakoulutuksen päättymistä.

Peruskoulutuksen järjestävän oppilaitoksen on annettava suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös.

## 11 b §

### *Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutus*

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

Työpaikkakoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:

- 1) tiedot VTS-alueesta, sen väylästä ja alusliikenteestä;
  - 2) alusliikennepalvelussa edellytettävä viestintä;
  - 3) alusliikennepalvelua koskevat säännökset ja määräykset;
  - 4) alusliikennepalvelutehtävät;
  - 5) VTS-keskuksen teknisten järjestelmien ja laitteiden käyttäminen;
  - 6) inhimilliset tekijät;
  - 7) VTS-alueen sekä VTS-keskuksen hätä- ja poikkeustilanteiden hallinta;
- Työpaikkakoulutus suoritetaan käytännön työharjoitteluna työpaikkakouluttajan johdolla. Työpaikkakouluttajan on valvottava, ohjattava ja arvioitava koulutettavan toimintaa koulustilanteen aikana seuraamalla radioliikennettä ja meritilannekuvaa sekä tarvittaessa puututtava koulutettavan toimintaan. Työpaikkakouluttajan vastuulla saa olla ainoastaan yksi koulutettava operatiivista vahtityöskentelyä harjoiteltaessa. Työpaikkakoulutuksesta on pidettävä kirjaa, josta selviää koulutuksen edistyminen, koulutusmäärät ja -ajankohdat.

VTS-palveluntarjoajan on annettava suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös.

## 11 c §

### *Ammatillinen täydennyskoulutus*

VTS-palveluntarjoaja vastaa ammatillisen täydennyskoulutuksen järjestämisestä. Täydennyskoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti.

Täydennyskoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:

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

Alusliikenneohjaajan ammatillinen täydennyskoulutus annetaan teoriakoulutuksena. Ammatillinen täydennyskoulutus on suoritettava pätevyystodistuksen viimeistä voimassaolopäivää edeltävien 12 kuukauden aikana.

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

VTS-palveluntarjoajan on annettava suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös.

## 12 §

### *Alusliikennepalvelun esihenkilöltä vaadittava pätevyys*

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

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

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

## 12 a §

### *Alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutus*

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

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

Koulutuksen järjestäjä antaa suorituksesta todistuksen tai hylkäävän päätöksen.

## 13 §

### *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen*

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakemuksesta alusliikenneohjaajan pätevyystodistus henkilölle:

- 1) joka on suorittanut alusliikenneohjaajan peruskoulutuksen;
- 2) jolle on myönnetty vähintään vahtiperämiehenkirja ja joka on suorittanut kuusi kuukautta meripalvelua kansipäällystössä;
- 3) jolla on hyvä suomen tai ruotsin kielen suullinen ja kirjallinen taito sekä toisen kielen tyydyttävä suullinen kielitaito; ja
- 4) jonka englannin kielen taito on vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasolla neljä.

## 13 a §

### *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen*

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

Pätevyystodistuksen uusimista haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

Hakijan katsotaan säilyttäneen ammattitaitonsa, jos hänellä on:

1) voimassa oleva kelpuutusmerkintä alusliikennepalvelun antamiseen vähintään yhdellä VTS-alueella tai VTS-alueen sektorilla; tai

2) viimeisten viiden vuoden ajalta yhteensä vähintään yksi vuosi tai 1 600 tuntia työkokemusta operatiivisesta alusliikenneohjauksesta tai alusliikennepalvelun esihenkilönä toimimisesta.

Jos hakija ei voi osoittaa säilyttäneensä ammattitaitoaan 3 momentin mukaisesti, hänen on ennen ammatilliseen täydennyskoulutukseen osallistumista suoritettava hyväksytysti VTS-palveluntarjoajan järjestämä ja Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä koe, jolla hän osoittaa hallitsevansa alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen kuuluvat perustiedot. Liikenne- ja viestintäviraston on VTS-palveluntarjoajan hakemuksesta hyväksyttävä koe, jos se muodoltaan, sisällöltään, arviointimenettelyltään ja vastaanottajaa koskevilta vaatimuksiltaan on sellainen, että sen hyväksytyt suorittaminen riittää osoittamaan hakijan hallitsevan 11 a §:n 2 momentin mukaisiin asiakokonaisuuksiin sisältyvät perustiedot.

### 13 b §

#### *Kelpuutusmerkintä*

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

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

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

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

Alusliikenneohjaajan työsuoritus arvioidaan käytännön työnäytteenä VTS-keskuksessa tai simulaattorissa. Jos arviointi tehdään kelpuutusmerkinnän viimeistä voimassaolopäivää edeltävien kolmen kuukauden aikana, uuden kelpuutusmerkinnän voimassaolo lasketaan alkavaksi edellisen kelpuutusmerkinnän voimassaolon päättymisestä. Jos työsuoritus arvioidaan aiemmin kuin kolme kuukautta ennen kelpuutusmerkinnän voimassaolon päättymistä, lasketaan uuden merkinnän voimassaolo alkavaksi arviointipäivästä.

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

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

### 13 c §

#### *Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän alusliikenneohjaajan pätevyyden tunnustaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaa ulkomailla myönnetyn pätevyyden Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Ulkomailla myönnetty pätevyys voidaan tunnustaa, jos hakijalla on ammattipätevyyden tunnustamisesta annetussa laissa (1384/2015) tarkoitettu pätevyys ja hakija täyttää tässä laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt edellytykset.

