

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä ja laiksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta sekä laeiksi eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta. Lisäksi muutettaisiin merilakia, alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia ja laivaväen luetteloinnista annettua lakia sekä kumottaisiin ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 §, aluksen lastiviivojen määrittämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta annettu laki sekä kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja niiden soveltamisesta annetun lain 2 §.

Ehdotetuilla laeilla saatettaisiin aluksen merikelpoisuutta ja turvallista käyttöä sekä laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat säännökset perustuslaissa edellytetyllä tavalla lain tasolle. Nykyisin nämä säännökset ovat pääosin merilaissa ja sen nojalla annetuissa valtioneuvoston asetuksissa. Lisäksi Merenkululaitos on antanut asiaa koskevia määräyksiä.

Ehdotetussa laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä säädettäisiin ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen turvallisuusvaatimuksista, matkustaja-alusten

turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun neuvoston direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaan matkoilla liikennöivän matkustaja-aluksen turvallisuusvaatimuksista, kalastusaluksen, erikoisaluksen, ro-ro-aluksen ja muun aluksen turvallisuusvaatimuksista, aluksen lastiviivasta, aluksen katsastuksesta, aluksenmittauksesta, aluksen käytöstä sekä helikopteritoiminnasta aluksella.

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettavassa laissa säädettäisiin aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä sekä vahdinpidosta aluksella. Lisäksi lailla annettaisiin kansainvälisen turvallisuusjohtamis-säännösten täytäntöönpanoa koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Lakeihin sisällytettäisiin valtuutukset asetusten ja määräysten antamiseen. Lisäksi lakeihin sisällytettäisiin seuraamuksia ja oikeusturvaa koskevat säännökset.

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettavaan lakiin sisältyisi myös Kansainvälisen merityökonferenssin vuonna 2006 hyväksymän merityötä koskevan yleissopimuksen eräitä lain alaan kuuluvia määräyksiä.

Merilakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siitä kumotaan perustuslain ja ehdotettujen uusien lakien kanssa ristiriidassa olevat tai päällekkäiset säännökset. Alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi, jotta viittaukset muuhun lainsäädäntöön vastaisivat uusien lakien nimik-

keitä. Laivaväen luetteloinnista annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi, jotta pätevyudet kirjataan merimiesluetteloon ja jotta viitaukset muuhun lainsäädäntöön vastaisivat uusien lakien nimikkeitä. Lisäksi mainittuja lakeja ehdotetaan muutettaviksi siten, että virastojen nimet muutetaan liikennehallinnon virastouudistuksen mukaisiksi. Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetusta laista

sekä kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja niiden soveltamisesta annetusta laista kumottaisiin päällekkäiset säännökset. Samasta syystä kumottaisiin aluksen lastiviivojen määräämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta annettu laki.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	3
YLEISPERUSTELUT.....	6
1 JOHDANTO.....	6
2 NYKYTILA.....	6
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	6
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä EU:n lainsäädäntö.....	11
<i>Kansainvälinen merenkulkujärjestö</i>	11
<i>Euroopan yhteisön lainsäädäntö</i>	13
<i>Muut maat</i>	15
2.3 Nykytilan arviointi.....	16
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	16
3.1 Tavoitteet.....	16
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	17
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	17
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	19
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	19
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	19
4.3 Ympäristövaikutukset.....	19
4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	19
5 ASIAN VALMISTELU.....	19
5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto.....	19
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	20
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	21
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	21
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	21
1.1 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.....	21
1 luku Yleiset säännökset	21
2 luku SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen turvallisuusvaatimukset	30
3 luku Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaan matkoilla liikennöivän matkustaja-aluksen turvallisuusvaatimukset	33
4 luku Kalastusaluksen, erikoisaluksen ja muun aluksen turvallisuusvaatimukset sekä ro-ro-aluksen keulaporttia koskeva erityisvaatimus	35
5 luku Aluksen lastiviiva	37
6 luku Aluksen katsastus	40
7 luku Aluksenmittaus	48
8 luku Aluksen käyttö	51
9 luku Helikopteritoiminta aluksella	52
10 luku Erinäiset säännökset	53
11 luku Rangaistukset	55
12 luku Muutoksenhaku ja täytäntöönpano	58
13 luku Voimaantulo	59
1.2 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta.....	59

1 luku	Yleiset säännökset	59
2 luku.	Aluksen miehitys, laivaväen pätevyys ja vahdinpito	63
3 luku.	ISM-asetuksen täytäntöönpanoa koskevat säännökset	73
4 luku	Erinäiset säännökset	74
5 luku	Rangaistukset	75
6 luku	Muutoksenhaku ja täytäntöönpano	77
7 luku	Voimaantulo	77
1.3	Merilaki.....	78
1 luku	Alusta koskevat yleiset säännökset	78
6 luku	Aluksen päällikkö	78
10 a luku.	Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta	78
20 luku	Rangaistussäännökset	80
1.4	Laki alusturvallisuuden valvonnasta	80
1.5	Laki laivaväen luetteloinnista	82
1.6	Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta	82
1.7	Laki aluksen lastiviivojen määräämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta annetun lain kumoamisesta	83
1.8	Laki kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja niiden soveltamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta.....	83
2	TÄRKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	83
3	VOIMAANTULO	84
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	84
	LAKIEHDOTUKSET	89
	aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä	89
	laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta.....	114
	merilain muuttamisesta.....	127
	alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta	131
	laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta	133
	ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta.....	135
	aluksen lastiviivojen määräämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta annetun lain kumoamisesta.....	136
	kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja niiden soveltamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta	137
	LIITE	138
	RINNAKKAISTEKSTIT	138
	merilain muuttamisesta.....	138
	alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta	148
	laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta	151

ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta.....	154
aluksen lastiviivojen määrittämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta annetun lain kumoamisesta.....	156
kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja niiden soveltamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta	157

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Esityksessä ehdotetaan, että merilain (674/1994) aluksen merikelpoisuutta ja turvallista käyttöä koskeva 1 luvun 8 § ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskeva 1 luvun 8 a § sekä niiden valvontaa koskeva 1 luvun 8 b §:ssä oleva viittaussäännös kumottaisiin ja edellä mainituista seikoista säädettäisiin uusilla aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettavilla laeilla.

Ehdotetussa laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä säädettäisiin aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta, aluksen käytöstä sekä helikopteritoiminnasta aluksella.

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettavassa laissa säädettäisiin aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä sekä vahdinpidosta aluksella. Lisäksi lailla annettaisiin säännökset kansainvälisen turvallisuusjohtamisäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen 3051/95 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 336/2006, jäljempänä ISM-asetus, edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa, muun muassa toimivaltaista viranomaista, koskevat säännökset.

Ehdotetuilla laeilla koottaisiin merilain yleisluontoiset säännökset ja merilain nojalla annetut useat asetukset selkeästi hallittavaksi kokonaisuudeksi. Lisäksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavaan lakiin sisällytettäisiin aluksen lastiviivaa ja aluksenmittausta koskevat säännökset. Merenkulun sääntely perustuu vahvasti kansainvälisten sopimusten määräyksiin ja EU:n säädöksiin, joiden kautta tulee jatkuvasti yksityiskohtaisia teknisuonteisia vaa-

timuksia. Sen vuoksi ehdotettuihin lakeihin sisältyisi useita valtuutussäännöksiä, joiden nojalla voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella tai tarkempia määräyksiä Liikenteen turvallisuusviraston päätöksillä.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Yleistä

Kauppamerenkulussa käytettävien alusten teknistä turvallisuutta koskevat vaatimukset perustuvat pääasiassa merilakiin ja sen nojalla annettuihin säännöksiin ja Merenkulkulaitoksen määräyksiin. Merilaki sisältää yleisluonteiset säännökset alusturvallisuudesta ja niissä olevien valtuutussäännösten nojalla alusturvallisuudesta on annettu runsaasti alemmanasteisia säännöksiä ja määräyksiä. Merilain 1 luvun 9 §:n mukaan merilain säännöksiä sovelletaan sellaisiin aluksiin, joita ei käytetä kauppamerenkulkuun, vain jos ne kulloinkin siihen soveltuvat.

Merilain 1 luvun 8 §:ssä ovat säännökset aluksen merikelpoisuudesta ja turvallisesta käytöstä. Pykälän 1 momentin mukaan aluksen tulee merenkulkuun käytettäessä olla niin rakennettu, varustettu, miehitetty ja lastattu tai sellaisessa painolastissa sekä sellaisin vaadittavin tarvikkein varustettu, että ihmishenki ja omaisuus voidaan katsoa turvatuiksi ottaen huomioon sekä kulkuväen laatu että liikenne, johon alusta käytetään.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä, turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä sekä aluksen katsastuksesta säädetään asetuksella. Asetuksella säädetään myös matkustaja-aluksen henkilöluetteloista ja helikopteritoiminnasta aluksella.

Pykälän 3 momentin valtuutussäännöksen nojalla liikenne- ja viestintäministeriö voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa mainituista asioista. Lisäksi Merenkululaitos voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä aluksen merikelpoisuuteen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista sekä myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksia merilain nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksista.

Merilailla kumottiin 9 päivänä kesäkuuta 1939 annettu merilaki (167/1939) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Merilain 24 luvun 1 §:n 3 momentin siirtymäsäännöksen mukaan kumotun lain nojalla annetut asetukset jäivät kuitenkin edelleen voimaan, jollei asetuksella toisin säädetä.

Merilain 1 luvun 8 §:n ja sitä edeltävän säännöksen nojalla on annettu yli 20 asetusta (nykyisin valtioneuvoston asetuksia) aluksen merikelpoisuuteen liittyvistä teknisistä vaatimuksista. Lisäksi on annettu muutama ministeriön asetus ja runsaasti Merenkululaitoksen tarkempia teknisiä määräyksiä. Yhä edelleen on myös voimassa kauppalausasta annettu asetus (103/1924) vuodelta 1924, jäljempänä kauppalausasetus, joka on aikanaan annettu tasavallan presidentin yleisen asetusantovaltuuden nojalla.

Merilain 1 luvun 8 a §:ssä säädetään laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Pykälän 1 momentin mukaan suomalaisella laivanisännällä ja ulkomaalaisella laivanisännällä, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen vesialueella, tulee olla sellainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jolla kehitetään ja ylläpidetään alusturvallisuutta laivanisännän aluksilla.

Pykälän 2 momentin mukaan laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä säädetään asetuksella. Säännöksen nojalla on annettu asetus laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja aluksen turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä (66/1996), jäljempänä turvallisuusjohtamisasetus.

Pykälän 3 momentin mukaan liikenneministeriö voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Merenkululaitos voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, yksittäistapauksessa

myöntää poikkeuksia laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksista.

Alusten turvallisuutta koskevasta valvonnasta säädetään puolestaan alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995), jäljempänä alusturvallisuuden valvontalaki. Merilain 1 luvun 8 b §:n viittaussäännöksen mukaan aluksen merikelpoisuutta ja turvallista käyttöä sekä turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta samoin kuin laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta säädetään alusturvallisuuden valvontalaissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä.

Merilain 6 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan suomalaisen kauppalausken päällikkönä saa toimia vain Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen. Pykälän 2 momentin nojalla päällikön ja muiden päällystöön kuuluvien muista kelpoisuusvaatimuksista säädetään asetuksella. Tämän säännöksen ja merilain 1 luvun 8 §:n nojalla on annettu asetus aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä ja vahdinpidosta (1256/1997), jäljempänä miehitys- ja pätevyysasetus, sekä asetus eräiden kalastusalusten turvallisuudesta (65/2000), jäljempänä kalastusalusasetus. Lisäksi on annettu kaksi asiaan liittyvää liikenne- ja viestintäministeriön päätöstä (nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetus).

Yksittäisiä ja poikkeuksellisia lain taseoisia säännöksiä sisältyy ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annettuun lakiin (1358/2002), jolla saatettiin voimaan eräitä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981), jäljempänä SOLAS-yleissopimus, liitteen navigoinnin turvallisuutta koskevaan V lukuun tehtyjä muutoksia. Lain keskeinen sisältö on yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten voimaansaattaminen, mutta sen lisäksi lain 2 §:ssä säädetään Merenkululaitokselle valtuudet muun muassa antaa tarkempia määräyksiä

muutettujen sääntöjen teknisistä yksityiskohdista ja antaa tarkempia määräyksiä yleisestä poikkeuksesta navigointilaitteistoja koskevista vaatimuksista aluksille, joilla ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa.

Merenkulkua koskevia säädöksiä ovat lisäksi muun muassa laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979), jäljempänä alusjätelaki, ja vesiliikennelaki (463/1996). Ensiksi mainitulla lailla on annettu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983), jäljempänä MARPOL 73/78 -yleissopimus, voimaanpanon edellyttämät kansalliset säännökset. Vesiliikennelakia sovelletaan kauppamerenkulussa käytettäviin aluksiin vain täydentävänä säädöksenä. Vesiliikennelain 2 §:n 2 momentin mukaan kauppamerenkulussa käytettäviin aluksiin sovelletaan vesiliikennelakia vain siltä osin kuin niistä ei erikseen säädetä merilaissa tai alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa taikka muualla laissa. Muun muassa kauppamerenkulun aluksille annettavista nopeusrajoituksista säädetään vesiliikennelaissa. Tämä hallituksen esitys ei sisällä muutoksia alusjätelakiin eikä vesiliikennelakiin. Alusjätelakia ollaan kuitenkin parhailaan uudistamassa. Merenkulun ympäristönsuojelulakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitettu antaa eduskunnalle syysistuntokaudella 2009.

Alustekniset säännökset

Merilain nojalla on siis annettu runsaasti asetuksia, joissa säädetään kauppamerenkulussa käytettävien alusten erilaisista alusteknisistä vaatimuksista. Merilain 1 luvun 8 §:n tai sitä edeltävän vastaavan säännöksen perusteella on annettu kalastusalusasetus, asetus eräiden kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuudesta (1307/1999), jäljempänä non-SOLAS-asetus, asetus laivavarusteista (925/1998), jäljempänä laivavarusteasetus, turvallisuusjohtamisasetus, asetus helikopteritoiminnasta aluksella (64/1996), asetus alusten radiolaitteista (31/1992), asetus vuokraveneiden turvallisuudesta (438/1983), jäljempänä vuokraveneasetus, asetus eräiden alusten palotur-

vallisuudesta (289/1973), asetus alusten hengenpelastuslaitteista (29/1973), asetus alusten vakavuudesta (588/1972) ja asetus alusten paloturvallisuudesta (152/1972). Lisäksi alusteknisistä vaatimuksista sisältyy vuoden 1924 kauppa-alusasetukseen.

Alusteknisistä vaatimuksista sisältäville asetuksille on tyypillistä se, että niissä säännellään jotain tiettyä suppeampaa teknistä aluetta, kuten esimerkiksi alusten vakavuutta tai radio- taikka hengenpelastuslaitteita. Asetusta sovelletaan sellaisessa tapauksessa periaatteessa kaikkiin kauppamerenkulussa käytettäviin aluksiin siten kuin kunkin asetuksen soveltamisalaa koskevassa säännöksessä säädetään. Eräissä tapauksissa asetuksilla on voitu säätää jostain tietyistä alustyyppistä kattavasti, jolloin säädöksessä on alusteknisten säännösten lisäksi katsastusta sekä miehitystä, pätevyyskysymyksiä ja vahdinpitoa koskevia säännöksiä. Alustyyppikohtaisia asetuksia ovat kalastusalusasetus sekä non-SOLAS-asetus. Non-SOLAS-asetus ei kuitenkaan sisällä miehitystä, pätevyyskysymyksiä ja vahdinpitoa koskevia säännöksiä. Kummankin asetuksen taustalla on yhteisölaainsäädäntö. Sekä kalastusalusasetuksella että non-SOLAS-asetuksella pantiin kansallisesti täytäntöön niitä koskevat direktiivit. Kalastusalusasetuksella voimaansaattaminen koski yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomista kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annettua neuvoston direktiiviä 97/70/EY ja non-SOLAS-asetuksella matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja määräyksistä annettua neuvoston direktiiviä 98/18/EY.

Voimassa olevat alusteknisistä vaatimuksista sääntelevät asetukset ajoittuvat säätämisaikojensa perusteella usealle eri vuosikymmenelle, vaikkakin pääosa niistä on annettu 1980- ja 1990-luvuilla. Asetusten tausta onkin vaihteleva. Asetuksilla on esimerkiksi saatettu kansallisesti täytäntöön direktiivejä kuten kalastusalusasetuksella, non-SOLAS-asetuksella ja laivavarusteasetuksella. Asetuksilla on myös annettu kansainvälisten yleissopimusten täytäntöönpanoon liittyviä kansallisia säännöksiä kuten esimerkiksi asetuksella aluksenmittauksesta vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen mukaan (522/1982), jäljempänä aluk-

senmittausasetus. Eräät asetukset ovat säätämistaustaltaan puhtaasti kotimaisia kuten esimerkiksi asetus alusten varalaidasta kotimaanliikenteessä (855/1988), jäljempänä varalaita-asetus, sekä vuokraveneasetus.

Merilain nojalla annettujen asetusten lisäksi Merenkululaitos on antanut huomattavan joukon Merenkululaitoksen määräyksiä, jotka täydentävät asetusten alusteknisistä sääntelyä. Merenkululaitos on antanut tarkempia määräyksiä esimerkiksi eräiden alusten navigointilaitteista ja -järjestelmistä, aluksen automaattisista tunnistusjärjestelmistä, alusten hengenpelastuslaitteista, alusten vakavuudesta sekä alusten rakennus- ja sisustusmateriaalien paloluokituksesta.

Vaikka pääosa alusteknisistä vaatimuksista määräytyy merilain ja sen nojalla annettujen asetusten ja määräysten perusteella, alusteknisistä vaatimuksia on myös muualla lainsäädännössä. Alusten jääluokista ja jäänmurtajavavustuksesta annettun lain (1121/2005) 3 §:ssä säädetään alusten jääluokista, jotka määräytyvät alusten jäissäkulkuminaisuuksien perusteella. Aluksen jääluokkaan vaikuttavat aluksen konetehto ja rungon jäävahvistus ja ne ovat siten luonteeltaan teknisiä määreitä. Alusten painelaitteisiin sovelletaan puolestaan painelaitelakia (869/1999) ja sen nojalla annettua kauppa- ja teollisuusministeriön päätöstä painelaiteturvallisuudesta (953/1999). Painelaitteella tarkoitetaan säiliötä, putkistoa ja muuta teknistä kokonaisuutta, jossa on tai johon voi kehittyä ylipainetta, sekä painelaitteen suojaamiseksi tarkoitettuja teknisiä kokonaisuuksia. Maantielain (503/2005) 6 §:n nojalla liikenne- ja viestintäministeriö on antanut asetuksen maantielautoista (20/2006), johon sisältyy säännökset maantielautan käytön yleisestä turvallisuudesta, lautta-alusta koskevista säännöksistä sekä lossin rakenteesta ja varusteista.

Kansallinen lastiviivasäännös on edellä mainittu varalaita-asetus, joka koskee vuonna 1966 tehdyn kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen (SopS 52/1968), jäljempänä lastiviivayleissopimus, soveltamisalan ulkopuolelle jääviä kotimaanliikenteen aluksia. Lastiviivayleissopimuksen voimaansaamiseen liittyviä kansallisia säännöksiä ei ole annettu. Edellä mainittu aluksenmittausasetus on an-

nettu tasavallan presidentin yleisen asetuksenantovaltuuden nojalla.

Alusten katsastus

Alusten katsastusta koskevia säädöksiä on määrällisesti vähemmän kuin alusteknisistä vaatimuksia koskevia säädöksiä. Keskeinen katsastussäännös on asetus alusten katsastuksesta (1123/1999), jäljempänä katsastusasetus, joka on annettu merilain lisäksi alusjätelain nojalla. Katsastusasetuksessa säädetään merenkulkuun käytettävän suomalaisen aluksen katsastamisesta ja sen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät muun muassa sellaiset kalastusalukset, joiden katsastamisesta säädetään erikseen, sekä vuokraveneet. Katsastusasetuksessa säädetään meriturvallisuuskatsastusten, vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavien katsastusten, kemikaali- ja kaasusäiliöalusten katsastusten, käymäläjätevesijärjestelmien katsastusten sekä lastivii-vakatsastusten suorittamisesta.

Katsastusasetuksen lisäksi alusten katsastuksia koskevaa sääntelyä on erikseen eräitä alustyyppejä koskevissa säädöksissä. Näitä ovat kalastusalusasetuksen soveltamisalaan kuuluvat kalastusalukset, vuokraveneet sekä non-SOLAS-asetuksessa tarkoitettut kotimaanliikenteen matkustaja-alukset. Kalastusalusasetuksen 2 luvussa säädetään kalastusalusten katsastuksesta ja asiakirjoista. Vuokraveneiden katsastuksesta säädetään vuokraveneasetuksen 4 ja 5 §:ssä. Non-SOLAS-asetuksen soveltamisalaan kuuluvien kotimaanliikenteen matkustaja-alusten osalta on katsastusta koskevia erityissäännöksiä non-SOLAS-asetuksen 3 luvussa.

Lisäksi alusten painelaitteiden katsastuksesta säädetään painelaitelaisissa ja nestekaasulaitteiden katsastuksesta nestekaasusasetuksessa (711/1993).

Katsastuksen suorittaa katsastusasetuksen 5 §:n 1 momentin nojalla Merenkululaitos, mutta se voi antaa katsastuksen suorittamisen myös ulkopuolisen tehtäväksi. Katsastusasetuksen 5 §:n 2 momentin nojalla Merenkululaitos voi valtuuttaa hyväksytyyn luokituslaitoksen suorittamaan katsastuksen kokonaan tai osaksi. Lisäksi Merenkululaitos voi antaa kotimaanliikenteessä olevan aluksen katsastuksen suorittamisen myös nimeämän-

sä katsastajan tehtäväksi. Katsastusvaltuutuksen saanut luokituslaitos tai katsastaja on vastuussa Merenkululaitokselle katsastuksen suorittamisesta Merenkululaitoksen antamien ohjeiden mukaan.

Katsastusasetuksen 7 §:n mukaan katsastusvaltuutuksesta tehdään kirjallinen sopimus Merenkululaitoksen ja hyväksytyn luokituslaitoksen kanssa. Sopimukseen tulee sisällyttää ainakin alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetussa neuvoston direktiivissä 94/57/EY, jäljempänä luokituslaitosdirektiivi, säädetyt tietyt yksilöidyt seikat. Uudistettuun luokituslaitosdirektiivin (2009/15/EY) edellyttämät muutokset tullaan sisällyttämään Suomen lainsäädäntöön viimeistään vuonna 2011. Merenkululaitos on tällä hetkellä tehnyt sopimuksen seitsemän luokituslaitoksen kanssa katsastusten suorittamisesta. Sopimuksissa delegoidaan luokituslaitoksille katsastusvaltuuksia tietyissä katsastuksissa. Merenkululaitos kuitenkin antaa kaikki kansainvälisen liikenteen alusten todistuskirjat, vaikka katsastuksen olisi suorittanut luokituslaitos.

Lisäksi katsastuksia ja tarkastuksia tekevät Merenkululaitoksen valtuuttamat sivutoimiset katsastajat. Merenkululaitos on valtuuttanut sivutoimisia katsastajia tekemään muun muassa kotimaanliikenteen alusten katsastuksia, vuokravenekatsastuksia, lastiviivakatsastuksia sekä paineastioiden katsastuksia.

Aluksen miehitys, laivaväen pätevyys ja vahdinpito

Aluksia koskeva keskeinen miehitystä, pätevyyskysymyksiä ja vahdinpitoa koskeva säännös on miehitys- ja pätevyysasetus. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on antanut miehitys- ja pätevyysasetukseen liittyvän päätöksen aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä ja vahdinpitosta (1257/1997) sekä päätöksen aluksen laivaväen pätevydestä (1019/1999).

Lisäksi miehityssäännöksiä on kalastusasetuksen 11 luvussa ja vuokraveneasetuksen 9 - 12 §:ssä.

Aluksen ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Aluksen ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä säädetään kansallisesti merilain 1 luvun 8 a §:ssä ja sen nojalla annetussa turvallisuusjohtamisasetuksessa.

Vuokraveneet

Vuokraveneistä säädetään vuokraveneasetuksessa, joka on annettu merilain 8 §:n 2 momentin nojalla. Merenkululaitos on antanut tarkemmat määräykset päätöksellä vuokraveneiden turvallisuudesta (Dnro 9/30/97), jäljempänä vuokravenemääräykset.

Vuokraveneasetus sisältää vuokraveneen määritelmän, vuokraveneiden luokkajaon perusteet, tekniset vaatimukset, miehitys- ja pätevyysvaatimukset sekä katsastussäännökset. Vuokravenemääräykset puolestaan sisältävät eri luokkiin kuuluvien vuokraveneiden yksityiskohtaiset varustevaatimukset, katsastusmääräyksiä sekä erilaisia tarkempia alusteknisiä vaatimuksia.

Vuokraveneasetusta sovelletaan huvikäyttöön vuokralle tarjottavaan miehitettyyn tai miehittämättömään alukseen, jonka rungon suurin pituus on vähintään 2,5 metriä ja enintään 24 metriä sekä tällaisen aluksen käyttöön. Vuokraveneasetusta ei sovelleta alukseen silloin, kun sitä käytetään muuhun kaupparenkulkuun, alukseen jota käytetään kilpailutarkoitukseen, soutuveneeseen, kanoottiin, kajakkiin, polkuveneeseen, purjelautaan eikä koneelliseen lainelautaan, vesikootteriin ja muihin samantyyppisiin koneellisiin vesikulkuneuvoihin. Asetusta ei myöskään sovelleta sukellusveneeseen, ilmatyynyalukseen eikä kantosiipialukseen.

Valvonta

Alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta säädetään erikseen alusturvallisuuden valvontalaissa. Alusturvallisuuden valvontalakia sovelletaan alukseen, jota käytetään kaupparenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalaisen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella.

Alusturvallisuuden valvontalaissa säädetään valvontaviranomaisten oikeuksista, tarkastusten toimittamisesta, viranomaisten käytössä olevista pakkokeinoista ja seuraamuksista sekä erikseen vielä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisuuden varmistamisesta.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä EU:n lainsäädäntö

Kansainvälinen merenkulkujärjestö

Yleistä

Merenkulku on luonteeltaan hyvin kansainvälistä, minkä vuoksi kansainvälisen meriliikenteen aluksia koskevat vaatimukset perustuvat pääosin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (International Maritime Organization), jäljempänä IMO, työskentelyn puitteissa valmisteltuihin määräyksiin. Keskeisiä ovat IMO:ssa valmistellut kansainväliset yleissopimukset, joita muutetaan säännöllisesti IMO:n yleiskokouksen tai komiteoiden antamalla päätöslausemilla. Muutostarpeita yleissopimuksiin aiheuttavat esimerkiksi jatkuva alustekninen kehitys, meriliikenneonnettomuuksien seurauksena tiukentuvat turvallisuusvaatimukset tai muutokset kansainvälisessä turvallisuustilanteessa. Esimerkiksi matkustaja-autolautta Estonian uppoaminen vuonna 1994 aiheutti merkittäviä muutoksia SOLAS-yleissopimuksen liitteen alusten vakavuutta koskevan II-1 luvun määräyksiin. Vuoden 2001 syyskuun yhdennentoista päivän tapahtumat aiheuttivat puolestaan sen, että SOLAS-yleissopimukseen lisättiin uusi XI-2 luku, joka sisältää merenkulun turvatoimia tehostavia erityismääräyksiä. IMO:n työskentelyn seurauksena kansainvälisen liikenteen aluksille syntyy vähitellen uusia ja täsmällisempiä teknisiä vaatimuksia, jotka on muutoksiin sisältyvien siirtymäaikojen puitteissa otettava huomioon.

IMO:ssa valmistelluille kansainvälisille yleissopimuksille on ominaista, että niissä on erilaisia soveltamisrajoja aluksen tyyppiin, kokoon ja rakentamisaikaan liittyen.

IMO:ssa valmisteltuihin kansainvälisiin yleissopimuksiin liittyy usein yksityiskohtai-

sempaa sääntelyä sisältäviä säännöstöjä (code), jotka ovat osittain pakollisia ja osittain vapaaehtoisia. Lisäksi IMO antaa suositustenluontoisia ohjeita (guidelines), joilla voi kuitenkin käytännössä olla merkittävä ohjaava vaikutus, vaikka ne eivät ole sopimusvaltioita sitovia.

Alustekninen sääntely

Alusteknisiä vaatimuksia sisältävistä IMO:n kansainvälisistä yleissopimuksista keskeinen on SOLAS-yleissopimus. SOLAS-yleissopimuksen liite sisältää 12 lukua, joissa määrätään kansainvälisen liikenteen aluksia koskevista teknisistä sekä toiminnallisista vaatimuksista.

SOLAS-yleissopimusta sovelletaan kansainvälisen liikenteen aluksiin (ships engaged on international voyages). Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta kotimaanliikenteen alukset, kalastusalukset, huvialukset, sota-alukset, alkeellista rakennetta olevat puualukset, alukset jotka eivät kulje konevoimalla sekä sellaiset kansainvälisen liikenteen lastialukset, joiden bruttovetoisuus on alle 500. Poikkeuksena soveltamisalasta on SOLAS-yleissopimuksen liitteen navigoinnin turvallisuutta sääntelevä V luku, jota sovelletaan periaatteessa kaikkiin aluksiin kaikilla matkoilla.

Muita tärkeitä kansainvälisen liikenteen alusten alusteknisiä vaatimuksia sisältäviä yleissopimuksia ovat muun muassa lastivii-vayleissopimus, MARPOL 73/78 - yleissopimus, kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehty yleissopimus (SopS 30/1977), aluksenmittausyleissopimus sekä kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa koskeva vuonna 1976 tehty yleissopimus (SopS 54/1979).

Lähtökohtaisesti SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen alustekniset vaatimukset määräytyvät yleissopimuksen ja siihen liittyvien säännöstöjen perusteella.

Sopimusvaltioiden hallinnoilla on kuitenkin joustomahdollisuuksia SOLAS-yleissopimuksen määräyksistä. SOLAS-yleissopimuksen mukaan sopimusvaltio voi

antaa vapautuksia (exemptions) tai hyväksyä samanarvoisuuksia (equivalents). Vapautussäännöksen nojalla sopimusvaltio voi vapauttaa aluksen yksittäisen matkan ajaksi yleissopimuksen määräyksistä ehdolla, että alus muuten täyttää riittävät turvallisuusvaatimukset. Vapautussäännös koskee alusta, jota normaalisti ei käytetä kansainvälisillä matkoilla. Samanarvoisuussäännöksen nojalla sopimusvaltio voi puolestaan hyväksyä samanarvoiseksi muun kuin yleissopimuksessa edellytetyn laitteen, välineen, kojeen, aineen tai järjestelyn.

SOLAS-yleissopimukseen liittyy merkittävä joukko IMO:n antamia säännöstöjä, jotka koskevat erilaisia alusteknisiä seikkoja. IMO:n antamat säännöstit koskevat esimerkiksi hengenpelustuslaitteita, suurnopeusaluksia, palokokeita, paloturvallisuusjärjestelmiä, kansainvälistä turvallisuusjohtamisjärjestelmää, kiinteitä irtolasteja, lastinkiinnitystä sekä erikoisaluksia.

SOLAS-yleissopimus edellyttää, että kansainvälisessä liikenteessä olevalla ro-ro-matkustaja-aluksella ja säiliöaluksella on oltava helikoptereille täydellinen tai rajoitettu laskeutumisalue.

Katsastus

Kansainvälisen liikenteen alusten katsastuksista annetaan määräyksiä SOLAS-yleissopimuksen liitteen yleisiä määräyksiä koskevassa I luvussa.

Aluksen miehitys, laivaväen pätevyys ja vahdinpito

Kansainvälisen liikenteen keskeinen alusten miehitysasioita koskeva yleissopimus on merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 kansainvälinen yleissopimus (SopS 22/1984), jäljempänä STCW-yleissopimus. Lisäksi STCW-yleissopimukseen liittyy merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva säännöstö (SopS 23/1999) jäljempänä STCW-säännöstö. STCW-säännöstö muodostuu kahdesta osasta, joista osa A sisältää STCW-yleissopimuksen määräyksiä koskevat pakolliset vaatimukset, joihin STCW-yleissopimuksen liitteessä viitataan.

Osa A määräyksillä annetaan yksityiskohdalliset pakolliset vähimmäisvaatimukset, jotka sopimusvaltioiden tulee täyttää saattaakseen STCW-yleissopimuksen täysimääräisesti voimaan. Osa B sisältää yleissopimuksen liitteen määräyksiä koskevia suositusluonteisia ohjeita.

Aluksen ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä

SOLAS-yleissopimuksen liitteen IX lukuun liittyy kansainvälinen turvallisuusjohtamissäännöstö, jäljempänä ISM-säännöstö, joka on pakollisia SOLAS-yleissopimuksen säännöstöjä.

Kansainvälinen työjärjestö

Kansainvälisen työjärjestön (International Labour Organization), jäljempänä ILO, yleiskokous hyväksyi vuonna 2006 merityötä koskevan konsolidoidun yleissopimuksen, jonka tarkoituksena on vahvistaa merenkulkualan työtä koskevat yhtenäiset ja johdonmukaiset vähimmäisnormit sekä uudistaa 37 ILO:n aikaisempaa merenkulkualan yleissopimusta, jäljempänä merityöyleissopimus.

Merityöyleissopimus määrittelee vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat merenkulkijoiden työsuhteen ehtoja, asumista ja virkistysmahdollisuuksia, ruokaa ja ruoanpitoa, terveydensuojelua ja sosiaaliturvaa sekä yleissopimuksen valvontaa ja täytäntönpäätöksiä. Yleissopimusta sovelletaan kaikkiin aluksiin, joita käytetään kaupallisiin tarkoituksiin, ei kuitenkaan kalastusaluksiin eikä perinnealuksiin.

Merityöyleissopimusta koskeva hallituksen esitys (HE 91/2008vp) annettiin eduskunnalle 12 päivänä kesäkuuta 2008 ja eduskunnan 7 päivänä marraskuuta 2008 antaman vastauksen mukaan eduskunta ei tässä vaiheessa katsonut aiheelliseksi ratifioida merityöyleissopimusta. Eduskunnan kanta oli hallituksen esityksen mukainen. Esityksen mukaan yleissopimusta ei vielä tässä vaiheessa ratifioitaisi, koska sen hyväksyminen edellyttää lainsäädännön muutoksia. Suomi on ratifioinut useita uuteen yleissopimukseen sisältyviä vanhoja yleissopimuksia, mutta ei kuitenkaan kaikkia.

Tässä hallituksen esityksessä ehdotetuilla laeilla ja niiden nojalla annettavilla säännöksillä ja määräyksillä on tarkoitus panna täytäntöön merityöyleissopimuksen edellyttämät muutokset alusturvallisuuslainsäädännössä.

Merityöyleissopimus edellyttää lisäksi muutoksia esimerkiksi myös merenkulun työoikeudellisen ja sosiaaliturvalainsäädännön alalla.

Uuden merityöyleissopimuksen mukaisesti aluksilla tulee olla merityösertifikaatti osoituksena siitä, että merenkulkijoiden työ- ja elinoloja valvotaan. Kyseessä on kokonaan uusi aluksilta vaadittava todistus, josta ei vielä ole olemassa kansallista lainsäädäntöä.

Merityöyleissopimus kuuluu osittain Euroopan yhteisöjen yksinomaiseen toimivaltaan, minkä vuoksi sen ratifioiminen edellyttää yhteisön antamaa valtuutusta. Tästä johtuen neuvosto on antanut päätöksen, jolla jäsenvaltiot on valtuutettu ratifioimaan yleissopimus ja tallentamaan ratifiointiasiakirjansa ILO:n työtoimiston pääjohtajalle 31 päivään joulukuuta 2010 mennessä.

Euroopan yhteisön lainsäädäntö

Yleistä

Euroopan yhteisön lainsäädännöllä on annettu yhteisön aluksia ja aluetta koskevia sekä kotimaan- että kansainväliseen liikenteeseen liittyviä säännöksiä, joiden tarkoituksena on usein ollut kansainvälisten määräysten soveltamisaikataulun nopeuttaminen tai yhteisön aluetta koskevien tiukempien määräysten antaminen. Yhteisölainsäädännöllä on osittain muutettu sitovaksi yhteisölainsäädännöksi IMO:n normeja, mutta toisaalta annettu myös yhteisön omia säädöksiä, joiden tavoitteena on yhtenäisen turvallisuustason varmistaminen eri jäsenvaltioiden lipun alla liikennöivissä aluksissa.

Esimerkkinä soveltamisaikataulun nopeuttamisesta oli SOLAS-yleissopimukseen liittyvän ISM-säännösten soveltaminen tiettyihin aluksiin. ISM-säännöstö otettiin yhteisölainsäädännöksi ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 3051/95.

Esimerkkinä yhteisön puhtaasti omista lähtökohdista lähtevästä säädöksestä voidaan

puolestaan mainita matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettu neuvoston direktiivi 98/18/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, jäljempänä non-SOLAS-direktiivi, joka sääntelee SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävien kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuusvaatimuksia.

Alustekninen säätely

Alusteknisiä seikkoja koskevaa yhteisölainsäädäntöä ovat esimerkiksi kalastusalusdirektiivi, non-SOLAS-direktiivi, laivavarusteista annettu neuvoston direktiivi 96/98/EY, jäljempänä laivavarusedirektiivi, ja ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/25/EY.

Non-SOLAS-direktiivi

Non-SOLAS-direktiivin tarkoituksena on erityisesti saavuttaa yhdenmukainen turvallisuustaso uusilla ja olemassa olevilla matkustaja-aluksilla ja suurnopeusmatkustaja-aluksilla näiden liikennöidessä kotimaanmatkoilla.

Non-SOLAS-direktiivi on saatettu kansallisesti voimaan non-SOLAS-asetuksella. Lisäksi Merenkulkulaitos on 14 päivänä tammikuuta 2000 antanut päätöksen eräiden kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuudesta (Dnro 1/30/2000), jossa on määritelty niiden merialueiden rajat, joilla eri luokkiin kuuluvat alukset saavat liikennöidä. Lisäksi päätöksessä on vapautettu olemassa olevat C- ja D-luokan matkustaja-alukset eräistä non-SOLAS-direktiivin erityisvaatimuksista.

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvista aluksista säädetään direktiivin 1 artiklassa. Direktiivin soveltamisalaan kuuluvat uudet matkustaja-alukset, olemassa olevat matkustaja-alukset, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, sekä suurnopeusmatkustaja-alukset. Aluksen lipulla ei ole merkitystä soveltamisalan suhteen eli direktiiviä sovelletaan kaikkiin kotimaanmatkoilla liikennöiviin aluksiin riippumatta siitä, minkä

lipun alla ne purjehtivat. Direktiivin artiklassa 2 on säädetty soveltamisalan rajoituksista.

Non-SOLAS-direktiivin 4 artiklan perusteella matkustaja-alukset jaetaan A-, B-, C- ja D- luokkiin sen merialueen mukaisesti, jolla ne liikennöivät. Direktiivin 5 artiklan 1 kohdan mukaan sekä uusien että olemassa olevien matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten on oltava direktiivissä säädettyjen soveltuvien turvallisuussääntöjen mukaisia liikennöidessään kotimaanmatkoilla. Direktiivin 6 artiklassa säädetään eri matkustaja-alusluokkien turvallisuusvaatimuksista. Turvallisuusvaatimusten sisältöinä viitataan direktiivissä asetettujen vaatimusten ohella myös SOLAS-yleissopimuksen määräyksiin, hyväksytyin laitoksen sääntöihin, laivavarustedirektiiviin ja lastiviivayleissopimukseen. Lisäksi 6 artikla sisältää sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia koskevat voimaantulosäännökset. Direktiivin vaatimukset tulevat asteittain voimaan 1 päivään heinäkuuta 2010 mennessä riippuen siitä, milloin aluksen köli on laskettu. Non-SOLAS-direktiivistä on tehty uudelleen laadittu toisinto 2009/45/EY.

Katsastus sekä aluksen miehitys, laivaväen pätevyys ja vahdinpito

Katsastuksia koskevaa yhteisölaainsäädäntöä ovat esimerkiksi luokituslaitosdirektiivi ja pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annettu neuvoston direktiivi 1999/35/EY.

Laivaväen pätevyyksistä on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/25/EY merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Direktiivi on uudelleenlaadittu merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2008/106/EY.

Lasti- ja matkustaja-alusten siirtäminen yhteisön rekistereiden välillä

Jäsenvaltion rekisteristä toisen jäsenvaltion rekisteriin siirtyviä aluksia koskee Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 789/2004 lasti- ja matkustaja-alusten siirtämisestä yhteisössä rekistereiden välillä. Asetuksen mukaan jäsenvaltio ei saa asetuksessa tarkemmin määriteltyihin yleissopimukseen perustuvien teknisten syiden vuoksi evätä rekisteröintiä toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyltä alukselta, joka on vaatimusten mukainen, jolla on voimassa olevat todistukset ja jonka varusteet on hyväksytty tai tyyppi-hyväksytty laivavarustedirektiivin mukaisesti.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Alusten turvallisuusjohtamisjärjestelmästä yhteisö on antanut ISM-asetuksen. ISM-asetukseen sisältyy ISM-säännöstö, jossa on säännöksiä turvallisuus- ja ympäristönsuojeluohjelmasta, yhtiön vastuusta ja aluksen päällikön vastuusta, henkilöstöstä ja voimavaroista, aluksen toimintoja koskevasta suunnittelusta, hätävalmiudesta, vaatimusten vastaisuuksien ilmoittamisesta ja analysoinnista, aluksen ja laitteistojen kunnossapidosta, asiakirjoista, yhtiön suorittamista tarkastuksista ja arvioinneista, vaatimusten mukaisuusasiakirjasta ja turvallisuusjohtamistodistuksesta sekä vuositarkastuksista ja välitarkastuksista ja niiden hyväksynnästä.

Valvonta

Alusturvallisuuden valvontaa koskee neuvoston direktiivi 95/21/EY saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Kolmannen merenkulun turvallisuuspakettiin liittyen on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta. Direktiivi on uudelleen laadittu toisinto.

Muut maat

Ruotsi

Ruotsin alusturvallisuuslakia (Fartygssäkerhetslag 2003:364) sovelletaan kaikkiin aluksiin, joita käytetään merenkulkuun Ruotsin vesialueella. Lisäksi lakia sovelletaan ruotsalaisiin aluksiin, joita käytetään merenkulkuun Ruotsin vesialueen ulkopuolella.

Ruotsin alusturvallisuuslaki jakautuu yhdeksään lukuun, joissa säädetään alusta ja sen miehitystä koskevista yleisistä vaatimuksista, eräiden alusten erityisistä vaatimuksista, työympäristöstä, valvonnasta, aluksen käyttöä koskevista rajoituksista, valtuutuksista, rangaistuksista sekä annetaan muut määräykset.

Aluksen ja miehityksen yleisiä vaatimuksia koskevassa luvussa säädetään aluksen merikelpoisuudesta, lastaamisesta ja purkamisesta, miehitystä koskevista yleisistä vaatimuksista, päällystön velvollisuuksista ja varustamon turvallisuusvelvollisuuksista. Aluksen merikelpoisuutta koskevan yleissäännöksen mukaan alus on merikelpoinen, kun se on siten suunniteltu, rakennettu, varustettu ja pidetty kunnossa, että se antaa riittävän suojan merionnettomuuksia vastaan siinä liikenteessä, johon alusta käytetään. Miehitystä koskevan yleissäännöksen mukaan alus on miehittävä turvallisuudella tavalla. Varustamon toimittava siten, että meriturvallisuus säilytetään ja ihmishenget, ympäristö ja omaisuus suojataan.

Valtuuksia sisältävässä luvussa säädetään erilaisista valtuussäännöksistä, jotka oikeutavat hallituksen tai sen määräämän viranomaisen antamaan tarkempia määräyksiä muun muassa aluksen merikelpoisuuteen liittyvistä seikoista, aluksella pidettävistä asiakirjoista, miehityksestä, työympäristöstä, tarkastuksista ja kielloista poiketa ruotsalaiseen satamaan. Lisäksi luvussa on säännökset katsastusvaltuutuksen antamisesta hyväksytyille laitoille.

Norja

Norjan alusturvallisuuslakia (Lov om skipssikkerhet LOV 2007-02-16 nr 09) sovelletaan norjalaisiin ja ulkomaisiin aluksiin.

Lakia sovelletaan kaikkiin norjalaisiin aluksiin riippumatta niiden sijainnista. Lakia sovelletaan sellaisiin ulkomaisiin aluksiin, jotka ovat Norjan vesialueella, talousvyöhykkeellä tai mannerjalustalla.

Norjan alusturvallisuuslaki jakautuu 11 lukuun, joissa säädetään lain soveltamisalasta, varustamon velvollisuuksista ja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä, alusteknisestä ja operatiivisesta turvallisuudesta, työturvallisuudesta, ympäristön turvallisuudesta, turvallisuustoimenpiteistä, tarkastuksista, viranomaisten toimivaltuuksista pakkokeinojen käyttöön sekä hallinnollisista ja rikosoikeudellisista seuraamuksista.

Alusteknistä ja operatiivista turvallisuutta koskevan luvun yleissäännöksen mukaan alus on siten suunniteltava, rakennettava ja varustettava, että se on turvallinen ihmishengetteille, terveydelle, omaisuudelle ja ympäristölle ottaen huomioon aluksen käyttötarkoitus ja liikennealue. Vastaava perusvaatimus säädetään myös aluksen käyttämiselle ja kunnossapidolle. Miehitystä koskevan yleissäännöksen mukaan alus pitää miehittää turvallisesti. Aluksen vahdinpito pitää järjestää siten, että se on riittävä aluksen turvallisen kulun sekä muiden operatiivisten ja turvallisuustehtävien suorittamisen kannalta.

Norjan alusturvallisuuslaki sisältää lukuisia valtuutussäännöksiä ministeriölle tarkempien määräysten antamiseen.

Tanska

Tanskassa alusturvallisuuslakia vastaavaa lakia turvallisuudesta merellä (Lov om sikkerhed til søs LBK nr 903 12/07/2007) sovelletaan tanskalaisiin aluksiin. Ministeriön (Økonomi- og erhvervsministeren) antamalla lakia alemmanasteisilla säännöksillä voidaan lain soveltamisesta säätää ulkomaisten alusten osalta, kun ne ovat Tanskan vesialueella, talousvyöhykkeellä tai mannerjalustalla taikka kalastusvyöhykkeellä.

Lain 13 luvussa säädetään muun muassa soveltamisalasta, alusten rakenteesta, varusteista ja käytöstä, merenkulkua koskevista toimenpiteistä, laivanvarustajan, aluksen päällikön, aluksella työskentelevän ja olevan yleisistä velvollisuuksista, pysäyttämisestä, poikkeamiskiellosta, valvonnasta, luokitus-

laitosten käytöstä katsastukseen ja todistusten antamiseen, katsastusmaksuista ja rangais-
tuksista. Alusten rakennetta, varusteita ja
käyttöä säätelevän luvun yleissäännöksen
mukaan aluksen rakenteen, varustuksen ja
käytön on oltava sellainen, että ihmishengen
turva merellä on täysin tyydyttävä. Aluksen
on sovelluttava käyttötarkoitukseensa.

2.3 Nykytilan arviointi

Alusturvallisuutta koskeva sääntely on tällä
hetkellä hajanaista. Säännökset eivät myös-
kään ole perustuslaissa edellytetyllä tavalla
lain tasolla. Laintasoiset säännökset sisälty-
vät pääasiassa merilain 1 luvun 8 ja 8 a
§:ään. Merilain nojalla on annettu yli 20 val-
tioneuvoston asetusta, joissa säädetään tar-
kemmin aluksia koskevista teknisistä vaati-
muksista, alusten katsastamisesta sekä miehi-
tyksestä, pätevyyksistä ja vahdinpidosta ja
turvallisuusjohtamisesta. Lisäksi Merenkul-
kulaitos on antanut lukuisia yksityiskohtaisia
teknisiä määräyksiä, jotka täydentävät edellä
mainittuja säädöksiä. Kokonaisuutena arvioi-
tuna alusturvallisuutta koskeva lainsäädäntö
on näin hajanaisena hankalasti hahmotetta-
vissa.

Erityisesti sääntelyn hajanaisuus koskee
alusteknisistä seikoista annettuja säännöksiä,
joita on asetustasolla useita. Miehitystä, pä-
tevyys- ja vahdinpitoa koskevat säännökset
ovat pääasiassa miehitys- ja pätevyysasetuk-
sessa sekä kahdessa liikenne- ja viestintämi-
nisteriön päätöksessä. Vastaava koskee myös
katsastusta, jossa keskeinen säännös on kat-
sastusasetus. Vaikka miehitystä, pätevyys- ja
vahdinpitoa sekä katsastamista koskeva
asetustasoinen sääntely on hieman paremmin
hallittava kokonaisuus, yksittäiset muihin
säädöksiin ripotellut pykälät tekevät myös
näitä koskevan sääntelykokonaisuuden haja-
naiseksi. Alusturvallisuutta koskevien vaati-
musten perusteet olisi selkeyden vuoksi pe-
rusteltua koota enintään muutamaan lakiin,
jotka sisältäisivät lisäksi täsmälliset ja tark-
karajaiset valtuutukset tarkempien säännös-
ten ja määräysten antamiseen.

Vuokraveneasetus säädettiin sovellettavak-
si lähinnä sellaisiin tilanteisiin, joissa yksit-
täinen henkilö tai perhe vuokraa veneen mie-
hittämättömänä vapaa-ajan käyttöön koti-

maanmatkoille rannikolla tai sisävesille.
Vuokraustoiminnan kirjo on käytännössä
kuitenkin laajempi. Toista ääripäätä edustaa
vuokramökki, jonka vuokraaja saa käyttöönsä
myös pienen moottoriveneen lähivesistöis-
sä tapahtuvaa liikkumista varten. Toisessa
ääripäässä on laajamittaista veneiden vuok-
raustoimintaa harjoittava yritys, jonka vuok-
raamia veneitä miehistöineen liikkuu kansain-
välisillä matkoilla.

Veneiden vuokraustoiminnan luonne on
muuttunut vuokraveneasetuksen säättä-
misajankohtaan, 1980-luvun alkuun, verrat-
tuna. Veneiden vuokraustoiminta on lisääntynyt
ja ammattimaistunut, veneitä käytetään
enemmän kansainvälisillä matkoilla, venei-
den koko ja konetehot ovat kasvaneet, venei-
tä vuokrataan enemmän miehitettyinä ja
enemmän kuin 12 matkustajan kuljettaminen
on yleistynyt.

Vuokraveneet, jotka kuljettavat enemmän
kuin 12 matkustajaa, kilpailevat käytännössä
matkustaja-aluksiksi katsastettujen alusten
kanssa. Tämä asettaa varsinaiset matkustaja-
alukset huonompaan asemaan suhteessa
vuokraveneisiin, koska matkustaja-aluksilta
edellytetään tiukempia miehitys-, varuste- ja
alusteknisii vaatimuksia kuin vuokraveneiksi
katsastetuilta veneiltä.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen keskeisenä tavoitteena on saattaa
alusten turvallisuutta ja turvallista käyttöä
koskeva lainsäädäntö perustuslain vaatimus-
ten mukaiseksi. Tämä edellyttää, että alus-
turvallisuutta koskeva lainsäädäntö saatetaan
keskeisiltä osiltaan lain tasolle niin että oike-
uksien ja velvoitteiden perusteista ja viran-
omaisten toimivaltuuksista säädetään lain ta-
solla. Valtuutusten, joilla tehdään mahdolli-
seksi tarkempien säännösten ja määräysten
antaminen, on oltava riittävän täsmällisiä ja
tarkkarajaisia.

Esityksellä pyritään hajanaisesta lainsäädännöstä muodostamaan kaksi alusten turval-
lisuutta ja turvallista käyttöä koskevaa lakia,
joiden systematiikka olisi selkeä. Lainsäädännön tulisi mahdollistaa nopea ja joustava

reagointi kansainvälisten velvoitteiden muutoksiin.

Aluksen teknistä turvallisuutta ja turvallista käyttöä koskeva laki on laadittu aluslajikohtaisesti puitelain tyyppiseksi laiksi ja valtuudet Liikenteen turvallisuusviraston teknisten määräysten antamiseen ovat lukuisia ja perustuvat pääosin kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanoon.

Yksilön oikeudet ja velvollisuudet korostuvat erityisesti laivaväkeä ja aluksen turvallisuusjohtamista koskevassa lakiehdotuksessa, jossa on kiinnitetty erityistä huomiota säännösten selkeyteen ja ymmärrettävyyteen ja näistä syistä tarkemmat säännökset annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

Ehdotuksen tavoitteena ei ole muuttaa voimassa olevan lainsäädännön sisältöä, vaikka se muutamissa kohdin kuten eräiden erityisalusten ja ISM-asetuksen kansallisen täytäntöönpanon sekä kansallisten pätevyysvaatimusten karsimisen osalta onkin katsottu perustelluksi. Lainsäädäntöä on tarkasteltu kansainvälisistä sopimuksista ja EU-lainsäädännöstä tulevien muutostarpeiden kannalta.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Alusturvallisuutta koskevan lainsäädännön uudistamisen tehtävänannossa olivat keskeisinä vaatimuksina lainsäädännön selkeyttäminen ja perustuslain vaatimusten täyttäminen.

Alun perin harkittiin yhden alusturvallisuuslain laatimista, mistä kuitenkin luovuttiin valmistelun laajuuden ja säädettävien asioiden erilaisuuden takia. Lakiehdotukset laadittiin keskittyen toisessa laissa aluksen tekniisiin kysymyksiin eli ”rautaan” ja toisessa miehitykseen, pätevyyteen ja turvallisuusjohtamiseen eli ”ihmisiin”, jotka molemmat ovat alusturvallisuuden keskeisiä elementtejä. Koska molemmilla lakiehdotuksilla pyritään alusturvallisuuden varmistamiseen, ne on sisällytetty samaan hallituksen esitykseen.

Lakiehdotuksia laadittaessa harkittiin, tulisiko laatia puitelaki, sekamuotoinen laki tai velvoitteet laajasti lain tasolla kirjaava laki. Puitelaki on lainsäädäntötekniisesti joustavin, kun taas yksityiskohtainen erilaiset velvoitteet sisältävä laki on usein yksittäisen kansa-

laisen kannalta helpoimmin ymmärrettävissä. Lakiehdotuksia valmisteltaessa on valittu eräänlainen puitelain ja sekamuotoisen lain välimuoto. Etenkään alusteknisten vaatimusten yksityiskohdat eivät ilmene lakiehdotuksesta selkeästi ilman Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiin ja kansainvälisiin velvoitteisiin perehtymistä. Aluksen miehitys- ja pätevyysvaatimusten osalta tavoitteena on ollut, että vaatimukset ilmenevät riittävän selvästi laista ja asetuksesta.

EU-lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimuksiin on viitattu määritelmässä ja asianomaisissa luvuissa ja pykälissä. Valtuutusten täsmällisyys ja tarkkarajaisuus perustuu usein siihen, että valtuutus liittyy tietyn Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen veloitteen tai EU-lainsäädäntöön perustuvan veloitteen täytäntöönpanemiseen.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Tällä hetkellä pääosin merilakiin ja sen nojalla annettuihin lukuisiin asetuksiin sisältyvää alusturvallisuuslainsäädäntöä esitetään uudistettavaksi kahden lain, muutaman asetuksen ja useiden teknisten määräysten muodostamaksi kokonaisuudeksi. Toisessa laissa säädettäisiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä ja toisessa puolestaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta.

Alusturvallisuuslainsäädännön perustuslainmukaisuus, mutta samalla joustava mukautuminen muuttuviin kansainvälisiin velvoitteisiin, turvataan yksilön velvollisuuksien ja oikeuksien perusteiden systemaattisella määrittelyllä lain tasolla, määrittelemällä viranomaisten toimivalta lain tasolla ja antamalla riittävän täsmälliset ja tarkkarajaiset valtuutukset säädösten ja Liikenteen turvallisuusviraston määräysten antamiselle. Tällä on tarkoitus turvata lainsäädännön pysyminen ajan tasalla kansainvälisten velvoitteiden muuttuessa.

Laeissa olisi säännökset seuraamusjärjestelmästä ja oikeusturvasta sekä valvonnasta. Seuraamusjärjestelmän osalta ehdotetuissa laeissa on sakkorangaistussäännökset ja säännökset vakavammista rikoksista olisivat merilain 20 luvussa ja rikoslaissa. Oikeusturvan takeena olisi muutoksenhakumahdolli-

suus riippumattomaan tuomioistuimeen. Tätä edeltäisi oikaisuvaatimusmenettely päätöksen tehneeseen viranomaiseen. Menettelyllä vähennettäisiin oikeuksien työtaakkaa ja parannettaisiin oikeuksien mahdollisuuksia keskittämällä tärkeisiin oikeudellista tulkintaa vaativiin asioihin. Samalla annettaisiin päätöksen tehneelle viranomaiselle mahdollisuus korjata ja tarkemmin perustella päätöstään oikaisuvaatimukseen antamassaan päätöksessä. Laeissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivaltaisen viranomaisen asema valvonnassa ja säädettäisiin virka-avun antamisesta. Tämän lisäksi viitattaisiin alusturvallisuuden valvontalakiin, jossa valvontavaltuudet on tarkemmin määritelty.

Merilaissa, alusturvallisuuden valvontalaisia ja laivaväen luetteloinnista annetussa laissa olevat lakiviitaukset muutettaisiin uudistuneiden lakien ja virastojen nimien mukaisina ajan tasalle. Merilaista kumottaisiin aluksen merikelpoisuutta ja turvallista käyttöä sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat yleisluonteiset säännökset ja niihin liittyvät valtuutussäännökset, jotka eivät enää täytä perustuslain vaatimuksia, sekä kumottaisiin alusturvallisuusrikkomusta koskeva rangaistussäännös tarpeettomana, koska vastaavat säännökset olisivat uusissa laeissa. Laivaväen luetteloinnista annetussa laissa olevaa merimiesluetteloa koskevaa sääntelyä täydennettäisiin pätevyystietojen kirjaamista koskevalla sääntelyllä. Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetusta laista sekä kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja niiden soveltamisesta annetusta laista kumottaisiin 2 § päällekkäisen sääntelyn poistamiseksi. Samasta syystä kumottaisiin aluksen lastiviivojen määräämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta annettu laki.

Vuokravenesääntelyä uudistettaisiin siten, että sääntelystä poistettaisiin pienten matkustaja-alusten kannalta syrjiväksi katsotut seikat ja sääntelyä kevennettäisiin ja selkeytetäisiin. Vuokravenesääntely koskisi ainoas-

taan sellaisia aluksia, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa, ja jotka eivät ole säännöllisessä liikenteessä ja joita tarjotaan vuokralle miehitettyinä tai miehittämättöminä. Laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta vuokraveneellä tarkoitettaisiin kuitenkin ainoastaan miehittettynä vuokralle tarjottavaa alusta.

Erityisaluksia koskevaa sääntelyä pyritään selkeyttämään säätämällä erilaisista alustyypeistä ja niitä koskevista vaatimuksista laissa ja Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä. SOLAS- ja non-SOLAS-matkustaja-alusten lisäksi säädettäisiin erikseen suurnopeusaluksia, kalastusaluksia, erikoisaluksia, ro-ro-aluksen keulaporttia ja muita aluksia, kuten esimerkiksi bruttovetoisuudeltaan alle 500 olevia kansainvälisen liikenteen lastialuksia, kotimaanliikenteen lastialuksia, vuokraveneitä ja ammattiveneitä koskevista vaatimuksista. Tällä pyritään selkeyttämään erityyppisten alusten turvallisuusvaatimuksia.

Lakiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sisällytettäisiin myös aluksen lastiviivaa, katsastusta, aluksenmitausta sekä aluksen käyttöä koskevat säännökset. Laissa olisivat myös helikopteritoimintaa aluksella koskevat säännökset, jotka perustuisivat SOLAS-yleissopimuksen velvoitteisiin tai suosituksiin sekä non-SOLAS-direktiiviin. Laissa olisi säännöksiä laskeutumis- ja vinssausalueista ja muita alusta koskevia säännöksiä. Lakiin ei tulisi lentoa koskevaa sääntelyä, vaan sen sääntely tulisi ilmailua koskevista säännöksistä kuten ilmailulaista (1242/2005).

Aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskeva Euroopan yhteisön lainsäädäntöön kuuluva ISM-asetus, joka on Suomessa suoraan sovellettavaa oikeutta. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta sisältäisi ISM-asetuksessa edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset muun muassa toimivaltaisesta viranomaisesta.

Miehitys- ja pätevyysvaatimusten perusteista säädettäisiin lain tasolla. Lakiin sisältyisivät vähimmäiskoulutusdirektiivin ja STCW-yleissopimuksen sekä ILO:n merityöyleissopimuksen alusturvallisuutta koskevien määräysten täytäntöönpanemiseksi tarvittavat säännökset. Yksityiskohtaisista vaa-

timuksista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Pääsääntöisesti voimassa olevia säännöksiä ei muutettaisi, mutta joissakin kohdin kansallista lainsäädäntöä muutettaisiin täysin kansainvälisten vaatimusten mukaisiksi. Tällä pyritään yhdenmukaistamaan alusten miehitysvaatimuksia kansainvälisesti kilpaillussa merenkulussa suomalaisten ja muiden maiden lippujen alla kulkevien alusten välillä ja siten parantamaan suomalaisten varustamoiden kilpailukykyä ja rekrytointimahdollisuuksia.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei pääsääntöisesti ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, koska sisällöltään vastaavat säännökset ovat olleet voimassa jo merilain ja nykyisten asetusten ja määräysten perusteella.

Taloudellisia vaikutuksia voi syntyä niistä säännöksistä, joilla muutetaan nykyistä asiointilaa. Vuokraveneitä koskevilla säännöksillä poistetaan aikaisempien säännösten pieniä matkustaja-alkuksia syrjiviä vaikutuksia. Toisaalta uusilla vuokravenesäännöksillä ei aikaisempaan verrattuna rajoitettaisi luonteeltaan pienempien, enintään 12 matkustajaa kuljettavien vuokraveneiden toimintamahdollisuuksia.

Pätevyysvaatimuksia koskevilla uudistuksilla pyritään kehittämään varustamojen edellytyksiä toimia ja työllistää merenkulkijoita, eikä uusilla säännöksillä vaikeutettaisi nykyisten suomalaisten merenkulkijoiden asemaa työmarkkinoilla.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei pääsääntöisesti ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan, koska sisällöltään vastaavat säännökset ovat pääosin olleet jo aikaisemmin voimassa.

4.3 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei pääsääntöisesti ole merkittäviä ympäristövaikutuksia, koska sisällöltään vastaavat säännökset ovat pääosin olleet jo

aikaisemmin voimassa. Aluksista aiheutuvas- ta ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään erikseen. Myös tätä lainsäädäntöä ollaan uudistamassa.

Alusten tekninen ja asianmukaiseen miehitykseen perustuva turvallisuus on omiaan estämään meriympäristövahinkoja ja tätä koskevasta viranomaistoimivallasta ja seuraamuksista säättäminen lain tasolla on omiaan tehostamaan ennalta ehkäisevää vaikutusta.

4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksellä ei pääsääntöisesti ole merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia, koska sisällöltään vastaavat säännökset ovat pääosin olleet jo aikaisemmin voimassa.

Esityksellä säädettäisiin laissa yksilön oikeuksien perusteista esimerkiksi pätevyysvaatimuksia koskien. Tällä parannettaisiin merenkulussa toimivien ja merenkulkuun liittyvien viranomaispalvelujen käyttäjien oikeusturvaa.

Nykyaikainen alusturvallisuutta koskeva lainsäädäntö on omiaan edistämään merenkulkua koskevien vaatimusten selkeyttä ja parhaimmillaan se on omiaan myötävaikuttamaan myönteisellä tavalla merenkulkualan kehitykseen ja merenkulkualaa koskevien kansainvälisten uudistusten nopeaan täytäntöönpanoon Suomessa.

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 21 päivänä maaliskuuta 2006 työryhmän valmistelemaan alusturvallisuutta koskevan lainsäädännön uudistamista. Työryhmässä oli edustajia liikenne- ja viestintäministeriöstä, Merenkululaitoksesta, merenkulkualan työmarkkinajärjestöistä, Elinkeinoelämän Keskusliitosta ja Suomen Matkustajalainvayhdistyksestä. Työryhmän toimikautta on jatkettu 15 päivään toukokuuta 2009 saakka.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman työryhmän tehtävänä oli ehdotuksen laatiminen alusturvallisuutta koskevan lainsäädännön uudistamiseksi siten, että lainsäädännöstä tulee perustuslain vaatimukset täyttävä ja lakiteknisesti asianmukainen. Uudistuksella

ei ollut tarkoitus puuttua lainsäädännön asiasältöön, vaan varmistaa, että lainsäädäntö vastaisi perustuslain vaatimuksia ja olisi nykyistä hajanaista sääntelyä selkeämpi.

Työryhmä on antanut 17 päivänä joulukuuta 2008 erillisen osamietinnön alusten henkilöluetteloita koskevasta lainsäädännöstä. Osamietinnön nimi on Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi matkustaja-aluksen henkilöluetteloista.

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Liikenne- ja viestintäministeriölle antoivat pyydetyn lausunnon oikeusministeriö, puolustusministeriö, sisäasiainministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, ulkoasiainministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Merenkulkulaitos, Opetushallitus, Ilmailuhallinto, Onnettomuustutkintakeskus, Tietosuojavaltuutettu, Tullihallitus, Suomen Varustamot ry, Suomen Merimies-Unioni ry, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry, Metsähallitus, Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos, Suomen ympäristökeskus ja Venealan Keskusliitto Finnboat ry ja Suomen Meripelastusseura ry.

Lausuntopyyntö oli lähetetty myös seuraaville tahoille: opetusministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Suomen Laivanpäälystöliitto ry, Suomen Konepäälystöliitto ry, Elinkeinoelämän Keskusliitto EK, Suomen Satamaliitto ry, Luotsausliikelaitos Finnpilot, Varustamoliikelaitos Finstaship, Destian lauttavarustamo, Pidä Saaristo Siistinä ry, Suomen Purjehtijaliitto ry, Suomen Veneilyliitto ry, Suomen Ammattikalastajaliitto ry.

Lausunnonantajat pitivät lakiehdotuksia yleisesti tarpeellisina ja kannatettavina. To- teutuessaan lait toisivat selkeyttä alusturvallisuutta koskevaan lainsäädäntöön. Lausunnonantajat ottivat kantaa lakiehdotuksiin osittain hyvin yksityiskohtaisesti oman alansa erityispiirteiden ja -tarpeiden pohjalta. Lausunnot on pyritty ottamaan huomioon esityksessä, jota on niiden johdosta monilta osin muutettu ja täydennetty. Samalla on kuitenkin pyritty välttämään muutoksia, jotka tulisivat johtamaan kansallisen lainsäädännön

tiukentamiseen suhteessa EU:n lainsäädäntöön tai kansainvälisiin sopimuksiin. Lisäksi joitakin osin lausunnoissa esille nostetut muutosesitykset on katsottu tarkoituksenmukaiseksi ottaa huomioon lakien nojalla annettavissa asetuksista tai määräyksissä.

Oikeusministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota erityisesti alusturvallisuusrikkomusta ja merenkulkurikkomusta koskevien rangaistussäännösten mahdollisen tekijäpiirin selkeyttämiseen. Puolustusministeriön lausunnossa kommentoitiin erityisesti yleisen liikenteen määritelmää. Sosiaali- ja terveysministeriön, Suomen Merimies-Unionin ja Suomen Varustamot ry:n lausunnoissa otettiin huomioon Kansainvälisen työjärjestön (ILO) merityötä koskeva yleissopimus. Sisäasiainministeriö kiinnitti huomiota erityisesti lakiehdotusten soveltamisalaan poliisiin ja pelastuslaitoksen hallinnassa olevien alusten osalta, laivaväen pätevyteen pelastustoimen osalta sekä rajavartiolaitoksen myöntämään virka-apuun. Ulkoasiainministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota esityksen merioikeutta ja valtiosopimus oikeutta koskeviin kysymyksiin. Merenkulkulaitos ja Venealan keskusliitto Finnboat ry toivat lausunnoissaan esille miehittämättömiä vuokraveneitä koskevan sääntelyn. Opetushallinto kiinnitti huomiota laivaväkeä ja aluksen turvallisuusjohtamista koskevaan lakiehdotukseen sisältyvien tiettyjen pätevyyskirjojen koulutusvaatimuksiin. Ilmailuhallinnon lausunnossa tuotiin esille ilmailua koskevan lainsäädännön ja kansainvälisten standardien huomioon ottaminen helikopterikuljetuksia koskevien säännösten yhteydessä. Onnettomuustutkintakeskus puolestaan kiinnitti huomiota laivaväkeä ja aluksen turvallisuusjohtamista koskevan lain myötä kumoutuvaan suomalaisia laivaisäntiä koskevaan erityissääntelyyn sekä Onnettomuustutkintakeskuksen mahdollisuuteen osallistua meriselityksen antamistilaisuuteen. Tullihallitus keskittyi lausunnossaan valvontaa ja virka-apua koskeviin säännöksiin. Metsähallitus ja Suomen Meripelastusseura kiinnittivät huomiota hallussaan olevien veneiden luokitteluun. Suomen Matkustajalaivayhdistyksen lisäksi Ahvenanmaan maakunnan hallitus kiinnitti huomiota hyvien olosuhteiden alueisiin, jotka heidän mukaansa tulisi määritellä erityiseksi suojaisien väy-

läösuuksien E-liikennealueeksi. Jatkovalmisteluissa on kuitenkin lähdetty siitä, että E-liikennealueeseen liittyvät huolet voidaan ottaa huomioon esitykseen sisältyvien lakiehdotusten nojalla. Tästä syystä esitykseen ei sisälly ehdotusta erityisen E-alueen perustamiseksi.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys on riippuvainen hallituksen esityksestä Eduskunnalle laiksi matkustaja-aluksen henkilöluetteloista, koska sanotulla hallituksen esityksellä on tarkoitus korvata tällä esityksellä kumottavan merilain 1 luvun 8 §:n nojalla annettu aiempi asetuksentasoinen sääntely. Esitykset tulisi käsitellä siten, että ne tulevat samanaikaisesti voimaan.

Esitys on myös riippuvainen hallituksen esityksestä Eduskunnalle laiksi Liikennevirastosta ja Liikenteen turvallisuusvirastosta.

Esitykset tulisi käsitellä siten, että ne tulevat samanaikaisesti voimaan.

Esitys liittyy hallituksen esitykseen Eduskunnalle alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun I ja II liitteen sekä alusten haitallisten kiinnittämisenestojärjestelmien rajoittamisesta vuonna 2001 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä ja laeiksi niiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta, sekä merenkulun ympäristönsuojelulaiksi ja öljyvahinkojen torjuntalaiksi ja niihin liittyvän lainsäädännön muuttamiseksi. Esitys sisältää säännökset ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavista katsastuksista. Esitykset tulisi käsitellä siten, että ne tulevat samanaikaisesti voimaan, koska kyseisen esityksen täytäntöönpanossa välttämättömät katsastussäännökset sisältyvät tähän esitykseen.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Lain soveltamisala. Pykälässä säädetäisiin ehdotetun lain soveltamisalasta. Ehdotettuun lakiin sisältyisivät keskeiset lain tasoiset säännökset aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastivivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä.

2 §. Määritelmät. Pykälään otettaisiin ehdotetun lain kannalta keskeiset määritelmät.

Pykälän 1 kohdassa SOLAS-yleissopimuksella tarkoitetaan ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. SOLAS-yleissopimus muodostuu

varsinaisesta yleissopimuksesta, vuoden 1988 pöytäkirjasta sekä yleissopimuksen liitteestä, joka sisältää varsinaiset yksityiskohtaiset määräykset. SOLAS-yleissopimuksessa määrätään lähinnä alusten teknisistä vaatimuksista.

Pykälän 2 kohdassa non-SOLAS-direktiivillä tarkoitetaan matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY. Aiemmasta non-SOLAS-direktiivistä 98/18/EY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 2002/25/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveillä 2002/84/EY ja 2003/24/EY sekä komission direktiivillä 2003/75/EY, on tehty uudelleen laadittu toisinto 2009/45/EY. Direktiivissä säädetään kotimaanmatkoilla liikennöiviltä matkustajaluksilta edellytettävästä yhdenmukaisesta turvallisuus- ja ympäristönsuojelun tasosta.

Pykälän 3 kohdassa MARPOL 73/78 - yleissopimuksella tarkoitetaan alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. MARPOL 73/78 - yleissopimuksella tarkoitetaan myös yleissopimuksen osana olevia liitteitä ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia.

Pykälän 4 kohdassa Helsingin sopimuksella tarkoitetaan vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja sen liitteitä sekä niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia.

Pykälän 5 kohdassa suurnopeusalussäännöstöllä tarkoitetaan IMO:n meriturvallisuuskomitean päätöslauselmalla MSC.36(63) (1994 HSC-koodi) vuonna 1994 ja päätöslauselmalla MSC.97(73) (2000 HSC-koodi) vuonna 2000 hyväksytyt erikoisalussäännöstöjä niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen, jotka SOLAS-yleissopimuksen liitteen X luvun perusteella ovat pakollisia. Suurnopeusaluksen rakentamisajankohta ratkaisee, kumpaa säännöstöä alukseen sovelletaan.

Pykälän 6 kohdassa kalastusalusdirektiivillä tarkoitetaan yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annettua neuvoston direktiiviä 97/70/EY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiiveillä 99/19/EY ja 2002/35/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY ja asetuksella (EY) N:o 219/2009. Kalastusalusdirektiivissä säädetään yhtenäisistä turvallisuusmääräyksistä sellaisille merikalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän.

Pykälän 7 kohdassa Torremolinoksen pöytäkirjalla tarkoitetaan vuonna 1993 tehtyä pöytäkirjaa, joka liittyy vuonna 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia. IMO:ssa hyväksyttiin vuonna 1977 kalastusalusten turvallisuutta koskeva kansainvälinen yleissopimus niin sanottu Torremolinoks 1977 - yleissopimus, joka koskee vähintään 24 metrin pituisia kalastusaluksia. Torremolinoksen pöytäkirjalla muutettiin Torremolinoks 1977 -

yleissopimusta siten, että eräitä kalastusalusten rakenteita koskevia määräyksiä sovelletaan vasta yli 45 metrin pituisiin aluksiin. Edellä kohdassa 6 tarkoitettuna kalastusalusdirektiivin sisältö perustuu Torremolinoksen pöytäkirjaan ja eräät Torremolinoksen pöytäkirjan määräykset on ulotettu koskemaan vähintään 24 metrin pituisia kalastusaluksia. Suomi ei ole ratifioinut Torremolinoksen pöytäkirjaa.

Pykälän 8 kohdassa erikoisalussäännöstöllä tarkoitetaan erikoisalusten turvallisuussäännöstöjä, jotka sisältyvät IMO:n yleiskokouksen 17 päivänä marraskuuta 1983 antamaan päätöslauselmaan A.534(13) sekä meriturvallisuuskomitean 13 päivänä toukokuuta 2008 antamaan päätöslauselmaan MSC.266(84) niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen. Vuonna 2008 hyväksytty erikoisalussäännöstö (Code of Safety For Special Purpose Ships, 2008) korvaa vuoden 1983 erikoisalussäännöstön siten, että vuoden 2008 säännöstöä sovelletaan aluksiin, joille myönnetään erikoisalussäännöstön mukainen todistuskirja 13 päivänä toukokuuta 2008 tai sen jälkeen. Erikoisaluksiin sovelletaan joko vuoden 1983 tai vuoden 2008 säännöstöä riippuen siitä, milloin alus on sertifioitu erikoisalukseksi. Erikoisalussäännöstö ei ole IMO:n hyväksymä pakollinen säännöstö, vaan sopimusvaltiot voivat vapaasti päättää sen kansallisesta soveltamisesta.

Pykälän 9 kohdassa luokituslaitosdirektiivillä tarkoitetaan alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annettua neuvoston direktiiviä 94/57/EY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 97/58/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/105/EY ja 2002/84/EY. Luokituslaitosdirektiivissä säädetään jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten turvallisuustarkastuksiin ja todistuskirjojen antamiseen liittyvien palveluiden vapaan tarjonnan varmistamisesta sisämarkkinoilla sekä toimenpiteistä, joita jäsenvaltioiden ja alusten tarkastusta, katsastusta ja todistuskirjojen antamista harjoittavien laitosten on noudatettava merenkulun turvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevien kansainvälisten yleis-

sopimusten varmistamiseksi. Tässä ehdotuksessa ei viitata uudistettuun luokituslaitosdirektiiviin 2009/15/EY, koska sen edellyttämät muutokset saatetaan Suomessa voimaan vuoteen 2011 mennessä. Luokituslaitosdirektiivin uusiminen sisältyy kolmanteen meriturvallisuuspakettiin. Direktiivi on laadittu uudelleen kahtena eri yhteisön säädöksenä eli edellä mainittuna direktiivinä sekä asetuksena alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EY) N:o 391/2009, jäljempänä luokituslaitosasetus.

Pykälän 10 kohdassa lastiviivayleissopimuksella tarkoitetaan vuonna 1966 tehtyä kansainvälistä lastiviivayleissopimusta (SopS 52/1968) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Lastiviivayleissopimuksessa vahvistetaan yhdenmukaiset periaatteet ja säännöt siitä, kuinka syvään kansainvälisillä matkoilla kulkevat alukset saa lastata ottaen huomioon hengen ja omaisuuden turvaamisen merellä.

Pykälän 11 kohdassa Itämeren lastiviivayleissopimuksella tarkoitetaan Suomen tasavallan hallituksen ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton hallituksen välistä sopimusta Itämeren lastiviivoista (SopS 26/1988). Lastiviivayleissopimuksen 6 artiklan 1 momentin perusteella hallinto voi vapauttaa alukset, joita käytetään kansainvälisillä matkoilla kahden tai useamman valtion läheisten naapurisatamien välillä yleissopimuksen määräysten soveltamisesta siksi ajaksi, minkä ne toimivat näillä matkoilla. Lastiviivayleissopimuksen mainitun artiklan nojalla Suomi ja silloinen Neuvostoliitto tekivät Itämeren lastiviivayleissopimuksen vuonna 1988.

Pykälän 12 kohdassa aluksenmittausyleissopimuksella tarkoitetaan vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (SopS 31/1982). Aluksenmittausyleissopimus sisältää yhdenmukaiset periaatteet ja säännöt kansainvälisillä matkoilla liikennöivien alusten vetoisuuden määrittämiseksi.

Pykälän 13 kohdassa erityöyleissopimuksella tarkoitetaan 94. Kansainvälisen erityökonferenssin vuonna 2006 hyväksymää erityötä koskevaa yleissopimusta. Erityöyleissopimus määrittelee vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat merenkulkijoiden työsuhteen ehtoja, asumista ja virkistysmah-

dollisuuksia, ruokaa ja ruoanpitoa, terveysuojelua ja sosiaaliturvaa sekä yleissopimuksen täytäntöönpanon valvontaa. Yleissopimusta sovelletaan kaikkiin aluksiin, joita käytetään kaupallisiin tarkoituksiin, ei kuitenkaan kalastusaluksiin eikä perinnealuksiin. Merityöyleissopimuksen mukaisesti aluksilla tulee olla erityösertifikaatti osoituksena siitä, että merenkulkijoiden työ- ja elinoloja valvotaan. Kyseessä on kokonaan uusi aluksilta vaadittava todistus, josta ei vielä ole olemassa kansallista lainsäädäntöä.

Pykälän 14 kohdassa aluksella tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta. Aluksen määritelmä olisi laaja ja esimerkiksi maafektialus eli WIG (Wing-in-Ground) olisi alus, koska se tukeutuu veteen, vaikka onkin irti vedestä. Myös esimerkiksi sukellusvene olisi alus. Aluksen määritelmä vastaisi sisällöltään vesiliikennelain 3 §:ssä olevaa vesikulkuneuvon määritelmää.