### 14 §



### *Alusliikennepalvelua koskevan koulutuksen järjestäminen*

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

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

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

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

Kotimaisten oppilaitosten ja ammattikorkeakoulujen akkreditoinneista ja koulutusohjelmien hyväksymisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Akkreditointi ja hyväksyntä ovat voimassa kerrallaan enintään viisi vuotta.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että oppilaitos tai ammattikorkeakoulu ja sen järjestämä koulutus täyttää säädetyt vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada akkreditoitun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun toiminnan valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot 1 ja 2 momentissa sekä 11 a ja 12 a §:ssä tarkoitetuista seikoista ja tehdä myös ennalta ilmoittamatta tarkastuksia koulutuksen järjestämiseen käytettävissä tiloissa sekä olla läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa. Tarkastuksista on laadittava tarkastusraportti. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

Oppilaitoksella tai ammattikorkeakoululla on oltava nimetty alusliikennepalvelua koskevasta koulutuksesta vastaava henkilö sekä alusliikennepalveluun perehtynyt opetushenkilöstö.

### 14 a §

#### *VTS-palveluntarjoajan koulutuksen järjestäminen*

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

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että VTS-palveluntarjoajan itse järjestämä koulutus täyttää säädetyt vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada koulutuksen ja sen järjestämisen valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot ja tehdä tarkastuksia koulutuksen

järjestämiseen käytettävissä tiloissa sekä olla läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa. Tarkastuksissa on noudatettava, mitä hallintolain 39 §:ssä säädetään tarkastuskertomuksista.

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

#### 14 b §

##### *Ulkopuolisen asiantuntijan käyttö koulutuksen ja sen järjestämisen valvonnassa*

Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää 14 §:n 4 momentissa ja 14 a §:n 2 momentissa tarkoitettua valvonnassa ulkopuolisten asiantuntijoiden apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista.

Ulkopuolisen asiantuntijan on oltava perehtynyt valvottavien koulutusten sisältöön ja järjestämisen vaatimuksiin ja hänellä on oltava alusliikennepalvelua koskevan lainsäädännön ja käytäntöjen riittävä työkokemuksella taikka muulla tavalla hankittu osaaminen. Lisäksi hänellä tulee olla riittävä asiantuntemus ja perehtyneisyys valvontatoimintaan.

Ulkopuolisella asiantuntijalla on oikeus saada akkreditoitun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun toiminnan valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot 14 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 11 a ja 12 a §:ssä tarkoitetuista seikoista ja 14 a §:ssä tarkoitettua koulutuksesta ja sen järjestämisestä. Ulkopuolisella asiantuntijalla on myös oikeus tehdä ennalta ilmoittamatta tarkastuksia koulutuksen järjestämiseen käytettävissä tiloissa sekä olla läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa.

Ulkopuoliseen asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

#### 15 §

##### *Pätevyyksiä ja koulutusta koskevien tietojen tallentaminen ja käsitteleminen*

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

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

#### 15 a §

##### *Pätevyysien väliaikainen pidentäminen*

Liikenne- ja viestintävirasto voi valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettujen poikkeusolojen aikana taikka normaaliolojen häiriötilanteissa poiketa tämän 13 a §:ssä säädettyistä alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen uusimista koskevista vaatimuksista. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaoloaikaa voidaan väliaikaisesti pidentää, enintään kuusi kuukautta pätevyystodistuksen alkuperäisestä voimassaolon päättymisajankohdasta, jos 13 a §:ssä säädetty menettely on poikkeuksellisen ja laajavaikutteisen tilanteen vuoksi merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle.

## 15 b §

### *Pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen*

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

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

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

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

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

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

## 5 luku

### **VTS-palveluntarjoajan sekä eräiden viranomaisten toimivalta ja velvollisuudet**

## 16 §

### *Alusliikennepalvelun ylläpito*

---

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

---

## 20 a §

### *Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä*

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

tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurissa, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa EMSW-asetuksen sekä seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

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

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

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

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää SafeSeaNet-järjestelmään. Tiedot on voitava lähettää ja vastaanottaa sähköisesti.

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

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

## 20 d §

### *Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä*

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

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

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

## 22 a §

### *Aluksen saapumisilmoitus*

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksen saapumisilmoitus Tullille 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee satamasta kohti Suomen satamaa, jos matka-aika on vähemmän kuin 24 tuntia. Jos satama tai ankkuripaikka selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksesta lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus sen saavuttua perille.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää EMSW-asetuksen liitteessä olevan A osan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi Tulli voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun asetuksen liitteen B kohdassa 1–6 tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämiä tietoja. Lisäksi Tulli voi vaatia mainitun asetuksen liitteessä olevan C osan kansallisesta lainsäädännöstä ja kansallisista vaatimuksista johtuvia tietoja, jos ne on hyväksytty mainitun asetuksen 2 luvun mukaisesti osaksi Suomelle hyväksytyä tietoelementtijoukkoa. Tässä momentissa tarkoitettuja tietoja voidaan vaatia, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulli varmistaa, että aluksen saapumisesta EMSW-asetuksen liitteessä olevan A osan 1 – 5 ja 7 kohdassa edellytetyt tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

## 22 b §

### *Aluksen lähtöilmoitus*

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

Tulli voi vaatia lähtöilmoituksessa EMSW-asetuksen liitteessä olevan B osan 1–6 kohdassa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämät tiedot. Lisäksi Tulli voi vaatia mainitun asetuksen liitteen C kohdassa kansallisesta lainsäädännöstä ja kansallisista vaatimuksista johtuvia tietoja, jos ne on hyväksytty mainitun asetuksen 2 luvun mukaisesti osaksi Suomelle hyväksytyä tietoelementtijoukkoa. Tässä momentissa tarkoitettuja tietoja voidaan vaatia, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulli varmistaa, että aluksen lähdöstä EMSW-asetuksen liitteessä olevan A osan 1 – 5 ja 7 kohdassa edellytetyt tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

## 22 c §

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

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

Suomen satamasta lähtevän vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on viimeistään aluksen lähtöhetkellä tehtävä ilmoitus lastista Tullille 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä.

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

Vaarallista ja ympäristöä pilaavia aineita sisältävää lastia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

## 22 d §

### *Tilastointia koskevien tietojen ilmoittaminen*

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

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

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

## 22 h §

### *Ilmoitus aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä*

Aluksen päällikön, tämän asiamiehen tai aluksen liikenteenharjoittajan on annettava asianomaiselle VTS-keskukselle ilmoitus, joka sisältää tarpeelliset tiedot aluksen syväyksestä, päämitoista, suunnitellusta reitistä ja siitä, millä tavoin aluksen kulku poikkeaa väylän mitoituksesta, jos aluksen syväys ylittää väylän mitoitussyväyksen tai alus käyttää väylää muuten merkittävästi väylän suunnittelussa käytettyä mitoitusalusta suuremmalla aluksella tai muuten poikkeavalla tavalla, jolloin väylätilan riittävyttä ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella.

Velvollisuus ilmoittaa aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä ei koske aluksia, jotka ovat suurimmalta pituudeltaan alle 50 metriä, hinaajia, hinausyhdistelmiä ja aluksia, jotka ovat rahdattuna alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain (1121/2005) 10 a §:ssä tarkoitettua jäänmurtopalvelun suorittamiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen antamisesta.

## 28 b §

### *Huomautus ja varoitus*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa pätevyystodistuksen haltijalle tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tahon vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 15 b §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat pätevyystodistuksessa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa huomautuksen tai varoituksen sille, joka:

- 1) rikkoo perustamispäätöstä;
- 2) rikkoo 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annettua määräystä alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteessa;
- 3) rikkoo 17 a §:n nojalla annettua kieltoa;
- 4) rikkoo 21 §:n 1 momentin säännöksiä alusliikennepalveluun osallistumisesta;
- 5) laiminlyö 22 §:n 2 tai 3 momentissa säädetyn aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuuden;

- 6) laiminlyö 22 a §:n 1 momentissa säädetyn aluksen saapumisilmoituksen tekemisen;
- 7) laiminlyö 22 b §:n 1 momentissa säädetyn aluksen lähtöilmoituksen tekemisen;
- 8) laiminlyö 22 c §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävien saapumis- tai lähtöilmoitusten tekemisen;
- 9) laiminlyö 22 d §:n 4 momentissa säädetyn tilastointia koskevien tietojen ilmoittamisen,
- 10) laiminlyö 22 e §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn laivaajan ilmoitusvelvollisuuden;
- 11) laiminlyö 22 h §:n 1 momentissa säädetyn aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä ilmoittamisen; taikka
- 12) laiminlyö 23 §:n 1 momentissa säädetyn merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisen.

Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

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

## 29 §

### *Liikennevirhemaksu*

Tulli voi määrätä liikennevirhemaksun sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta:

- 1) rikkoo perustamispäätöstä;
- 2) rikkoo 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annettua määräystä alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteessa;
- 3) rikkoo 17 a §:n nojalla annettua kieltoa;
- 4) rikkoo 21 §:n 1 momentin säännöksiä alusliikennepalveluun osallistumisesta;
- 5) laiminlyö 22 §:n 2 tai 3 momentissa säädetyn aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuuden;
- 6) laiminlyö 22 a §:n 1 momentissa säädetyn aluksen saapumisilmoituksen tekemisen;
- 7) laiminlyö 22 b §:n 1 momentissa säädetyn aluksen lähtöilmoituksen tekemisen;
- 8) laiminlyö 22 c §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävien saapumis- tai lähtöilmoitusten tekemisen;
- 9) laiminlyö 22 d §:n 4 momentissa säädetyn tilastointia koskevien tietojen ilmoittamisen,
- 10) laiminlyö 22 e §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn laivaajan ilmoitusvelvollisuuden;
- 11) laiminlyö 22 h §:n 1 momentissa säädetyn aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä ilmoittamisen; taikka
- 12) laiminlyö 23 §:n 1 momentissa säädetyn merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisen.

Liikennevirhemaksun suuruus on vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Liikennevirhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Liikennevirhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus. Maksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.

## 29 a §

### *Liikennevirhemaksun täytäntöönpano*

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

Liikennevirhemaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

### 30 §

#### *Toimivaltainen tuomioistuin*

Tämän lain 17 ja 21, 22, 22 a – 22 f, 22 h ja 23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan.

### 31 §

#### *Muutoksenhaku*

Edellä 29 §:ssä tarkoitettua Tullin tekemää liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua.

Muuhun tässä laissa tarkoitettuun päätökseen kuin 15 b §:ssä tarkoitettuun alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.

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

Edellä 29 §:ssä tarkoitettua liikennevirhemaksua koskevaa päätöstä lukuun ottamatta tämän lain nojalla annettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 20 a sekä 22 a - 22 d § tulevat voimaan kuitenkin vasta 15 päivänä elokuuta 2025.