Pykälän 15 kohdassa ammattiveneellä tarkoitetaan alusta, jonka pituus on vähintään 2,5 mutta alle 24 metriä ja jota käytetään ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen. Ammattiveneitä voisivat olla öljyntorjuntaveneet, uittoveneet, vesirakennustyömaalla käytettävät veneet ja muut yksityiset työvenet silloin kun niitä käytetään muussa kuin virkistyskäytössä. Luettelo ei ole tyhjentävä. Ammattiveneiksi katsottaisiin myös poliisiveneet ja palokuntien veneet. Ammattiveneen määritelmä olisi uusi.

Pykälän 16 kohdassa erikoisaluksella tarkoitetaan mekaanisesti omalla käyttövoimalla liikkuvaa alusta, joka kuljettaa miehistöön kuuluvien lisäksi enemmän kuin 12 erityistehtävissä aluksella toimivaa henkilöä ja jota käytetään tieteelliseen tutkimukseen, merihenkilöstön koulutukseen, kaapelinlaskuun, aluksiin ja muuhun omaisuuteen kohdistuvaan meripelastukseen tai muuhun vastaavaan erikoistarkoitukseen. Erikoisaluksella ei kuitenkaan tarkoitettaisi tavallisen matkustaja-aluksena käytettävää alusta. Erikoisaluksen määritelmä perustuu erikoisalussäännösten 1 luvun kohdan 1.3.12 erikoisaluksen määritelmään sekä kohdan 1.3.11 erikoishenkilöstön määritelmään. Erikoisaluksen näin täsmällinen määritelmä olisi uusi. Aikaisemmin erikoisalus on määritelty vain he-

likopteritoiminnasta aluksilla annetun asetuksen 2 §:n 3 kohdassa aluksen suorittamien tehtävien perusteella. Määritelmään sisältyvä luettelo erikoisaluksen tehtävistä on esimerkinomainen ja myös muut vastaavat tehtävät voivat tulla kyseeseen.

Pykälän 17 kohdassa huviveneellä tarkoitetaan tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä. Huviveneen määritelmä vastaisi eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (621/2005), jäljempänä huvivenelaki, 2 §:n 2 kohdan huviveneen määritelmää. Sanotulla lailla on pantu täytäntöön huviveneitä koskevien Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 94/25/EY, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/44/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003, jäljempänä huvivenedirektiivi. Huviveneellä ei tässä laissa tarkoitettaisi miehittettynä tai miehittämättömänä vuokralle tarjottavaa alusta.

Pykälän 18 kohdassa kalastusaluksella tarkoitetaan alusta, joka on varustettu tai jota käytetään kalojen tai vesien muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin kaupallisessa tarkoituksessa. Kalastusaluksen määritelmä vastaisi kalastusasetuksen 2 §:n 1 kohdan kalastusaluksen määritelmää. Määritelmä perustuu kalastuslainsäädännön 2 artiklan 1 kohdassa olevaan kalastusaluksen määritelmään.

Pykälän 19 kohdassa matkustaja-aluksella tarkoitetaan kauppamerenkulkuun käytettävää alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa. Kauppamerenkulkua ei ole määritelty tässä esityksessä, mutta kauppamerenkulkuna pidetään kuitenkin yleisesti kaikkea ansiotarkoituksessa tai muutoin korvausta vastaan aluksella suoritettua toimintaa. Tyypillisimmät toiminnot ovat lastin ja matkustajien kuljettaminen. Tämän lisäksi kauppamerenkulkuun kuuluu esimerkiksi hinnaus, jäänmurtaminen, pyynti sekä pelastus- ja avustustoiminta. Aluksen vuokraustoimin-

taa on myös pidettävä kauppamerenkulkuna samoin kuin aluksen käyttämistä ravintolalaivana silloin, kun se samalla on edelleen merikelpoinen. Matkustajalla tarkoitetaan jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvaa tai muuta missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä taikka alle vuoden ikäistä lasta. Matkustaja-aluksen määritelmä vastaisi katsastusasetuksen 2 §:n 1 kohdan matkustaja-aluksen määritelmää. Lisäksi määritelmä vastaa SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun 2 säännön f kohdan mukaista matkustaja-aluksen määritelmää. Matkustajan määritelmä vastaa katsastusasetuksen 2 §:n 1 kohdassa matkustaja-aluksen määritelmän yhteydessä olevaa matkustajan määritelmää. Lisäksi määritelmä vastaisi SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun 2 säännön e kohdan mukaista matkustajan määritelmää.

Pykälän 20 kohdassa ro-ro-matkustaja-aluksella tarkoitetaan alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja, siten kuin ne määritellään non-SOLAS-direktiivin liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä. Matkustajalla tarkoitetaan jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvaa tai muuta missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä taikka alle vuoden ikäistä lasta. Ro-ro-matkustaja-aluksen määritelmä vastaisi non-SOLAS-asetuksen 2 §:n 21 kohdassa olevaa ro-ro-matkustaja-aluksen määritelmää, joka perustuu non-SOLAS-direktiivin 2 artiklan f kohtaan.

Pykälän 21 kohdassa suurnopeusaluksella tarkoitetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen X luvun 1 säännössä määriteltyä suurnopeusalusta. Määritelmä vastaisi matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun valtioneuvoston asetuksen (824/2000) 2 §:n 6 kohdan suurnopeusaluksen määritelmää. SOLAS-yleissopimuksen liitteen X luvun 1 säännössä suurnopeusalus on määritelty aluksen nopeutta kuvaavan laskentakaavan perusteella.

Pykälän 22 kohdassa suurnopeusmatkustaja-aluksella tarkoitetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen X luvun 1 säännössä

määriteltyä suurnopeus-alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa. Suurnopeusmatkustaja-aluksena ei pidetä kotimaan matkoja merialueilla liikennöiviä 38 kohdassa tarkoitettuja B-, C- tai D-luokan matkustaja-alkuksia, kun niiden suunniteluviesviivaa vastaava uppoama on alle 500 m³, ja niiden maksiminopeus, sellaisena kuin se on määriteltynä suurnopeusalussäännösten 1.4.30 kohdassa, on pienempi kuin 20 solmua. Määritelmä vastaisi non-SOLAS-asetuksen 2 §:n 7 kohdan suurnopeusmatkustaja-aluksen määritelmää, joka perustuu non-SOLAS-direktiivin 2 artiklan g kohdassa olevaan suurnopeusmatkustaja-aluksen määritelmään.

Pykälän 23 kohdassa proomulla tarkoitetaan alusta, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa. Proomun määritelmää laajennettaisiin katsastusasetuksen 2 §:n 7 kohdan määritelmästä siten, että proomulla tarkoitettaisiin myös asumiskäyttöön tai ravintolakäyttöön tarkoitettua alusta, joka ei ole konealus. Määritelmän laajennus tarkoittaisi käytännössä sitä, että asumiskäyttöön tai ravintolakäyttöön tarkoitettu alus, joka ei ole konealus, tulisi katsastaa siten kuin muutkin proomut katsastetaan.

Pykälän 24 kohdassa vuokraveneellä tarkoitetaan huvivenelain soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön vuokralle miehitettynä tai miehittämättömänä tarjottavaa alusta, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa. Vuokraveneellä ei tarkoitettaisi vesiskootteria. Määritelmä on uusi ja se poikkeaa vuokraveneasetuksessa olevasta vuokraveneen käsitteestä. Vuokraveneen määritelmässä mainitun huvivenelain mukaan markkinoille saatavilta huviveneiltä on 1 päivästä tammikuuta 2006 alkaen edellytetty huvivenelain vaatimusten täyttämistä kuten CE-merkintää ja moottorien melua ja pakokaasuja koskevia päästövaatimuksia. Huvivenelain 41 §:n siirtymäsäännöksen perusteella aiemmin markkinoille saatetut huviveneet soveltuvat vuokraveneiksi, vaikka ne eivät täyttäisi uuden huvivenelain vaatimuksia. Vuokraveneen katsastuksista säädettäisiin ehdotetun lain 51 §:ssä ja vuokraveneen varustevaatimuksia koskevien Liikenteen turvallisuusviraston määräysten perusteista säädettäisiin ehdotetun lain 23 §:ssä. Vuokraveneen rakennetta koskevis-

ta vaatimuksista säädettäisiin edelleen huvivenelaissa.

Pykälän 25 kohdassa lastialuksella tarkoitetaan muita aluksia kuin niitä, jotka on määriteltäköhdissä 15—24.

Pykälän 26 kohdassa säiliöaluksella tarkoitetaan lastialusta, jonka lastitilat on rakennettu tai soveltuvat pääasiassa nestemäisen lastin kuljettamiseen irtolastina. Määritelmä vastaa katsastusasetuksen 2 §:n 4 kohdan säiliöaluksen määritelmää. Määritelmä perustuu SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun 2 säännön h kohdan määritelmään.

Pykälän 27 kohdassa aluksen pituudella tarkoitetaan 96 prosenttia kokonaispituudesta vesiviivalla, joka on 85 prosentin korkeudella pienimmästä mallisivukorkeudesta mitattuna kölin yläreunasta, tai pituutta keulan etureunasta peräsiintukin keskipisteeseen samalla vesiviivalla, jos tämä mitta on suurempi; aluksissa, joiden köli on suunniteltu kaltevaksi, tämä pituus mitataan vesiviivalla, joka on suunnitellun vesiviivan suuntainen; alle 12 metriä pitkän aluksen pituus on kuitenkin sen suurin pituus. Aluksen pituuden määritelmä vastaisi katsastusasetuksen 2 §:n 18 kohdan aluksen pituuden määritelmää. Määritelmä perustuu aluksenmittausyleissopimuksen 2 artiklan 8 kohdassa olevaan vastaavaan määritelmään. Aluksen pituudella on merkitystä esimerkiksi aluksen katsastusvaatimusten, lastimerkin ja aluksenmittauksen kannalta.

Pykälän 28 kohdassa bruttovetoisuudella tarkoitetaan aluksen mittakirjassa ilmoitettua bruttovetoisuutta, joka on määritetty käyttäen aluksenmittausyleissopimuksen liitteessä I olevaa kaavaa. Lisäksi määritelmässä täsmennettäisiin puskiijan ja proomun muodostaman kiinteän yhdistelmän bruttovetoisuudeksi näiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus. Aluksen bruttovetoisuus osoittaa aluksen koko vetoisuutta ja se määritetään laskentakaavan mukaisella tavalla. Bruttovetoisuudella on merkitystä esimerkiksi aluksen katsastusvaatimusten kannalta. Bruttovetoisuuden määritelmä vastaisi katsastusasetuksen 2 §:n 16 kohdan sekä miehitys- ja pätevyysasetuksen 2 §:n 13 kohdan bruttovetoisuuden määritelmää.

Pykälän 29 kohdassa nettovetoisuudella tarkoitetaan aluksen mittakirjassa ilmoitettua

nettovetoisuutta, joka on määritetty käyttäen aluksenmittausyleissopimuksen liitteessä I olevaa kaavaa. Lisäksi määritelmässä täsmennettäisiin puskijan ja proomun muodostaman kiinteän yhdistelmän nettovetoisuudeksi näiden yhteenlaskettu nettovetoisuus. Aluksen nettovetoisuus on aluksen hyötytilan mitta, jota laskettaessa pidetään lähtökohtana aluksen lastitilavuutta ja matkustajamäärää. Nettovetoisuuden määritelmä vastaisi esimerkiksi väylämaksulain (1122/2005) 2 §:n 5 kohdan nettovetoisuuden määritelmää.

Pykälän 30 kohdassa kansainvälisellä lastimerkillä tarkoitetaan lastiviivayleissopimuksen mukaista lastimerkkiä. Yleissopimuksessa vahvistetaan periaatteet ja säännöt siitä, kuinka syvään kansainvälisillä matkoilla kulkevat alukset saa lastata. Määritelmä vastaisi varalaita-asetuksen 2 §:n 2 kohdan kansainvälisen lastimerkin määritelmää.

Pykälän 31 kohdassa Itämeren lastimerkillä tarkoitetaan Itämeren lastiviivasopimuksen mukaista lastimerkkiä. Määritelmä vastaisi varalaita-asetuksen 2 §:n 4 kohdan Itämeren lastimerkin määritelmää. Lastiviivayleissopimuksen 6 artiklan 1 momentin nojalla Suomi ja silloinen Neuvostoliitto tekivät vuonna 1988 Itämeren lastiviivasopimuksen, jonka perusteella aluksella voi olla Itämeren lastimerkki.

Pykälän 32 kohdassa kalastusalusten luokilla tarkoitetaan alusten pituuden mukaan määräytyviä luokkia I, II ja III. Kalastusalusten luokkien määritelmä vastaisi kalastusalusasetuksen 2 §:n 6 kohdan kalastusalusten luokkien määritelmää. Määritelmä perustuu kalastusalusdirektiiviin.

Pykälän 33 kohdassa säännöllisellä liikenteellä tarkoitetaan liikennettä ennalta määrättyjen aikataulujen tai reittien mukaisesti.

Pykälän 34 kohdassa kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan liikennettä ulkomaan satamien tai Suomen ja ulkomaan satamien välillä. Määritelmä vastaisi katsastusasetuksen 2 §:n 13 kohdan kansainvälisen liikenteen määritelmää. Kansainvälinen liikenne jaetaan neljään liikennealueeseen seuraavasti:

a) itämerenliikenne on liikennettä kotimaanliikennealueen ulkopuolella Itämerellä mukaan lukien Suomenlahti ja Pohjanlahti sekä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja

Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57° 44,8" pohjoista leveyttä;

b) lähiliikenne on liikennettä itämerenliikennealueen ulkopuolella Pohjanmerellä sekä siihen liittyvillä vesillä, ei kuitenkaan kauempana kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 48° pohjoista leveyttä eikä pohjoisempana kuin 64° pohjoista leveyttä;

c) euroopanliikenne on liikennettä lähiliikennealueen ulkopuolella, ei kuitenkaan lännempänä kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 30° pohjoista leveyttä eikä idempänä kuin 45° itäistä pituutta;

d) kaukoliikenne on liikennettä lähiliikennealueen ja euroopanliikennealueen ulkopuolella.

Jaottelu vastaa katsastusasetuksen 2 §:n 10, 11, 11 a ja 12 kohtia.

Pykälän 35 kohdassa kansainvälisellä matkalla tarkoitetaan merimatkaa Suomen satamasta Suomen ulkopuolella olevaan satamaan tai päinvastoin. Määritelmä vastaisi alusturvallisuuden valvontalain 2 §:n 16 kohdan kansainvälisen matkan määritelmää. Määritelmä perustuu SOLAS-yleissopimuksen 2 säännössä olevaan vastaavaan määritelmään.

Pykälän 36 kohdassa kotimaanliikenteellä tarkoitetaan liikennettä kotimaan satamien välillä. Kotimaanliikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä. Kotimaanliikenne jaetaan liikennealueisiin I, II ja III. Liikennealue I käsittää joet, kanavat, satamat, järvet sekä sellaiset sisäsaaristoalueet, jotka eivät ole välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille samoin kuin lyhyet suojaamattomat väyläosuudet sisäsaaristossa. Liikennealue II käsittää ulkosaariston ja sellaiset saaristoalueet, jotka ovat välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille. Liikennealue III käsittää avomerialueet kotimaanliikenteessä. Kotimaanliikenteen määritelmä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 2 §:n 9 kohdan kotimaanliikenteen määritelmää ja siinä olevaa liikennealuejakoa lukuun ottamatta liikennealueen II tarkempaa määrittelyä. Lakiehdotuksen 82 §:ssä Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutetaan antamaan tarkempia määräyksiä kotimaanliikenteen lii-

kennealueiden rajoista. Määräyksillä rajoja täsmennettäisiin niiden sijainnin osoittavin sijaintitiedoin kuten paikannimin ja koordinaatein.

Pykälän 37 kohdassa kotimaan matkalla tarkoitetaan matkaa Suomen merialueella suomalaisesta satamasta toiseen tai samaan suomalaiseen satamaan. Määritelmä vastaisi non-SOLAS-asetuksen 2 §:n 14 kohdan kotimaan matkan määritelmää, joka perustuu non-SOLAS-direktiivin 2 artiklan p kohdassa olevaan kotimaan matkan määritelmään.

Pykälän 38 kohdassa matkustaja-alusten luokilla tarkoitetaan non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen liikennöimän merialueen mukaisesti määräytyviä matkustaja-alusluokkia A, B, C ja D. Matkustaja-alusten luokkia koskevat määritelmät vastaisivat non-SOLAS-asetuksen 5 §:ssä olevia matkustaja-alusluokkien määritelmiä, jotka perustuvat non-SOLAS-direktiivin 4 artiklaan.

Pykälän 39 kohdassa pyyntialueella I tarkoitetaan järviä sekä sisä- ja ulkosaaristoa Suomen sisäisten aluevesien ulkorajaan asti, pyyntialueella II avomerialueita Suomenlahdella, Pohjois-Itämerellä ja Pohjanlahdella leveyspiirin 59 00 P pohjoispuolella sekä pyyntialueella III muita merialueita Itämerellä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57 44,8 P. Pyyntialueiden määritelmät vastaisivat kalastusasetuksen 2 §:n 5 kohdan pyyntialueiden määritelmiä.

Pykälän 40 kohdassa talviliikenteellä tarkoitetaan kulkua murretussa jääuomassa tai syöksyjä ottamalla kiintojäässä. Määritelmä vastaisi katsastusasetuksen 2 §:n 14 kohdan talviliikenteen määritelmää.

Pykälän 41 kohdassa hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan luokituslaitosdirektiivin 4 artiklan mukaisesti hyväksyttyä laitosta. Määritelmä vastaisi katsastusasetuksen 2 §:n 20 kohdan hyväksytyyn luokituslaitoksen määritelmää.

Pykälän 42 kohdassa laivanisännällä tarkoitetaan sellaista aluksen omistajaa tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä. Laivanisäntään rinnastetaan ehdotetussa laissa sellainen

henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä. Laivanisännän määritelmä vastaisi alusturvallisuuden valvontalain 2 §:n 3 kohdan laivanisännän määritelmää.

3 §. *Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset.* Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalaan kuuluvat alukset. Pykälän 1 momentin mukaan lakia sovellettaisiin suomalaiseen alukseen Suomen vesialueella ja Suomen vesialueen ulkopuolella sekä myös ulkomaiseen alukseen Suomen vesialueella sen mukaan kuin ehdotetussa laissa jäljempänä säädetään. Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 21 artiklassa määrätään viatonta kauttakulkua koskevista rantavaltion laeista ja määräyksistä. Artiklan 1 kappaleen mukaan rantavaltion lait ja määräykset voivat koskea muun muassa merenkulun turvallisuutta ja meriliikenteen sääntelyä. Artiklan 2 kappaleen mukaan tällaiset lait eivät voi kuitenkaan koskea ulkomaisten alusten mallia, rakennetta, miehistöä tai varusteita, paitsi jos niillä saatetaan voimaan yleisesti hyväksyttyjä kansainvälisiä sääntöjä ja määräyksiä. Ehdotetun lain mukaan viattomassa kauttakulussa oleville aluksille ei aseteta muita kuin yleisesti hyväksyttyjä kansainvälisiä sääntöjä ja määräyksiä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lain soveltamisesta kalastusaluksiin. Momentti vastaisi sisällöltään kalastusasetuksen 3 §:ää. Momentin mukaan ehdotettua lakia sovellettaisiin suomalaiseen kalastusalueeseen, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I lakia sovellettaisiin kuitenkin vain sellaiseen kalastusalueeseen, jonka pituus on vähintään 12 metriä. Lisäksi lakia sovellettaisiin kalastusalueeseen, jota käytetään pyyntiin Suomen aluevesillä tai joka purkaa saaliinsa Suomen satamassa.

Ehdotettua lakia ei sovellettaisi kaikkiin aluksiin. Pykälän 3 momentin mukaan lakia ei sovellettaisi huviveneisiin.

Lakia ei myöskään sovellettaisi 4 momentissa mainittuihin muihin aluksiin, jos ne katsastetaan asianmukaisessa muussa katsastusjärjestelmässä. Näitä aluksia ovat puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukset, joita

ei säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen. Sellaisiin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, jotka säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettavat matkustajia tai lastia, on kuitenkin edellä kuvattujen syiden estämättä sovellettava ehdotettua lakia. Yleisellä liikenteellä tarkoitetaan tässä sellaista liikennettä, jossa kuka tahansa voi päästä kuljetukseen tai saada lastin kuljetettavaksi, kuten säännöllistä tai aikataulun mukaista rahti- tai matkustajaliikennettä. Yleistä liikennettä on esimerkiksi linnakesaarien huoltotehtävissä. Tätä lakia ei kuitenkaan säännöllisyysvaatimuksen takia sovellettaisi aluksiin, joilla satunnaisesti kuljetetaan matkustajia tai lastia esimerkiksi, jos matkalla on ulkopuolinen huoltomies tai muu vieras, tai jos alus tilapäisesti joutuu kuljettamaan tavaraa, joka ei ole puolustusvoimien omaisuutta.

Lakia ei sovellettaisi myöskään aluksiin, joita käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa. Meripelastustoiminnan aluksia koskisi myös vaatimus siitä, että ne katsastetaan asianmukaisessa muussa katsastusjärjestelmässä. Säännös vastaa esimerkiksi katsastusasetuksen 1 §:n 2 momentin 1 kohtaa ja miehitys- ja pätevyysasetuksen 1 §:n 2 momentin 2 kohtaa. Vastaava poissuljenta kansainvälisissä sopimuksissa on esimerkiksi SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun yleisissä määräyksissä. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät käytännössä Suomen Meripelastusseura ry:n ja sen jäsenyhdistysten pelastusalukset, joita on noin 150 kappaletta rannikolla sekä sisävesillä. Suurin osa näistä aluksista on pieniä ja pituudeltaan alle 10 metriä. Vapaaehtoisen meripelastustoiminnan alusten jättäminen lain soveltamisalan ulkopuolelle olisi perusteltua, koska seuralla on oma katsastusjärjestelmä säännöllisesti toistuvine perus- ja vuosikatsastuksineen. Seuralle on myös palkattu päätoiminen alustarkastaja, joka suorittaa aluksille peruskatsastukset joka toinen vuosi. Vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa käytettävissä aluksissa on lisäksi sellaista pelastusvälineistöä, joka ei kuulu vastaavien lastialusten varusteisiin eikä sitä katsastettaisi Liikenteen turvallisuusviraston katsastuksissa.

Pienen osan Suomen Meripelastusseuran aluksista asianomaiset yhdistykset ovat katsastuttaneet Merenkulkulaitoksella joko kotimaanliikenteen lastialukseksi tai vuokrave-neeksi. Kyse on lähinnä sellaisista aluksista, joita käytetään yhdistysten varainkeruussa sellaisiin tehtäviin, jotka edellyttävät alukselta katsastusta ja aluksen miehittämistä miehitys- ja pätevyysäännösten mukaisesti. Jos meripelastustoiminnassa olevaa alusta käytettäisiin muuhun tarkoitukseen kuin pelastustehtäviin, kuten edellä mainitussa varainkeruutarkoituksessa tai muussa kaupallisessa toiminnassa, alus katsottaisiin lastialukseksi, johon sovellettaisiin lastialusta koskevia vastaavia säännöksiä.

4 §. *Viittaukset muuhun lainsäädäntöön.* Pykälään otettaisiin informatiiviset viittaukset muuhun lainsäädäntöön.

Pykälän *1 momentissa* viitattaisiin alusturvallisuuden valvontalakiin, jossa säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta. Alusturvallisuuden valvontalaki sisältää keskeiset aluksen merikelpoisuuden valvontaa ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvontaa koskevat säännökset. Alusturvallisuuden valvontalaissa on säännökset muun muassa valvontaviranomaisista ja niiden tehtävistä ja oikeuksista. Laissa on lisäksi säännökset valvontaviranomaisen käytettävissä olevista pakkokeinoista, jos alusturvallisuudessa havaitaan vikoja tai puutteita. Pakkokeinoina ja seuraamuksina tulee ankarimmillaan kyseeseen aluksen liikennöintiin puuttuminen pysäyttämällä alus tai rajoittamalla sen käyttöä.

Pykälän *2 momentissa* viitattaisiin eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta annettuun lakiin (1206/2004). Lailla on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/96/EY irtolastialusten turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY. Laissa säädetään muun muassa irtolastialusten ja terminaalien yhdenmukaistetuista soveltuvuusvaatimuksista sekä yhdenmukaistetuista menettelyistä alusten ja

terminaalien välistä yhteistyötä ja yhteydenpitoa varten.

Pykälän 3 *momentissa* viitattaisiin painelaitelakiin, jossa säädetään turvallisuuden varmistamisesta painelaitteiden osalta. Panielaitelain 3 a luvussa säädetään valvontaviranomaisen tehtävistä aluksen painelaitteiden osalta, valvontaviranomaisen velvollisuuksista valvoa aluksen painelaitteen tarkastuksen suorittajaksi valtuuttamansa tarkastuslaitoksen toimintaa sekä valvontaviranomaisen oikeudesta peruuttaa valtuutus. Lisäksi luvussa säädetään vastavuoroisen hyväksymisen periaatteesta. Panielaitelain nojalla on annettu kauppa- ja teollisuusministeriön päätös painelaiteturvallisuudesta, jota sovelletaan myös alusten painelaitteisiin.

Pykälän 4 *momentissa* viitattaisiin sähköturvallisuuslakiin (410/1996). Ehdotetun lain lisäksi alusten sähkölaitteisiin sovelletaan myös sähköturvallisuuslakia, jossa säädetään sähkölaitteille ja -laitteistoille asetettavista vaatimuksista, sähkölaitteiden ja -laitteistojen vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja vaatimustenmukaisuuden valvonnasta, sähköalan töistä ja niiden valvonnasta sekä sähkölaitteen ja -laitteiston haltijan vahingonkorvausvelvollisuudesta. Sähköturvallisuuslain nojalla on annettu muun muassa kauppa- ja teollisuusministeriön päätös sähköalan töistä (516/1996), jossa säädetään sähkötöiden johtajasta ja pätevyysvaatimuksista.

Käytännössä kansainvälisessä liikenteessä olevan SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen tarkastaa yleensä kansainvälinen luokituslaitos, jonka Merenkululaitos on valtuuttanut ja jolle laivanisäntä on tehtävän antanut. Näihin aluksiin sovelletaan asianomaisen luokituslaitoksen sähkömääräyksiä ja työn tarkastavat luokituslaitoksen tarkastajat. Muiden kuin SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten sähkölaitteet tarkastetaan alusten katsastuksissa.

Pykälän 5 *momentissa* viitattaisiin aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979). Tässä laissa ja sen nojalla annetussa asetuksessa aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (645/1993) säädetään muun muassa ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi tarpeellisista säännöksistä, alus-

ten rakenteesta, varusteista, käytöstä ja tahtuneiden päästöjen selvittämistä koskevista toimenpiteistä. Tätä lainsäädäntöä ollaan parhaillaan uudistamassa. Merenkulun ympäristönsuojelulakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitettu antaa eduskunnalle syysistuntokaudella 2009. Ehdotettuun lakiin sisältyisivät ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi tehtäviä katsastuksia koskevat säännökset, jotka liittyvät välittömästi merenkulun ympäristönsuojelulain soveltamiseen.

Pykälän 6 *momentissa* viitattaisiin vesiliikennelakiin (463/1996), jossa säädetään kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia ja huviveneitä koskevista vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei säännellä muualla laissa.

Pykälän 7 *momentissa* viitattaisiin eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annettuun lakiin (621/2005), jossa säädetään ihmisten turvallisuuden ja terveyden sekä omaisuuden ja ympäristön suojelusta huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

5 §. *Alusta koskevat yleiset turvallisuusvaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin yleisistä turvallisuusvaatimuksista, jotka lain soveltamisalaan kuuluvien alusten tulisi täyttää. Pykälän mukaan aluksen tulisi merenkulkuun käytettäessä olla niin suunniteltu, rakennettu, varustettu ja lastattu tai sellaisessa painolassissa ja sellaisin vaadittavin tarvikkein varustettu sekä muutoinkin sellainen, että ihmishenki, omaisuus ja ympäristö voidaan katsoa turvatuiksi ottaen huomioon sekä kulkuvien laatu että liikenne, johon alusta käytetään. Pykälä vastaisi sisällöltään pääosin merilain 1 luvun 8 §:n 1 momentin aluksen merikelpoisuutta ja turvallista käyttöä koskevaa säännöstä. Aluksen merikelpoisuuteen myös kuuluvat miehitystä koskevat säännökset sisältyvät laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettavaan lakiin.

Vesiliikennelain 2 §:n 2 momentin mukaan vesiliikennelakia sovelletaan kauppamerenkulkuun käytettäviin aluksiin siltä osin kuin niistä ei erikseen säädetä merilaissa tai alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa taikka muualla laissa. Merilain 1 luvun 8 ja 8 a §:n kumoamisen jälkeen merilaissa olleista alusta koskevista yleisistä turvallisuusvaa-

timuksista säädettäisiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain 5 §:ssä ja turvallisuusjohtamisesta laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettavan lain 3 luvussa.

2 luku **SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen turvallisuusvaatimukset**

6 §. *Yleiset tekniset turvallisuusvaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia koskevista yleisistä teknisistä turvallisuusvaatimuksista.

Pykälän *1 momentin* mukaan SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen olisi täytettävä ne rakenteita ja varusteita sekä niiden järjestelyjä koskevat vaatimukset, jotka yleissopimuksessa asetetaan kyseiselle alukselle. Lisäksi aluksen käytössä olisi noudatettava yleissopimuksessa asetettuja toiminnallisia vaatimuksia alusturvallisuuden varmistamiseksi.

SOLAS-yleissopimus on keskeisin alusten teknisiä turvallisuusvaatimuksia sääntelevä kansainvälinen sopimus, jonka liitteessä on aluksia koskevat tekniset ja toiminnalliset määräykset. SOLAS-yleissopimuksen liite koskee seuraavia seikkoja: Yleiset määräykset (I), Rakenne - osastoiminen ja vakavuus, koneisto ja sähkölaitteet (II-1), Rakenne - palosuojelu, palon havaitseminen ja palosammutus (II-2), Hengenpelastuslaitteet (III), Radiolaitteet (IV), Navigoinnin turvallisuus (V), Lastin kuljettaminen (VI), Vaarallisten aineiden kuljettaminen (VII), Ydinvoimalla kulkevat alukset (VIII), Alusten turvallisuusjohtaminen (IX), Suurnopeusaluksia koskevat turvallisuusjärjestelyt (X), Erityisiä toimenpiteitä merenkulun turvallisuuden parantamiseksi (XI-1), Merenkulun turvatoimia tehostavat erityismääräykset (XI-2) ja Irtolastialusten lisäturvallisuusvaatimukset (XII).

SOLAS-yleissopimusta sovelletaan kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin aluksiin, jollei nimenomaan ole toisin määrätty. Yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kotimaanliikenteen alukset, sotalukset, bruttovetoisuudeltaan alle 500 olevat lastialukset, ilman konevoimaa kulkevat alukset, alkeellista rakennetta olevat puu-

alukset, huvialukset, joita ei käytetä kaupalliseen tarkoitukseen sekä kalastusalukset.

Ehdotettua pykälää sovellettaisiin myös muihin kuin kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin aluksiin, jos SOLAS-yleissopimuksen liitteen yksittäisissä määräyksissä soveltamisalasta näin määrätään. Esimerkiksi navigoinnin turvallisuutta koskevaa V lukua sovelletaan lähtökohtaisesti kaikkiin aluksiin kaikilla matkoilla, lukuun ottamatta sota-aluksia ja yksinomaan Pohjois-Amerikan Suurilla järvillä ja niihin liittyvillä vesialueilla liikennöiviä aluksia, jollei luvussa nimenomaan toisin määrätä. Kotimaanliikenteen alukseen sovellettaisiin silloin myös tätä pykälää perusvaatimuksena.

IMO:n työskentelyn puitteissa aluksia koskevia teknisiä vaatimuksia muutetaan antamalla yleissopimuksen liitettä muuttavia päätöslauselmia. Muutostarpeet johtuvat esimerkiksi nopeasta teknisestä kehityksestä. SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluville aluksille tulee vähitellen uusia ja täsmällisempiä teknisiä vaatimuksia, joiden noudattamista aluksilta edellytetään muutoksissa määrättyjen siirtymäaikojen puitteissa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin SOLAS-yleissopimukseen liittyvien erilaisten säännösten velvoittavien määräysten täyttämistä. Kyseiset säännöt ovat IMO:n antamia ja niissä on sekä velvoittavia että vapaaehtoisia määräyksiä. Momentin mukaan SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen olisi täytettävä myös näiden säännösten velvoittavat määräykset, jotka koskevat alusten rakenteita, varusteita ja niiden järjestelyjä.

SOLAS-yleissopimukseen liittyy muun muassa hengenpelastuslaitesäännöstö (International Life-Saving Appliance Code, LSA Code), palokoesäännöstö (International Code for Application of Fire Test Procedures, FTP Code), paloturvallisuusjärjestelmäsäännöstö (Fire Safety Systems Code, FSS Code), vuoden 1994 ja 2000 suurnopeusaluksia koskevat kansainväliset turvallisuussäännöt (International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 HSC Code ja 2000 HSC Code) sekä kansainvälinen turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskeva säännöstö (International Safety Management Code, ISM Code).

Lähtökohtaisesti SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen alustekniset vaatimukset määräytyvät yleissopimuksen ja siihen liittyvien säännösten perusteella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräysten tai hyväksytyjen luokituslaitosten vastaavina pidettävien sääntöjen mukaisuudesta. Vastavansisältöinen määräys on SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-1 luvun säännössä 3-1, jonka mukaan alus on SOLAS-yleissopimuksen määräysten lisäksi suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa hyväksytyin luokituslaitoksen laatimien aluksen runkoa, koneistoa, sähköä ja hallintalaitteita koskevien sääntöjen tai vastaavina pidettävien Liikenteen turvallisuusviraston määräysten mukaisesti.

Hyväksytyin luokituslaitoksen sääntöjen noudattamisesta säädetään myös luokituslaitosdirektiivin 14 artiklan 1 kohdassa, jonka mukaan kunkin jäsenvaltion on huolehdittava siitä, että sen lipun alla purjehtiva alus on rakennettu ja sitä huolletaan hyväksytyin laitoksen laatimien runkoa, koneistoa, sähkölaitteita ja hallintalaitteita koskevien vaatimusten mukaan. Kansallisesti direktiivin määräys on saatettu voimaan katsastusasetuksen 3 §:n 2 momentilla.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä SOLAS-yleissopimuksen teknisistä ja toiminnallisista vaatimuksista soveltaen ensisijaisesti IMO:n ohjeita ja suosituksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hyväksyä myös SOLAS-yleissopimuksen mukaisia turvallisuusrakenteita, turvallisuusjärjestelmiä ja turvallisuusvarusteita.

SOLAS-yleissopimusta muutetaan IMO:n päätöslauselmilla, jotka saatetaan erikseen kansallisesti voimaan. Kuitenkin erityisesti IMO:n meriturvallisuuskomitea (MSC) antaa kiertokirjeiden muodossa huomattavan määrän erilaisia suosituksia ja ohjeita, joista käytetään vaihtelevasti myös nimityksiä tulkintaohjeet ja soveltamisohjeet.

IMO:n suositukset ja ohjeet koskevat SOLAS-yleissopimusta tai siihen liittyviä säännöstöjä. Meriturvallisuuskomitea on

esimerkiksi antanut suositukset SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-1 ja III lukujen vaihtoehtoisille järjestelyille (MSC.1/Circ.1212), ohjeet pelastusveneiden käyttöön liittyvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi (MSC.1/Circ.1206) ja tulkintaohjeet vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstöstä (MSC/Circ.1177).

IMO:n ohjeet ja suositukset koskevat yleensä yksityiskohtaisia teknisiä seikkoja, järjestelyjä tai toimintaa. SOLAS-yleissopimuksen liitteen alusteknisissä määräyksissä voidaan viitata ohjeisiin ja suosituksiin esimerkiksi siten, että hallinnon hyväksymän laitteen tai järjestelyn tulee ottaa huomioon IMO:n ohjeet ja suositukset. Ohjeet ja suositukset ovat pääsääntöisesti vapaaehtoisia, mutta käytännössä niillä on huomattava ohjaava vaikutus.

Liikenteen turvallisuusviraston antamalla tarkemmilla määräyksillä voitaisiin määrätä SOLAS-yleissopimuksen tai siihen liittyviin säännöstöihin perustuvat sellaiset alustekniset vaatimukset velvoittaviksi, joita ei olisi alusturvallisuuden tason turvaamiseksi syytä jättää ohjeen tasoiseksi. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä voitaisiin antaa ehdotetussa 3 momentissa tarkoitetut hyväksytyin luokituslaitoksen sääntöjä vastaavat kansalliset määräykset.

7 §. *Vapautukset.* Pykälä vastaisi sisällöltään SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun säännössä 4 olevia vapautussääntöjä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vapautuksen myöntämisestä alukselle yhdelle kansainväliselle matkalle. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää vapautuksen SOLAS-yleissopimuksen määräyksistä sellaiselle alukselle, jota ei tavallisesti käytetä kansainvälisessä liikenteessä, mutta joka poikkeuksellisesti joutuu tekemään kansainvälisen matkan. Vapautus voisi koskea esimerkiksi kotimaanliikenteessä olevan aluksen ulkomaille sijaitsevalle telakalle suuntautuvaa matkaa. Ilman vapautussäännöstä aluksen pitäisi täyttää SOLAS-yleissopimuksen vaatimukset, jotka voisivat olla taloudellisesti ja teknisesti ylimitoitettuja suhteessa niiden alusturvallisuutta parantavaan hyötyyn. Poikkeuksen myöntäminen edellyttäisi kuitenkin, että alus täyttää Liikenteen turvallisuusviraston asettamat turvallisuusvaatimukset.

set, jotka ovat riittävät, kun otetaan huomioon matkan pituus, luonne ja kulkuvesi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vapautuksen myöntämisestä aluksen turvalliseen navigointiin liittyvistä laitevaatimuksista.

8 §. Samanarvoisuudet. Pykälän 1 momentti vastaisi sisällöltään SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun 5 sääntöä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päättää SOLAS-yleissopimuksen mukaisin edellytyksin momentissa tarkoitetuissa tapauksissa tietyistä samanarvoisuuksista. Kyse voisi olla esimerkiksi SOLAS-yleissopimuksen edellyttämästä materiaalivaatimuksesta, joka Liikenteen turvallisuusviraston päätöksellä korvattaisiin toisella, mutta samanarvoisella materiaalilla. Kyseessä olisi poikkeussäännös, jota voitaisiin soveltaa yksittäistapauksissa.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisi vastaava säännös kuin SOLAS-yleissopimuksen liitteen lukuun II-2 (Rakenne - palosuojelu, palon havaitseminen ja palosammutus) sisältyvä määräys. Säännöstä voitaisiin soveltaa vain alukseen, jonka köli on laskettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002.

9 §. Vapautukset teknisistä turvallisuusvaatimuksista. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi vapauttaa yksittäisiä aluksia tai alusluokkia SOLAS-yleissopimuksessa määrättyissä tapauksissa aluksen tai alusluokan rakenteille, varusteille tai niiden järjestelyille asetetuista vaatimuksista SOLAS-yleissopimuksessa määrättyillä edellytyksillä.

Esimerkiksi SOLAS-yleissopimuksen liitteen luvun II-2 (Rakenne - palosuojelu, palon havaitseminen ja palosammutus) 1 säännön kohdan 4.1 mukaan hallinto voi vapauttaa tietyt alukset tai alusluokat II-2 luvun vaatimuksista. Vapautuksen edellytyksenä on, että alukset eivät matkan aikana etene enempää kuin 20 meripeninkulmaa kauemmaksi lähimmästä maasta ja että kulkuvesien suojainen luonne ja ne olosuhteet, joiden vallitessa matka suoritetaan ovat sellaisia, että luvussa asetettujen vaatimusten soveltaminen olisi kohtuutonta tai tarpeetonta, ja jos alukset eivät matkan aikana etene enempää kuin 20 meripeninkulmaa kauemmaksi lähimmästä maasta. Vapautusmääräyksiä sisältyy myös hengenpelastuslaitteita koskevan III luvun 2 sääntöön sekä radiolaitteita koskevan IV lu-

vun 3 sääntöön. Vapautuksen perusteet eivät kuitenkaan ole yhteneväiset esimerkkeinä mainituissa kohdissa.

Liikenteen turvallisuusviraston vapautuspäätös voisi koskea joko yksittäistä alusta tai alusluokkaa. Alusluokalla tarkoitettaisiin esimerkiksi sisaraluksia. Lisäksi alusluokka voitaisiin rajata aluksen koon, käyttötarkoituksen, iän tai muiden vastaavien seikkojen perusteella.

10 §. Aluksen turvallisuusjärjestelyjen vaihtoehtoinen toteuttamistapa. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hyväksyä SOLAS-yleissopimuksen liitteissä määrätuille alusteknisille vaatimuksille vaihtoehtoisia toteuttamistapoja sellaisissa tapauksissa, joissa SOLAS-yleissopimuksen määräykset sen sallivat. Esimerkiksi meriturvallisuuskomitean päätöslauselmalla MSC.194(80) voimaansaatetun SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-1 luvun (Rakenne - osastoiminen ja vakavuus, koneisto ja sähkölaitteet) muutetun 4 säännön 2 kohdan perusteella hallinto voi hyväksyä vaihtoehtoisia menetelmiä alusten tai alusryhmän osastoinnin ja vakavuusvaatimusten määrittelyssä edellyttäen, että niillä saavutetaan samantasoisen turvallisuustaso kuin kyseisen luvun määräyksillä.

11 §. Navigoinnin turvallisuusvaatimuksia koskevat poikkeukset, vapautukset ja samanarvoisuudet. SOLAS-yleissopimusta sovelletaan sen liitteen I luvun 1 säännön mukaisesti vain kansainvälisillä matkoilla liikennöiviin aluksiin, ellei nimenomaisesti ole toisin määrätty. SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun navigoinnin turvallisuutta säänteleviä määräyksiä sovelletaan kuitenkin luvun 1 säännön nojalla kaikkiin aluksiin kaikilla matkoilla, lukuun ottamatta sota-aluksia ja yksinomaan Pohjois-Amerikan Suurilla järvillä ja niihin liittyvillä vesialueilla liikennöiviä aluksia, jollei luvussa nimenomaan toisin määrätä. Luvun aluskohtainen soveltamisala on siis laajempi kuin muiden yleissopimuksen lukujen soveltamisala, ja luku koskee myös kotimaanliikenteessä olevia aluksia. Koska V luvun määräykset liittyvät olennaisesti kansainväliseen liikenteeseen ja laitevaatimukset on mitoitettu sen mukaan, SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 1 säännön 2 ja 4 kohdissa on määrätty poikke-

usmahdollisuudesta kotimaanliikennettä, vetoisuudeltaan pieniä aluksia sekä kalastusaluksia koskien. Hallinto voi määritellä, missä määrin V luvun navigaatiojärjestelmiä ja -laitteita koskevia 15 - 28 sääntöjä ei sovelleta alle 150 bruttovetoisuutta oleviin aluksiin matkasta riippumatta ja alle 500 bruttovetoisuutta oleviin aluksiin, joita ei käytetä kansainvälisillä matkoilla sekä kalastusaluksiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 1 säännön 4 kohtaa vastaavista poikkeusmahdollisuuksista. Sen perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset SOLAS-yleissopimuksen mukaisesti siitä, miltä osin V lukua sovelletaan kotimaanliikenteen aluksiin sekä siitä, miltä osin V luvun 15 - 28 sääntöjä sovellettaisiin momentissa määritelyihin vetoisuudeltaan pieniin aluksiin. Määräysten antaminen olisi tarkoituksenmukaista antaa Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi asian laadun ja määräysten teknisen yksityiskohtaisuuden vuoksi. Ehdotettu momentti vastaisi asiallisesti SOLAS-yleissopimuksen eräiden muutosten voimaansaattamisesta annetun lain (1358/2002) 2 §:n 1 momenttia sillä erotuksella, että Liikenteen turvallisuusviraston määräysten antovaltuus koskisi kaikkia yleissopimuksessa lueteltuja V luvun sääntöjä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 3 säännön 1 kohdan mukaisesti yleisestä poikkeuksesta navigointilaitteistoja koskevista vaatimuksista aluksille, joilla ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi vapauttaa aluksen, jolla ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun määräyksistä siltä osin, kun 3 säännön 1 kohdassa on määrätty navigointilaitteistoja koskevista vaatimuksista. Ehdotettu momentti vastaisi asiallisesti SOLAS-yleissopimuksen eräiden muutosten voimaansaattamisesta annetun lain 2 §:n 3 momenttia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin osittaisen tai ehdollisen vapautuksen tai samanarvoisuuden myöntämisestä SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 3 säännön 2 kohdan mukaisesti.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun soveltamisalaan kuuluu aluksia, joille ehdotetun lain 4 luvun 23 §:n nojalla voitaisiin antaa tarkempia teknisiä määräyksiä lain 1 luvun 5 §:ssä säädettyjen yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi.

12 §. Suurnopeusaluksen liikennöintilupa.

Pykälän 1 momentin mukaan laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava suurnopeusalukselle SOLAS-yleissopimuksessa tarkoitetun suurnopeusalussäännösten mukainen liikennöintilupa.

Pykälään 2 momentin mukaan liikennöintiluvan myöntäisi ja tarvittaessa peruuttaisi Liikenteen turvallisuusvirasto suurnopeusalussäännösten mukaisilla perusteilla. Säännös vastaisi nykyisin merilain 1 luvun 8 c §:ää ja se perustuu SOLAS-yleissopimuksen liitteen X luvun 3 sääntöön.

13 §. Ilmoitukset IMO:lle. SOLAS-yleissopimuksen mukaan yleissopimuksen perusteella tehdyistä vapautuspäätöksistä ja samanarvoisuuksien hyväksymisestä sekä vaihtoehtojen toteuttamistapojen hyväksymisestä on tehtävä ilmoitus IMO:lle.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava IMO:lle 7 §:n 2 momentin mukaisesta vapautuksesta, 10 §:n mukaisesta vaihtoehtoisesta toteuttamistavasta sekä 11 §:n 3 momentin mukaisesta osittaisesta tai ehdollisesta vapautuksesta tai samanarvoisuudesta.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava IMO:lle myös 8 §:n 1 momentissa tarkoitettuista samanarvoisuutta koskevista päätöksistä sekä toimitettava selostus tehdyistä tutkimuksista.

3 luku

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaan matkoilla liikennöivän matkustaja-aluksen turvallisuusvaatimukset

14 §. Matkustaja-alusten luokat. Pykälässä säädettäisiin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien matkustaja-alusten jakamisesta luokkiin niiden liikennöimien merialueiden perusteella ja Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltuuksista määritellä näiden merialueiden rajat. Lisäksi pykälässä

säädettäisiin radioliikennettä koskevien merialueiden rajoista.

Pykälän *1 momentin* mukaan non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvat matkustaja-alukset jaettaisiin A-, B-, C- ja D-luokkiin non-SOLAS-direktiivin mukaisesti sen merialueen perusteella, jolla ne liikennöivät. Matkustaja-alusten luokat on määritelty ehdotetun lain 2 §:n 38 kohdassa.

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvista aluksista säädetään direktiivin 3 artiklassa. Direktiiviä sovelletaan 3 artiklan 1 kohdan mukaan kotimaan matkoilla liikennöiviin uusiin matkustaja-aluksiin, olemassa oleviin matkustaja-aluksiin, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän sekä suurnopeusmatkustaja-aluksiin. Non-SOLAS-direktiiviä sovelletaan edellä mainittuihin aluksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat. Soveltamisalan rajoituksista säädetään direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa. Matkustaja-alusten luokista on säädetty non-SOLAS-direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa.

Matkustaja-alusten luokkien perusteista säädetään non-SOLAS-direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa. Eri luokkiin kuulumiseen vaikuttaa, kuinka kaukana rantaviivasta ja suojapaikasta alus liikennöi sekä alueen merkitsevä aallonkorkeus siten kuin non-SOLAS-direktiivissä säädetään. Matkustaja-alusten luokat on alusturvallisuuden kannalta katsottuna järjestetty siten, että luokassa D hyväksyttävä aallonkorkeus on pienin ja etäisyys suojapaikkaan sekä rantaviivaan on lyhin. Hyväksyttävä aallonkorkeus ja etäisyydet kasvavat siirryttäessä A-luokkaan siten, että A-luokka tarkoittaa kaikilla kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta lukuun ottamatta B-, C- ja D-luokkien alueella liikennöiviä aluksia.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto määritteli tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen merialueiden rajat. Merialueiden rajojen määrittäminen tapahtuisi non-SOLAS-direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa säädetyillä perusteilla.

Pykälän *3 momentin* mukaan radioliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä sovellettaessa merialueet määriteltäisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen radioliikennettä koskevan IV luvun määräysten mukaisesti.

15 §. *Yleiset tekniset turvallisuusvaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen yleisistä teknisistä turvallisuusvaatimuksista.

Pykälän *1 momentin* mukaan non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen olisi täytettävä kyseiselle matkustaja-alusluokalle direktiivissä asetetut tekniset turvallisuusvaatimukset. Matkustaja-alusten turvallisuusvaatimuksista säädetään matkustaja-alusten luokkien mukaan non-SOLAS-direktiivin 6 artiklassa. Uusille ja olemassa oleville matkustaja-aluksille säädetään sekä yhteisiä turvallisuusvaatimuksia että erillisiä turvallisuusvaatimuksia. Lisäksi suurnopeusmatkustaja-aluksille säädetään omia turvallisuusvaatimuksia. Alusten edellytetään täyttävän erikseen direktiivissä määritellyt turvallisuusvaatimukset tai niiden ohella direktiivissä edellytetyt SOLAS-yleissopimuksen määräykset, hyväksytyt laitoksen säännöt, laivavarusedirektiivin säännökset tai lastiviivayleissopimuksen määräykset. Direktiivissä säädetään myös liikuntarajoitteisiin henkilöihin liittyvistä turvallisuusvaatimuksista, jotka alusten on täytettävä.

Pykälän *2 momentin* mukaan aluksen tulisi non-SOLAS-direktiivissä säädetyin lisäksi olla hyväksytyin luokituslaitoksen laatimien aluksen runkoa, koneistoa sekä sähkö- ja automatiikkalaitteita koskevien sääntöjen mukainen tai vastaavina pidettävien Liikenteen turvallisuusviraston määräysten mukainen.

Pykälän *3 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi non-SOLAS-direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta. Tarkemmat määräykset koskisivat yksityiskohtaisia teknisiä seikkoja, jotka liittyisivät esimerkiksi aluksen rakenteisiin ja varusteisiin, vakavuuteen, pää- ja apukoneistoihin, merenkulkulaitteisiin ja -varusteisiin, kulkuvaloihin sekä viestintä- ja merkinantolaitteisiin, radiolaitteisiin, paloturvallisuuteen, hengenpelastuslaitteisiin sekä sähköasennuksiin ja -laitteisiin. Lisäksi määräykset sisältäisivät liikuntarajoitteisiin henkilöihin liittyviä turvallisuusvaatimuksia non-SOLAS-direktiivin 8 artiklan mukaisesti.

16 §. Lisäturvallisuusvaatimukset. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi tarkempia teknisiä määräyksiä non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien matkustaja-alusten teknisistä turvallisuutta koskevista seikoista. Edellytyksenä olisi, että direktiivin mukaisia turvallisuusvaatimuksia olisi tarpeen parantaa ilmasto- ja sääolosuhteiden tai muiden erityisten paikallisten olosuhteiden vuoksi. Lisäturvallisuusvaatimuksista säädetään non-SOLAS-direktiivin 9 artiklan 1 kohdassa.

17 §. Samanarvoisuudet. Pykälän nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa non-SOLAS-direktiivin liitteen I sääntöjä vastaavat määräykset edellyttäen, että ne ovat yhtä tehokkaat kuin liitteen I säännöt. Non-SOLAS-direktiivissä samanarvoisuuksista säädetään 7 artiklan 2 kohdassa.

18 §. Vapautukset. Pykälän 1 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä, joilla vapautettaisiin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvat matkustaja-alukset direktiivin erityisvaatimuksista. Vapautus koskisi kotimaanliikennettä mukaan lukien avomeren vaikutuksilta suojassa olevat saaristomerialueet.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi määräyksissään asetettava vapautuksille non-SOLAS-direktiivin mukaisia tarvittavia toiminnallisia edellytyksiä siten, ettei aluksen turvallisuustaso heikenny. Non-SOLAS-direktiivissä vapautuksista on säännös 9 artiklan 3 kohdassa. Toiminnallisina edellytyksinä direktiivissä on lueteltu esimerkinomaisesti pienempi merkitsevä aallonkorkeus, rajoitettu liikennöintikausi, ainoastaan päivänvalossa tai sopivissa ilmasto- tai sääolosuhteissa tehdyt matkat tai rajoitettu matkan kesto tai pelastuspalvelun läheisyys. Merenkulkulaitos on antanut päätöksen eräiden kotimaan matkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuudesta (Dnro 1/30/2000), jossa on muun muassa vapautettu olemassa olevat C- ja D-luokan matkustaja-alukset eräistä non-SOLAS-direktiivin erityisvaatimuksista.

19 §. Suurnopeusmatkustaja-aluksen liikennöintilupa. Pykälään otettaisiin suurnopeusmatkustaja-aluksen liikennöintilupaa

koskevat säännökset. Liikennöintiluvasta säädetään nykyisin kansallisesti non-SOLAS-asetuksen 16 §:ssä. Liikennöintilupaa koskeva säännös perustuu non-SOLAS-direktiiviin. Suurnopeusalussäännösten mukaisesta liikennöintiluvasta säädetään non-SOLAS-direktiivin 13 artiklan 3 kohdassa.

20 §. Ilmoitukset komissiolle. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava 16 §:ssä tarkoitetuista lisäturvallisuusvaatimuksista, 17 §:ssä tarkoitetuista samanarvoisuuksista ja 18 §:ssä tarkoitetuista vapautuksista välittömästi Euroopan yhteisöjen komissiolle. Ilmoitusvelvollisuudesta säädetään non-SOLAS-direktiivin 9 artiklan 4 kohdassa.

4 luku **Kalastusaluksen, erikoisaluksen ja muun aluksen turvallisuusvaatimukset sekä ro-ro-aluksen keulaporttia koskeva erityisvaatimus**

21 §. Kalastusalusdirektiivin soveltamisalaan kuuluva kalastusalus. Pykälässä säädettäisiin kalastusalusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien kalastusalusten teknisistä turvallisuusvaatimuksista, Liikenteen turvallisuusviraston valtuuksista tarkempien määräysten antamiseen, poikkeusten myöntämisestä ja samanarvoisuuksista.

Pykälän 1 momentin mukaan kalastusalusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvan kalastusaluksen olisi täytettävä kalastusalusdirektiivissä kyseiselle alukselle asetetut tekniset turvallisuusvaatimukset. Kalastusalusdirektiiviä sovelletaan sen 1 artiklan mukaan kalastusaluksiin, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, ja jotka purjehtivat jäsenvaltion lipun alla ja on rekisteröity yhteisössä, tai harjoittavat toimintaa jonkin jäsenvaltion sisäisillä aluevesillä tai aluemerellä, tai purkavat saaliinsa jäsenvaltion satamaan. Muuta kuin kaupallista kalastusta harjoittavat huviveneet eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan. Kalastusalusdirektiivissä on teknisten vaatimusten osalta viitattu Torremolinoksen pöytäkirjaan, jonka määräykset direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kalastusaluksen pitäisi täyttää direktiivissä säädetyllä tavalla.

Kalastusaluksiin, joiden pituus on alle 24 metriä, ja jotka siten jäävät kalastusalusdirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle, sovellettaisiin ehdotetun lain 4 luvun 23 §:ää. Sen nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi niitä koskevat tarkemmat tekniset määräykset ehdotetun lain 1 luvun 5 §:ssä säädettyjen yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan kalastusalusdirektiivissä säädetyn lisäksi kalastusaluksen rungon, pää- ja apukoneiston sekä sähkö- ja automatiikkalaitteistojen suunnittelun, rakentamisen ja huollon standardeina olisi käytettävä hyväksytyin laitoksen luokitusta varten määrittelemiä tai Liikenteen turvallisuusviraston antamia vastaavia määräyksiä.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi kalastusalusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset kalastusaluksen teknisestä turvallisuudesta.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisistä syistä yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia kalastusalusdirektiivin vaatimuksista, jos poikeus ei heikennä alusturvallisuutta.

Pykälän 5 momentin perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päättää kalastusalusdirektiivin mukaisin edellytyksin laitteen, kojeen, välineen, aineen tai erityisen järjestelyn samanarvoisuudesta yksittäistapauksessa. Samanarvoisuuksista säädetään kalastusalusdirektiivin 4 artiklan 3 kohdassa.

22 §. Erikoisalus. Pykälässä säädettäisiin erikoisaluslainsäätöön soveltamisalaan kuuluvien erikoisalusten teknisistä turvallisuusvaatimuksista, Liikenteen turvallisuusviraston valtuuksista tarkempien määräysten antamiseen, poikkeusten myöntämisestä, vapautuksista ja samanarvoisuuksista.

Pykälän 1 momentin mukaan erikoisaluksen olisi täytettävä erikoisaluslainsäätöissä kyseiselle alukselle asetetut tekniset turvallisuusvaatimukset. Erikoisaluslainsäätö ei ole SOLAS-yleissopimukseen liittyvä pakollinen sääntö. Erikoisaluslainsäätöissä asetetaan suosituksen luontoisia vaatimuksia aluksen suunnittelulle, rakenteille ja muille turvallisuustoimenpiteille. Erikoisaluslainsäätöä sovelletaan sellaisiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500, mutta sääntös-

tön mukaan lippuvaltion hallinto voisi ulottaa sääntönsövellyksen soveltamisen bruttovetoisuudeltaan tätä pienempiinkin aluksiin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä erikoisaluksille asetetuista teknisistä vaatimuksista IMO:n ohjeiden ja suositusten mukaisesti.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi yksittäistapauksissa myöntää poikkeuksia erikoisaluslainsäätönsövellyksen vaatimuksista, jos kyse on yksittäisestä matkasta suojaisilla rannikkovesillä. Edellytyksenä poikkeuksen myöntämiselle on, että alus täyttää ne turvallisuusvaatimukset, jotka ovat riittävät, kun otetaan huomioon aiotun matkan pituus ja luonne sekä kulkuvesi.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi vapauttaa erikoisaluslainsäätönsövellyksen määräyksistä aluksen, jota ei tavallisesti käytetä erikoisaluksena, mutta joka poikkeuksellisesti joutuu tekemään matkan erikoisaluksena. Edellytyksenä vapautuksen myöntämiselle on, että alus täyttää ne turvallisuusvaatimukset, jotka ovat riittävät, kun otetaan huomioon aiotun matkan pituus ja luonne sekä kulkuvesi. Vapautus erikoisaluslainsäätönsövellyksen määräyksistä voisi koskea esimerkiksi lastialusta, joka tekee yhden matkan kaapelinlaskuun liittyvissä tehtävissä, jolloin aluksella on miehistöön kuuluvien lisäksi enemmän kuin 12 erityistehtävissä toimivaa henkilöä.

Pykälän 5 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päättää erikoisaluslainsäätönsövellyksen mukaisin edellytyksin laitteen, kojeen, välineen, aineen tai erityisen järjestelyn samanarvoisuudesta yksittäistapauksessa.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset siitä, miten erikoisaluslainsäätönsövellystä sovelletaan erikoisaluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 500.

23 §. Muut alukset. Pykälän 1 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkempia teknisiä määräyksiä muille kuin SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluville aluksille, muille kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluville matkustaja-aluksille, muille kuin kalastusalusdirektiivin soveltamisalaan kuuluville

kalastusaluksille sekä muille kuin erikois-alussäännösten soveltamisalaan kuuluville erikoisaluksille. Määräykset annettaisiin ehdotetun lain 1 luvun 5 §:ssä säädettyjen yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi sekä alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi. Määräykset voisivat koskea seuraavia seikkoja: rakenne ja varusteet; vakavuus; pää- ja apukoneisto, laitteet sekä järjestelmät; merenkulkulaitteet ja –varusteet; kulkuvalot sekä viestintä- ja merkinantolaitteet; radiolaitteet; paloturvallisuus; hengenvestuslaitteet; sähköasennukset ja –laitteet; muut vastaavat tekniset seikat.

Pykälän soveltamisalaan kuuluisivat lähinnä SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kansainvälisen liikenteen alukset, kotimaanliikenteessä käytettävät alukset kuten esimerkiksi kalastusalusdirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kalastusalukset, non-SOLAS-direktiivin ulkopuolelle jäävät kotimaanliikenteen matkustaja-alukset, kotimaanliikenteen lastialukset, hinaajat, ruoppaajat, ammattiveneet sekä lossit ja lautta-alukset. Pykälää sovellettaisiin myös vuokraveneisiin niiden varusteita koskevilta osin. Vuokraveneiden rakennetta koskevista vaatimuksista säädetään huvi-venelaissa.

Määräysten antamista koskevan valtuuden täsmentäminen yksityiskohtaisella alustyyppiluettelolla ei olisi perusteltua, koska alusjoukko kokonaisuudessaan on kirjavaa ja tyyppiteltävissä useaan eri alalajiin. Lisäksi alustekninen kehitys tuo mukanaan kokonaan uusia alustyyppisiä aikaisempien rinnalle.

Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi perusteltua antaa valtuudet tarkempien määräysten antamiseen, koska alustekninen kehitys on jatkuvaa ja tekniset määräykset ovat hyvin yksityiskohtaisia sisältäen esimerkiksi laskennallisia kaavoja ja määreitä sekä viittauksia erilaisiin hyväksytyihin standardeihin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisistä syistä yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista määräyksistä, jos poikkeus ei olennaisesti heikentäisi alusturvallisuutta. Poikkeusten myöntäminen olisi perusteltua, koska yksittäisten, eri aikoina rakennettujen alusten osalta kaikkien uudistuvien alusteknisten vaatimusten täyttäminen

voisi joissain tapauksissa olla mahdotonta teknisesti tai taloudellisesti.

24 §. Ro-ro-aluksen keulaportin erityisvaatimus. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan ro-ro-aluksen keula-ajorampin rakenteesta ja järjestelyistä annetun asetuksen (174/1999) sisältöä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin suomalaisen ro-ro-aluksen ja sellaisen ulkomaisen ro-ro-matkustaja-aluksen, joka harjoittaa säännöllistä liikennettä Suomen satamasta tai satamaan, keulaportin erityisvaatimuksesta. Näiden alusten autokannelle johtavan keula-ajorampin tulisi olla rakenteeltaan ja järjestelyiltään sellainen, ettei keulalaidoituspportin rikkoutuminen tai irtoaminen vaurioita sitä.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä keula-ajorampin rakenteesta ja järjestelyistä.

Vaatimus ei sisälly SOLAS-yleissopimukseen. Suomi on aikoinaan ennen asetuksen antamista notifioinut asetusehdotuksen komissiolle direktiivin 83/189/ETY, sellaisena kuin se oli muutettuna, mukaisesti teknisinä määräyksinä. Vaatimus on matkustaja-autolautta Estonian onnettomuuden jälkeen otettu luokituslaitosten sääntöihin, mutta se ei koske aikaisemmin rakennettuja aluksia.

5 luku Aluksen lastiviiva

25 §. Aluksen lastiviivan ja varalaidan tarkoitus. Pykälän mukaan aluksen lastiviivan ja varalaidan tarkoituksena on määrittää lastiviivayleissopimuksen mukaisesti se enimmäissyväys, johon alus saadaan lastata.

Aluksen varalaita on määritelty varalaitasetuksen 2 §:n 10 kohdassa. Varalaidalla tarkoitetaan pystysuoraa etäisyyttä keskilavalla kansiviivan yläreunasta kysymyksessä olevan lastiviivan yläreunaan, tai avoimessa aluksessa, jolla ei ole sivukantta, etäisyyttä laidoituksen yläreunasta lastiviivan yläreunaan. Sellaisen alle 24 metriä pitkän täyskannellisen aluksen, jolle ei ole määrätty lastimerkkiä, varalaidalla tarkoitetaan pystysuoraa etäisyyttä kannesta vesiviivaan ja vastaavanlaisen avoimen aluksen, jolla ei ole sivukantta, varalaidalla pystysuoraa etäisyyttä laidoituksen yläreunasta vesiviivaan.

26 §. *Alukset, joihin luvun säännöksiä ei sovelleta.* Pykälässä säädettäisiin siitä, millaisiin aluksiin luvun säännöksiä ei sovelleta. Aluksen lastiviivaa koskevan luvun säännöksiä ei sovellettaisi 3 §:n 3 momentissa mainittuihin aluksiin eikä kotimaanliikenteessä käytettävään kalastusalukseen eikä miehittämättömään proomuun, lukuun ottamatta työntävään alukseen kiinteästi kytkettävää proomua.

27 §. *Kansainvälisessä liikenteessä oleva alus.* Pykälän 1 momentin mukaan kansainvälisessä liikenteessä olevan aluksen olisi täytettävä lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen määräykset.

Lastiviivayleissopimusta sovelletaan sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaan kansainvälisillä matkoilla liikennöiviin aluksiin. Lastiviivayleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävistä aluksista määrätään sopimuksen 5 artiklassa. Lastiviivayleissopimusta ei sovelleta sota-aluksiin, sopimuksen määrittelemiin uusiin aluksiin, joiden pituus on pienempi kuin 24 metriä eikä sopimuksen määrittelemiin vanhoihin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on pienempi kuin 150. Lisäksi lastiviivayleissopimusta ei sovelleta huvialuksiin, joita ei käytetä kauppamerenkulkuun, eikä kalastusaluksiin.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksella tulee olla kansainvälinen lastimerkki ja lastiviivakirja tai Itämeren lastimerkki ja lastiviivakirja taikka kansainvälinen lastiviivavapautuskirja.

Lastiviivayleissopimuksen 16 artiklan 1 kohdan mukaan kansainvälinen lastiviivakirja on annettava jokaiselle lastiviivayleissopimuksen mukaisesti katsastetulle alukselle, johon on merkitty asianmukaiset lastiviivat. Kansainvälinen lastiviivavapautuskirja on annettava alukselle, jolle on myönnetty vapautus lastiviivayleissopimuksen 6 artiklan 2 tai 4 momentin perusteella.

Lastiviivayleissopimuksen 3 artiklan mukaan alus, johon yleissopimusta sovelletaan, ei saa lähteä merelle kansainväliselle matkalle yleissopimuksen voimaantulon jälkeen ilman katsastusta, lastimerkkiä ja kansainvälistä lastiviivakirjaa tai ilman kansainvälistä lastiviivavapautuskirjaa.

Itämeren lastiviivakirja ja lastimerkki perustuvat lastiviivayleissopimuksen 6 artiklan

1 kohdan perusteella tehtyyn sopimukseen Suomen ja entisen Neuvostoliiton välillä. Lastiviivayleissopimuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaan kahden tai useamman valtion kesken voidaan sopia siitä, että niiden välisillä matkoilla liikennöivät kyseisten valtioiden lipun alla olevat alukset voidaan vapauttaa lastiviivayleissopimuksen määräyksistä. Sopimus voidaan tehdä, jos yleissopimuksen määräysten soveltaminen on kohtuutonta ja epäkäytännöllistä matkojen suojaisen luonteen tai niiden aikana vallitsevien olosuhteiden vuoksi. Tämän määräyksen nojalla Suomi teki entisen Neuvostoliiton kanssa vuonna 1988 sopimuksen Itämeren lastiviivoista (Itämeren lastiviivasopimus). Jos aluksella on kansainvälinen lastimerkki ja lastiviivakirja, Itämeren lastimerkkiä ja lastiviivakirjaa ei niiden ohella tarvita.

Pykälän 3 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä lastiviivayleissopimuksen ja Itämeren lastiviivasopimuksen täytäntöönpanemiseksi.

28 §. *Kotimaanliikenteessä oleva alus.* Pykälän 1 momentin mukaan non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä olevan matkustaja-aluksen olisi täytettävä non-SOLAS-direktiivissä kyseiselle alukselle asetetut lastiviivavaatimukset.

Pykälän 2 momentin mukaan muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla kotimaanliikenteessä olevalla aluksella, jonka pituus on vähintään 24 metriä, olisi oltava kotimaanliikenteen lastimerkki ja kansallinen lastiviivakirja. Niiden sijasta aluksella voisi olla myös kansainvälinen lastimerkki ja lastiviivakirja taikka Itämeren lastimerkki ja lastiviivakirja, jolloin erillistä kotimaanliikenteen lastimerkkiä ja kansallista lastiviivakirjaa ei tarvittaisi. Säännös vastaa varalaita-asetuksen 1 §:n 1 momenttia.

Pykälän 3 momentin mukaan muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla kotimaanliikenteessä olevalla aluksella, jonka pituus on yli 15 metriä, mutta alle 24 metriä, ei yleensä tarvitsisi olla kotimaanliikenteen lastimerkkiä ja kansallista lastiviivakirjaa. Aluksella tulisi kuitenkin olla kulkuveden laatuun nähden turvallinen varalaita. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa määrätä alukselle

kotimaanliikenteen lastimerkin ja antaa kansallisen lastiviivakirjan, jos se aluksen käytötarkoituksen ja liikennealueen perusteella olisi tarpeen aluksen turvallisen käytön varmistamiseksi. Säännös vastaa varalaitasetuksen 1 §:n 2 momenttia. Käytännössä alle 24 metriä pitkille aluksille ei ole pyydetty tai Merenkulkulaitoksen toimesta määrätty lastimerkkiä. Lastimerkin määrääminen voisi yksittäistapauksessa tulla kyseeseen sellaiselle alukselle, joka joutuu liikennöimään sääolosuhteista riippumatta eri liikennealueilla. Kyseeseen voisi tulla esimerkiksi luotsauksessa taikka pelastustehtävissä käytettävä alus.

Pykälän 4 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi non-SOLAS-direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen lastiviivasta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa myös tarkemmat tekniset määräykset muiden kotimaanliikenteen alusten rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat tekniset määräykset kotimaanliikenteen lastimerkin ja lastimerkin ohella käytettävien viivojen mitoista, sijainnista ja merkitsemistavasta. Määräykset olisivat näiltä osin hyvin yksityiskohtaisia ja teknisiä.

29 §. Vapautukset. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi vapauttaa suomalaisen aluksen, jossa on uudentyyppisiä ratkaisuja, lastiviivayleissopimuksen niistä määräyksistä, joiden soveltaminen saattaisi merkittävästi estää näiden uudentyyppisten ratkaisujen kehittämistä ja niiden ottamista käyttöön kansainvälisillä matkoilla liikennöivissä aluksissa. Uudentyyppinen ratkaisu on esimerkiksi käännettävä potkuri, joka on kehitetty perinteisesti aluksessa olleen potkurin ja peräsimen tilalle. Aluksen olisi kuitenkin tällöinkin täytettävä ne turvallisuusvaatimukset, jotka olisivat kokonaisturvallisuuden kannalta riittävät siihen käyttöön, mihin alus on tarkoitettu.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi vapauttaa suomalaisen aluksen, jota ei tavallisesti käytetä kansainvälisessä liikenteessä, mutta joka poikkeuksellisesti joutuisi tekemään kansainväli-

sen matkan, lastiviivayleissopimuksen määräyksistä, jos alus täyttää ne turvallisuusvaatimukset, jotka ovat riittävät, kun otetaan huomioon aiotun matkan pituus ja luonne sekä kulkuvesi. Pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat sisällöltään lastiviivayleissopimuksen 6 artiklan määräyksiä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta ilmoittaa 1 ja 2 momentin mukaisista vapautuksista IMO:lle.

30 §. Samanarvoisuudet. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi sallia muun kuin lastiviivayleissopimuksessa edellytetyn laitteen, välineen tai kojeen asentamisen suomalaiseen alukseen tai että aluksessa voidaan käyttää muuta kuin mainitussa sopimuksessa edellytettyä ainetta tai soveltaa muuta kuin mainitussa sopimuksessa edellytettyä erityistä järjestelyä, jos Liikenteen turvallisuusvirasto suoritettujen kokeiden perusteella tai muulla tavoin olisi todennut, että sellainen laite, väline, koje, aine tai erityinen järjestely on vähintään yhtä tehokas kuin lastiviivayleissopimuksessa vaadittu.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta ilmoittaa IMO:lle 1 momentin mukaisista päätöksistä sekä velvollisuudesta toimittaa selostus tehdyistä tutkimuksista.

Pykälä vastaisi sisällöltään lastiviivayleissopimuksen 8 artiklaa.

31 §. Poikkeukset lastiviivamääräyksistä kotimaanliikenteessä. Pykälän perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisistä syistä yksittäistapauksissa myöntää poikkeuksia kotimaanliikenteen lastiviivamääräyksistä muulle alukselle kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvalla matkustaja-alukselle. Edellytyksenä olisi, että alusturvallisuus ei olennaisesti heikentyisi. Vastaavaa poikkeussäännöstä ei ole lastiviivayleissopimuksessa.

32 §. Lastimerkin määräämisen hakeminen ja järjestäminen. Pykälän 1 momentin mukaan suomalaisen aluksen laivanisännän tai hänen edustajansa olisi haettava kirjallisesti lastimerkin sijoituksen määräämistä. Hakemus osoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle tai Liikenteen turvallisuusviraston

valtuuttamalle hyväksytylle luokituslaitokselle.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja lastimerkin määräämisen järjestämisestä. Määräysten tarkoituksena olisi helpottaa hakemuksen tekemistä ja nopeuttaa sen käsittelyä. Määräyksistä hakija saisi tarkat tiedot asiakirjoista, jotka hakemukseen on liitettävä sekä tiedon siitä, milloin hakemus on toimitettava, jotta se ehditään käsitellä ennen haluttua lastimerkin määräämisen ajankohtaa. Määräykseen sisältyisi myös lastimerkin sijoituksen määräämiseen liittyviä järjestelyjä koskevia yksityiskohtaisia määräyksiä.

33 §. *Lastimerkin määrääminen ja lastiviivakirja.* Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto määräisi lastimerkin sijoituksen ja antaisi lastiviivakirjan. Lastiviivakirja voisi aluksen liikenteen laadusta riippuen olla kansainvälinen lastiviivakirja, Itämeren lastiviivasopimuksen perusteella annettava lastiviivakirja tai kansallinen lastiviivakirja.

Pykälän 2 momentin mukaan hyväksytyt luokituslaitokset voisivat Liikenteen turvallisuusviraston antaman valtuutuksen perusteella määrätä lastimerkin sijoituksen sekä antaa alukselle väliaikaisen lastiviivakirjan. Aluksella olisi kuitenkin kolmen kuukauden kuluessa oltava lastiviivakirja, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut laivanisännän tai hänen edustajansa hakemuksen perusteella. Merenkululaitoksen ja yksittäisten luokituslaitosten välillä on tehty sopimuksia katsastus- ja eräiden muiden tehtävien delegoinnista Merenkululaitokselta sopimusosapuolena olevalle hyväksytylle luokituslaitokselle. Hyväksytyille luokituslaitoksille annettavien muiden tehtävien delegoinnista säädettäisiin ehdotetun lain aluksen katsastusta koskevassa 6 luvussa. Pykälän 1 ja 2 momentti koskisivat sekä kansainvälisessä liikenteessä että kotimaanliikenteessä olevia aluksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että kotimaanliikenteessä lastiviivakirja ja lastimerkki annettaisiin yhdelle tai useammalle kotimaanliikenteen liikennealueelle. Kotimaanliikenteen liikennealueet on määritelty 2 §:n 36 kohdassa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin laivanisännän tai hänen edustajansa velvollisuudesta hakea viipymättä uutta lastiviivakirjaa Liikenteen turvallisuusvirastolta, jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuisi tai aluksen tiedoissa tapahtuisi muita lastiviivakirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia.

34 §. *Aluksen muuttaminen lastimerkin määräämisen jälkeen.* Pykälässä säädettäisiin tapauksesta, jossa alukseen on lastimerkin määräämisen jälkeen tehty muutoksia, jotka voivat vaikuttaa aluksen varalaitaan. Tällöin alusta ei saisi käyttää ennen kuin laivanisäntä tai hänen edustajansa on tehnyt muutoksesta ilmoituksen Liikenteen turvallisuusvirastolle tai sen valtuuttamalle hyväksytylle luokituslaitokselle ja ennen kuin alukselle on määrätty uusi varalaita.

6 luku Aluksen katsastus

35 §. *Katsastuksen tarkoitus.* Pykälässä säädettäisiin katsastuksen tarkoituksesta ja siitä, mitä toimenpiteitä katsastuksen suorittajan on katsastuksen yhteydessä tai sen perusteella lisäksi tehtävä.

Pykälän 1 momentin mukaan katsastuksen tarkoituksena olisi varmistua siitä, että alus rakenteensa, koneistonsa ja varustuksensa puolesta täyttää aluksen turvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten vaatimukset. Aluksen olisi lisäksi oltava aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä annettujen säännösten ja määräysten mukainen. Säännös vastaisi katsastusasetuksen 3 §:n 1 momenttia. Viittauksella aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuihin säännöksiin ja määräyksiin tarkoitetaan käytännössä alusjätelakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Viittaus varusteisiin tarkoittaa käytännössä sitä, että katsastuksessa tarkistetaan myös se, että aluksen varusteet täyttävät laivavarusteita koskevat vaatimukset. Aluksen katsastusta koskeva sääntely perustuu keskeisesti SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun B-osan sääntöihin ja varsinkin 6 sääntöön.

Pykälän 2 momentin mukaan katsastuksessa varmistutaan myös siitä, että aluksella on erityyppisissä sopimuksissa tarkoitettu erityyppiset sertifikaatit.

Pykälän 3 momentissa lueteltaisiin toimenpiteet, jotka katsastuksen suorittajan olisi tehtävä katsastuksen yhteydessä tai sen perusteella. Säännös vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 23 §:n 1 momenttia.

36 §. Katsastaja. Pykälän 1 momentin mukaan suomalaisen aluksen katsastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi valtuuttaa hyväksytyt luokitulaitoksen suorittamaan katsastuksen osaksi tai kokonaan. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa kotimaanliikenteen aluksen katsastuksen osaksi tai kokonaan nimeämälleen katsastajalle, joka ei ole Liikenteen turvallisuusviraston palveluksessa. Säännös vastaisi asiasisällöltään katsastusasetuksen 5 §:ää. Säännöstä tarkennettaisiin kuitenkin siten, että nimetty katsastaja ei saisi olla Liikenteen turvallisuusviraston palveluksessa. Jos tällaisia katsastajia ehdotetun lain voimaantullessa on, tulee heidän nimityskirjansa peruuttaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuudesta käyttää ammattiveneiden katsastuksessa apuna huviveneiden 11 §:ssä tarkoitettua ilmoitettua laitosta. Ammattiveneillä tarkoitetaan ehdotetun lain 2 §:n 15 kohdan mukaisia, joiden pituus on vähintään 2,5 metriä mutta alle 24 metriä ja joita käytetään ammatin ja elinkeinon harjoittamiseen, kuten esimerkiksi öljyntorjuntaveneitä, uittoveneitä, vesirakennustyömaalla käytettäviä veneitä ja muita yksityisiä työveneitä silloin kun niitä käytetään muussa kuin virkistyskäytössä. Ammattiveneiksi katsottaisiin myös poliisiveneet ja palokuntien veneet. Suomessa ilmoitettuna laitoksena on toiminut Valtion teknillinen tutkimuskeskus (VTT), joka on suorittanut ammattiveneiden katsastuksessa apuna esimerkiksi rakenne-, koneisto- ja ohjausjärjestelmän katsastukseen liittyviä tehtäviä.