---



## 2.

### **Laki**

#### **alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 a §:n muuttamisesta**

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

#### 11 a §

##### *Ennakkoilmoitus*

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

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

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

## Laki

### sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

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

1 §

*Lain soveltamisala*

---

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

---

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 16.11.2023

**Pääministeri**

**Petteri Orpo**

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

1.

## Laki

### alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 21 ja 23 kohta, 2 luvun otsikon suomenkielinen sanamuoto, 4 – 9, 11–15 §, 5 luvun otsikko, 16 §:n 3 momentti, 20 a ja 20 d §, 6 luvun otsikon ruotsinkielinen sanamuoto, 22 a–22 c §, 22 d §:n otsikko ja 3–5 momentti, 29, 29 a, 30 ja 31 §, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 21 ja 23 kohta, 11–13 ja 15 §, 16 §:n 3 momentti, 20 a, 20 d ja 22 a § sekä 22 d §:n otsikko ja 3–5 momentti laissa 947/2018, 6, 8, 9, 14, 29 ja 29 a § laissa 576/2018, 6 luvun otsikon ruotsinkielinen sanamuoto ja 22 b § laissa 225/2012, 22 c § laissa 791/2013 ja 31 § laissa 1515/2019, sekä  
lisätään lakiin uusi 11 a – 11 c, 12 a, 13 a – 13 c, 14 a, 14 b, 15 a, 15 b, 22 h ja 28 b § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

21) ilmoitusmuodollisuusdirektiivillä jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

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

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

23) *oppilaitoksella ammatillisesta koulutuksesta annetussa laissa (531/2017) tarkoitettua ammatillista oppilaitosta;*

2 luku

2 luku

**Alusliikennepalvelut**

**Alusliikennepalvelu**

4 §

4 §

*Alusliikennepalvelut ja kieli*

**Alusliikennepalvelun kieli**

*Alusliikennepalveluja ovat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely.*

Alusliikennepalvelua annetaan tarpeen mukaan suomen, ruotsin tai englannin kielellä.

(kumotaan)

Alusliikennepalvelua annetaan tarpeen mukaan suomen, ruotsin tai englannin kielellä.

5 §

5 §

*Tiedotukset*

**Tiedottaminen**

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

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

Tiedotuksissa aluksille annetaan tietoja:

*Alukselle tulee tiedottaa:*

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

- 1) VTS-alueella olevista muista aluksista;
- 2) sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta;

3) luotsien, jäänmurtajien, hinaajien ja satamien toiminnasta;

4) väylien ja turvalaitteiden kunnosta ja käytettävyydestä;

5) alusta uhkaavasta vaaratilanteesta; sekä

6) muista kuin 1-5 kohdissa tarkoitetuista, niihin verrattavista alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista.

7) muista alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista.

Säätiedotusten tulee perustua pätevän säätietopalvelun merenkulkijoille antamaan säätiedotukseen.

*Säätä koskevan tiedottamisen on perustuttava pätevän säätietopalvelun antamaan säätietoon.*

6 §

6 §

*Navigointiapu*

**Kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttuminen**

Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-palveluntarjoajan havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää-

*VTS-palveluntarjoajan tulee avustaa alusta sen pyynnöstä tai VTS-palveluntarjoajan havaitessa sen tarpeelliseksi vaaratilanteen uhatessa tilanteessa, jossa:*

## *Voimassa oleva laki*

ja jääolosuhteissa. Navigointiapu on vain päämäärähakuista ja ohjeellista.

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

Navigointiapuna voidaan antaa:

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

## 7 §

### *Alusliikenteen järjestely*

Vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi voidaan pysyvillä liikennejärjestelyillä ohjata alusliikennettä. Alusliikenteen järjestelemiseksi voidaan VTS-alueelle määrätä:

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

## *Ehdotus*

1) alus on epätietoinen omasta reitistään tai sijainnistaan;

2) alus poikkeaa väylältä tai reitiltään;

3) alus tarvitsee ohjeistusta päästäkseen ankkuri- tai luotsipaikalle;

4) alus joutuu vaikeisiin sää- tai jääolosuhteisiin; tai

5) aluksella on vikoja tai häiriöitä, jotka voivat vaikuttaa aluksen navigointiin tai ohjaamiseen.

VTS-palveluntarjoajan avustus on luonteeltaan vain ohjeellista ja päämäärähakuista.

VTS-palveluntarjoajan tulee avustaa alusta antamalla:

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

4) tietoja muista kuin 1-3 kohdassa tarkoitetusta, niitä vastaavista seikoista.

## 7 §

### *Alusliikenteen järjesteleminen*

VTS-palveluntarjoajan tulee järjestellä alusliikennettä VTS-alueella.

6) ankkurointikielto ja ankkurointipaikka.

*Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä voidaan vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi VTS-alueelle määrätä pysyvänä liikennejärjestelyinä:*

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

8 §

8 §

*Perustamispäätös*

*Perustamispäätös*

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

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

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävä VTS-palveluntarjoaja;
- 2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa;
- 3) annettavat alusliikennepalvelut ja missä laajuudessa niitä annetaan;
- 4) VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;
- 5) VTS-palveluntarjoajan henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyyydet;
- 6) VTS-palveluntarjoajan toimintatavat ja toiminta-ajat;

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

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

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävä VTS-palveluntarjoaja;
- 2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n 2 momentin mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa;
- 3) VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;
- 4) VTS-palveluntarjoajan henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyyydet;
- 5) VTS-palveluntarjoajan toimintatavat ja toiminta-ajat;

*Voimassa oleva laki*

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

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

9) 7 §:ssä tarkoitetut pysyvät liikennejärjestelyt.

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

9 §

*Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen*

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

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

11 §

*Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus*

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

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

*Ehdotus*

6) VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät; *sekä*

7) alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset ja käytettävät radiokanavat.

(kumotaan)

9 §

*Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen*

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

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

*Toimivaltaisen viranomaisen on kuultava Väylävirastoa ja VTS-palveluntarjoajaa sekä perustamispäätökseen sisältyvän VTS-alueen satamanpitäjiä ennen perustamispäätöksen muuttamista tai peruuttamista.*

11 §

*Alusliikenneohjaajan pätevyys*

*Alusliikenneohjaajan on pystyttävä ammattipätevyydeltään ja toimintakyvyltään hoitamaan alusliikennepalvelua turvallisesti ja tehokkaasti.*

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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

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

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

11 a §

#### *Alusliikenneohjaajan peruskoulutus*

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

*Alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen on*  
*sisällytettävä vähintään seuraavat*  
*asiakokonaisuudet:*

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

*Peruskoulutukseen on kuuluttava*  
*alusliikennepalvelun teoriaa ja*  
*simulaatioharjoittelua.*

*Simulaatioharjoitteluun on kuuluttava*  
*riskiarvion perusteella tunnistettujen*  
*poikkeustilanteiden hallintaa muiden*  
*peruskoulutukseen liittyvien asioiden lisäksi.*

*Peruskoulutus on suoritettava ennen*  
*työpaikkakoulutuksen päättymistä.*

*Peruskoulutuksen järjestävän oppilaitoksen*  
*on annettava suorituksesta todistus tai*  
*hylkäävä päätös.*

11 b §



*Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutus*

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

*Työpaikkakoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:*

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

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

*VTS-palveluntarjoajan on annettava suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös.*

*Ammatillinen täydennyskoulutus*

*VTS-palveluntarjoaja vastaa ammatillisen täydennyskoulutuksen järjestämisestä. Täydennyskoulutus on järjestettävä sitä koskevan koulutusohjelman mukaisesti.*

*Täydennyskoulutukseen on sisällytettävä vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:*

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

*Alusliikenneohjaajan ammatillinen täydennyskoulutus annetaan teoriakoulutuksena. Ammatillinen täydennyskoulutus on suoritettava pätevyystodistuksen viimeistä voimassaolopäivää edeltävien 12 kuukauden aikana.*

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

*VTS-palveluntarjoajan on annettava suorituksesta todistus tai hylkäävä päätös.*

12 §

*Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus*

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

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

Alusliikenneohjaajan peruskoulutuksesta ja vaadittavasta kielitaidosta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

12 §

***Alusliikennepalvelun esihenkilöltä vaadittava pätevyys***

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

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

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

12 a §

*Alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutus*

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

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

*Koulutuksen järjestäjä antaa suorituksesta todistuksen tai hylkäävän päätöksen.*

13 §

***Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntäminen***

*Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä hakemuksesta alusliikenneohjaajan pätevyystodistus henkilölle:*

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

13 §  
*Alusliikennepalvelun esimiehen pätevyys*

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

Alusliikennepalvelun esimiehenä saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutuksen ja joka hallitsee tarvittavassa laajuudessa suomen, ruotsin ja

*Voimassa oleva laki*

englannin kielen. Liikenne- ja viestintävirasto tekee pätevyystodistukseen merkinnän hyväksytysti suoritetusta peruskoulutuksesta.

*Alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutuksesta ja vaadittavasta kielitaidosta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.*

*Ehdotus*

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

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

(ks. ehdotuksen 12 §:n 2 ja 3 momentti)

(kumotaan)

13 a §

*Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen*

*Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se voidaan hakemuksesta uusida.*

*Pätevyystodistuksen uusimista haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.*

*Hakijan katsotaan säilyttäneen ammattitaitonsa, jos hänellä on:*

1) *voimassa oleva kelpuutusmerkintä alusliikennepalvelun antamiseen vähintään yhdellä VTS-alueella tai VTS-alueen sektorilla; tai*

2) *viimeisten viiden vuoden ajalta yhteensä vähintään yksi vuosi tai 1 600 tuntia työkokemusta operatiivisesta alusliikenneohjauksesta tai alusliikennepalvelun esihenkilönä toimimisesta.*

Jos hakija ei voi osoittaa säilyttäneensä ammattitaitoaan 3 momentin mukaisesti, hänen on ennen ammatilliseen täydennyskoulutukseen osallistumista suoritettava hyväksytysti VTS-palveluntarjoajan järjestämä ja Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä koe, jolla hän osoittaa hallitsevansa alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen kuuluvat perustiedot. Liikenne- ja viestintäviraston on VTS-palveluntarjoajan hakemuksesta hyväksyttävä koe, jos se muodoltaan, sisällöltään, arviointimenettelyltään ja vastaanottajaa koskevilta vaatimuksiltaan on sellainen, että sen hyväksytyt suorittaminen riittää osoittamaan hakijan hallitsevan 11 a §:n 2 momentin mukaisiin asiakokonaisuuksiin sisältyvät perustiedot.

13 b §

*Kelpuutusmerkintä*

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

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

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

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

Alusliikenneohjaajan työsuoritus arvioidaan käytännön työnäytteenä VTS-keskuksessa tai simulaattorissa. Jos arviointi tehdään kelpuutusmerkinnän viimeistä voimassaolopäivää edeltävien kolmen kuukauden aikana, uuden kelpuutusmerkinnän voimassaolo lasketaan alkavaksi edellisen kelpuutusmerkinnän

voimassaolon päättymisestä. Jos työsuoritus arvioidaan aiemmin kuin kolme kuukautta ennen kelpuutusmerkinnän voimassaolon päättymistä, lasketaan uuden merkinnän voimassaolo alkavaksi arviointipäivästä.