37 §. Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus. Pykälässä säädettäisiin vastavuoroisesta katsastuksesta. Säännös vastaisi sisällöllisesti katsastusasetuksen 3 §:n 3 momenttia.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen tai lastiviivayleissopimuk-

sen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan katsastuksen, lukuun ottamatta aluksen peruskatsastusta. Tällainen katsastus tunnustettaisiin samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitettun katsastuksen kanssa.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettuihin yleissopimuksiin liittyneestä valtiosta oleva alus voitaisiin katsastaa Suomessa, jos aluksen lippuvaltion asianomainen viranomainen sitä Liikenteen turvallisuusvirastolta pyytää. Säännös perustuu SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun B-osan 13 sääntöön ja lastiviivayleissopimuksen 17 artiklaan.

38 §. Nimetty katsastaja. Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston nimeämän katsastajan pätevyydestä, nimityskirjasta ja sen peruuttamisesta sekä nimetyn katsastajan velvollisuuksista.

Pykälän 1 momentin mukaan nimetyllä katsastajalla tulisi olla sellainen pätevyys, että hän pystyy asianmukaisesti suorittamaan katsastuksia. Nimetyn katsastajan pätevyysvaatimuksista säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Säännös nimetyn katsastajan pätevyyttä koskevista vaatimuksista olisi uusi. Se on kuitenkin tarpeen, jotta Liikenteen turvallisuusvirasto voisi nimityskirjaa antaessaan sitoa harkintavallan käytön säädettyihin kriteereihin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nimetyn katsastajan nimityskirjasta, joka myönnettäisiin määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi. Nimityskirja voitaisiin hakemuksesta uusua edellyttäen, että hakija osoittaisi säilyttäneensä pätevyytensä. Momentin asiasisältö on uusi verrattuna voimassaolevaan sääntelyyn. Nykyisessä katsastusasetuksessa ei ole säännöstä nimityskirjojen voimassaolosta, joten annetut nimityskirjat ovat olleet voimassa toistaiseksi. Nimityskirjat on kuitenkin syytä antaa määräajaksi, koska näin Liikenteen turvallisuusvirasto voi paremmin valvoa nimettyjen katsastajien toimintaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tapauksista, jolloin Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava nimetyn katsastajan nimityskirja. Nimityskirja olisi peruutettava, jos nimetty katsastaja ei enää tiedoiltaan ja taidoiltaan täytä nimityskirjan saamisen edellytyksiä tai hän vakavasti tai toistuvasti rikkoo

ehdotettua lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä.

Pykälän 4—6 momentissa säädettäisiin nimityskirjan peruuttamiseen liittyvästä nimityn katsastajan kuulemisesta, nimityskirjan palauttamisesta ja nimityskirjan peruuttamisesta kokonaan tai määräajaksi.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin nimityn katsastajan velvollisuudesta katsastuksia suorittaessaan noudattaa hallintolain (434/2003), kielilain (423/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) säännöksiä. Momentin asiasisältö on uusi verrattuna nykyiseen sääntelyyn, mutta tarpeellinen, koska nimetyt katsastajat suorittavat perustuslain 124 §:n mukaisia julkisia hallinto- tehtäviä.

39 §. Katsastusvaltuutusta koskeva sopimus. Pykälä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 7 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusviraston olisi tehtävä katsastusvaltuutuksesta kirjallinen sopimus hyväksytyyn luokituslaitoksen kanssa, kun se valtuuttaa hyväksytyyn luokituslaitoksen tekemään katsastuksia. Sopimuksessa olisi oltava ainakin luokituslaitosdirektiivin 6 artiklan 2 kohdassa mainitut asiat. Kohdan mukaan sopimukseen tulisi vähintään sisältyä IMO:n päätöslauselman A.739(18) liitteessä II esitetyt määräykset, jotka koskevat laitosten valtuuttamiseen liittyviä toimintaohjeita. Lisäksi sopimukseen tulisi ottaa laitosten taloudellista vastuuta koskevat määräykset direktiivissä säädetyn mukaisesti. Momentissa ei enää viitattaisi aikaisemmin Merenkululaitoksen vahvistamaan lomakkeeseen, koska käytännössä luokituslaitossopimuksia ei ole edellä mainituille lomakkeille laadittu.

Pykälän 2 momentin sisältö sopimukseen sisällytettävistä ehdoista vastaisi myös luokituslaitosdirektiivin 6 artiklaa.

40 §. Kieltäytyminen katsastusvaltuutuksen antamisesta. Pykälä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 6 §:ää. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto valtuuttaisi hyväksytyyn luokituslaitoksen 39 §:n mukaisesti suorittamaan katsastuksia, se ei voisi kieltäytyä antamasta katsastusvaltuutusta Euroopan unionin alueella sijaitsevalle muulle hyväksytylle luoki-

tuslaitokselle, ellei siihen olisi perusteltua syytä. Säännöksen asiasisältö vastaisi myös luokituslaitosdirektiivin 5 artiklaa. Perusteltu syy rajoittaa laitosten lukumäärää tulee olla luokituslaitosdirektiivin 5 artiklan mukaan avoimesti ja puolueettomasti perusteltu.

41 §. Katsastusvaltuutuksen peruuttaminen. Pykälä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 8 ja 9 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava hyväksytylle luokituslaitokselle antamansa katsastusvaltuutus, jos luokituslaitoksen hyväksyntä on luokituslaitosdirektiivin 9 artiklan mukaisesti peruutettu.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuudesta peruuttaa hyväksytylle luokituslaitokselle antamansa katsastusvaltuutus myös, jos luokituslaitos olennaisesti tai toistuvasti laiminlyö velvollisuutensa suorittaa katsastus 39 §:ssä tarkoitettun sopimuksen mukaisesti. Olennaisena laiminlyöntinä voidaan pitää esimerkiksi sitä, että luokituslaitos joutuu Paris MoU yhteisymmärryspöytäkirjan korkean riskin (high risk) alueella olevien luokituslaitosten listalle.

Pykälän 3 momentin mukaan huolimatta siitä, että hyväksytty luokituslaitos täyttäisi luokituslaitosdirektiivin liitteen mukaiset vaatimukset, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa antamansa katsastusvaltuutuksen toistaiseksi luokituslaitosdirektiivin 10 artiklan mukaisesti, jos se katsoisi, ettei luokituslaitos enää pysty suorittamaan katsastustehtävää sen puolesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta palauttaa toistaiseksi peruutettu katsastusvaltuutus, jos Euroopan yhteisöjen komissio luokituslaitosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen sitä pyytää.

42 §. Hyväksyttyä luokituslaitosta koskeva valvonta. Pykälä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 10 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta valvoa, että hyväksytty luokituslaitos suorittaa sopimukseen perustuvat tehtävänsä ja että se täyttää luokituslaitosdirektiivin liitteen mukaiset vaatimukset. Liikenteen turvallisuusviraston olisi tehtävä tarkastustoimet joka toinen vuosi ja raportoitava niistä Euroopan yhteisöjen komissiolle. Jä-

senvaltioiden velvollisuus auditoida valtuutamansa hyväksytyt luokituslaitokset perustuu luokituslaitosdirektiivin 11 artiklan 2 kohtaan.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tulisi toimittaa luokituslaitosdirektiivissä säädetty ilmoitukset Euroopan yhteisöjen komissiolle ja jäsenvaltioille. Luokituslaitosdirektiivissä säädetään ilmoitusvelvollisuuksista 10, 11 ja 12 artiklassa.

43 §. Katsastuksen hakeminen ja järjestäminen. Pykälässä säädettäisiin katsastuksen hakijoista, keneltä katsastusta haetaan ja katsastuksen hakemiseen liittyvistä määräyksistä. Pykälä vastaisi sisällöltään eräin täsmennyksin katsastusasetuksen 4 §:ää ja kalastusasetuksen 6 §:n 3 momenttia.

Pykälän 1 momentin mukaan laivanisännän tai hänen edustajansa olisi haettava kirjallisesti uuden aluksen ja olemassa olevaan alukseen tehtävien muutostöiden peruskatsastusta sekä näihin liittyvien piirustusten ja suunnitelmien hyväksymistä Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Pykälän 2 momentin mukaan muita kuin 1 momentissa tarkoitettuja katsastuksia olisi haettava kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta tai nimetyltä katsastajalta. Näitä katsastuksia olisivat esimerkiksi uusintakatsastus, määräaikainen katsastus, välikatsastus ja vuosikatsastus.

Pykälän 3 momentin mukaan laivanisäntä tai hänen edustajansa voisi hakea Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttamalta hyväksytyiltä luokituslaitokselta niitä katsastuksia, joiden tekemiseen Liikenteen turvallisuusvirasto on kyseisen luokituslaitoksen valtuuttanut. Jos alus on luokitettu, niin käytännössä luokituslaitos hoitaa aluksen kaikki ne katsastukset, joiden tekemiseen sillä on Liikenteen turvallisuusviraston antama katsastusvaltuutus.

Pykälän 4 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin hakemuksiin liitettävistä tiedoista, hakemusten ajankohdasta ja katsastuksen järjestämisestä. Määräysten tarkoituksena olisi helpottaa hakemuksen tekemistä ja nopeuttaa sen käsittelyä. Määräyksistä hakija saisi tarkat tiedot asiakirjoista, jotka hakemukseen on liitettävä sekä tiedon

siitä, milloin hakemus on toimitettava, jotta se ehditään käsitellä ennen haluttua katsastusajankohtaa. Määräyksiin sisältyisi myös katsastuksen järjestämiseen ja toimittamiseen liittyviä yksityiskohtaisia määräyksiä, esimerkiksi katsastuksen tulokset olisi merkittävä Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamalle lomakkeelle.

44 §. Katsastuksen toimittaminen. Pykälä vastaisi sisällöltään pääosin katsastusasetuksen 11 §:ää ja kalastusasetuksen 6 §:n 2 momenttia. Pykälän 1 momentin mukaan laivanisännän olisi huolehdittava siitä, että alus katsastetaan ja sovittava Liikenteen turvallisuusviraston tai sen valtuuttaman hyväksytyyn luokituslaitoksen taikka nimetyn katsastajan kanssa katsastuksen ajasta ja paikasta.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksen päällikön olisi huolehdittava siitä, että aluksessa on ennen katsastuksen aloittamista suoritettu ne valmistavat toimenpiteet, joita katsastuksen järjestelmällinen ja viivytyksetön toimitaminen vaatii, sekä asetettava katsastuksen suorittajan käytettäväksi riittävä määrä henkilöitä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että katsastus olisi toimitettava siten, että siitä on alukselle mahdollisimman vähän haittaa ja viivytystä.

45 §. Katsastuslajit. Pykälässä säädettäisiin erilaisista katsastuslajeista. Pykälän 1 momentin mukaan alukselle tehtäviä meriturvallisuuskatsastuksia olisivat peruskatsastus, uusintakatsastus, määräaikainen katsastus, välikatsastus ja vuosikatsastus.

Pykälän 2–6 momentissa säädettäisiin, mitä toimenpiteitä 1 momentissa tarkoitettuihin katsastuksiin sisältyy.

46 §. SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen meriturvallisuuskatsastus. Pykälän 1 momentin mukaan SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluva alus olisi peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena siten kuin SOLAS-yleissopimuksessa määrätään. Säännös perustuu SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun 7-10 sääntöihin, joissa myös on tarkemmin lueteltu, mitä tehtäviä peruskatsastukseen ja muihin SOLAS-yleissopimuksen mukaisiin katsastuksiin sisältyy.

Pykälän 2 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi SOLAS-yleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi tarkemmat tekniset määräykset 1 momentissa tarkoitetun peruskatsastuksen ja muiden SOLAS-yleissopimuksen mukaisten katsastusten suorittamisesta. Valtuutuksen nojalla annettavat määräykset vastaisivat sisällöltään katsastusasetuksen 12, 14, 40 ja 40 a §:ää.

47 §. *Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen meriturvallisuuskatsastus.* Pykälän 1 momentin mukaan non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluva kotimaan matkoilla liikennöivä matkustaja-alus tai kotimaanliikenteen suurnopeusmatkustaja-alus olisi peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena siten kuin non-SOLAS-direktiivissä säädetään.

Pykälän 2 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi non-SOLAS-direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetun peruskatsastuksen ja muiden non-SOLAS-direktiivin mukaisten katsastusten suorittamisesta. Valtuutuksen nojalla annettavat määräykset vastaisivat sisällöltään katsastusasetuksen 12, 13, 40 ja 40 a § sekä non-SOLAS-asetuksen 11, 12, 13 ja 14 §:ää.

48 §. *Muun kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä käytettävän matkustaja-aluksen meriturvallisuuskatsastus.* Pykälän 1 momentin mukaan kotimaan matkoilla liikennöivä matkustaja-alus, joka ei kuulu non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan, olisi peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin siitä, että alukselle olisi peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus ja vuosikatsastus. Vastaavaa säännöstä ei ole ehdotetun lain 46 ja 47 §:ssä, koska tässä pykälässä tarkoitetun aluksen katsastus ei perustu kansainväliseen sopimukseen eikä direktiiviin siten kuin 46 ja 47 §:ssä säädetty katsastukset perustuvat. Säännöksellä tarkennettaisiin 1 momentin katsastusta koskevaa perussäännöstä.

Pykälän 3 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus ja vuosikatsastus tehtäisiin ja mitä

näihin katsastuksiin sisältyisi. Valtuutuksen nojalla annettavat määräykset vastaisivat sisällöltään katsastusasetuksen 13, 40 ja 40 a §:ää.

49 §. *Kotimaanliikenteessä käytettävän lastialuksen ja proomun sekä kansainvälisessä liikenteessä käytettävän lastialuksen, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan, meriturvallisuuskatsastus.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin siitä, että kotimaanliikenteessä käytettävä lastialus ja proomu sekä kansainvälisessä liikenteessä käytettävä lastialus, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan, olisi peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Pykälän 2 momentin mukaan alukselle olisi peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus ja vuosikatsastus. Lisäksi kotimaanliikenteessä käytettävälle lastialukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 ja kansainvälisen liikenteen sellaiselle lastialukselle, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan, olisi tehtävä välikatsastus ja aluksen radiolaitteille määräaikainen katsastus. Säännöksellä tarkennettaisiin 1 momentin katsastusta koskevaa perussäännöstä.

Pykälän 3 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus ja vuosikatsastus tehtäisiin ja mitä näihin katsastuksiin sisältyisi. Valtuutuksen nojalla annettavat määräykset vastaisivat sisällöltään katsastusasetuksen 14, 15, 16, 17, 40 ja 40 a §:ää.

50 §. *Kalastusaluksen katsastus.* Pykälän 1 momentin mukaan kalastusalusdirektiivin soveltamisalaan kuuluva alus olisi peruskatsastettava siten kuin kalastusalusdirektiivissä säädetään ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Katsastuksista säädetään kalastusalusdirektiivin 6 artiklassa.

Pykälän 2 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi kalastusalusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetun peruskatsastuksen ja muiden kalastusalusdirektiivin mukaisten katsastusten suorittamisesta.

Pykälän 3 momentissa säädetäisiin sellaisen kalastusaluksen katsastamisesta, joka ei kuulu kalastusalusdirektiivin sovelta-

misalaan. Tällainen kalastusalue olisi peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi kalastusalueiden luokkiin ja pyyntialueisiin perustuvia tarkempia määräyksiä näiden alusten katsastuksista. Kalastusalueiden luokat on määritelty ehdotetun lain 1 luvun 2 §:n 32 kohdassa ja pyyntialueet 1 luvun 2 §:n 39 kohdassa.

51 §. *Erikoisaluksen, ammattiveneen ja vuokraveneen katsastus.* Pykälän 1 momentin mukaan erikoisalus, ammattivene tai vuokravene olisi peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Katsastuksessa tarkastettaisiin, että alus täyttää alusturvallisuutta koskevat vaatimukset. Erikoisalukselle, ammattiveneelle ja vuokraveneelle katsastetaan joko matkustaja- tai lastialuksiksi nykyisen käytännön mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan erikoisalukselle, ammattiveneelle ja vuokraveneelle olisi peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräämääräinen katsastus.

Pykälän 3 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräämääräinen katsastus tehtäisiin ja mitä näihin katsastuksiin sisältyisi.

52 §. *Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus.* Pykälä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 13 §:n 2 momenttia ja 18 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan aluksen runko olisi katsastettava talviliikennettä varten, kun alus otetaan ensimmäisen kerran käyttöön talviliikenteessä. Talviliikenteessä käytettävän aluksen pohja olisi katsastettava ulkopuolelta vuosittain ennen kuin alusta käytetään uudelleen talviliikenteeseen.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettu katsastus ei kuitenkaan olisi tarpeen Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttaman hyväksytyt luokituslaitoksen jääluokittaman aluksen osalta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi lisäksi erityisistä syistä vapauttaa luokittamattoman aluksen 1 momentissa tarkoitettua katsastuksesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta.

53 §. *Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset.* Pykälän 1 momentin mukaan alus olisi katsastettava

ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain vaatimukset. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovellettaisiin mitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään. Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettua lainsäädäntöä ollaan paraikaa uudistamassa ja merenkulun ympäristönsuojelulaki on tarkoitus antaa eduskunnalle syysistuntokaudella 2009. Samassa yhteydessä on tarkoitus saattaa voimaan alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta vuonna 2001 tehty kansainvälinen yleissopimus. Esimerkiksi kyseinen sopimus olisi pykälässä tarkoitettu muu Suomea sitova kansainvälinen velvoite.

Pykälän 2 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitettujen katsastusten suorittamisesta. Valtuutuksen nojalla annettavat määräykset vastaisivat sisällöltään katsastusasetuksen 3, 4 ja 5 lukua.

54 §. *Lastiviivakatsastukset.* Pykälän 1 momentin mukaan lastiviivayleissopimuksen soveltamisalaan kuuluva alus olisi katsastettava siten kuin lastiviivayleissopimuksessa tai Itämeren lastiviivasopimuksessa määrätään.

Pykälän 2 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset 1 momentissa mainittujen katsastusten suorittamisesta. Valtuutuksen nojalla annettavat määräykset vastaisivat sisällöltään katsastusasetuksen 37, 38 ja 39 §:ää.

Pykälän 3 momentin mukaan sellainen kotimaanliikenteen alus, jonka pituus on vähintään 24 metriä, olisi katsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen. Liikenteen turvalli-

suusvirasto antaisi tarkempia määräyksiä katsastuksen suorittamisesta.

55 §. *Ylimääräinen katsastus.* Pykälä vastaisi sisällöltään pääosin katsastusasetuksen 40 a §:ää. Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päättää ilman laivanisännän tai hänen edustajansa hakemusta suomalaiselle alukselle suoritettava ylimääräisestä katsastuksesta, jos aluksella on tehty merkittäviä korjaus- tai muutostöitä tai jos alus on ollut merionnettomuudessa taikka aluksessa on havaittu vika tai jos muu erityinen syy edellyttää ylimääräisen katsastuksen tekemistä. Pykälän sisältöä on tarkennettu nykyiseen sääntelyyn verrattuna siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päättää ylimääräisen katsastuksen tekemisestä alukselle ilman laivanisännän tai hänen edustajansa hakemusta.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin siitä, että jos aluksen navigointilaitteita tai kuljetuskoneistoa ohjataan integroidulla järjestelmällä, laivanisäntä olisi velvollinen esittämään ylimääräisessä katsastuksessa käsikirjan järjestelmän toiminnasta sekä siinä ohjeistamattomien toimintojen selvittämiseksi pöytäkirjan laitteen valmistajan teettämästä tai tekemästä järjestelmän testauksesta. Jos laivanisäntä ei esittäisi testipöytäkirjaa, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi laivanisäntää kuultuaan pyytää puolueetonta tutkimuslaitosta testaamaan järjestelmän laivanisännän kustannuksella. Integroidusta järjestelmästä ei ole määräyksiä SOLAS-yleissopimuksessa, vaan kyse on perustaltaan kansallisesta säännöksestä, jollaisia on myös eräiden muiden maiden laeissa. Säännös otettiin katsastusasetukseen, koska lukuisille aluksille oli tapahtunut onnettomuuksia integroitua järjestelmää käytettäessä.

56 §. *Aluksen muuttaminen katsastuksen jälkeen.* Pykälä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 42 §:ää ja kalastusalusasetuksen 12 §:ää. Pykälän mukaan katsastuksen jälkeen aluksen rakenteellisiin järjestelyihin, koneistoon, varusteisiin tai muuhun katsastuksen kohteeseen ei saisi tehdä muutoksia ilman Liikenteen turvallisuusviraston suostumusta.

57 §. *Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat.* Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi

katsastusten perusteella katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat tai tekisi niihin merkinnän suoritetusta määräaikaista katsastuksesta taikka väli- tai vuosikatsastuksesta, jos aluksessa ei ole havaittu olennaisia puutteita. Jos puutteita on havaittu, asiakirjat annettaisiin puutteiden korjaamisen jälkeen. Asiakirjat annettaisiin laivanisännälle tai hänen edustajalleen. Aluksen päällikkö on laivanisännän edustaja aluksella.

Pykälän *2 momentin* nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, merityöyleissopimuksen, non-SOLAS-direktiivin ja kalastusalusdirektiivin sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkemmat tekniset määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa. Valtuutuksen nojalla annettavat määräykset vastaisivat sisällöltään katsastusasetuksen 46 ja 41 §:ää, kalastusalusasetuksen 13 §:ää ja non-SOLAS-asetuksen 15 ja 16 §:ää.

Pykälän *3 momentin* nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi merityöyleissopimuksen mukaisen merityösertifikaatin ja muut merityöyleissopimuksen mukaiset todistuskirjat. Merityösertifikaattien antaminen kuuluisi siten Liikenteen turvallisuusvirastolle ja ne annettaisiin pääsääntöisesti katsastusten yhteydessä. Sertifikaattien antaminen edellyttäisi, että Liikenteen turvallisuusvirasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta todennut, ettei myöntämiselle ole estettä. Myöntäminen edellyttäisi lisäksi, että työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenteen turvallisuusvirastolle antamassaan lausunnossa, ettei myöntämiselle ole estettä sen toimivaltaan kuuluvien seikkojen osalta.

58 §. *Väliaikainen todistus- tai turvallisuuskirja.* Pykälä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 46 §:n 2 momenttia. Pykälässä säädettäisiin siitä, että jos Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttama hyväksytty luokituslaitos suorittaisi katsastuksen, se voisi valtuutussopimuksensa puitteissa antaa alukselle väliaikaisen todistus- tai turvallisuuskirjan.

Aluksella olisi kuitenkin viiden kuukauden kuluessa katsastuksesta oltava todistus- tai turvallisuuskirja, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto tai ehdotetun lain 6 luvun 37 §:ssä tarkoitettu toisen valtion viranomaisen on antanut laivanisännän tai hänen edustajansa hakemuksen perusteella. Todistuskirjojen voimassaolosta määrätään SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun B-osan 14 säännössä. Väliaikainen todistus- tai turvallisuuskirja olisi voimassa enintään viisi kuukautta.

59 §. Todistus- tai turvallisuuskirjan uusiminen ja sen voimassaolon lakkaaminen. Pykälä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 43 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin todistus- tai turvallisuuskirjan uusimisesta, jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita todistus- tai turvallisuuskirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia. Tällöin laivanisännän tai hänen edustajansa olisi viipymättä haettava kirjallisesti uutta todistus- tai turvallisuuskirjaa Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Pykälän 2 momentin mukaan todistus- tai turvallisuuskirja lakkaisi olemasta voimassa, jollei siihen ole tehty merkintää säädetyistä vuosi-, väli- tai määräaikaiskatsastuksesta taikka jos alukseen olisi tehty muutos ilman Liikenteen turvallisuusviraston suostumusta tai jos alus siirtyisi toisen valtion lipun alle.

60 §. Aluksessa havaittu puutteellisuus. Pykälä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 44 §:ää. Jos katsastusta suoritettaessa aluksessa havaittaisiin vika tai puute, katsastajan olisi ilmoitettava siitä aluksen päällikölle tai laivanisännälle ja asetettava määräaika vian tai puutteen korjaamiselle tai poistamiselle sekä tehtävä siitä asianmukainen merkintä katsastusasiakirjoihin. Vian tai puutteen korjaamisesta tai poistamisesta olisi määräajan kuluessa ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

61 §. Aluksen todistus- tai turvallisuuskirjan poisottaminen. Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston suomalaiselle alukselle antaman todistus- tai turvallisuuskirjan poisottamisesta, jos alus ei olisi rakenteeltaan, koneistoltaan, varustukseltaan tai toiminnaltaan katsastuksessa edellytetyssä kunnossa. Liikenteen turvallisuusviraston tulisi kuitenkin antaa alukselle poisotetun to-

distus- tai turvallisuuskirjan tilalle väliaikainen todistus- tai turvallisuuskirja, jonka voimassaoloaikana aluksessa havaittu vika tai puute olisi korjattava. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi alukselle viipymättä uuden todistus- tai turvallisuuskirjan sen jälkeen kun, se on todennut, että aluksessa havaittu vika tai puute on asianmukaisesti korjattu. Joidenkin puutteiden osalta riittäisi, että Liikenteen turvallisuusvirastolle tehdään ilmoitus, että asia on korjattu. Vakavien puutteiden osalta Liikenteen turvallisuusvirasto tekisi kuitenkin aluksella tarkastuksen sen varmistamiseksi, että puutteet on korjattu. Uusi todistus- tai turvallisuuskirja annettaisiin samaksi ajaksi, jonka poisotettu todistus- tai turvallisuuskirja olisi ollut voimassa.

Vastaavaa säännöstä ei ole nykyisessä katsastusasetuksessa. Voimassa olevan alusturvallisuuden valvontalain 14 §:n nojalla alus voidaan pysäyttää sellaisten aluksissa havaittujen puutteiden perusteella, jotka aiheuttavat vaaraa ihmishengelle tai välitöntä vaaraa alukselle, muulle liikenteelle tai meriympäristölle. Alus voidaan pysäyttää myös muun muassa, jos tarkastusta vastustetaan tai jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö ei korjaa alusturvallisuudessa havaittua puutetta tai epäkohtaa valvontaviranomaisen asettaman määräajan kuluessa. Asiasta säädetään alusturvallisuuden valvontalain 12 ja 13 §:ssä.

Esimerkkinä tilanteesta, jolloin sovellettaisiin todistus- tai turvallisuuskirjan poisottamista sen sijaan, että alus pysäytettäisiin, olisivat alusta tai sen toimintaa rasittavat sellaiset puutteet, joita ei voida korjata heti, vaan esimerkiksi muutaman viikon tai kuukauden kuluessa. Edellytyksenä olisi lisäksi, että puute ei ole sellainen, että alus olisi ehdottomasti pysäytettävä puutteen korjaamisen ajaksi. Tällaisia aluksen todistus- ja turvallisuuskirjan poisottamiseen liittyviä puutteita voisivat olla esimerkiksi lievemmät puutteet aluksen radiolaitteissa. Kun alukselta otettaisiin pois todistus- tai turvallisuuskirja, sille tulisi antaa samalla lyhyeksi määräajaksi väliaikainen todistus- tai turvallisuuskirja, jotta alus voisi pienistä puutteista huolimatta liikennöidä ja samalla huolehtia vian tai puutteen korjaamisesta väliaikaisen todistus- tai turvallisuuskirjan voimassaoloaikana. Vian tai puutteen korjaamisen jälkeen Liikenteen

turvallisuusvirasto antaisi alukselle viipymättä uuden todistus- tai turvallisuuskirjan samaksi ajaksi kuin poisotettu todistus- tai turvallisuuskirja olisi ollut voimassa. Aluksen pysäyttämiseen sovellettaisiin alusturvallisuuden valvontalakia, kun taas todistus- tai turvallisuuskirjan poisottaminen ja väliaikaisen todistus- tai turvallisuuskirjan antaminen määräytyisivät ehdotetun aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain mukaisesti. Koska väliaikainen todistus- tai turvallisuuskirja olisi aina annettava todistus- tai turvallisuuskirjan poisottotilanteissa, ehdotettu säännös ei olisi päällekkäinen alusturvallisuuden valvontalain kanssa.

62 §. Poikkeusten myöntäminen. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisistä syistä yksittäistapauksissa määrääjäksi myöntää poikkeuksia ehdotetussa katsastusta koskevassa 6 luvussa säädettyistä tai luvun säännösten nojalla määrätyistä vaatimuksista. Poikkeukset eivät kuitenkaan saisi olla ristiriidassa Suomea velvoittavien kansainvälisten sopimusten kanssa.

Pykälän 2 momentin mukaan poikkeus voitaisiin myöntää sillä edellytyksellä, ettei aluksen turvallisuustaso olennaisesti heikenny. Poikkeus voitaisiin myöntää esimerkiksi siirtymämatkaa varten, kun alus siirtyy telakalle tai romuttamolle tai liikennealuetta vastaavalle muulle liikennealueelle. Ehdotettu 1 ja 2 momentti vastaisivat sisällöltään katsastusasetuksen 47 §:ää ja kalastusalusasetuksen 64 §:ää. Esimerkkeinä tapauksista, jolloin turvallisuustaso ei olennaisesti heikenny, ovat viallisen radiolaitteen korvaaminen aluksella olevalla toisella radiolaitteella, jolla tehtävät voidaan hoitaa tai rikki menneen paloturvallisuuslaitteen korvaaminen jatkuvalla miehityksellä konehuoneessa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että jos alusta käytettäisiin liikenteessä yksinomaan ulkomaan satamien välillä, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi, ottaen kuitenkin huomioon liikenteen laadun, määrätä, että tällainen liikenne on rinnastettava siihen verrattavaan kotimaanliikenteeseen tai kansainväliseen liikenteeseen. Tällainen tilanne saattaisi olla esimerkiksi silloin, kun suomalainen alus liikennöi Ruotsin merenrannikon

satamien välisessä kabotaasiliikenteessä. Tällöin alukselta ei tarvitsisi edellyttää katsastamista itämerenliikenteeseen, vaan katsastaminen kotimaanliikenteeseen riittäisi. Ehdotettu 3 momentti vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 23 §:n 2 momenttia.

7 luku Aluksenmittaus

63 §. Aluksenmittauksen tarkoitus ja tarkemmat määräykset. Pykälässä säädettäisiin aluksenmittauksen tarkoituksesta ja tarkempien määräysten antamisesta. Kansainvälisesti aluksenmittauksesta on voimassa vuoden 1969 aluksenmittausyleissopimus, joka on Suomen osalta tullut voimaan 18 päivänä heinäkuuta 1982.

Pykälän 1 momentin mukaan aluksenmittauksella määritetään aluksen brutto- ja nettovetoisuus aluksenmittausyleissopimuksen mukaisesti. Momentti vastaisi sisällöltään aluksenmittausasetuksen 1 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi aluksenmittausyleissopimuksen yhtenäisen soveltamisen varmistamiseksi antaa tarkempia määräyksiä aluksenmittausyleissopimuksessa asetetuista vaatimuksista IMO:n ohjeiden ja suositusten mukaisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi IMO:n yleiskokouksen 19 päivänä marraskuuta 1981 antamassa päätöslauselmassa A.494 määrättyllä tavalla ja laivanisännän pyynnöstä sallia, että aluksen bruttovetoisuutena käytetään myös rinnakkain yhdenmukaisesta aluksenmittausjärjestelmästä vuonna 1947 tehdyn yleissopimuksen (SopS 18/1955) mukaan määritettyä vetoisuutta.

64 §. Aluksenmittauksen suorittajat. Pykälän mukaan suomalaisen aluksen aluksenmittauksen suorittaisi Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikenteen turvallisuusviraston nimeämä aluksenmittaaja, joka ei toimi Liikenteen turvallisuusviraston palveluksessa. Ehdotettu säännös muuttaisi voimassa olevaa sääntelyä, jonka mukaan vain sivutoiminen nimetty aluksenmittaaja suorittaa aluksenmittauksen. Ehdotetun pykälän mukaan aluksenmittauksen voisi suorittaa myös Liiken-

teen turvallisuusvirasto. Lisäksi pykälää tarkennettaisiin nimetyn aluksenmittaajan osalta siten, että nimetty aluksenmittaaja ei saisi olla Liikenteen turvallisuusviraston palveluksessa. Jos tällaisia aluksenmittaajia ehdotetun lain voimaan tullessa on, tulee heidän nimityskirjansa peruuttaa. Aluksenmittauksen suorittajista määrätään aluksenmittausyleis-sopimuksen 6 ja 7 artiklassa.

65 §. Nimetty aluksenmittaaja. Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston nimeämän aluksenmittaajan pätevydestä, nimityskirjasta ja sen peruuttamisesta sekä nimetyn aluksenmittaajan velvollisuuksista.

Pykälän 1 momentin mukaan nimetyllä aluksenmittaajalla tulisi olla sellainen pätevyys, että hän pystyy asianmukaisesti suorittamaan aluksenmittauksia. Nimetyn aluksenmittaajan pätevyysvaatimuksista säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Säännös nimetyn aluksenmittaajan pätevyyttä koskevista vaatimuksista olisi uusi. Se on kuitenkin tarpeen, jotta Liikenteen turvallisuusvirasto voisi nimityskirjaa antaessaan sitoa harkintavallan käytön säädettyihin kriteereihin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nimetyn aluksenmittaajan nimityskirjasta, joka myönnettäisiin määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi. Nimityskirja voitaisiin hakemuksesta uusia edellyttäen, että hakija osoittaisi säilyttäneensä pätevyytensä. Momentin asiasisältö on uusi verrattuna voimassa olevaan sääntelyyn. Nykyisessä aluksenmittausasetuksessa ei ole säännöstä nimityskirjan voimassaolosta, joten annetut nimityskirjat ovat olleet voimassa toistaiseksi. Nimityskirjat on kuitenkin syytä antaa määräajaksi, koska näin Liikenteen turvallisuusvirasto voi paremmin valvoa nimettyjen aluksenmittaajien toimintaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tapauksista, jolloin Liikenteen turvallisuusviraston olisi peruutettava nimetyn aluksenmittaajan nimityskirja. Nimityskirja olisi peruutettava, jos nimetty aluksenmittaaja ei enää tiedoiltaan ja taidoiltaan täytä nimityskirjan saamisen edellytyksiä tai hän vakavasti tai toistuvasti rikkoo ehdotettua lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä.

Pykälän 4–6 momentissa säädettäisiin nimityskirjan peruuttamiseen liittyvästä nime-

tyn aluksenmittaajan kuulemisesta, nimityskirjan palauttamisesta ja nimityskirjan peruuttamisesta kokonaan tai määräajaksi.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin nimetyn aluksenmittaajan velvollisuudesta aluksenmittauksia suorittaessaan noudattaa hallintolain, kielilain, sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetun lain ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain säännöksiä. Momentin asiasisältö on uusi verrattuna nykyiseen sääntelyyn, mutta tarpeellinen, koska nimetyt aluksenmittaajat suorittavat perustuslain 124 §:n mukaisia julkisia hallintotehtäviä.

66 §. Aluksenmittauksen hakeminen ja järjestäminen. Pykälän 1 momentin mukaan laivanisännän tai hänen edustajansa olisi haettava kirjallisesti aluksenmittausta Liikenteen turvallisuusvirastolta tai nimetyltä aluksenmittaajalta. Laivanisännän edustajana aluksenmittausta voisi hakea esimerkiksi aluksen päällikkö tai telakan edustaja.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja aluksenmittauksen järjestämisestä. Määräysten tarkoituksena olisi helpottaa hakemuksen tekemistä ja nopeuttaa sen käsittelyä. Määräyksistä hakija saisi tarkat tiedot asiakirjoista, jotka hakemukseen on liitettävä sekä tiedon siitä, milloin hakemus on toimitettava, jotta se ehdittään käsitellä ennen haluttua aluksenmittauksen ajankohdtaa. Määräykseen sisältyisi myös aluksenmittauksen järjestämiseen ja toimittamiseen liittyviä yksityiskohtaisia määräyksiä, esimerkiksi mittauksilokset olisi merkittävä Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamalle lomakkeelle. Määräykset vastaisivat sisällöltään pääosin aluksenmittausasetuksen 6 §:ssä, 7 §:n 1 momentissa ja 8 §:n 1 momentissa säädetyjä asioita.

67 §. Aluksenmittaus ja mittakirja. Pykälän 1 momentin mukaan alus, jonka pituus on vähintään 12 metriä, olisi mitattava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä voitaisiin mitata myös alus, jonka pituus on alle 12 metriä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin väliaikaisesta mittauksesta. Kun aluksen rakennustyö olisi edistynyt niin pitkälle, että aluksen

yläkansi on paikoillaan, aluksenmittauksen suorittajaa voitaisiin pyytää laatimaan kannenalaista tilaa koskeva väliaikainen mittaus. Momentti vastaisi aluksenmittausasetuksen 7 §:n 2 momenttia.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi aluksenmittauksen perusteella alukselle aluksenmittausyleissopimuksen mukaisen mittakirjan. Voimassa olevan aluksenmittausasetuksen 9 ja 10 §:ssä säädetään, että alukselle annetaan kansainvälinen mittakirja tai ulkomaisen aluksen mittakirja. Näin on tarkoitus toimia jatkossakin, vaikka tästä ei ole otettu mainintaa ehdotettuun säännökseen. Kuitenkin mittakirjoihin tulee soveltaa suoraan vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta.

68 §. *Toisen valtion viranomaisen suorittama aluksenmittaus.* Pykälässä säädettäisiin toisen valtion viranomaisen suorittamasta aluksenmittauksesta. Pykälä vastaisi sisällöltään aluksenmittausasetuksen 5 §:n 3 momenttia.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pyytää aluksenmittausyleissopimuksen sopimuspuolen asianomaista viranomaista mittaamaan suomalaisen aluksen ulkomailla. Menettely perustuu aluksenmittausyleissopimuksen 8 artiklaan. Tällainen aluksenmittaus tunnustettaisiin samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitetun aluksenmittauksen kanssa.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksenmittausyleissopimuksen sopimuspuolen lipun alla purjehtiva alus voitaisiin mitata Suomessa, jos aluksen lippuvaltion asianomainen viranomainen pyytää sitä Liikenteen turvallisuusvirastolta.

69 §. *Ulkomaisen aluksen siirtyminen Suomen lipun alle.* Pykälässä säädettäisiin toimenpiteistä ulkomaisen aluksen siirtyessä Suomen lipun alle. Tällöin aluksen vetoisuus olisi tarkistettava ja alukselle olisi annettava aluksenmittausyleissopimuksen mukainen kansainvälinen mittakirja. Ehdotettu pykälä vastaisi sisällöltään aluksenmittausasetuksen 5 §:n 1 momenttia.

70 §. *Suomalaisen aluksen siirtyminen toisen valtion lipun alle.* Pykälässä säädettäisiin suomalaisen aluksen mittakirjan voimassaoloajan jatkumisesta aluksen siirtyessä toisen valtion lipun alle. Ehdotettu pykälä vastaisi

pääosin sisällöltään aluksenmittausasetuksen 18 §:n 1 momenttia. Kun Suomen alusrekisteriin merkitty alus siirtyisi toisen aluksenmittausyleissopimukseen liittyneen valtion lipun alle, sen mittakirjan voimassaoloaika jatkuisi enintään kolme kuukautta tai siihen asti, kunnes tämän lippuvaltion asianomainen viranomainen korvaa mittakirjan toisella kansainvälisellä mittakirjalla siitä riippuen, kumpi ajankohta on aikaisempi. Mittakirja olisi palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

71 §. *Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjat.* Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjoista on voimassa Suezin kanavan mittakirjasta annettu asetus (316/1955) ja Panaman kanavan mittakirjasta annettu asetus (317/1955). Pykälä vastaisi sisällöltään pääosin näitä asetuksia.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan. Tällainen mittakirja voitaisiin antaa myös Suomen satamassa olevalle ulkomaiselle alukselle, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö sitä Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että aluksenmittaus ja vetoisuuden määrittäminen tulisi tehdä Suezin kanavan tai Panaman kanavan kulloinkin voimassa olevien aluksenmittaus sääntöjen mukaisesti.

72 §. *Lastitilojen merkitseminen.* Pykälässä säädettäisiin siitä, että laivanisännän tai aluksen päällikön olisi merkittävä alukseen pysyvällä merkinnällä aluksen nettovetoisuutta määritettäessä lukuun otetut lastitilat aluksenmittausyleissopimuksen mukaisesti. Pykälä vastaisi sisällöltään aluksenmittausasetuksen 14 §:ää.