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

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

13 c §

*Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän alusliikenneohjaajan pätevyuden tunnustaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaa ulkomailla myönnetyn pätevyuden Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Ulkomailla myönnetty pätevyys voidaan tunnustaa, jos hakijalla on ammattipätevyuden tunnustamisesta annetussa laissa (1384/2015) tarkoitettu pätevyys ja hakija täyttää tässä laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt edellytykset.

14 §

**Alusliikennepalvelua koskevan koulutuksen järjestäminen**

Alusliikennepalvelua koskevia koulutuksia järjestävän oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun on oltava akkreditoitu. Akkreditoinnin myöntäminen edellyttää oppilaitokselta tai ammattikorkeakoululta laatujärjestelmää, jolla ohjataan toimintaa tehokkaan koulutuksen järjestämiseksi.

14 §

*Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen*

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

Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa

## *Voimassa oleva laki*

säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

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

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

## *Ehdotus*

*Laatujärjestelmän on saatava hyväksyntä ulkoisessa auditoinnissa seuraavissa asiakokonaisuuksissa:*

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

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

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

*Kotimaisten oppilaitosten ja ammattikorkeakoulujen akkreditoinneista ja koulutusohjelmien hyväksymisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Akkreditointi ja hyväksyntä ovat voimassa kerrallaan enintään viisi vuotta.*

*Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että oppilaitos tai ammattikorkeakoulu ja sen järjestämä koulutus täyttää säädetyt vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada akkreditoidun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun toiminnan valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot 1 ja 2 momentissa sekä 11 a ja 12 a §:ssä tarkoitetuista seikoista ja tehdä myös ennalta ilmoittamatta tarkastuksia koulutuksen järjestämiseen käytettävissä tiloissa sekä olla*

läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa. Tarkastuksista on laadittava tarkastusraportti. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

Oppilaitoksella tai ammattikorkeakoululla on oltava nimetty alusliikennepalvelua koskevasta koulutuksesta vastaava henkilö sekä alusliikennepalveluun perehtynyt opetushenkilöstö.

14 a §

VTS-palveluntarjoajan koulutuksen järjestäminen

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

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

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

14 b §

Ulkopuolisen asiantuntijan käyttö koulutuksen ja sen järjestämisen valvonnassa

Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää 14 §:n 4 momentissa ja 14 a §:n 2 momentissa tarkoitettussa valvonnassa ulkopuolisten



15 §

*Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttaminen*

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

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

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

*Ennen pätevyystodistuksen peruuttamispäätöstä tulee asianomaista henkilöä kuulla asiassa.*

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

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

*asiantuntijoiden apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista.*

*Ulkopuolisen asiantuntijan on oltava perehtynyt valvottavien koulutusten sisältöön ja järjestämisen vaatimuksiin ja hänellä on oltava alusliikennepalvelua koskevan lainsäädännön ja käytäntöjen riittävä työkokemuksella taikka muulla tavalla hankittu osaaminen. Lisäksi hänellä tulee olla riittävä asiantuntemus ja perehtyneisyys valvontatoimintaan.*

*Ulkopuolisella asiantuntijalla on oikeus saada akkreditoitun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun toiminnan valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot 14 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 11 a ja 12 a §:ssä tarkoitetuista seikoista ja 14 a §:ssä tarkoitettusta koulutuksesta ja sen järjestämisestä.*

*Ulkopuolisella asiantuntijalla on myös oikeus tehdä ennalta ilmoittamatta tarkastuksia koulutuksen järjestämiseen käytettävissä tiloissa sekä olla läsnä koulutus- ja arviointitilaisuuksissa.*

*Ulkopuoliseen asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).*

15 §

***Pätevyyskiä ja koulutusta koskevien tietojen tallentaminen ja käsitteleminen***

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

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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

(kumotaan)

(ks. ehdotuksen 15 b §:n 3 momentti)

(kumotaan)

#### 15 a §

##### *Pätevyyksien väliaikainen pidentäminen*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettujen poikkeusolojen aikana taikka normaaliolojen häiriötilanteissa poiketa tämän 13 a §:ssä säädettyistä alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen uusimista koskevista vaatimuksista. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaoloaika voidaan väliaikaisesti pidentää, enintään kuusi kuukautta pätevyystodistuksen alkuperäisestä voimassaolon päättymisajankohdasta, jos 13 a §:ssä säädetty menettely on poikkeuksellisen ja laajavaikutteisen tilanteen vuoksi merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle.*

#### 15 b §

*Pätevyystodistuksen tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen*

*Tässä laissa tarkoitettu pätevyystodistuksen haltija tai akkreditoitu oppilaitos tai*

5 luku

**VTS-viranomaisen toimivalta ja  
velvollisuudet**

16 §

*Alusliikennepalvelun ylläpito*

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

20 a §

*Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä*

Liikenne- ja viestintäviraston on perustettava ja ylläpidettävä kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä

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

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

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

2) pätevyystodistuksen haltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on

toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka pätevyystodistuksen haltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

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

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

5 luku

ilmoitusmuodollisuusdirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurissa, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