73 §. *Mittakirjan tietoihin vaikuttavat muutokset.* Pykälässä säädettäisiin toimenpiteistä, joihin eri tahojen on ryhdyttävä, jos aluksessa on tapahtunut muutoksia mittakirjan saamisen jälkeen.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että jos aluksessa on mittakirjan saamisen jälkeen tapahtunut sen vetoisuuteen vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai aluksen päällikön olisi ilmoitettava siitä viipymättä

Liikenteen turvallisuusvirastolle. Aluksen veitoisuus olisi määritettävä uudelleen ja alukselle olisi annettava uusi, aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja aluksenmittausyleissopimuksessa määrättyä aikarajoitusta noudattaen.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentin säännöstä sovellettaisiin myös silloin, kun aluksen lastitiloiksi merkitsemättömiä tiloja käytetään lastitiloina.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että jos 1 momentissa tarkoitettut muutokset todettaisiin ulkomaisessa aluksessa, jolla on aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja, Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltion aluksenmittausviranomaisille.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin laivanisännän tai hänen edustajansa velvollisuudesta hakea viipymättä uutta mittakirjaa Liikenteen turvallisuusvirastolta, jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuisi tai aluksen tiedoissa tapahtuisi muita mittakirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia.

Pykälä vastaisi sisällöltään 1—3 momenttien osalta aluksenmittausasetuksen 15 §:n 1, 3 ja 4 momenttia. Pykälän 4 momentti olisi uusi. Esimerkkeinä mittakirjan tietoihin vaikuttavista muutoksista voidaan mainita aluksen nimen tai kotipaikan muuttuminen.

74 §. Mittakirjan katoaminen tai vahingoittuminen. Pykälä vastaisi sisällöltään aluksenmittausasetuksen 17 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan laivanisännän tai aluksen päällikön olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle mittakirjan katoamisesta. Jos olisi perusteltua syytä olettaa mittakirjan kadonneen, Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi alukselle uuden mittakirjan, johon merkitäisiin antamisen syy.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin toimenpiteistä, jos aluksen mittakirja on vahingoittunut tai siinä määrin kulunut, että sen käyttäminen vaikeutuu. Momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi hakemuksesta uuden mittakirjan sillä ehdolla, että vanha mittakirja palautetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Uuteen mittakirjaan merkitäisiin antamisen syy.

8 luku Aluksen käyttö

75 §. Lastaaminen ja kuljetus. Pykälässä säädettäisiin eräistä aluksen lastaamiseen ja kuljetukseen liittyvistä perussäännöistä.

Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin aluksen lastaamisessa huomioon otettavista seikoista. Aluksen lastaamisesta on säännös kauppaa-alusasetuksen 51 §:ssä, jonka mukaan päällikön velvollisuutena on katsoa, että alusta ei lastata liiaksi eikä virheellisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta lastata alus hyväksytyyn lastinkiinnityskäsikirjan mukaisesti tai Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun tavan tai menetelmän mukaisesti.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta lastata alus siten, että lasti ei haittaa näkyvyyttä komentosillalta.

Pykälän 5 momentissa kiellettäisiin matkustaja-aluksen käyttäminen hinaamiseen, ellei kyse ole hätätilanteesta.

Pykälän 6 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa SOLAS-yleissopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskisivat aluksen lastaamista ja kuljetusta.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luku koskee lastin kuljettamista, jonka lisäksi IMO on antanut useita suositusluontoisia lastin kuljettamista koskevia säännöstöjä. IMO:n antamia säännöstöjä ovat muun muassa puutavaran kuljettamista kansilastina koskeva säännöstö (Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, 1991), joka sisältyy IMO:n vuonna 1991 antamaan päätöslauselmaan A.715(17), lastin kiinnittämistä koskeva säännöstö (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing), joka sisältyy IMO:n vuonna 1991 antamaan päätöslauselmaan A.714 (17) sekä kiinteitä irtolasteja koskeva säännöstö (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes), joka sisältyy IMO:n vuonna 2004 antamaan päätöslauselmaan A.862(20). Vaikka säännöstöt ovat luonteeltaan suosituksia, niin käytännössä varustamot ottavat ne huomioon SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun edellyttämässä aluksen lastinkiinnityskäsikirjassa.

76 §. Viljan kuljetus irtolastina aluksessa. Pykälässä säädettäisiin viljan kuljetuksesta irtolastina aluksessa. Pykälä vastaisi sisällöl-

tään viljan kuljetuksesta aluksessa annetun asetuksen (301/1988) sääntelyä.

Viljalla tarkoitettaisiin vehnää, maissia, kauraa, ruista, ohraa, riisiä, palkohedelmiä, siemeniä sekä niistä valmistettuja tuotteita, joiden käyttäytyminen on samanlaista kuin luonnollisessa tilassa olevan viljan. Viljan käsite vastaisi viljan kuljetuksesta aluksessa annetun asetuksen 2 §:n 1 kohdan mukaista viljan määritelmää. Se olisi myös yhdenmukainen SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvun 8 säännössä olevan viljan määritelmän kanssa.

Pykälän *1 momentin* mukaan viljan kuljetuksessa irtolastina kansainvälisessä liikenteessä olisi noudatettava SOLAS-yleissopimuksen ja sen nojalla annettujen säännösten määräyksiä. Viljan kuljetuksesta on määräyksiä SOLAS-yleissopimuksen liitteen VI luvussa, joka koskee lastin kuljettamista. Lisäksi IMO:n meriturvallisuuskomitea on antanut päätöslauselman MSC.23(59), jolla on hyväksytty viljan kuljettamista irtolastina koskeva säännöstö (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk). Aluskohtainen soveltamisala määräytyisi SOLAS-yleissopimuksen ja säännösten soveltamisalan perusteella.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset viljan kuljettamisesta ja lastaamisesta kotimaanliikenteessä olevassa suomalaisessa aluksessa tai ulkomaisessa aluksessa, joka lastaa tai purkaa viljaa Suomen satamassa. Liikenteen turvallisuusviraston määräykset olisivat luonteeltaan yksityiskohtaisia teknisiä määräyksiä, kuten määräykset lastitilan täyttämisestä, viljan pinnan peittämisestä tai lastitilan jakamisesta vapaan viljapinnan kallistavan vaikutuksen pienentämiseksi. Liikenteen turvallisuusviraston määräysten sijasta voitaisiin viljan kuljettamisessa kotimaanliikenteessä noudattaa myös *1 momentissa* mainittuja SOLAS-yleissopimuksen ja sen nojalla annettujen säännösten määräyksiä.

77 §. Alukseen tehtävät merkinnät. Pykälässä säädettäisiin eräistä alukseen tehtävistä merkinnöistä. Pykälässä aluksilla tarkoitettaisiin sellaisia aluksia, jotka on merkitty Suomen alusrekisteriin. Alusrekisterilain (512/1993) 1 §:ssä säädetään aluksen pakol-

lisesta rekisteröinnistä ja lain 2 §:ssä aluksen vapaaehtoisesta rekisteröinnistä.

Pykälän *1 momentin* mukaan Suomen alusrekisteriin merkittyyn alukseen olisi merkittävä aluksen nimi ja kotipaikka sekä merkinnät syvyyksestä. Säännös velvoitteesta nimen ja kotipaikan merkitsemiseen vastaisi kauppa-alusasetuksen 65 §:ää ja säännös syväysmerkintöjen tekemisestä kauppa-alusasetuksen 66 §:ää. Ehdotetun momentin mukaan alukseen olisi lisäksi tehtävä muut SOLAS-yleissopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa edellytetyt merkinnät. Muista alukseen tehtävistä merkinnöistä voidaan mainita esimerkiksi IMO-numero, joka SOLAS-yleissopimuksen liitteen XI-1 luvun säännön 3 mukaan on merkittävä tietyinkokosiin matkustaja-aluksiin ja lastialuksiin.

Pykälän *2 momentin* nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset *1 momentissa* tarkoitettujen merkintöjen tekemisestä, merkintöjen sijainnista ja merkitsemistavasta sekä merkkien koosta.

78 §. Turvallisuusohjeet. Pykälässä säädettäisiin matkustajille annettavien turvallisuusohjeiden kielestä matkustaja-aluksessa. Turvallisuusohjeiden olisi oltava aluksessa työkielellä ja aluksen suurimpien matkustajaryhmien kielellä tai ne on ilmaistava kansainvälisillä kuvamerkeillä. Määräys sisältyy SOLAS-yleissopimuksen liitteen II luvun 2 sääntöön (paloturvallisuus) ja III lukuun (hengenpelastuslaitteet).

9 luku Helikopteritoiminta aluksella

79 §. Helikopterikuljetukset. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin siitä, missä tapauksissa helikopterikuljetuksia voitaisiin suorittaa. Jos alukselta tai alukselle haluttaisiin suorittaa helikopterikuljetuksia, se edellyttäisi aluksen varustamista vinssausalueella, rajoitetulla laskeutumisalueella tai täydellisellä laskeutumisalueella. Ehdotettu momentti vastaisi sisällöltään helikopteritoiminnasta aluksella annetun asetuksen 3 §:n 1 momenttia. Tämän lisäksi helikopterikuljetuksissa noudatetaan ilmailulakia (1242/2005) ja helikopterikuljetuksissa sovellettavia Euroopan yhteisön säädöksiä. Helikopterilentotoiminnan

sääntely tapahtuu pääosin ilmailulaissa ja ilmailun yhteisöainsäädännössä. Ilmailulain 81 §:n 1 momentissa todetaan kuitenkin, että ”aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonläähtöön ja laskeutumiseen säädetään erikseen”. Lain 79 §:n tarkoituksena on säätää ilmailulaissa edellytetyllä tavalla erikseen aluksella olevista laskeutumisalueista. Muista itse lentotoimintaan liittyvistä kysymyksistä, kuten helikoptereiden lentokelpoisuudesta, varustuksesta, miehityksestä, lennonvalmistelusta jne. säädetään kuitenkin ilmailulaissa tai soveltuessa yhteisöainsäädännössä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin aluksista, jotka SOLAS-yleissopimuksen tai non-SOLAS-direktiivin perusteella olisi varustettava helikopteritoimintaa varten. SOLAS-yleissopimuksen liitteen hengenpelastuslaitteita koskevan III luvun 28 säännön nojalla ro-ro-matkustaja-alukset pitäisi varustaa vinssausalueella (pick-up area) ja pituudeltaan 130 metriä tai sitä pidemmät ro-ro-matkustaja-alukset pitäisi varustaa laskeutumisalueella (helicopter landing area). Vaatimus koskee myös säiliöaluksia. Lisäksi vastaava vaatimus koskee non-SOLAS-direktiivin 6 artiklaan perustuen direktiivin soveltamisalaan kuuluvia kotimaan matkoilla liikennöiviä A-luokan matkustaja-aluksia. SOLAS-yleissopimuksen liitteissä on vielä annettu helikopteritoiminnan edellyttämiä rakenteellisia ja toiminnallisia määräyksiä.

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvalla B-, C- tai D-luokan ro-ro-matkustaja-aluksella on oltava helikoptereiden vinssausalue, jonka lippuvaltion hallinto on hyväksynyt ottaen huomioon IMO:n päätöslauselman A.229(VII), sellaisena kuin se on muutettuna, suositukset. Uusilla B-, C- tai D-luokan ro-ro-matkustaja-aluksilla, joiden pituus on vähintään 130 metriä, on oltava helikoptereiden laskeutumisalue, jonka lippuvaltio on hyväksynyt ottaen huomioon IMO:n antamat suositukset.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin poikkeusmenettelystä, joka koskisi hätätilanteita. Aluksen päällikkö ja helikopterin päällikkö voisivat yhdessä päättää helikopterikuljetuksen suorittamistavasta ja -paikasta, vaikka aluksella ei olisi helikopteritoiminnassa väärittäviä merkintöjä taikka jos turvavarusteet

olisivat puutteelliset. Arvio tilanteesta tehtäisiin tapauskohtaisesti. Ehdotettu säännös vastaisi helikopteritoiminnasta aluksella annetun asetuksen 18 §:ää.

Pykälän 4 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi turvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi antaa tarkempia määräyksiä helikopterikuljetusten edellyttämistä teknisistä vaatimuksista, merkeistä ja radioliikenteestä sekä kuljetuksissa noudatettavista turvallisuustoimenpiteistä. Määräykset olisivat IMO:n suositusten ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardien ja suositusten mukaisia. Määräykset koskisivat niitä yksityiskohtaisia teknisiä seikkoja, joista on säännöksiä helikopteritoiminnasta aluksella annetussa asetuksessa ja helikopteritoiminnasta aluksella 26 päivänä helmikuuta 1996 annetussa liikenneministeriön päätöksessä (Dnro 364/00/96).

80 §. Poikkeusten myöntäminen. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä yksittäistapauksissa myöntää poikkeuksia helikopteritoimintaa koskevista 79 §:n 4 momentissa tarkoitetuista määräyksistä. Edellytyksenä poikkeuksen myöntämiselle olisi, että poikkeus ei olennaisesti heikennä aluksen, helikopterin, aluksessa tai helikopterissa olevien henkilöiden tai ympäristön turvallisuutta. Turvallisuuden heikentymisen olennaisuuden arvioinnissa on otettava huomioon vinssausalueen koko, laskeutumisalueen koko, kannen lujuus, maston sijainti suhteessa vinssaus- ja laskeutumisalueeseen sekä palonsammutusolosuhteet.

10 luku Erinäiset säännökset

81 §. Valvonta. Pykälän 1 momentin mukaan ehdotetun lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Ehdotetulla säännöksellä ei muutettaisi nykyistä oikeustilaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin virkaavun antamisesta. Poliisin, tullilaitoksen, työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston olisi annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetussa laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi virka-apua. Rajavartiolaitoksen antamaan virka-apuun ja sen antamisen pe-

rusteisiin sovelletaan rajavartiolain (578/2005) 77 §:n 1 momentin perusteita, jotka koskevat virka-apun määrää ja tilanteita, joissa virka-apua annetaan.

82 §. Määräykset kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet antaa tarkemmat määräykset ehdotetun lain 2 §:n 36 kohdassa määriteltyjen kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Määräyksillä rajoja täsmennettäisiin rajojen sijainnin osoittavin sijaintitiedoin kuten paikannimin ja koordinaatein.

83 §. Alusten turvallisuuslaitteiden huoltoyritysten hyväksyminen. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi huoltoyrityksiä alusten turvallisuuslaitteiden toiminnan varmistamiseksi. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin aluksen turvallisuuslaitteiden huoltoyritysten hyväksymisen edellytyksistä SOLAS-yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti. Asetuksella voitaisiin säätää myös kotimaanliikenteen alusten turvallisuuslaitteiden huoltoyritysten hyväksymisestä ja myös näihin sovellettaisiin SOLAS-yleissopimuksen vaatimuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkemmat määräykset aluksen turvallisuuslaitteiden huollon suorittamisesta. Nykyisin hyväksynät tehdään Merenkulkulaitoksen päätöksillä. Hyväksytyin huoltoyrityksen olemassaololla on vaikutus aluksen katsastusvälien pituuteen. Sääntely perustuu SOLAS-yleissopimuksen IV lukuun ja IMO:n päätöslauselmaan A.702(17).

84 §. Kustannusten korvaaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ehdotetun lain mukaisista Liikenteen turvallisuusviraston suoritteista perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaisissa (150/1992). Tarkempia säännöksiä maksuista annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Valtion maksuperustelain 4 §:n 1 momentin mukaan seuraavat suoritteet tulee olla maksullisia, jollei suoritteiden maksuttomuudelle ole perusteltua syytä:

- 1) tavarat, jotka valtion viranomainen on tuottanut;
- 2) palvelut, jotka on tuotettu tilauksesta tai muusta toimeksiannosta;
- 3) päätökset, jotka on tehty hakemuksesta;

4) käyttöoikeuksien sekä muiden oikeuksien väliaikainen luovuttaminen;

5) muu toiminta, milloin suoritteiden tuottaminen on seurausta vastaanottajan toimenpiteestä.

Valtion maksuperustelain 4 §:n 2 momentin mukaan suoritteiden tulee olla maksullinen etenkin silloin, kun myös muu kuin valtion viranomainen tuottaa sitä tai siihen verrattavaa suoritetta maksullisena tai kun suoritteiden tuottaminen liittyy vastaanottajan taloudelliseen toimintaan. Näin ollen on perusteltua, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä ehdotetut maksut.

Valtion maksuperustelain 6 §:n 1 momentin mukaan julkisoikeudellisesta suoritteesta valtiolle perittävän maksun suuruuden tulee vastata suoritteiden tuottamisesta valtiolle aiheutuvien kokonaiskustannusten määrää (omakustannusarvo).

Maksut ehdotetussa pykälässä tarkoitettuihin suoritteista määrättäisiin kuten nykyisin, eli maksuista säädettäisiin valtion maksuperustelain nojalla annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Nykyisin on voimassa liikenne- ja viestintäministeriön asetus Merenkulkulaitoksen maksullisista suoritteista (1175/2007).

85 §. Kustannusten korvaaminen nimetyille katsastajalle ja aluksenmittaajalle. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin katsastuksen tai aluksenmittauksen tilaajan velvollisuudesta maksaa nimetyille katsastajalle ja aluksenmittaajalle palkkio tämän suorittamasta ehdotettuun lakiin tai sen perusteella annettuihin säännöksiin tai määräyksiin perustuvasta toimenpiteestä tai sellaisen perusteella annettavasta asiakirjasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin palkkion määräytymisen perusteista. Palkkion suuruudessa olisi otettava huomioon aluksen tyyppi, koko, vetoisuus, käyttötarkoitus, liikenteen tai toimenpiteen laatu, toimenpiteen suorituspaikka ja -aika sekä samalla kertaa suoritettavat eri toimenpiteet. Puutteen korjaamisen tarkastamisesta perittäisiin laivanisännältä puolet toimenpiteestä perittävästä palkkiosta. Jos toimenpidettä ei suoriteta yhdellä kertaa taikka lainkaan sen takia, että laivanisäntä ei ole noudattanut, mitä toimenpiteen suorittaja on toimenpidettä var-

ten määrännyt, laivanisännän olisi kuitenkin suoritettava puolet kyseisestä toimenpiteestä määräytyvästä palkkiosta. Näin ollen tilatusta toimenpiteestä esimerkiksi peruskatsastuksesta peritään aina koko palkkio. Jos alus ei täytä kaikilta osin vaatimuksia, edellytetään puutteiden korjaamista ja puutteiden korjaamista koskevasta tarkastuksesta peritään puolet palkkiosta riippumatta siitä, onko puutteet korjattu. Jos puutteita ei ole korjattu, pidetään uusi tarkastus, josta peritään taas puolet palkkiosta. Tarkastuksia suoritetaan siihen asti, että puutteet on korjattu ja niistä peritään aina puolet palkkiosta. Tavallisesti kuitenkin yksi puutteiden korjausten tarkastus riittää.

Pykälän 3 momentin mukaan palkkion suuruudesta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Säännöksen 4 momentissa säädettäisiin nimetyin katsastajan ja aluksenmittaajan oikeudesta saada tilaajalta korvaus matkakuluistaan sekä päivärahaa voimassa olevan valtion matkustussäännön mukaan. Jos alus ei olisi satamalaiturissa, nimetty katsastaja tai aluksenmittaaja olisi kuljetettava alukseen tai hänellä olisi oikeus saada korvaus kuljetuksen järjestämisestä aiheutuvista kuluistaan.

Katsastuksista ja aluksenmittauksesta suoritettavista palkkioista, korvauksista ja maksuista on informatiiviset säännökset katsastusasetuksen 48 §:ssä ja aluksenmittausasetuksen 20 a §:ssä. Niiden mukaan katsastuksesta suoritettavista palkkioista ja maksuista ja aluksenmittaukseen liittyvistä palkkioista, korvauksista ja maksuista säädetään erikseen. Aluksen katsastuksiin ja tarkastuksiin liittyviä palkkioasetuksia ovat nykyään seuraavat asetukset, jotka kumoutuvat tai kumotaan erikseen tässä hallituksen esityksessä olevien lakien antamisen yhteydessä ja vastaavat uudet valtioneuvoston asetukset tulevat annettavaksi uuden aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annettavan lain nojalla:

- asetus eräistä alusten katsastuksiin ja tarkastuksiin sekä jäämaksuluokan määräämiseen liittyvistä palkkioista ja korvauksista (381/1985);

- asetus aluksenmittaukseen liittyvistä palkkioista, korvauksista ja maksuista (829/1987);

- asetus Suezin kanavan mittakirjasta (316/1955);

- asetus Panaman kanavan mittakirjasta (317/1955);

- asetus aluksen lastiviivojen määräämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta (602/1999); sekä

- asetus alusten paineastioiden tarkastuksiin liittyvistä palkkioista ja korvauksista (427/1988).

86 §. *Nimetyin katsastajan ja aluksenmittaajan palkkioiden ja kustannusten periminen.* Pykälän mukaan nimetyin katsastajan ja aluksenmittaajan palkkiot ja kustannukset saataisiin periä maksuvelvolliselta ilman tuomiota ja päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

11 luku Rangaistukset

87 §. *Liikenneturvallisuuden vaarantaminen.* Pykälä sisältäisi informatiivisen viittauksen rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 ja 2 §:ään, joissa säädetään rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sekä törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Viittaussäännös on tarpeen, jotta ehdotetun lain 11 luvussa voitaisiin välittää riittävän laaja kokonaiskuva merenkulussa sovellettavista keskeisistä rangaistussäännöksistä.

88 §. *Vesiliikennejuopumus, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle ja kuljettaminen oikeudetta.* Pykälä sisältäisi informatiivisen viittauksen rikoslain 23 luvun 5, 8 ja 10 §:ään, joissa säädetään rangaistus vesiliikennejuopuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kuljettamisesta oikeudetta.

89 §. *Merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönti.* Pykälä sisältäisi informatiivisen viittauksen merilain 20 luvun 1 §:ään, jossa säädetään rangaistus merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönnistä.

90 §. *Aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönti.* Pykälä sisältäisi informatiivisen viittauksen merilain 20 luvun 3 §:ään, jossa säädetään rangaistus aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönnistä.

91 §. *Alusturvallisuusrikkomus.* Pykälässä säädettäisiin rangaistavaksi ehdotetun lain

eräiden säännösten ja lain nojalla annettujen määräysten vastainen menettely. Rangaistavuuden edellytyksenä olisi menettelyn tahallisuus tai törkeä huolimattomuus. Teon nimikkeenä olisi alusturvallisuusrikkomus.

Alusturvallisuusrikkomusta koskevalla pykälällä säilytettäisiin rangaistavuuden ala nykyisellään, koska aiemmin alusturvallisuusrikkomuksesta on säädetty nyt merilain muutoksen yhteydessä kumottavaksi esitetyssä merilain 20 luvun 9 §:ssä, jossa säädetään alusturvallisuusrikkomuksesta ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksesta. Ehdotetussa pykälässä rangaistavat teot on yksilöity rikosoikeudellisen legaliteettiperiaatteen mukaisesti tarkemmin kuin vain viittauksena merilain 1 luvun 8 tai 8 a §:n nojalla annettujen tämän esityksen yhteydessä kumoutuvien säännösten ja määräysten rikkomiseen. Toisaalta ehdotetussa pykälässä teon rangaistavuus on sidottu teon tahallisuuteen tai törkeään huolimattomuuteen. Aiemmin alusturvallisuusrikkomuksen tunnusmerkistön täyttyminen ei tätä edellyttänyt, toisin kuin alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksen tunnusmerkistön täyttyminen. Ehdotetun pykälän mukaan on seuraamuksena ainoastaan sakkoa. Teot, joista voisi seurata vankeutta, tulisivat edelleen arvioitaviksi merilain 20 luvun säännösten ja rikoslain mukaisesti. Kyseeseen tulisivat esimerkiksi merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyöntiä koskeva merilain 20 luvun 1 § ja hyvän merimiestaidon laiminlyöntiä koskeva merilain 20 luvun 2 §. Lakiehdotuksen 93 §:ssä olisi kumottavaksi esitettyä merilain 20 luvun 9 §:n 3 momenttia vastaava säännös toimenpiteistä luopumisesta.

Ehdotetun pykälän kaikissa kohdissa asemansa vuoksi rangaistusvastuuseen voisivat joutua laivanisäntä, tämän edustaja ja aluksen päällikkö sen mukaan, miten heidän osallisuutensa lainvastaiseen tekoon arvioidaan. Lähtökohtana on laivanisännän huolehtimisvelvollisuus siitä, että alus täyttää lain vaatimukset, on katsastettu ja sillä on tarvittavat todistuskirjat. Laivanisännän edustajalle saattaa olla sopimuksella tapauskohtaisesti siirretty osaltaan vastuuta laivanisännän velvolluuksien täyttämistä. Aluksen päälliköllä on osaltaan vastuuta siitä, että lainmukaiset

toimet suoritetaan aluksella ja että alus täyttää vaatimukset kun alus on liikenteessä.

Pykälän 1 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 5 §:ssä säädettyjen yleisten turvallisuusvaatimusten noudattamisen laiminlyöminen.

Pykälän 2 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 6 §:n 1—3 momentissa säädettyjen yleisten teknisten turvallisuusvaatimusten tai 4 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen laiminlyöminen.

Pykälän 3 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 15 §:n 1 ja 2 momentissa säädettyjen yleisten teknisten turvallisuusvaatimusten tai 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen laiminlyöminen.

Pykälän 4 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 21 §:n 1 ja 2 momentissa säädettyjen teknisten turvallisuusvaatimusten tai 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen laiminlyöminen.

Pykälän 5 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 22 §:n 1 momentissa säädettyjen teknisten turvallisuusvaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen laiminlyöminen.

Pykälän 6 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 23 §:ssä säädettyjen muita aluksia koskevien teknisten määräysten noudattamisen laiminlyöminen.

Pykälän 7 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 24 §:n 1 momentissa säädetyn ro-ro-aluksen keulaporttia koskevan vaatimuksen tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen laiminlyöminen.

Pykälän 8 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 27 §:ssä tarkoitettujen lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen määräysten noudattamisen laiminlyöminen.

Pykälän 9 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 28 §:n 1 momentissa tarkoitettujen non-SOLAS-direktiivin lastiviivavaatimusten tai 2 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien lastimerkki- ja varalaitavaatimusten tai 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen laiminlyöminen.

Pykälän 10 kohdan mukaan olisi rangaistavaa käyttää suurnopeusalusta ilman 12 §:n 1 momentissa tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston myöntämää liikennöintilupaa tai käyttää suurnopeusalusmatkustaja-alusta ilman 19 §:n 1 momentissa tarkoitettua Liiken-

teen turvallisuusviraston myöntämää liikennöintilupaa.

Pykälän 11 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 33 §:n 2 ja 4 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa lastiviivakirjan hakemisen laiminlyöminen. Kyseisen 2 momentin mukaan aluksella on oltava hyväksytyn luokituslaitoksen antaman väliaikaisen lastiviivakirjan tilalle kolmen kuukauden kuluessa Liikenteen turvallisuusviraston antama lastiviivakirja. Kyseisen 4 momentin mukaan laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä haettava uutta lastiviivakirjaa Liikenteen turvallisuusvirastolta, jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita lastiviivakirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia.

Pykälän 12 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 34 §:ssä tarkoitetun kiellon rikkominen. Kyseisen säännöksen mukaan alusta ei saa käyttää, jos alukseen on lastimerkin määräämisen jälkeen tehty muutoksia, jotka voivat vaikuttaa aluksen varalaitaan ja ennen kuin siitä on ilmoitettu Liikenteen turvallisuusvirastolle tai sen valtuuttamalle hyväksytylle luokituslaitokselle ja ennen kuin alukselle on määrätty uusi varalaita.

Pykälän 13 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 38 §:n 5 momentissa ja 65 §:n 5 momentissa tarkoitettu nimityskirjan palautusvelvollisuuden laiminlyöminen. Kyseisten säännösten mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi nimityskirjan peruuttaessaan velvoittaa nimetyn katsastajan ja aluksenmittaajan palauttamaan nimityskirjansa Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Pykälän 14 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 44 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettua huolehtimisvelvollisuuden laiminlyöminen. Kyseisten säännösten mukaan laivanisännän on huolehdittava siitä, että alus katsastetaan ja aluksen päällikön on huolehdittava katsastuksen sujuvuuteen liittyvistä käytännön toimenpiteistä aluksella.

Pykälän 15 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 46 §:n 1 momentissa, 47 §:n 1 momentissa, 48 §:n 1 tai 2 momentissa, 49 §:n 1 tai 2 momentissa, 50 §:n 1 tai 3 momentissa, 51 §:n 1 momentissa, 52 §:n 1 momentissa, 53 §:n 1 momentissa tai 54 §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn, kyseistä alusta koskevan katsastusvelvollisuuden laiminlyöminen.

Pykälän 16 kohdan mukaan olisi rangaistavaa rikkoa 56 §:ssä säädettyä kieltoa, jonka mukaan alukseen ei saa tehdä katsastuksen jälkeen muutoksia ilman Liikenteen turvallisuusviraston suostumusta.

Pykälän 17 kohdan mukaan olisi rangaistavaa, jos alukselle ei hankita 58 §:ssä tarkoitettua tapauksessa hyväksytyn luokituslaitoksen antaman väliaikaisen todistus- tai turvallisuuskirjan tilalle Liikenteen turvallisuusviraston tai toisen valtion antamaa todistus- tai turvallisuuskirjaa.

Pykälän 18 kohdan mukaan rangaistavaa olisi, jos laiminlyö 59 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden hakea uutta todistus- tai turvallisuuskirjaa silloin, kun aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa on tapahtunut muita todistus- tai turvallisuuskirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia.

Pykälän 19 kohdan mukaan olisi rangaistavaa laiminlyödä 60 §:n 1 momentissa tarkoitettua tapauksessa ilmoituksen tekeminen Liikenteen turvallisuusvirastolle vian tai puutteen korjaamisesta tai poistamisesta aluksessa.

Pykälän 20 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 67 §:n 1 momentissa säädetyn aluksenmittausvelvollisuuden laiminlyöminen. Kyseisen säännöksen mukaan vähintään 12 metrin pituinen alus on mitattava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Pykälän 21 kohdan mukaan olisi rangaistavaa laiminlyödä 69 §:ssä tarkoitettua tapauksessa ulkomaisen aluksen vetoisuuden tarkistaminen sen siirtyessä Suomen lipun alle.

Pykälän 22 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 70 §:ssä tarkoitettua tapauksessa jättää mittakirja palauttamatta Liikenteen turvallisuusvirastolle suomalaisen aluksen siirtyessä toisen valtion lipun alle.

Pykälän 23 kohdan mukaan olisi rangaistavaa laiminlyödä 72 §:ssä tarkoitettu lastitilojen merkitseminen pysyvällä merkinnällä alukseen.

Pykälän 24 kohdan mukaan olisi rangaistavaa jättää ilmoittamatta 73 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn mukaisesti mittakirjan saamisen jälkeen tapahtuneista aluksen vetoisuuden vaikuttavista muutoksista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Rangaistavaa olisi myös, jos laiminlyö 73 §:n 4 momentissa tarkoitettua uuden mittakirjan hakemista silloin,

kun aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa on tapahtunut muita mittakirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia.

Pykälän 25 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 74 §:n 1 momentissa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöminen mittakirjan katoamistapauksissa ja 2 momentissa säädetyn vanhan mittakirjan palautusvelvollisuuden laiminlyöminen tapauksissa, jolloin alukselle on annettu uusi mittakirja vahingoittuneen mittakirjan tilalle.

Pykälän 26 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 75 §:ssä säädettyjen aluksen lastaamista ja kuljetusta koskevien määräysten ja hinauskiellon rikkominen.

Pykälän 27 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 76 §:ssä säädettyjen viljan kuljettamista irtolastina aluksessa koskevien määräysten rikkominen.

Pykälän 28 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 77 §:ssä säädetyn alukseen tehtävien merkintöjen tekemisen laiminlyöminen.

Pykälän 29 kohdan mukaan rangaistavaa olisi laiminlyödä 78 §:ssä säädettyä velvollisuutta, jonka mukaan matkustajille annettavien turvallisuusohjeiden on matkustajaluksessa oltava aluksen työkielillä ja aluksen suurimpien matkustajaryhmien kielellä tai kansainvälisillä kuvamerkeillä ilmaistuja.

Pykälän 30 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 79 §:ssä säädettyjen helikopteritoimintaa aluksella koskevien määräysten rikkominen siltä osin kuin kyse on aluksen rakenteesta, aluksen varusteista tai turvallisuustoimenpiteiden laiminlyömisestä. Aluksen laskeutumisalueen, vinssausalueen, niiden lujuuden ja etäisyyksien lentoa haittaavista mastoista sekä turvallisuustoimenpiteiden on täytettävä laissa ja sen nojalla asetetut vaatimukset.

Alusturvallisuusrikkomuksesta voitaisiin tuomita sakkorangaistus. Sakko määrättäisiin sakkoa koskevien yleisten säännösten mukaisesti eli käytännössä päiväsakkoina. Alusturvallisuusrikkomuksesta voitaisiin tuomita rangaistukseen vain, jos samasta teosta ei muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta.

92 §. Toimenpiteistä luopuminen. Pykälän 1 momentin mukaan alusturvallisuusrikkomusta koskeva syyte voitaisiin jättää ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos rikkomus-

ta voidaan pitää vähäisenä. Samoin voitaisiin menetellä, jos teosta tekijälle aiheutuvia hallinnollisia seuraamuksia voitaisiin teon vakavuuteen nähden pitää riittävinä.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi jättää alusturvallisuusrikkomustapauksen ilmoittamatta esitutkintaan, jos rikkomus ilmeisesti olisi sellainen kuin 1 momentissa tarkoitetaan. Näissä tapauksissa Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen.

12 luku **Muutoksenhaku ja täytäntöönpano**

93 § Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku. Kun Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakijalle hakemuksen mukaisesti lastimerkin määräämisen jälkeen 33 §:ssä tarkoitetun lastiviivakirjan tai katsastuksen toimittamisen jälkeen 57 §:ssä tarkoitetun katsastusasiakirjan, todistus- tai turvallisuuskirjan taikka aluksenmittauksen jälkeen 67 §:ssä tarkoitetun mittakirjan, hakijalle ei anneta hallintolain mukaista päätöstä eikä oikaisuvaatimusosoitusta. Jos kyseinen asiakirja annetaan hakemuksesta poiketen, hakijalle annetaan asiakirjan ohella hallintolain mukainen päätös oikaisuvaatimusosoituksineen.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tekemään päätökseen tyytymätön saisi hakea kirjallisesti oikaisua 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen olisi liitettävä oikaisuvaatimusosoitus. Päätökseen ei saisi hakea muutosta valittamalla. Oikaisuvaatimus tehtäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka olisi käsiteltävä oikaisuvaatimus kiireellisenä. Ennen hallintolain mukaista muutoksenhakua päätöksistä edellytetään tehtäväksi oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös. Oikaisuvaatimuksen johdosta antamassaan päätöksessä Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi mahdollisuus oikaista päätöstä muuttamalla sitä osittain tai kokonaan lain, säännösten ja määräysten ja vakiintuneen hallintokäytännön mukaiseksi. Liikenteen turvallisuusviraston päätöksiä olisivat myös nimetyn katsastajan ja nimetyn

aluksenmittaajan Liikenteen turvallisuusviraston valtuudella tekemät päätökset, joista siis olisi oikaisuvaatimus- ja muutoksenhakuoikeus. Hyväksytyin luokituslaitoksen päätöksiä tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus- ja muutoksenhakuoikeus ei koske.

Pykälän 2 momentin mukaan vasta oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen voisi hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen on liitettävä valitusosoitus.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston ehdotetun lain mukaisesti määräämään maksuun haettaisiin muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään. Valtion maksuperustelain mukaan julkisoikeudellisesta suoritteesta määrättyihin maksuihin haetaan ensin oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta, jonka päätöksestä vasta voi valittaa hallinto-oikeuteen.

94 §. Täytäntöönpano. Ehdotetun pykälän mukaan oikaisuvaatimuksen tekeminen tai valitus ei estäisi ehdotetun lain nojalla annetun päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää. Lainvoimaa vailla olevan päätöksen välitön täytäntöönpano on alusturvallisuuden varmistamisen kannalta useimmiten aivan välttämätöntä.

95 §. Toimivaltainen tuomioistuin. Pykälässä säädettäisiin toimivaltaisesta tuomioistuimesta. Muissa kuin ehdotetun lain 93 §:ssä tarkoitetuissa ehdotetun lain mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyisi merilain 21 luvun säännösten mukaan. Tämän lain mukaiset oikeudenkäynnit keskitettäisiin siten pääsääntöisesti toimivaltaisiin merioikeuksiin.

13 luku Voimaantulo

96 §. Voimaantulo. Pykälän 1 momentissa olisi tavanomainen voimaantulosäännös. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010. Lain merityöyleissopimusta koskevat 35 §:n 2 momentti ja 57 §:n 3 momentti tulisivat kuitenkin voimaan vasta valtioneuvoston asetuksella erikseen säädettävänä ajankohtana.

Pykälän 2 momentin mukaan ehdotetulla lailla kumottaisiin kauppa-aluksista 17 päivänä huhtikuuta 1924 annettu asetus (103/1924) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Kyseinen asetus ei kumoutuisi, ellei siitä erikseen säädettäisi, koska sitä ei ole annettu merilain 1 luvun 8 §:n tai 8 a §:n nojalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lisäksi, että ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

97 §. Siirtymäsäännös. Pykälässä säädettäisiin, että ennen 1 päivää tammikuuta 2006 peruskatsastetut vuokraveneet voivat toimia tämän lain mukaisin edellytyksin vuokraveneinä, vaikka ne eivät täytä huvivenelaisissa asetettuja vaatimuksia. Vuokraveneen määritelmässä mainitun huvivenelain (621/2005) mukaan markkinoille saatettavilta huviveneiltä on 1 päivästä tammikuuta 2006 alkaen edellytetty huvivenelain vaatimusten täyttämistä kuten CE-merkintää ja moottorien melua ja pakokaasuja koskevia päästövaatimuksia. Huvivenelain 41 §:n siirtymäsäännöksen perusteella aiemmin markkinoille saatetut huviveneet soveltuvat vuokraveneiksi, vaikka ne eivät täyttäisi uuden huvivenelain vaatimuksia.

1.2 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Lain soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta. Ehdotettuun lakiin sisältyisivät keskeiset lain tasoiset säännökset aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä ja vahdinpidosta sekä aluksen ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä.

2 §. Määritelmät. Säännökseen ehdotetaan otettavaksi lain kannalta keskeiset määritelmät.

Pykälän 1 kohdassa SOLAS-yleissopimuksella tarkoitetaan ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Määritelmä vastaa yleissopimuksen vakiintunutta määrittelytapaa. SOLAS-

yleissopimus muodostuu varsinaisesta yleissopimuksesta, vuoden 1988 pöytäkirjasta sekä yleissopimuksen liitteestä, joka sisältää varsinaiset yksityiskohtaiset määräykset. SOLAS-yleissopimuksessa määrätään lähinnä alusten teknisistä vaatimuksista.

Pykälän 2 kohdassa STCW-yleissopimuksella tarkoitetaan IMO:n vuonna 1978 hyväksymää kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa yleissopimusta (SopS 22/1984) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. STCW-yleissopimus kuuluu keskeisiin meriturvallisuuksiin sääteleviin kansainvälisiin sopimuksiin.

Pykälän 3 kohdassa merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä tarkoitetaan merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/106/EY. Direktiivissä säädetään muun muassa merenkulkijoilta vaadittavasta vähimmäiskoulutustasosta.

Pykälän 4 kohdassa kalastusalusdirektiivillä tarkoitetaan yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annettua neuvoston direktiiviä 97/70/EY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiiveillä 99/19/EY ja 2002/35/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY.

Pykälän 5 kohdassa ISM-säännöstöllä tarkoitetaan ISM-asetuksen liitteenä olevaa kansainvälistä johtamissäännöstöä laivojen turvallisesta toiminnasta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä.