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

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

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

### **VTS-palveluntarjoajan sekä eräiden viranomaisten toimivalta ja velvollisuudet**

#### 16 §

#### *Alusliikennepalvelun ylläpito*

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

#### 20 a §

#### *Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä*

Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää ja kehittää kansallista merenkulun tiedonhallintajärjestelmää EMSW-asetuksessa ja seurantadirektiivissä tarkoitettujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurissa, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa EMSW-asetuksen sekä seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

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

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

*Voimassa oleva laki*

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

20 d §

*Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä*

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

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

22 a §

*Aluksen saapumisilmoitus*

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

*Ehdotus*

vaihdossa EMSW-asetuksen sekä seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

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

*Merenkulun tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää SafeSeaNet-järjestelmään. Tiedot on voitava lähettää ja vastaanottaa sähköisesti.*

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

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

20 d §

*Alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmä*

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

*Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantajärjestelmään liittyvien laitteiden*

on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksesta on sen saavuttua perille annettava lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen A-kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi Tulli voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun direktiivin liitteen B osan 1–6 kohdassa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulli varmistaa, että aluksen saapumisesta annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

## 22 b §

*Aluksen lähtöilmoitus*

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

Tulliviranomainen voi vaatia lähtöilmoituksessa

*vaatimuksenmukaisuustestauksen suorittavat ohjelmistopalveluiden tarjoajat.*

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

## 22 a §

*Aluksen saapumisilmoitus*

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksen saapumisilmoitus Tullille 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee satamasta kohti Suomen satamaa, jos matka-aika on vähemmän kuin 24 tuntia. Jos satama tai ankkuripaikka selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä aluksesta lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus sen saavuttua perille.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää EMSW-asetuksen liitteessä olevan A osan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi Tulli voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun asetuksen liitteen B kohdassa 1–6 tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämiä tietoja. Lisäksi Tulli voi vaatia mainitun asetuksen liitteessä olevan C osan kansallisesta lainsäädännöstä ja kansallisista vaatimuksista johtuvia tietoja, jos ne on hyväksytty mainitun asetuksen 2 luvun mukaisesti osaksi Suomelle hyväksytyä tietoelementtijoukkoa. Tässä momentissa tarkoitettuja tietoja voidaan vaatia, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai

ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen B osan 1–6 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulli varmistaa, että aluksen saapumisesta *EMSW-asetuksen liitteessä olevan A osan 1 – 5 ja 7 kohdassa edellytetyt* tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

## 22 b §

*Aluksen lähtöilmoitus*

Tulliviranomainen varmistaa, että aluksen lähdöstä annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

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

## 22 c §

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

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

Tulli voi vaatia lähtöilmoituksessa *EMSW-asetuksen liitteessä olevan B osan 1–6 kohdassa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen* sisältämät tiedot. *Lisäksi Tulli voi vaatia mainitun asetuksen liitteen C kohdassa kansallisesta lainsäädännöstä ja kansallisista vaatimuksista johtuvia tietoja, jos ne on hyväksytty mainitun asetuksen 2 luvun mukaisesti osaksi Suomelle hyväksytyä tietoelementtijoukkoa. Tässä momentissa tarkoitettuja tietoja voidaan vaatia, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.*

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

*Tulli varmistaa, että aluksen lähdöstä EMSW-asetuksen liitteessä olevan A osan 1 – 5 ja 7 kohdassa edellytetyt tiedot ovat vaatimusten mukaiset.*

*sähköisesti* 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun *sähköistä* ilmoitusjärjestelmää käyttämällä.

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

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

## 22 d §

*Tilastointia koskevien tietojen antaminen*


---

Meriliikenteen tietojen keräämisessä, tilastojen laatimisessa ja tiedonkeruun tulosten lähettämisessä noudatetaan meriliikenteen tilastodirektiiviä. Liikenne- ja viestintävirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.

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

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

## 22 c §

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

Suomen satamaan ensimmäisenä määräsatomanaan tai ankkuripaikkanaan Euroopan talousalueen ulkopuolisesta satamasta saapuvan vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on tehtävä ennen lastaussatamasta lähtöä 22 a §:ssä tarkoitettun saapumisilmoituksen lisäksi aluksella kuljetettavaksi tarkoitetuista vaarallisista aineista *ilmoitus Tullille* 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun *tiedonhallintajärjestelmää* käyttämällä. Jos kohde *tai ankkuripaikka* selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun *määränpää* on selvillä.

Suomen satamasta lähtevän vaarallista tai ympäristöä pilaavaa ainetta kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on viimeistään aluksen lähtöhetkellä tehtävä ilmoitus lastista *Tullille* 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun *tiedonhallintajärjestelmää* käyttämällä.

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

Vaarallista ja ympäristöä pilaavia aineita sisältävää lastia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta voidaan *antaa tarkempia säännöksiä* valtioneuvoston asetuksella.

## 22 d §

*Tilastointia koskevien tietojen ilmoittaminen*


---

Meriliikenteen tietojen keräämisessä, tilastojen laatimisessa ja tiedonkeruun tulosten lähettämisessä noudatetaan



*tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/42/EY. Liikenne- ja viestintävirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.*

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

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

## 22 h §

### *Ilmoitus aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä*

*Aluksen päällikön, tämän asiamiehen tai aluksen liikenteenharjoittajan on annettava asian-omaiselle VTS-keskukselle ilmoitus, joka sisältää tarpeelliset tiedot aluksen syväyksestä, päämitoista, suunnitellusta reitistä ja siitä, millä tavoin aluksen kulku poikkeaa väylän mitoituksesta, jos aluksen syväys ylittää väylän mitoitusyväyksen tai alus käyttää väylää muuten merkittävästi väylän suunnittelussa käytettyä mitoitusalusta suuremmalla aluksella tai muuten poikkeavalla tavalla, jolloin väylätilan riittävyttä ei voida varmistaa väylän mitoituksen perusteella.*