Pykälän 6 kohdassa merityöyleissopimuksella tarkoitetaan 94. Kansainvälisen merityökonferenssin vuonna 2006 hyväksymää merityötä koskevaa yleissopimusta. Merityöyleissopimus määrittelee vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat merenkulkijoiden työsuhteen ehtoja, asumista ja virkistysmahdollisuuksia, ruokaa ja ruoanpitoa, terveys- ja turvallisuus- ja sosiaaliturvaa sekä yleissopimuksen täytäntöönpanon valvontaan. Yleissopimusta sovelletaan kaikkiin aluksiin, joita käytetään kaupallisiin tarkoituksiin, ei kuitenkaan kalastusaluksiin eikä perinnealuksiin. Merityöyleissopimuksen mukaisesti aluksilla tulee olla merityösertifikaatti osoituksena siitä, että merenkulkijoiden työ- ja

elinoloja valvotaan. Kyseessä on kokonaan uusi aluksilta vaadittava todistus, josta ei vielä ole olemassa kansallista lainsäädäntöä.

Pykälän 7 kohdassa aluksella tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta. Aluksen määritelmä vastaisi vesiliikennelain 3 §:n mukaista vesikulkuneuvon määritelmää.

Pykälän 8 kohdassa laivaväellä tarkoitetaan kaikkia aluksessa työskenteleviä. Määritelmä vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 2 §:n 11 kohdassa olevaa laivaväen määritelmää sekä pääosin laivaväen luetteloinnista annetun lain 3 §:n 2 kohdassa olevaa määritelmää.

Pykälän 9 kohdassa laivanisännällä tarkoitetaan sellaista aluksen omistajaa tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä. Laivanisäntään rinnastetaan ehdotetussa laissa sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuteen liittyviä kysymyksiä. Laivanisännän määritelmä vastaisi alusturvallisuuden valvontalain 2 §:n 3 kohdan laivanisännän määritelmää. Säännös perustuu STCW-yleissopimuksen sääntöön I/1 1.23 ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 2009/106/EY 1 artiklan 26 kohtaan.

Pykälän 10 kohdassa matkustajalla tarkoitetaan jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvaa tai muu missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä taikka alle vuoden ikäistä lasta. Matkustajan määritelmä vastaisi sisällöltään miehitys- ja pätevyysasetuksen 2 §:n 5 kohdassa ja katsastusasetuksen 2 §:n 1 kohdassa matkustaja-aluksen määritelmän yhteydessä olevaa matkustajan määritelmää. Lisäksi määritelmä vastaisi SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun 2 säännön 6 kohdan määritelmää.

Pykälän 11 kohdassa aluksen pituudella tarkoitetaan 96 prosenttia kokonaispituudesta vesiviivalla, joka on 85 prosentin korkeudella pienimmästä mallisivukorkeudesta mitattuna kölin yläreunasta, tai pituutta keulan etureunasta peräsintukin keskipisteeseen samalla vesiviivalla, jos tämä mitta on suurempi. Aluksissa, joiden köli on suunniteltu kalte-

vaksi, pituus mitataan vesiviivalla, joka on suunnitellun vesiviivan suuntainen. Alle 12 metriä pitkän aluksen pituus on kuitenkin sen suurin pituus. Aluksen pituuden määritelmä vastaisi katsastusasetuksen 2 §:n 18 kohdan aluksen pituuden määritelmää. Määritelmä perustuu aluksenmittausyleissopimuksen 2 artiklan 8 kohdassa olevaan vastaavaan määritelmään.

Pykälän 12 kohdassa bruttovetoisuus määritellään siten, että sillä tarkoitettaisiin aluksen mittakirjassa ilmoitettua bruttovetoisuutta, joka on määritetty käyttäen aluksenmittausyleissopimuksen liitteessä I olevaa kaavaa. Lisäksi määritelmässä olisi puskijan ja proomun muodostamaa yhdistelmää koskeva täsmennys. Aluksen bruttovetoisuus osoittaa aluksen koko vetoisuutta ja se määritetään laskentakaavan mukaisella tavalla. Bruttovetoisuudella on merkitystä esimerkiksi katsastus-, pätevyys- ja miehitysvaativuorustuksen osalta. Bruttovetoisuus on asiallisesti määritelty samalla tavalla kuin katsastusasetuksen 2 §:n 16 kohdassa sekä miehitys- ja pätevyysasetuksen 2 §:n 13 kohdassa.

Pykälän 13 kohdassa huviveneellä tarkoitetaan tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä. Huviveneen määritelmä perustuisi huviveneen 2 §:n 2 kohdan huviveneen määritelmään. Huviveneellä ei kuitenkaan tarkoitettaisi miehittettynä vuokralle tarjottavaa alusta.

Pykälän 14 kohdassa huvialuksella tarkoitetaan tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500. Huvialuksen määritelmä otettaisiin lakiin koskemaan erityisesti tämän lain tarpeita ja se poikkeaisi huviveneen määritelmästä. Huvialuksen määritelmän kautta isoille huvikäyttöön tarkoitettuille aluksille voidaan asettaa pätevyysvaatimuksia.

Pykälän 15 kohdassa lossilla tarkoitetaan ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun lait-

teiston ohjaamaa ajoneuvokannellista alusta, joka välittää maantien liikennettä vesistön yli. Lossin määritelmä vastaisi asiallisesti maantielain 6 §:n 1 momentin lossin määritelmää sekä miehitys- ja pätevyysasetuksen 2 §:n 9 kohdan määritelmää.

Pykälän 16 kohdassa vuokraveneellä tarkoitettaisiin huviveneen soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön vuokralle miehittettynä tarjottavaa alusta, joka kuljettaisi muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa. Vesiskootteria ei katsottaisi vuokraveneeksi. Vuokraveneen määritelmä olisi uusi. Määritelmä on erilainen kuin aluksen teknistä turvallisuutta ja turvallista käyttöä koskevassa lakiehdotuksessa, jossa vuokraveneellä tarkoitetaan sekä miehittettynä että miehittämättömänä vuokralle tarjottavaa alusta. Vuokraveneen määritelmässä mainittu huviveneen mukaan markkinoille saatettavilta huviveneiltä on 1 päivästä tammikuuta 2006 alkaen edellytettävä huviveneen vaatimusten täyttämistä kuten CE-merkintää ja moottorien melua ja pakokaasuja koskevia päästövaatimuksia. Huviveneen 41 §:n siirtymäsäännöksen perusteella aiemmin markkinoille saatetut huviveneet soveltuvat vuokraveneiksi, vaikka ne eivät täyttäisi uuden huviveneen vaatimuksia. Miehittettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimuksista säädettäisiin ehdotetun lain 15 §:n 6 momentissa.

Pykälän 17 kohdassa kalastusaluksella tarkoitetaan alusta, joka on varustettu tai jota käytetään kalojen tai vesien muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin kaupallisessa tarkoituksessa. Kalastusaluksen määritelmä vastaisi kalastusasetuksen 2 §:n 1 kohdan kalastusaluksen määritelmää. Määritelmä perustuu kalastusalusdirektiivin 2 artiklan 1 kohdassa olevaan kalastusaluksen määritelmään. Säännös perustuu STCW-yleissopimuksen artiklaan II (h) ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 1 artiklan 20 kohtaan.

Pykälän 18 kohdassa matkustaja-aluksella tarkoitetaan alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa. Määritelmä vastaisi katsastusasetuksen 2 §:n 1 kohdan matkustaja-aluksen määritelmää. Lisäksi määritelmä vastaisi SOLAS-yleissopimuksen liitteen I

luvun 2 säännön f kohdan mukaista matkustaja-aluksen määritelmää.

Pykälän 19 kohdassa ro-ro-matkustaja-aluksella tarkoitetaan alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja, siten kuin ne määritellään non-SOLAS-direktiivin liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä. Ro-ro-matkustaja-aluksen määritelmä vastaisi non-SOLAS-asetuksen 2 §:n 21 kohdassa olevaa ro-ro-matkustaja-aluksen määritelmää, joka perustuu non-SOLAS-direktiivin 2 artiklan f kohtaan.

Pykälän 20 kohdassa proomulla tarkoitetaan sellaista alusta, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa. Proomun määritelmä olisi erilainen kuin aluksen teknistä turvallisuutta ja turvallista käyttöä koskevassa lakiehdotuksessa, jossa proomulla tarkoitettaisiin myös asumis- ja ravintolakäyttöön tarkoitettua alusta, joka ei ole konealus. Määritelmien erilaisuus lakiehdotuksissa johtuu siitä, että asumis- ja ravintolakäyttöön tarkoitettujen proomut katsastetaan niiden tiettyjen teknisten ominaisuuksien osalta.

Pykälän 21 kohdassa lastialuksella tarkoitetaan muita aluksia kuin niitä, jotka on määriteltä kohdissa 13 - 20.

Pykälän 22 kohdassa säiliöaluksella tarkoitetaan lastialusta, jonka lastitilat on rakennettu tai soveltuvat pääasiassa nestemäisen lastin kuljettamiseen irtolastina. Määritelmä vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 2 §:n 8 kohdan säiliöaluksen määritelmää. Määritelmä perustuu SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun 2 säännön h kohdan määritelmään.

Pykälän 23 kohdassa säännöllisellä liikenteellä tarkoitetaan liikennettä ennalta ilmoitettujen aikataulujen tai reittien mukaisesti.

Pykälän 24 kohdassa kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan liikennettä ulkomaan satamien tai Suomen ja ulkomaan satamien välillä. Määritelmä vastaisi katsastusasetuksen 2 §:n 13 kohdan kansainvälisen liikenteen määritelmää. Kansainvälinen liikenne jaetaan neljään liikennealueeseen seuraavasti:

a) *itämerenliikenne* on liikennettä kotimaanliikennealueen ulkopuolella Itämerellä mukaan lukien Suomenlahti ja Pohjanlahti sekä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja

Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57° 44,8" pohjoista leveyttä;

b) *lähiliikenne* on liikennettä itämerenliikennealueen ulkopuolella Pohjanmerellä sekä siihen liittyvillä vesillä, ei kuitenkaan kauempana kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 48° pohjoista leveyttä eikä pohjoisempana kuin 64° pohjoista leveyttä;

c) *euroopanliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ulkopuolella, ei kuitenkaan lännempänä kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 30° pohjoista leveyttä eikä idempänä kuin 45° itäistä pituutta;

d) *kaukoliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ja euroopanliikennealueen ulkopuolella.

Pykälän 25 kohdassa kotimaanliikenteellä tarkoitetaan liikennettä kotimaan satamien välillä. Kotimaanliikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihevojn ja Viipurin välillä. Kotimaanliikenne jaetaan liikennealueisiin I, II ja III. Liikennealue I käsittää joet, kanavat, satamat, järvet sekä sellaiset sisäsaaristoalueet, jotka eivät ole välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille samoin kuin lyhyet suojaamattomat väyläosuudet sisäsaaristossa. Liikennealue II käsittää ulkosaariston ja sellaiset saaristoalueet, jotka ovat välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille, Liikennealue III käsittää avomerialueet kotimaanliikenteessä. Kotimaanliikenteen määritelmä vastaisi sisällöltään katsastusasetuksen 2 §:n 9 kohdan kotimaanliikenteen määritelmää ja siinä olevaa liikennealuejakoa.

Lakiehdotuksen 33 §:ssä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet antaa tarkempia määräyksiä kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Määräyksillä rajoja täsmennettäisiin rajojen sijainnin osoittavien sijaintitiedoin kuten paikannimin ja koordinaatein.

Pykälän 26 kohdassa matkustaja-alusten luokkia koskevat määritelmät vastaisivat non-SOLAS-asetuksen 5 §:ssä olevia määritelmiä, jotka perustuvat non-SOLAS-direktiivin 4 artiklaan.

Pykälän 27 kohdassa kalastusalusten luokilla tarkoitetaan alusten pituuden mukaan määräytyviä luokkia I, II ja III. Kalastusalus-

ten luokkien määritelmä vastaisi kalastusasetuksen 2 §:n 6 kohdan kalastusluokkien määritelmää.

Pykälän 28 kohdassa pyyntialueella I tarkoitetaan järviä sekä sisä- ja ulkosaaristoa Suomen sisäisten aluevesien ulkorajaan asti, pyyntialueella II avomerialueita Suomenlahdella, Pohjois-Itämerellä ja Pohjanlahdella leveyspiirin 59 00 P pohjoispuolella sekä pyyntialueella III muita merialueita Itämerellä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57 44,8 P. Pyyntialueiden määritelmät vastaisivat kalastusasetuksen 2 §:n 5 kohdan pyyntialueiden määritelmiä.

Pykälän 29 kohdassa koulutuksella opetusministeriön päättämään tutkinto- ja koulutusjärjestelmään kuuluvaa sellaista tutkintoa, tutkinnon osaa tai opintokokonaisuutta, jonka opetusministeriö on ammattikorkeakoulun koulutusohjelman vahvistaessaan tai Opetushallitus on tutkinnon perusteissa tai opetus suunnitelman valtakunnallisissa perusteissa vahvistanut tässä laissa mainitun pätevyyskirjan koulutusvaatimukseksi tai Liikenteen turvallisuusviraston erityisestä syystä hyväksymää muuta koulutusta;

Pykälän 30 kohdassa meripalvelulla miehistössä suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella tai proomulla; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasketaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta.

3 §. Viittaukset muuhun lainsäädäntöön. Säännökseen ehdotetaan otettavaksi informatiiviset viittaukset muuhun lainsäädäntöön.

Pykälässä viitattaisiin alusturvallisuuden valvontalakiin, jossa säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta. Alusturvallisuuden valvontalaki sisältää keskeiset aluksen merikelpoisuuden ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvontaa koskevat säännökset. Alusturvallisuuden valvontalain on säännökset muun muassa valvontaviranomaisista ja niiden tehtävistä ja oikeuksista. Laissa on lisäksi säännökset valvontaviranomaisen käytettävissä olevista pakkokeinoista, jos alusturvallisuudessa havaitaan vikoja tai puutteita. Pakkokeinoina ja seuraamuksina tulee ankarimmillaan kyseeseen

aluksen liikennöintiin puuttuminen pysäyttämällä alus tai rajoittamalla sen käyttöä.

Pykälässä viitattaisiin myös merityöaikalaikiin (296/1976), työajasta kotimaanliikenteen aluksilla annettuun lakiin (248/1982) sekä merimiesten vuosilomalakiin (433/1984), joissa säädetään lepo- ja työajoista.

2 luku. Aluksen miehitys, laivaväen pätevyys ja vahdinpito

4 §. Luvun soveltamisala. Pykälän 1 momentissa säädetäisiin siitä, että lain 2 luvun säännöksiä sovelletaan suomalaiseen alukseen ja suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen sekä suomalaisen aluksen laivanisäntään.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin siitä, että luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisiin kalastusaluksiin, jotka ovat pituudeltaan vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I lakia sovellettaisiin kuitenkin vain sellaiseen kalastusalukseen, jonka pituus olisi vähintään 12 metriä. Lisäksi tätä lukua sovellettaisiin kalastusluokkaan III kuuluvaan ulkomaiseen kalastusalukseen, jota käytettäisiin Suomen aluevesillä tai joka purkaa saaliinsa Suomen satamassa.

Lakia ei sovellettaisi kaikkiin aluksiin. Pykälän 3 momentissa luetteloidaan alukset, jotka jäisivät lain soveltamisalan ulkopuolelle. Momentin 1 kohdan mukaan lakia ei sovellettaisi puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen. Sellaisiin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, jotka säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettavat matkustajia tai lastia, on kuitenkin edellä kuvattujen syiden estämättä sovellettava ehdotettua lakia. Yleisellä liikenteellä tarkoitetaan tässä sellaista liikennettä, jossa kuka tahansa voi päästä kuljetukseen tai saada lastin kuljettavaksi, kuten säännöllistä tai aikataulun mukaista rahti- tai matkustajaliikennettä. Yleistä liikennettä on esimerkiksi linnakesaarien huoltotehtävissä. Tätä lakia ei kuitenkaan säännöllisyysvaatimuksen takia sovellettaisi aluksiin, joilla satunnaisesti kuljetetaan matkustajia tai lastia esimerkiksi, jos matkalla on ulkopuolinen huoltomies tai muu vieras, tai jos alus tilapäisesti joutuu kuljet-

tamaan tavaraa, joka ei ole puolustusvoimien omaisuutta.

Säännös vastaa katsastusasetuksen 1 §:n 2 momentin 1 kohtaa ja miehitys- ja pätevyysasetuksen 1 §:n 2 momentin 2 kohtaa. Vastaava poissuljenta kansainvälisissä sopimuksissa on esimerkiksi SOLAS-yleissopimuksen liitteen I luvun yleisissä määräyksissä.

Momentin 2 kohdan mukaan soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät huviveneet, jotka olisi määritelty 2 §:n 13 kohdassa.

Lossi olisi vapautettu aluksen miehitystä koskevista vaatimuksista momentin 3 kohdan mukaisesti. Tämä on voimassaolevan miehitys- ja pätevyysasetuksen mukainen rajaus.

Momentin 4 kohdan mukaan vapautettaisiin miehitysvaatimuksista alle 10 metrin pituinen alus, jota käytetään teollisuuslaitosten selvästi erotetuilla vesivarastoalueilla. Tällaisia ovat muun muassa teollisuuslaitosten suljetuilla vesialueilla käytettävät pienet hinaajat ja muut sellaiset alukset, joilla ei ole vesistöissä liikkujien kannalta vaikutuksia. Säännös vastaisi nykyisen miehitys- ja pätevyysasetuksen 1 §:n 2 momentin 4 kohtaa.

Momentin 5 kohdan mukaan vapautettaisiin pienet, enintään 10 metrin pituiset alukset miehitysvaatimuksista, jos niitä ei käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien kuljettamiseen, säännölliseen lastin kuljettamiseen tai hinaukseen. Säännös vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 1 §:n 2 momentin 5 kohtaa.

Momentin 6 kohdassa vapautettaisiin miehitysmääräyksistä alukset, joita käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa ja jossa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö. Huomattava on, että meripelastustoiminnassa käytettävän aluksen tulee olla miehitetty ja laivaväen pätevyyksien tulee olla normaalien määräysten mukainen, milloin alusta käytetään kaupalliseen toimintaan. Meripelastustoiminnassa käytettävien alusten asemaa on selostettu tarkemmin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain 3 §:n 3 momentin 3 kohdan yksityiskohtaisissa perusteluissa.

5 §. Turvallinen miehitys. Säännösehdotus vastaisi pääpiirteissään miehitys- ja päte-

vyysasetuksen 3 §:ää sekä kalastusalusasetuksen 38 §:ää. Säännös perustuu SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 14 sääntöön. Turvallinen miehitys mainitaan lisäksi muun muassa ILO:n merityöyleissopimuksessa.

Pykälän *1 momentissa* lausuttaisiin miehityksen peruseriaate eli, että alus on miehitettävä siten, ettei alusta, laivaväkeä, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta tarpeettomasti vaaralle alttiiksi. Tämä säännös vastaisi nykyisen miehitys- ja pätevyysasetuksen 3 §:n 1 momenttia. Hätätilanteissa vaaralle alttiiksi asettamista ei voida välttää.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että laivaväen lukumäärän ja pätevyyden tulee olla sellainen, että vahti- ja turvallisuustehtävät voidaan aluksella hoitaa.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin tarpeellisesta taloushenkilökunnasta aluksilla, joissa laivaväki asuu. Käytännössä isommissa kansainvälisen liikenteen aluksissa on taloushenkilökuntaa, mutta esimerkiksi kotimaanliikenteessä ja pienemmillä aluksilla itämerenliikenteessä on mahdollista, että joku miehistöön kuuluvista hoitaa kokin tehtävät ja muut taloushenkilöstön tehtävät muiden tehtäviensä ohessa.

6 §. Miehityksen vahvistaminen ja miehitystodistus. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että alukselle on vahvistettava miehitys ennen sen käyttöönottoa suomalaisena aluksena. Ehdotus vastaisi nykyisen miehitys- ja pätevyysasetuksen 9 §:n 1 momenttia sekä kalastusalusasetuksen 39 §:n 1 momenttia.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin siitä, että aluksen laivanisännän tulee hakea kirjallisesti miehitystodistusta Liikenteen turvallisuusvirastolta hyvissä ajoin ennen aluksen ottamista liikenteeseen tai käyttöön kalastusaluksena. Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi toimitettava kaikki miehityksen vahvistamista varten tarpeelliset tiedot ja esitys aluksen miehitykseksi. Tarpeellisia tietoja ovat tiedot niistä seikoista, jotka on otettava lakiehdotuksen 7 §:n nojalla huomioon miehitystodistusta annettaessa. Tällaisia seikkoja ovat esimerkiksi turvallinen vahdinpito, aluksen koko ja tyyppi sekä aluksella kuljettavat lastit. Säännös vastaisi miehitys- ja

pätevyysasetuksen 9 §:n 2 momenttia ja kalastusalusasetuksen 39 §:n 2 momenttia.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tulisi pyytää muiden kuin kalastusalusten, huvialusten ja vuokra-veneiden osalta miehityshakemuksesta asianomaisten valtakunnallisten merenkulun työmarkkinajärjestöjen sekä työsuojeluviranomaisten lausunto ennen aluksen miehitystodistuksen tai ennakkolausunnon antamista. Säännös vastaisi pääosin miehitys- ja pätevyysasetuksen 10 §:ää. Lausuntojen pyytämisen ulkopuolelle jätettäisiin kalastusalukset, vuokra-veneet ja huvialukset. Tämä vastaisi nykyistä hallintokäytäntöä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaisi aluksen miehityksen ja antaisi miehitystodistuksen, mistä ilmeni aluksen vähimmäismiehitys sekä laivaväen kokoonpano ja pätevyys eri liikennealueille tai pyyntialueille. Säännös vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 11 §:ää ja kalastusalusasetuksen 39 §:n 4 momenttia. Ehdotetussa momentissa säädettäisiin myös miehitystodistuksen voimassaoloajasta. Miehitystodistus olisi voimassa määräjän tai toistaiseksi.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin siitä, että valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä miehityksen vahvistamista koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista. Ehdotetussa momentissa säädettäisiin myös miehitystodistuksen voimassaoloajasta.

7 §. Miehitystodistusta annettaessa huomioon otettavat seikat. Pykälässä säädettäisiin miehitystä koskevista keskeisistä periaatteista. Lainkohta on yleissäännös, joka koskisi kaikkia aluksia.

Pykälän 1 momentin mukaan aluksen miehitystä vahvistettaessa tulisi ottaa huomioon keskeiset aluksen turvallista käyttöä koskevat seikat. Tällaisia olisivat turvallinen vahdinpito ja siihen liittyen merityöaikalaan ja työajasta kotimaanliikenteen aluksilla annetun lain työ- ja lepoaikoja koskevat säännökset, aluksen koko ja tyyppi, aluksella kuljetettavat lastit, aluksen konetehto ja koneiston automaatioaste, aluksen yleinen varustelutaso, huolto ja kunnossapito, liikennealue ja pyyntialue, matkustajamäärä, ruokahuolto ja puhtaanapito sekä aluksella annettava koulutus.

Miehitystä koskevat vaatimukset olisivat sitä suuremmat, mitä vaativammassa oloissa alus on tarkoitettu toimimaan. Säännös vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 10 §:n 3 momentin säännöstä. Säännös vastaa pääosin IMO:n turvallisesta miehityksestä antaman päätöslauselman A 890(21) (Principles of Safe Manning) periaatteita.

Pykälän 2 momentin mukaan miehitystodistusta annettaessa on otettava huomioon myös merityöyleissopimuksen määräykset.

Pykälän 3 momentissa edellytettäisiin, että aluksen miehitys on riittävä aluksen pelastusvälineistön, palontorjuntalaitteiston ja muun turvallisuuslaitteiston käyttämiseen, ja että miehitys on riittävä hoitamaan aluksen hälytysluettelossa määrättyjä tehtäviä.

Pykälän 4 momentin mukaan aluksella, joka kuljettaa yli 100 matkustajaa kansainvälisessä liikenteessä ja matkan kesto on yli kolme päivää, tulee olla merityöyleissopimuksen mukaan laillistettu lääkäri. Momenttia ehdotetaan, koska ILO:n merityöyleissopimuksen 4.1 säännön 4 kappaleen b kohta edellyttää lääkäriä edellä mainituissa aluksissa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin siitä, että valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä miehitystodistusta annettaessa huomioon otettavista seikoista. Perustana tarkemmille säännöksille on esimerkiksi IMO:n päätöslauselma A 890(21) (Principles of Safe Manning). ILO:n merityöyleissopimuksen perusteella miehitystodistusta annettaessa olisi huomioon otettava myös laivaväen väsymyksestä johtuvat vaarat ja väsymyksen torjuminen.

8 §. Ennakkolausunto miehityksestä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että aluksen laivanisäntä, kalastusaluksen tuleva omistaja tai haltija taikka asianomainen valtakunnallinen merenkulun työmarkkinajärjestö voisivat kirjallisesti hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta ennakkolausunnon aluksen miehityksestä. Ennakkolausuntoa voisi hakea paitsi aluksen nykyinen laivanisäntä myös sellainen laivanisäntä, joka ei ole vielä kyseisen aluksen laivanisäntä. Ennakkolausuntoa voisi hakea myös esimerkiksi aluksen ostaja, joka harkitsee ryhtymistä aluksen laivanisännäksi. Säännös vastaisi miehitys- ja

pätevyysasetuksen 10 §:n 2 momenttia ja kalastusalusasetuksen 40 §:ää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ennakkolausuntohakemuksessa esitettävistä tiedoista. Tiedot olisivat samat kuin aluksen miehityksen vahvistamista koskevassa hakemuksessa. Hakijan olisi myös tehtävä esitys aluksen miehitykseksi. Hakemuksessa olisi lisäksi ilmoitettava yksilöity kysymys, johon ennakkolausuntoa haetaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusviraston tulee pyytää työsuojeluviranomaisen ja asianomaisten valtakunnallisten merenkulun työmarkkinajärjestöjen lausunto ennen hakemukseen annettavan ennakkolausunnon antamista. Velvoite ei koskisi kalastusaluksia, huvialuksia ja vuokraveneitä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta noudattaa antamaansa ennakkolausuntoa vahvistaessaan aluksen miehitystä. Edellytyksenä on kuitenkin, että hakemuksen perusteena olleet olosuhteet ovat pysyneet muuttumattomina.

9 §. *Laivanisännän ja aluksen päällikön velvollisuudet.* Pykälän 1 momentin mukaan laivanisännän olisi huolehdittava siitä, että aluksella on miehitystodistus ja että alus on miehitetty voimassaolevan miehitystodistuksen mukaisesti. Laivanisännän olisi tällöin varmistettava, että laivaväellä on toimeen vaadittava pätevyys ja että laivaväki on koulutukseltaan pätevää hoitamaan aluksen hallintaan kuuluvia tehtäviä, ja että laivaväki on riittävän kokenutta hoitamaan aluksella olevia turvallisuustehtäviä. Lainkohta vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 4 §:n säännöksiä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin aluksen päällikölle velvoite huolehtia siitä, että alus on miehitetty vallitsevat olosuhteet huomioon ottaen turvallisesti. Aluksella tulisi kuitenkin olla vähintään miehitystodistuksen mukainen miehitys. Päällikön olisi tällöin varmistettava, että aluksen laivaväen lukumäärä, kokoonpano ja käyttö jokaisella matkalla on sellainen, että aluksen kuljettaminen, huolto, turvallisuustoiminnot, kiinnittäminen ja taloushuolto toimivat. Lainkohta vastaisi nykyisen miehitys- ja pätevyysasetuksen 6 §:ää.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä laivanisännän ja aluksen päällikön velvollisuuksista aluksen miehitykseen liittyvissä seikoissa. Säännös perustuu STCW-yleissopimuksen sääntöön I/14 ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 14 artiklaan.

10 §. *Aluksen päällikön ja konepäällikön suoja.* Pykälässä annettaisiin aluksen päällikön ja konepäällikön ammattipätevyydelle erityinen suoja aluksen miehitystä koskevissa asioissa. Jos aluksen päällikkö ammattipätevyytensä ja kokemuksensa nojalla katsoisi, että alus ei täyttäisi aluksen miehitykselle la- kiehdotuksen 9 §:n 1 ja 2 momentissa

asetettuja vaatimuksia, häntä ei saisi estää vaatimasta tarvittavia korjauksia eikä häntä vastaan tästä syystä saisi kohdistaa toimenpiteitä. Sama koskisi aluksen konepäällikköä koneistoa ja paloturvallisuutta koskevissa asioissa. Säännös vastaisi nykyisen miehitys- ja pätevyysasetuksen 7 §:ää.

11 §. *Miehityksen muuttaminen.* Pykälän 1 momentissa asetettaisiin laivanisännälle velvoite ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle aluksessa tai siihen liittyvissä olosuhteissa tapahtuvista muutoksista. Ilmoitusvelvollisuuden alaiset muutokset koskevat aluksen rakennetta, varustelua, käyttöä, liikenne-alueita, pyyntialueita, laivanisäntää tai alusta. Näillä tekijöillä on merkitystä aluksen miehityksen riittävyuden arvioinnin kannalta, eivätkä muutokset ilman ilmoitusvelvollisuutta tule Liikenteen turvallisuusviraston tietoon. Laivanisäntä vastaisi ilmoitusvelvollisuuden täyttämistä. Ehdotettu säännös vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 12 §:n 1 momenttia ja kalastusalusasetuksen 41 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa alukselle muuttuneiden olojen edellyttämän uuden miehitystodistuksen.

12 §. *Miehitystodistuksesta poikkeaminen.* Alus saattaa joskus joutua sellaiseen tilanteeseen, että sille ei sairauden taikka muun synn vuoksi ole saatavissa ilman aluksen toiminnan kannalta kohtuutonta viivytystä pätevää laivaväkeä. Tällöin on tarpeen, että sille voidaan myöntää oikeus poiketa vahvistetusta miehityksestä. Liikenteen turvallisuusvirastolle esitetään tällaista oikeutta sillä edelly-

tyksellä, ettei alusturvallisuutta vaaranneta. Miehitys olisi täydennettävä niin pian kuin se on mahdollista vahvistetun miehityksen mukaiseksi. Ehdotettu säännös vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 53 §:ää ja kalastusalusasetuksen 53 §:ää. Miehitystodistuksesta poikkeamisessa on otettava huomioon merityöyleissopimuksen vaatimukset, joista säädettäisiin tarkemmin ehdotetun lain 7 §:n nojalla valtioneuvoston asetuksella.

13 §. Miehitystodistuksessa määrätystä pätevyydestä poikkeaminen. Pykälä vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 54 §:ää ja kalastusalusasetuksen 54 §:ää. STCW-yleissopimuksen VIII artiklassa on määräyksiä, jotka liittyvät miehitystodistuksessa määrätystä pätevyydestä poikkeamiseen ja säännöshehdotus perustuu niihin. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kansi- ja konepäällystön pätevyyskirjojen osalta pakottavista syistä myöntää laivanisännän kirjallisesta hakemuksesta erivapauden, jonka mukaan aluksella voi toimessa olla henkilö, jolla ei ole tehtävään oikeuttavaa pätevyyttä. Pakottavia syitä voivat olla esimerkiksi sairaustapaus tai se, ettei ole saatavissa ketään pätevyysvaatimukset täyttävää. Tällöin tilalle otetaan usein koulutuksessa oleva henkilö. Edellytyksenä kuitenkin on, että henkilöllä on riittävä pätevyys toimen turvalliseksi hoitamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää erivapauden, jos menettely ei aiheuttaisi vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle. Ennen erivapauden myöntämistä Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuultava asianomaista valtakunnallista merenkulualan työmarkkinajärjestöä. Erivapauden enimmäiskesto kerrallaan on kuusi kuukautta.

Pykälän 2 momentin mukaan erivapauden myöntämiselle edellytetään erityisen pakottavia syitä, jos erivapaus myönnetään muualta kuin kotimaanliikenteessä aluksen päällikön tai konepäällikön toimiin. Erityisen pakottava syitä ovat esimerkiksi aluksen päällikön tai konepäällikön sairastuminen ulkomailla. Tällöin erivapauden nojalla alus voidaan kuljettaa satamaan, jossa aluksen päällikkö tai konepäällikkö voidaan korvata toisella.

Pykälän 3 momentin mukaan erivapaus voidaan myöntää vain seuraavan ylempään

pätevyyskirjan mukaiseen tehtävään. Jos henkilöllä ei ole mitään pätevyyskirjaa, erivapaus voitaisiin myöntää alimman pätevyyskirjan mukaiseen tehtävään, jos henkilö koulutuksensa ja kokemuksensa nojalla selvästi kykenee hoitamaan täytettävän toimen. Pätevyyskirjojen hierarkiasta säädetään aluksen kansipäällystön osalta miehitys- ja pätevyysasetuksen 18 §:ssä ja konepäällystön osalta 25 §:ssä. Kalastusaluslusten osalta vastaavasta hierarkiasta säädetään kalastusalusasetuksen 46-49 §:ssä. Kansipäällystön osalta pätevyudet ovat alimmasta ylimpään: kuljettaja, kotimaanliikenteen laivuri, vahtiperämies, yliperämies, merikapteeni ja konepäällystön osalta: koneenhoitaja, vahtikonemestari, konemestari, ylikonemestari. Kalastusaluslusten osalta pätevyyskirjat ovat alimmasta ylimpään: kalastusaluslusten kuljettajankirja B, kalastusaluslusten kuljettajankirja A, kalastusaluslusten laivurinkirja B ja kalastusaluslusten laivurinkirja A.

14 §. Poikkeukset liikennealueista. Pykälässä säädettäisiin, että jos muu alus kuin kalastusalus liikennöi rajoitetulla alueella ulkomailla, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta, ottaen huomioon liikenteen laadun, yksittäistapauksessa päättää, että tällainen liikenne on aluksen miehityksen ja pätevyiden puolesta rinnastettava siihen verrattavaan kotimaan liikenteeseen. Poikkeus voidaan myöntää sillä edellytyksellä, ettei turvallisuustaso heikkene. Mainittu liikenne voitaisiin rinnastaa kotimaanliikenteeseen esimerkiksi silloin, kun kotimaanliikenteen alus saisi työtehtävän ulkomailla joella.

Pykälä vastaisi pääosin sisällöltään miehitys- ja pätevyysasetuksen 56 §:ää. Voimassaolevan säännöksen mukaan Merenkululaitoksen tulee kuulla merenkulun valtakunnallisia työmarkkinajärjestöjä ennen päätöksen tekemistä. Kuulemisvelvollisuutta ehdotetun säännöksen mukaan ei enää olisi.

15 §. Pätevyyskirjat. Pykälän 1 momentin mukaan aluksella työskentelevällä olisi oltava ehdotetussa laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä määritelty pätevyys. Osoitetusta pätevyydestä annettaisiin pätevyyskirja. Säännös vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 13 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 *momentin* mukaan konepäällystään kuuluvalla tulee olla moottorialuksella moottorialukseen oikeuttava pätevyyskirja ja höyryaluksessa höyryalukseen oikeuttava pätevyyskirja. Momentti vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 13 §:n 2 momenttia.

Pykälän 3 *momentin* mukaan radioaseman käyttäjällä tulee radiolain (1015/2001) nojalla olla suoritettuna ja voimassa kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystutkinto. Viestintävirasto myöntää radioaseman käyttöön oikeuttavan pätevyyskirjan kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön mukaisesti.

Pykälän 4 *momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto määrittää tarkemmin alueet ja olosuhteet, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena ja hyväksyy aluskohtaiset pätevyysvaatimukset. Momentit 3 - 4 vastaisivat miehitys- ja pätevyysasetuksen 13 §:n 3 momentin mukaista käytäntöä, kuitenkin siten, että ehdotetussa laissa viitattaisiin nyt selvyuden vuoksi radioaseman käyttäjän pätevyden osalta radiolakiin ja muilta osin Liikenteen turvallisuusvirastolle määriteltäisiin laissa toimivaltuudet aluekohtaisten ja aluskohtaisten vaatimusten asettamiseen. Radioaseman käyttäjän pätevyysvaatimukset perustuvat Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesääntöön.

Pykälän 5 *momentissa* vaadittaisiin huvialuksen päälliköltä kansainvälistä huviveneen kuljettajan pätevyyskirjaa. Huvialuksella tarkoitetaan lakiehdotuksen 2 §:n 14 kohdan määritelmän mukaan urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, joka on pituudeltaan yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500. Tällä hetkellä miehitys- ja pätevyysasetusta sovelletaan asetuksen 1 §:n mukaan muun muassa huvialukseen, jonka pituus on yli 24 metriä. On kuitenkin katsottu, että kauppamerenkulun aluksille tarkoitettu sääntely on huvialuksille liian tiukkaa.

Merenkulkulaitos on 10 päivänä joulukuuta 2003 antanut määräykset kansainvälisestä huviveneen kuljettajan pätevyyskirjasta (Dnro 1831/30/2003). Määräyksissä on otettu huomioon YK:n Euroopan talouskomission päätöslauselma No. 40 (1998) liite 1, josta vaatimukset kansainvälisen huviveneen kul-

jettajan pätevyyskirjan saamiseen tulevat. Pätevyys huviveneen kuljettamiseen kansainvälisillä matkoilla on Merenkulkulaitoksen määräyksen mukaan osoitettava ensisijaisesti sellaisen veneilyjärjestön todistuksella, joka seuraa koulutustoimintaansa ja todistuksenantoaan laatujärjestelmän avulla ja jonka laatujärjestelmä arvioidaan hyväksytyllä tavalla määrärajoin.

Lisäksi vesiliikennelain 6 §:ssä säädetään vesikulkuneuvon kuljettajaa koskevista yleisistä vaatimuksista. Säännöksen 3 momentin mukaan Merenkulkulaitos voi määrätä erityisiä vaatimuksia yksittäisen tai jonkin tietyn tyyppisen vesikulkuneuvon kuljettajalle. Merenkulkulaitos voi määrätä, että kuljettajan on oltava täyttänyt 18 vuotta ja osoittanut Merenkulkulaitoksen tarkemmin edellyttämät tiedot ja kyvyn kysymyksessä olevan vesikulkuneuvotyyppin tai yksittäisen vesikulkuneuvon kuljettamiseen. Tällaisia määräyksiä ei kuitenkaan ole annettu.

Pykälän 6 *momentin* mukaan miehitettyinä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla tulee olla vuokraveneen kuljettajankirja. Jos miehitettyinä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä tulee vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi olla kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja. Asiasta on tähän asti ollut perussäännökset vuokraveneasetuksen 10 §:ssä. Sen mukaan vuokraveneen kuljettajan tulee olla vähintään 18 vuoden ikäinen ja hänellä tulee olla Merenkulkulaitoksen antama todistus siitä, että hän tuntee vesiliikennelain ja vesiliikenneasetuksen (124/1997) säännökset, Meriteiden säännöt sekä yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annetun asetuksen (252/1978) säännökset (Sisävesisäännöt 1978), merimerkit, merikartan, kompassin, suuntimisen, suuntien asettamisen ja laivapäiväkirjan pitämisen sekä tarpeellisin osin merilain ja muut aluksen päällikköä koskevat säännökset. Lisäksi hänellä tulee olla todistus hyväksytystä ensiapukurssista ja hänen tulee osoittaa omaavansa riittävän kokemuksen vuokraveneen kuljettamiseen.

Pykälän 7 *momentissa* säädettäisiin suomalaisesta aluksesta, joka on rahdattu ulkomalaiselle käytettäväksi muiden kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talous-

alueeseen kuuluvien valtioiden välisessä liikenteessä ehdoin, että ulkomaalainen rahtaja voi määrätä aluksen käytöstä merenkulkuun. Momentin mukaan aluksen päälliköllä on oltava ehdotetussa laissa säädetty pätevyyskirja tai kelpoisuustodistus ja muulla laivaväellä heidän tehtäviensä edellyttämä pätevyyskirja tai kelpoisuustodistus. Momentti koskee suomalaisia aluksia, jotka on merkitty Suomen alusrekisteriin.

16 §. Pätevyyskirjan hakeminen. Pykälän 1 momentin mukaan pätevyyskirjaa olisi haettava kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakijan olisi esitettävä hakemuksensa tueksi kaikki pätevyyskirjan antamista varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset. Ehdotettu momentti vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 15 §:n 2 momenttia.

Pykälän 2 momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä pätevyyskirjaa koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista.