*Velvollisuus ilmoittaa aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä ei koske aluksia, jotka ovat suurimmalta pituudeltaan alle 50 metriä, hinaajia, hinausyhdistelmiä ja aluksia, jotka ovat rahdattuna alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain (1121/2005) 10 a §:ssä tarkoitettun jäänmurtopalvelun suorittamiseen.*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen antamisesta.*

28 b §

*Huomautus ja varoitus*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa pätevyystodistuksen haltijalle tai koulutusta koskevan hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tahon vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 15 b §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat pätevyystodistuksessa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua.*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi antaa huomautuksen tai varoituksen sille, joka:*

- 1) rikkoo perustamispäätöstä;*
- 2) rikkoo 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annettua määräystä alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteessa;*
- 3) rikkoo 17 a §:n nojalla annettua kieltoa;*
- 4) rikkoo 21 §:n 1 momentin säännöksiä alusliikennepalveluun osallistumisesta;*
- 5) laiminlyö 22 §:n 2 tai 3 momentissa säädetyn aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuuden;*
- 6) laiminlyö 22 a §:n 1 momentissa säädetyn aluksen saapumisilmoituksen tekemisen;*
- 7) laiminlyö 22 b §:n 1 momentissa säädetyn aluksen lähtöilmoituksen tekemisen;*
- 8) laiminlyö 22 c §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävien saapumis- tai lähtöilmoitusten tekemisen;*
- 9) laiminlyö 22 d §:n 4 momentissa säädetyn tilastointia koskevien tietojen ilmoittamisen,*
- 10) laiminlyö 22 e §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn laivaajan ilmoitusvelvollisuuden;*
- 11) laiminlyö 22 h §:n 1 momentissa säädetyn aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä ilmoittamisen; taikka*

29 §

*Rangaistussäännökset*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettua määräystä taikka 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annettua määräystä tai 17 a §:n nojalla annettua kieltoa, 21 §:n 1 momentin säännöksiä taikka laiminlyö 22, 22 a–22 e tai 23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon.

12) laiminlyö 23 §:n 1 momentissa säädetyn merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisen.

Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

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

## 29 §

### **Liikennevirhemaksu**

Tulli voi määrätä liikennevirhemaksun sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta:

1) rikkoo perustamispäätöstä;

2) rikkoo 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annettua määräystä alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteessa;

3) rikkoo 17 a §:n nojalla annettua kieltoa;

4) rikkoo 21 §:n 1 momentin säännöksiä alusliikennepalveluun osallistumisesta;

5) laiminlyö 22 §:n 2 tai 3 momentissa säädetyn aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuuden;

6) laiminlyö 22 a §:n 1 momentissa säädetyn aluksen saapumisilmoituksen tekemisen;

7) laiminlyö 22 b §:n 1 momentissa säädetyn aluksen lähtöilmoituksen tekemisen;

8) laiminlyö 22 c §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävien saapumis- tai lähtöilmoitusten tekemisen;

9) laiminlyö 22 d §:n 4 momentissa säädetyn tilastointia koskevien tietojen ilmoittamisen,

10) laiminlyö 22 e §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn laivaajan ilmoitusvelvollisuuden;

11) laiminlyö 22 h §:n 1 momentissa säädetyn aluksen poikkeavasta väylänkäytöstä ilmoittamisen; taikka

12) laiminlyö 23 §:n 1 momentissa säädetyn merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisen.

## 29 a §

### **Virhemaksu**

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

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

Edellä 1 momentissa tarkoitettua Tullin tekemää virhemaksua koskevaan päätökseen

*Voimassa oleva laki*

*saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.*

30 §

*Tuomioistuin*

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

31 §

*Muutoksenhaku*

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

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

Päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää

*Ehdotus*

*Liikennevirhemaksun suuruus on vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Liikennevirhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Liikennevirhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus. Maksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.*

29 a §

***Liikennevirhemaksun täytäntöönpano***

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

*Liikennevirhemaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakan täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).*

(kumotaan)

30 §

**Toimivaltainen tuomioistuin**

Tämän lain 17 ja 21, 22, 22 a – 22 f, 22 h ja 23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan.

31 §

*Muutoksenhaku*

*Edellä 29 §:ssä tarkoitettua Tullin tekemää liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua.*

*Muuhun tässä laissa tarkoitettuun päätökseen kuin 15 b §:ssä tarkoitettuun alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.*

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

*Edellä 29 §:ssä tarkoitettua liikennevirhemaksua koskevaa päätöstä lukuun ottamatta tämän lain nojalla annettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.*

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20  
Lain 20 a sekä 22 a - 22 d § tulevat voimaan  
kuitenkin vasta 15 päivänä elokuuta 2025. . .

---

## 2.

### Laki

#### alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 a §:n muuttamisesta

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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

11 a §

11 a §

*Ennakkoilmoitus*

*Ennakkoilmoitus*

PSC-direktiivin 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna laajennettuna 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 ennakkoilmoituksen tehneelle aluksen päällikölle tai laivanisännälle, jos laajennettua tarkastusta ei ennakkoilmoituksen perusteella tehdä.

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

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

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

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

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

---

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

**3.**

## **Laki**

### **sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta**

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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 §

1 §

*Lain soveltamisala*

*Lain soveltamisala*

-----  
Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

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

-----  
Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

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

-----  
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20