17 §. Pätevyyskirjan antaminen. Pykälän 1 momentin mukaan pätevyyskirjan antaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Pätevyyskirjan myöntämisen edellytyksenä olisi, että hakija iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää pätevyyskirjan saamiseksi vaaditut pätevyysvaatimukset. Pykälän 1 momentti tarkoitettaisiin perussäännöksi 2 - 4 momentin valtuutuksille. Säännös perustuu vähimmäiskoulutusdirektiivin 11 artiklaan.

Säännöksen 2 momentissa säädettäisiin, että annetusta pätevyyskirjasta ja sen peruuttamisesta tehtäisiin merkintä merimiesluetteloon. Merimiesluettelosta säädetään tarkemmin laivaväen luetteloinnista annetussa laissa.

Pykälän 3—4 momentin mukaisilla valtuutuksilla olisi tarkoitus antaa valtioneuvoston asetus, jonka sisältö vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 5 ja 6 luvun säännöksiä sekä 60 §:ää ja kalastusalusasetuksen 46—49 §:ää. Lisäksi valtuutuksien nojalla annettaisiin säännökset kansainvälisestä huviveneen kuljettajan pätevyyskirjasta ja vuokraveneen kuljettajankirjasta. Näiden kirjojen pätevyysvaatimukset vastaisivat pääosin nykyisiä säännöksiä.

Säännöksen 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia

säännöksiä STCW-yleissopimuksen, vähimmäiskoulutusdirektiivin, kalastusalusdirektiivin ja Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön täytäntöönpanemiseksi pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista kuten esimerkiksi koulutuksesta, työkokemuksesta ja meripalvelusta sekä vähimmäisvaatimuksista aluksen päällikön ja aluksen konepäällikön ja radioaseman käyttäjän pätevyudeksi.

Säännöksen 4 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista kuten esimerkiksi koulutuksesta, työkokemuksesta ja meripalvelusta sekä vähimmäisvaatimuksista aluksen päällikön ja aluksen konepäällikön, radioaseman käyttäjän sekä vuokraveneen kuljettajan pätevyudeksi. Koulutus sisältäisi myös työturvallisuuskoulutusta.

Ehdotetun 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaisi pätevyyskirjan kaavan.

18 §. Lisäpätevyudet ja hätätilanne- ja terveydenhuoltokoulutus sekä vaihtoehdotetut pätevyyskirjat. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että laivaväkeen kuuluvalla voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia lisäpätevyyskirjoja. Näistä on säädetty nykyisin miehitys- ja pätevyysasetuksen 7 luvussa. Säännös perustuu STCW-yleissopimuksen V ja VI lukuun.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että laivaväkeen kuuluvalla henkilöllä, jolla on aluksen hälytysluetteloon kuuluvia tehtäviä, tulee olla hänelle määrättyjen tehtävien mukainen peruskoulutus hätätilanteiden varalta sekä tehtävien mukainen palokoulutus.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että kalastusaluksella työskentelevällä tulee olla hyväksytty turvallisuuskoulutus.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että valtioneuvoston asetuksella säädetään STCW-yleissopimuksen ja vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi vaihtoehtoisista pätevyyskirjoista ja laivaväen lisäpätevyyskirjoista sekä hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta. Koulutus sisältäisi myös työturvallisuuskoulutusta.

19 §. Pätevyyskirjojen voimassaolo ja uusiminen. Pätevyyskirjat olisivat voimassa

määräajan tai toistaiseksi. Pykälän *1 momentin* mukaan valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä STCW-yleissopimuksen ja vähimmäiskoulutusdirektiivin ja kalastusalusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi pätevyyskirjojen voimassaoloajoista. Säännös vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 16 §:ää. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä myös kansallisten pätevyyskirjojen voimassaoloajoista.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin siitä, että pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta uusittaessa pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen haltijan on esitettävä selvitys siitä, että hän on säilyttänyt ammattipätevyytensä. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen uusimisesta sekä ammattipätevyyden säilymistä koskevasta selvityksestä. Säännös perustuu STCW-yleissopimuksen sääntöön I/11 ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 12 artiklaan.

20 §. Pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttaminen. Tällä hetkellä pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen menettämisestä on säädetty miehitys- ja pätevyysasetuksen 63 §:ssä. Säännöksen mukaan Merenkulkulaitos voi tiettyjen edellytysten täytyessä peruuttaa pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen määräajaksi tai kokonaan.

Muiden liikennemuotojen osalta tilannetta voidaan verrata muun muassa ilmailuun, jossa Ilmailuhallinto voi ilmailulain 146 §:n perusteella määrätä henkilön toimintakieltoon. Toimintakielto voidaan määrätä esimerkiksi jos henkilö sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä asianomaisen luvan saamisen edellytyksiä tai henkilö ei tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan tai kokemukseltaan enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi velvollisuus peruuttaa antamansa pätevyyskirja tai myöntämänsä kelpoisuustodistus määräajaksi tai kokonaan tietyissä meriturvallisuutta voimakkaasti vaarantavissa olosuhteissa.

Pykälän *1 momentissa* mainittuja tilanteita olisivat seuraavat: henkilö on olennaisesti tai toistuvasti rikkonut merenkulkua koskevia

säännöksiä tai määräyksiä; henkilö on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä; henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen; tai henkilö ei enää täytä pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen antamisen edellytyksiä.

Pykälän *2 momentissa* Liikenteen turvallisuusvirastolle on annettu harkintavaltaa. Sen mukaan pätevyyskirja tai kelpoisuustodistus voitaisiin peruuttaa määräajaksi tai kokonaan, jos kyseessä olisivat sellaiset teot taikka olosuhteet, jotka eivät olisi niin törkeitä kuin *1 momentissa* mainitut.

Jos *1* ja *2 momentissa* tarkoitetuissa tapauksissa pätevyyskirja tai kelpoisuustodistus olisi peruutettu kokonaan, se ei estäisi hakemasta pätevyyskirjaa tai kelpoisuustodistusta myöhemmin uudelleen. Uusi pätevyyskirja tai kelpoisuustodistus voitaisiin kuitenkin antaa vasta sitten kun laissa säädetyt myöntämisedellytykset ovat olemassa.

Pykälän *3 momentin* mukaan Rajavartiolaitos, poliisi tai tulli voisi enintään kuuden kuukauden mittaiseksi määräajaksi, ottaa pois Liikenteen turvallisuusviraston antaman pätevyyskirjan tai myöntämän kelpoisuustodistuksen, jos olisi todennäköisiä syitä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen. Tämän momentin mukaista toimivaltaa ei olisi Liikenteen turvallisuusvirastolla.

Pykälän *4 momentin* mukaan *1 momentin* 1 ja 2 kohdassa ja *2 momentissa* tarkoitettu pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen peruutus määrättäisiin olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan, kuitenkin enintään 12 kuukautta, tai kokonaan. Edellä *1 momentin* 3 kohdassa tarkoitettu pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttaminen olisi voimassa, kunnes tuomioistuimella olisi ratkaissut pätevyyskirjan menettämistä koskevan asian merilain 20 luvun 10 §:n nojalla.

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusviraston päätös pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta tulee voimaan heti. Pätevyyskirja tai kelpoisuustodistus olisi tällöin välittömästi luovutettava Liikenteen turvallisuus-

virastolle. Ehdotettu 5 momentti vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 63 §:n 2 momenttia.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin siitä, että ennen 1 ja 2 momentissa tarkoitettua päätöksen tekemistä Liikenteen turvallisuusviraston on annettava henkilölle, jonka pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttamista Liikenteen turvallisuusvirasto harkitsee, tilaisuus tulla kuulluksi, ellei kyseessä ole sellainen kiireellinen tapaus, että kuuleminen olennaisesti vaarantaisi merenkulun turvallisuutta. Jos kyseessä olisi kiireellinen tapaus, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi ottaa pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen välittömästi haltuunsa. Pykälän 6 momentti vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 63 §:n 3 momenttia siten muutettuna, että voimassaoleva sääntely ei viittaa kiireelliseen tapaukseen. Säännöksellä taattaisiin hyvän hallinnon periaatteiden toteutuminen päätöstä tehtäessä.

21 §. *Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan tunnustaminen.*

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi hakemuksesta muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan tunnustamisesta kelpoisuustodistuksen. Kelpoisuustodistus voidaan antaa päällikön, yliperämiehen, vahtiperämiehen, konepäällikön, ensimmäisen konemestarin tai vahtikonemestarin toimessa. Pätevyyskirjojen tunnustamisesta on tällä hetkellä säädetty miehitys- ja pätevyysasetuksen 14 ja 14 a §:ssä. Säännös perustuu STCW-yleissopimuksen artiklaan VI (2) ja sääntöön I /10 ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 19 artiklaan.

Pykälän 2 momentin mukaan kelpoisuustodistuksen antaminen aluksen päällikölle, yliperämiehelle, konepäällikölle tai ensimmäiselle konemestarille edellyttäisi, että henkilö tuntee Suomen merenkulualan lainsäädännön. Tämä vaatimus ei ole sisältynyt voimassa olevaan miehitys- ja pätevyysasetukseen. STCW-yleissopimuksen liitteen säännössä I/10 kuitenkin määrätään, että johtotason pätevyyskirjoja tunnustettaessa hallinnon tulee varmistaa, että merenkulkija hallitsee sen kansallisen merenkulun lainsäädännön, jolla on merkitystä aluksella hoidettavien tehtävi-

en kannalta. Tämän takia päällikön, yliperämiehen, konepäällikön ja ensimmäisen konemestarin toimeen oikeuttavaa kelpoisuutta hakiessa hakijan tulee todistaa tuntevansa Suomen merenkulualan lainsäädännön. Suomi on ratifioinut edellä mainitun STCW-yleissopimuksen määräyksen ja sitä on käytännössä sovellettu. Kuitenkin asian merkittävyyden vuoksi määräys on syytä toistaa kansallisessa lainsäädännössä. Suomen merenkulun lainsäädännön osaaminen on tähän asti käytännössä todistettu merenkulualan koulutusta järjestävän oppilaitoksen todistuksella, ja sen voi tenttiä myös englannin kielellä.

Pykälän 3 momentin mukaan annetusta kelpoisuustodistuksesta ja sen peruuttamisesta tehdään merkintä merimiesluetteloon. Merimiesluettelosta säädetään tarkemmin laivaväen luetteloinnista annetussa laissa (1360/2006).

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjojen tunnustamisesta ja tunnustamisen peruuttamisesta. Tällä valtuutuksella on tarkoitus antaa valtioneuvoston asetus niistä seikoista, joista on säädetty miehitys- ja pätevyysasetuksen 14 ja 14 a §:ssä.

22 §. *Todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen.* Pykälään otettaisiin voimassaolevasta sääntelystä ne säännökset, jotka koskevat todistusten ja asiakirjojen säilyttämistä ja esittämistä. Nämä sisältyvät nyt osittain miehitys- ja pätevyysasetuksen 17 §:ään ja kalastusalusasetuksen 51 §:ään.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että miehitystodistuksen on oltava aluksella alkuperäisenä ja laivanisännällä kopiona.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että henkilön on säilytettävä alkuperäinen pätevyyskirjansa ja kelpoisuustodistuksensa siinä aluksessa, jossa hän toimii. Lisäksi säädettäisiin siitä, että henkilön on esitettävä pätevyyskirjansa ja kelpoisuustodistuksensa asianomaisen viranomaisen määräyksestä.

23 §. *Vahdinpitojärjestelyt ja vahdissa noudatettavat periaatteet.* Pykälän 1 momentin mukaan laivanisännän, aluksen päällikön,

konepäällikön ja koko vahtihenkilöstön olisi varmistettava, että aluksessa pidettäisiin turvallista vahtia sekä vallitseviin olosuhteisiin ja aluksen suunniteltuun reittiin nähden tarpeellisia vahteja. Säännös vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 52 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksen vahti-järjestelyt olisi järjestettävä siten, ettei väsymys heikennä vahtihenkilöstön suorituskykyä. Laivaväen tehtävät olisi järjestettävä siten, että matkan aloittava vahti samoin kuin seuraavatkin vahdit ovat vahtiin tullessaan tarpeeksi levänneitä ja muutenkin tehtävänsä edellyttämässä kunnossa. Säännös vastaisi miehitys- ja pätevyysasetuksen 51 §:n 2 momenttia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi STCW-yleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä vahdinpidosta ja reittisuunnittelusta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkempia määräyksiä vahdinpidosta ja reittisuunnittelusta myös muille kuin STCW-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluville aluksille. Valtuutuksen nojalla olisi tarkoitus antaa säännökset, jotka vastaisivat miehitys- ja pätevyysasetuksen 52 §:n 2 momenttia, kalastusalusasetuksen 12 lukua ja liikenne- ja viestintäministeriön päätöstä aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä ja vahdinpidosta. Säännös perustuu STCW-yleissopimuksen sääntöön VIII /2.

24 §. Aluksen päällikön vähimmäisikä. Pykälässä säädettäisiin siitä, että kansainvälisen liikenteen matkustaja- tai lastialuksen päällikkönä toimivan on oltava 20 vuotta täyttänyt. Kotimaanliikenteen matkustaja- tai lastialuksessa päällikkönä toimivan on oltava 18 vuotta täyttänyt.

25 §. Aluksen työkieli. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että aluksella käytössä olevasta työkielestä on tehtävä merkintä laivapäiväkirjaan. Laivaväen jokaisen jäsenen tulee ymmärtää riittävästi aluksen työkieltä, jolla annetaan turvallisuuteen liittyvät määräykset ja ohjeet. Turvallisuusohjeiden tulee olla kirjoitettuna aluksen työkielellä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että matkustaja-aluksen, ro-ro-matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen miehitystodistukseen tulee miehitystä vahvistettaessa merkitä aluksen työkieli. Työkieltä koskevasta merkin-

nästä on määrätty SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 14 säännön 3 kappaleessa ja se koskee kaikkia aluksia. Ehdotetun säännöksen sisältö vastaisi merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin 18 artiklan sisältöä. Aluksen työkieltä koskevien vaatimusten toteuttamisesta vastaavat vähimmäiskoulutusdirektiivin 18 artiklan mukaan laivanisäntä ja aluksen päällikkö, mikä ilmenee ehdotetusta 4 momentista.

Pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat sisällöltään miehitys- ja pätevyysasetuksen 5 §:ää.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin että, aluksen komentosiltatyöskentelyssä tulee olla valmius käyttää englannin kieltä siten kuin SOLAS-yleissopimuksen navigoinnin turvallisuutta koskevassa V luvussa määrätään. Pykälän 3 momentti vastaisi korjauksin miehitys- ja pätevyysasetuksen 5 a §:ää.

26 §. Matkustaja-aluksen turvallisuustehäviä hoitavan laivaväen kommunikointitaidot, asusteet ja hätätilanneohjeiden antaminen. Pykälän 1 momentin mukaan sillä laivaväellä, joka on määrätty auttamaan matkustajia hätätilanteessa, tulee olla riittävä kielitaito, jotta hätätilanneohjeet voidaan antaa ja matkustajien opastaminen Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä voidaan järjestää suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi sekä mahdollisuuksien mukaan sen maan kielellä, jonne alus liikennöi sekä tarvittaessa opastein ja käsimerkein.

Pykälän 2 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi antaa tarkempia yleisiä tai reitti-kohtaisia määräyksiä 1 momentissa tarkoitusta hätätilanneohjeista kuten muun muassa matkustajien avustamisesta hätätilanteissa, evakuoinnista, opastamisesta oikeille koontumispaikoille, siirtymisestä pelastusveneisiin, pelastusliivien päälle pukemisesta ja hyttien tyhjentämisestä. Vähimmäiskoulutusdirektiivin 18 artiklan c kohdan mukaan ”jäsenvaltion on huolehdittava siitä, että henkilökunnan, joka on vastuussa matkustajien auttamisesta hätätilanteessa matkustaja-aluksilla, on oltava helposti tunnistettavissa ja sillä on oltava tehtävänsä riittävät kommunikointitaidot, jotka muodostuvat seura-

vien perusteiden muodostamasta kokonaisuudesta:

- tietyllä reitillä kuljetettavien matkustajien pääkansallisuuksia vastaava kieli tai vastaavat kielet;

- henkilökunnan taito käyttää perusohjeita annettaessa englanninkielisiä peruskäsitteitä voi toimia kommunikointikeinona vaikeuksissa olevia matkustajia auttaessa, riippumatta siitä, onko matkustajalla ja miehistön jäsenellä yhteistä kieltä;

- mahdollinen tarve kommunikoida hätätilanteessa muilla keinoilla (osoittamalla, elekielellä, osoittamalla ohjetaulut, kokoontumispaikkojen, hengenpelastusvälineistön ja varauskäytävien sijainnit) silloin kun sanallinen viestintä ei ole mahdollista;

- matkustajille näiden omalla äidinkielellä tai äidinkiellillä annettujen täydellisten turvallisuusmääräysten määrä;

- kielet, joilla hätäilmoitukset voidaan antaa hätä- tai harjoitustilanteessa ensisijaisen tärkeiden ohjeiden välittämiseksi matkustajille ja matkustajien auttamisesta vastuussa olevan henkilökunnan tehtävien helpottamiseksi”.

Pykälän 3 *momentin* mukaan turvallisuustehtävissä matkustaja-aluksilla työskentelevien tulee työssäoloaikana käyttää sellaista asustetta, että matkustajat voivat helposti tunnistaa heidät laivaväkeen kuuluviksi.

Pykälän 4 *momentin* mukaan matkustaja-aluksen päällikkö vastaisi siitä, että matkustaja-aluksen turvallisuustehtäviä hoitavalla laivaväellä on riittävä kielitaito ja oikeat asusteet.

Ehdotetun pykälän sisältö vastaisi merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin 18 artiklaa ja miehitys- ja pätevyysasetuksen 45 §:n 6 ja 7 momenttia.

3 luku. **ISM-asetuksen täytäntöönpanoa koskevat säännökset**

27 §. Yhtiöiden valvonta. Laivanisännän ja aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmästä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 336/2006 kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta, jäljempänä ISM-asetus.

Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä olisi valvoa, että ISM-asetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia liikennöivät yhtiöt noudattavat ISM-asetuksen säännöksiä. Tästä vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta säädetään ISM-asetuksen 4 artiklassa.

ISM-asetuksen soveltamisalaa koskevan 3 artiklan 2 alakohdan mukaan asetusta ei sovelleta seuraaviin alustyyppeihin eikä niitä liikennöiviin yhtiöihin:

a) sota- ja joukkojenkuljetusalukset sekä muut alukset, jotka ovat jäsenvaltion omistuksessa tai käytössä ja joilla liikennöidään yksinomaan valtion palveluksessa eikä kaupallisissa tarkoituksissa;

b) alukset, jotka eivät kulje konevoimalla, rakenteeltaan alkeelliset puualukset, huvialukset ja -veneet, paitsi jos niillä on tai on määrä olla miehistöä ja niillä kuljetetaan useampaa kuin 12 matkustajaa kaupallisessa tarkoituksessa;

c) kalastusalukset;

d) lastialukset ja rannikon ulkopuolella toimivat liikkuvat porausyksiköt, joiden bruttovetoisuus on alle 500;

e) matkustaja-alukset, jotka eivät ole ro-ro-matkustaja-aluksia, direktiivin 98/18/EY 4 artiklassa määritetyillä luokkien C ja D merialueilla.

28 §. Todistuskirjojen antaminen ja peruuttaminen. Pykälän 1 *momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi ISM-asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa suomalaista alusta liikennöivälle yhtiölle kyseistä alusta koskevan vaatimuksenmukaisuusasiakirjan tai väliaikaisen vaatimuksenmukaisuusasiakirjan sekä ISM-asetuksen soveltamisalaan kuuluvalla suomalaisella aluksella turvallisuusjohtamistodistuksen tai väliaikaisen turvallisuusjohtamistodistuksen ISM-asetuksen mukaisesti.

Pykälän 2 *momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaisi 1 momentissa mainitut todistuskirjat ISM-asetuksen mukaisesti.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös pyytää toista ISM-säännösten sopimusvaltion viranomaista antamaan 1 momentissa tarkoitettuja asiakirjat ja todistukset sekä vastaavasti virasto voisi pyynnöstä antaa toisen sopi-

musvaltion yhtiölle ja alukselle nämä asiakirjat ja todistukset.

29 §. Todistuskirjojen voimassaolo. Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin todistuskirjojen voimassaoloajoista. Vaatimuksen mukaisuusasiakirja ja turvallisuusjohtamistodistus olisivat voimassa enintään viisi vuotta. Väliaikainen vaatimuksenmukaisuustodistus olisi voimassa 12 kuukautta ja väliaikainen turvallisuusjohtamistodistus olisi voimassa enintään kuusi kuukautta.

Pykälän 3 momentin mukaan edellytyksenä asiakirjojen ja todistusten voimassaololle olisi, että yhtiöiden ja alusten tarkastukset suoritetaan ISM-asetuksen mukaisesti. Säännökset vastaisivat ISM-asetuksen vastaavia määräyksiä.

30 §. Tarkastusten suorittaminen. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttama hyväksytty laitos suorittaisi ISM-asetuksessa tarkoitetut asiakirjoja ja todistuksia sekä toimintaa koskevat tarkastukset. ISM-asetuksen liitteessä olevassa ISM-säännöstössä on määräykset muun muassa todistuskirjojen antamiseen liittyvistä määräaikaisista tarkastuksista sekä yhtiön ja aluksen päällystön toimintaa koskevista tarkastuksista.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsi, että aluksella ei ole ISM-asetuksessa tarkoitettuja asiakirjoja tai todistuksia, sen tulisi alusturvallisuuden valvontalain 14 b §:n mukaisesti pysäyttää alus.

31 §. Poikkeukset. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää ISM-asetuksen 7 artiklan mukaisen poikkeuksen. Poikkeuksia voitaisiin myöntää kotimaan matkoilla liikennöivien alusten osalta tietyistä ISM-säännöstön vaatimuksista. Tällaisille aluksille ja niitä liikennöiville yhtiöille voitaisiin toteuttaa myös vaihtoehtoisia todistus- ja tarkastusmenettelyjä.

Pykälän 2 momentin mukaan, jos poikkeus myönnettäisiin, Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset, joilla varmistettaisiin, että ISM-säännöstön tavoitteet toteutuisivat vastaavalla tavalla.

4 luku **Erinäiset säännökset**

32 §. Valvonta. Pykälän 1 momentin mukaan ehdotetun lain ja sen nojalla annettujen

säännösten ja määräysten noudattamista valvoisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Säännös perustuu STCW-yleissopimuksen sääntöön I/4 ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 22 artiklaan.

Alusturvallisuuden valvontalaissa säädetään tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston valvontavaltuuksista. Merilain 1 luvun 8 §:n mukaan aluksen miehistys kuuluu aluksen merikelpoisuuteen ja alusturvallisuuden valvontalain 2 §:n mukaan alusturvallisuudella tarkoitetaan muun muassa aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

Pykälän 2 momentin mukaan poliisin, tullilaitoksen, työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston olisi annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetussa laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi virka-apua. Rajavartiolaitoksen antamaan virka-apuun ja sen antamisen perusteisiin sovelletaan rajavartiolain (578/2005) 77 §:n 1 momentin perusteita, jotka koskevat annetun virka-avun määrää ja tilanteita, joissa virka-apua annetaan.

33 §. Määräykset kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi toimivalta antaa tarkemmat määräykset kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Kotimaanliikenteen liikennealueet on määritelty ehdotetun lain 2 §:n 25 kohdassa. Määräyksillä rajoja täsmennettäisiin rajojen sijainnin osoittavien sijaintitiedoin kuten paikannimin ja koordinaatein.

34 §. Kustannusten korvaaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pykälän mukaan ehdotetun lain mukaisesti Liikenteen turvallisuusviraston suoritteista perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992). Tarkempia säännöksiä maksuista annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Valtion maksuperustelain 4 §:n 1 momentin mukaan seuraavien suoritteiden tulee olla maksullisia, jollei suoritteiden maksuttomuudelle ole perusteltua syytä:

- 1) tavarat, jotka valtion viranomaisen on tuottanut;
- 2) palvelut, jotka on tuotettu tilauksesta tai muusta toimeksiannosta;

3) päätökset, jotka on tehty hakemuksesta;
4) käyttöoikeuksien sekä muiden oikeuksien väliaikainen luovuttaminen; sekä

5) muu toiminta, milloin suoritteiden tuottaminen on seurausta vastaanottajan toimenpiteistä.

Valtion maksuperustelain 4 §:n 2 momentin mukaan suoritteiden tulee olla maksullinen etenkin silloin, kun myös muu kuin valtion viranomaisen tuottaa sitä tai siihen verrattavaa suoritetta maksullisena tai kun suoritteiden tuottaminen liittyy vastaanottajan taloudelliseen toimintaan. Näin ollen on perusteltua, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä ehdotetut maksut.

Valtion maksuperustelain 6 §:n 1 momentin mukaan julkisoikeudellisesta suoritteesta valtiolle perittävän maksun suuruuden tulee vastata suoritteiden tuottamisesta valtiolle aiheutuvien kokonaiskustannusten määrää (omakustannusarvo).

Maksu määrättäisiin samalla tavalla kuin tähänkin asti eli maksuista säädetään valtion maksuperustelain nojalla annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Nykyisin on voimassa liikenne- ja viestintäministeriön asetus Merenkulkulaitoksen maksullisista suoritteista (1175/2007).

5 luku Rangaistukset

35 §. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Pykälä sisältäisi informatiivisen viittauksen rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ään, joissa säädetään rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Viittaussäännös on tarpeen, jotta ehdotetun lain 5 luvussa voitaisiin välittää riittävän laaja kokonaiskuva merenkulussa sovellettavista keskeisistä rangaistussäännöksistä.

36 §. Vesiliikennejuopumus, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle ja kuljettaminen oikeudetta. Pykälä sisältäisi informatiivisen viittauksen rikoslain 23 luvun 5, 8 ja 10 §:ään, joissa säädetään rangaistus vesiliikennejuopuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kuljettamisesta oikeudetta.

37 §. Merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönti. Pykälä sisältäisi informatiivisen viittauksen merilain 20 luvun 1 §:ään, jossa

säädetään rangaistus merikelpoisuuden huolehtimisen laiminlyönnistä.

38 §. Aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönti. Pykälä sisältäisi informatiivisen viittauksen merilain 20 luvun 3 §:ään, jossa säädetään rangaistus aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönnistä.

39 §. Merenkulkurikkomus. Pykälässä säädetäisiin rangaistavaksi ehdotetun lain eräiden säännösten ja lain nojalla annettujen määräysten vastainen menettely. Rangaistavuuden edellytyksenä olisi menettelyn tahallisuus tai törkeä huolimattomuus. Teon nimikkeenä olisi merenkulkurikkomus.

Merenkulkurikkomusta koskevalla pykälällä säilytettäisiin rangaistavuuden ala nykyisellään, koska aiemmin alusturvallisuusrikkomuksesta on säädetty nyt merilain muutoksen yhteydessä kumottavaksi esitetyssä merilain 20 luvun 9 §:ssä, jossa säädetään alusturvallisuusrikkomuksesta ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksesta. Ehdotetussa pykälässä rangaistavat teot on yksilöity rikosoikeudellisen legaliteettiperiaatteen mukaisesti tarkemmin kuin vain viittauksena merilain 1 luvun 8 tai 8 a §:n nojalla annettujen tämän esityksen yhteydessä kumoutuvien säännösten ja määräysten rikkomiseen. Toisaalta ehdotetussa pykälässä teon rangaistavuus on sidottu teon tahallisuuteen tai törkeään huolimattomuuteen. Aiemmin alusturvallisuusrikkomuksen tunnusmerkistön täyttyminen ei tätä edellyttänyt, toisin alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksen tunnusmerkistön täyttyminen. Ehdotetun pykälän mukaan on seuraamuksena ainoastaan sakkoa. Teot, joista voisi seurata vankeutta, tulisivat edelleen arvioitaviksi merilain 20 luvun säännösten ja rikoslain mukaisesti. Kyseeseen tulisivat esimerkiksi merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyöntiä koskeva merilain 20 luvun 1 § ja hyvän merimiestäidon laiminlyöntiä koskeva merilain 20 luvun 2 §. Lakiehdotuksen 41 §:ssä olisi kumottavaksi esitettyä merilain 20 luvun 9 §:n 3 momenttia vastaava säännös toimenpiteistä luopumisesta.

Ehdotetun pykälän eri kohdissa asemansa vuoksi rangaistusvastuuseen voisivat joutua laivanisäntä, tämän edustaja ja aluksen päällikkö sen mukaan, miten heidän osallisuuten-

sa lainvastaiseen tekoon arvioidaan. Pykälän kohdissa 4, 5 ja 6 muutkin aluksella työskentelevät voivat joutua rikosoikeudelliseen vastuuseen. Lähtökohtana on laivanisännän huolehtimisvelvollisuus siitä, että alus täyttää lain vaatimukset, on katsastettu ja sillä on tarvittavat todistuskirjat ja aluksella työskentelevillä on tarvittavat pätevyyskirjat. Laivanisännän edustajalle saattaa olla sopimuksella tapauskohtaisesti siirretty osaltaan vastuuta laivanisännän velvollisuuksien täyttämistä. Aluksen päälliköllä on osaltaan vastuuta siitä, että lainmukaiset toimet suoritetaan aluksella ja että alus ja laivaväki täyttävät vaatimukset kun alus on liikenteessä.

Pykälän 1 kohdan mukaan rangaistavaa olisi, jos laivanisäntä ei ole hakenut 6 §:n 2 momentissa säädetyn mukaisesti aluksen miehityksen vahvistamista.

Pykälän 2 kohdan mukaan rangaistavaa olisi, jos aluksen päällikkö laiminlyö 9 §:ssä säädetyn velvollisuuden huolehtia siitä, että aluksella on miehitystodistus ja että alus on miehitetty voimassa olevan miehitystodistuksen mukaisesti ja vallitsevat olosuhteet huomioon ottaen turvallisesti.

Pykälän 3 kohdan mukaan rangaistavaa olisi, jos laivanisäntä laiminlyö 11 §:ssä säädetyn velvollisuuden ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle aluksen rakenteessa, varustelussa, käytössä, liikennealueissa, pyyntialueissa tai laivanisäntää taikka alusta koskevissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista.

Pykälän 4 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 15 §:ssä säädettyjen pätevyysvaatimuksia koskevia säännösten rikkominen. Aluksella työskentelevällä tulee olla ehdotetussa laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä vaadittu pätevyys. Aluksen päällikkö vastaa aluksen miehityksestä, mutta aluksella työskentelevät vastaavat ehdotetun säännöksen nojalla siitä, että heillä on vaadittu pätevyys.

Pykälän 5 kohdan mukaan rangaistavaa olisi rikkoa 22 §:n säännöksiä, joiden mukaan miehitystodistuksen on oltava aluksella alkuperäisenä ja laivanisännällä kopiona ja henkilön on säilytettävä alkuperäinen pätevyyskirjansa ja kelpoisuustodistuksensa siinä aluksessa, jossa hän toimii. Lisäksi henkilön on esitettävä pätevyyskirjansa ja kelpoisuus-

todistuksensa asianomaisen viranomaisen määräyksestä.

Pykälän 6 kohdan mukaan rangaistavaa olisi, jos laivanisäntä, aluksen päällikkö, konepäällikkö tai koko vahtihenkilöstö rikkoo 23 §:ssä säädetyn velvollisuuden varmistua siitä, että aluksessa pidetään turvallista vahtia sekä vallitseviin olosuhteisiin ja aluksen suunniteltuun reittiin nähden tarpeellisia vahteja. Rangaistavaa olisi myös, jos aluksen vahtijärjestelyjä ei ole järjestetty ehdotetusta pykälästä ja sen nojalla annetuista määräyksistä tarkemmin ilmenevällä tavalla siten, että väsymys ei heikennä vahtihenkilöstön suorituskykyä.

Pykälän 7 kohdan mukaan rangaistavaa olisi rikkoa 24 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä, joiden mukaan kansainvälisen liikenteen matkustaja- tai lastialuksen päällikkönä toimivan on oltava 20 vuotta täytännyt ja kotimaanliikenteen matkustaja- tai lastialuksen päällikkönä toimivan on oltava 18 vuotta täytännyt.

Pykälän 8 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 25 §:ssä säädettyjen aluksen työkieltä ja työkielestä tehtäviä merkintöjä koskevien säännösten rikkominen. Laivanisäntä ja aluksen päällikkö vastaisivat siitä, että aluksen työkieltä koskevia säännöksiä noudatetaan.

Pykälän 9 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 26 §:n 1 momentissa säädetyn turvallisuustehtäviä matkustaja-aluksella hoitavan laivaväen kielitaitovaatimusta koskevan säännöksen rikkominen. Rangaistavaa olisi myös laiminlyödä 26 §:n 3 momentissa säädettyä velvollisuutta käyttää turvallisuustehtävissä matkustaja-aluksella työssäoloaikana sellaista asustetta, että matkustajat voivat helposti tunnistaa henkilön laivaväkeen kuuluvaksi.

Pykälän 10 kohdan mukaan rangaistavaa olisi rikkoa ISM-asetuksen 5 artiklassa säädettyä velvollisuutta noudattaa ISM-säännösten osan A määräyksiä, jotka koskevat aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää, turvallisuus- ja ympäristönsuojeluohjelmaa, yhtiön vastuuta, nimetyn henkilön vastuuta, aluksen päällikön vastuuta, hätävalmiutta, ilmoittamisvelvollisuutta, kunnossapitoa, asiakirjoja, tarkastuksia tai todistuskirjoja.

Merenkulkurikkomuksesta voitaisiin tuomita sakkorangaistus. Sakko määrättäisiin sakkoa koskevien yleisten säännösten mukaisesti eli käytännössä päiväsakkoina. Merenkulkurikkomuksesta voitaisiin tuomita rangaistukseen vain, jos samasta teosta ei muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta. Säännös perustuu osaltaan vähimmäiskoulutusdirektiivin 30 artiklaan.

40 §. Toimenpiteistä luopuminen. Pykälän *1 momentin* mukaan 39 §:ssä tarkoitettua merenkulkurikkomusta koskeva syyte voitaisiin jättää ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos rikkomusta voidaan pitää vähäisenä. Samoin voitaisiin menetellä, jos teosta tekijälle aiheutuvia hallinnollisia seuraamuksia voitaisiin teon vakavuuteen nähden pitää riittävinä.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi jättää merenkulkurikkomustapauksen ilmoittamatta esitutkintaan, jos rikkomus ilmeisesti olisi sellainen kuin *1 momentissa* tarkoitetaan. Näissä tapauksissa Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen.

6 luku **Muutoksenhaku ja täytäntöönpano**

41 §. Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku. Kun Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakijalle hakemuksen mukaisesti 13 §:ssä tarkoitettun erivapauden tai 15 §:ssä tarkoitettun pätevyyskirjan tai 21 §:ssä tarkoitettun kelpoistustodistuksen, hakijalle ei anneta hallintolain mukaista päätöstä eikä oikaisuvaatimusosoitusta. Jos kyseinen asiakirja annetaan hakemuksesta poiketen, hakijalle annetaan asiakirjan ohella hallintolain mukainen päätös oikaisuvaatimusosoituksineen.

Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tekemään päätökseen tyytymätön saisi hakea kirjallisesti oikaisua 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksiansainnista. Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen olisi liitettävä oikaisuvaatimusosoitus. Päätökseen ei saisi hakea muutosta valittamalla. Oikaisuvaatimus tehtäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka olisi käsiteltävä oikaisuvaatimus kiireellisesti. Ennen hallintolainkäyttölain mukaista muutoksenhakua päätöksistä edellytetään tehtäväksi oi-

kaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös. Oikaisuvaatimuksen johdosta antamassaan päätöksessä Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi mahdollisuus oikaista päätöstä muuttamalla sitä osittain tai kokonaan lain, säännösten ja määräysten ja vakiintuneen hallintokäytännön mukaiseksi.

Pykälän *2 momentin* mukaan vasta oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen voisi hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen on liitettävä valitusosoitus.

Pykälän *3 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusviraston ehdotetun lain mukaisesti määräämään maksuun haettaisiin muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään. Valtion maksuperustelain mukaan julkisoikeudellisesta suoritteesta määrättyihin maksuihin haetaan ensin oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta, jonka päätöksestä vasta voi valittaa hallinto-oikeuteen.

42 §. Täytäntöönpano. Ehdotetun pykälän mukaan oikaisuvaatimuksen tekeminen tai valitus ei estäisi ehdotetun lain nojalla annetun päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää. Lainvoimaa vailla olevan päätöksen välitön täytäntöönpano on alusturvallisuuden varmistamisen kannalta useimmiten aivan välttämätöntä.

43 §. Toimivaltainen tuomioistuim. Pykälässä säädettäisiin toimivaltaisesta tuomioistuimesta. Muissa kuin ehdotetun lain 41 §:ssä tarkoitetuissa ehdotetun lain mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyisi merilain 21 luvun säännösten mukaan. Tämän lain mukaiset oikeudenkäynnit keskitettäisiin siten pääsääntöisesti toimivaltaisiin merioikeuksiin.

7 luku **Voimaantulo**

44 §. Voimaantulo. Pykälän *1 momentissa* olisi tavanomainen voimaantulosäännös. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010. Lain merityöyleissopimusta koskeva 7 §:n 2 ja 4 momentti tulisi kuitenkin voimaan vasta valtioneuvoston asetuksella erikseen säädettävänä ajankohtana.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lisäksi, että ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

45 §. Siirtymäsäännös. Pykälässä säädettäisiin, että ennen 1 päivää tammikuuta 2006 peruskatsastetut vuokraveneet voivat toimia tämän lain mukaisin edellytyksin vuokraveneinä, vaikka ne eivät täyttäisi huvivenelaisissa asetettuja vaatimuksia. Vuokraveneen määritelmässä mainitun huvivenelain (621/2005) mukaan markkinoille saatettavilta huviveneiltä on 1 päivästä tammikuuta 2006 alkaen edellytetty huvivenelain vaatimusten täyttämistä kuten CE-merkintää ja moottorien melua ja pakokaasuja koskevia päästövaatimuksia. Huvivenelain 41 §:n siirtymäsäännöksen perusteella aiemmin markkinoille saatetut huviveneet soveltuvat vuokraveneiksi, vaikka ne eivät täyttäisi uuden huvivenelain vaatimuksia.

1.3 Merilaki

1 luku Alusta koskevat yleiset säännökset

8 §. Aluksen merikelpoisuus ja turvallinen käyttö. Merilain 1 luvun 8 § aluksen merikelpoisuudesta ja turvallisesta käytöstä kumottaisiin, koska vastaavat säännökset olisivat lain tasolla ehdotetuissa uusissa laeissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta. Samalla merilain 1 luvun 8 §:n nojalla annetuista asetuksista nostettaisiin lain tasolle säännökset, jotka koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, viranomaisen toimivaltuuksia ja muita lain tasolla säädettäviä asioita. Valtuudet säännösten ja määräysten antamiseen olisivat nyt niin ikään aiempaa täsmällisempinä ja tarkkarajaisina edellä mainituissa kahdessa uudessa laissa.

8 a §. Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Merilain 1 luvun 8 a § laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää kumottaisiin, koska vastaavat säännökset olisivat lain tasolla ehdotetussa uudessa laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta. Samalla merilain 1 luvun 8 a §:n nojalla annettu asetus nostettaisiin lain ta-

solle säännökset, jotka koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, viranomaisen toimivaltuuksia ja muita lain tasolla säädettäviä asioita. Valtuudet määräysten antamiseen olisivat nyt niin ikään aiempaa täsmällisempinä ja tarkkarajaisina edellä mainituissa uudessa laissa ja sääntely koskisi ainoastaan ISM-asetuksen täytäntöönpanoa. Erityissääntelyä suomalaisia laivanisäntiä koskien ei olisi.

8 b §. Valvonta. Merilain 1 luvun 8 b § aluksen merikelpoisuutta ja turvallista käyttöä sekä turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä sekä laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta kumottaisiin, koska säännös Liikenteen turvallisuusviraston valvontatoimivallasta ja vastaava säännös viittauksesta valvonnan osalta alusturvallisuuden valvontalakiin sisältyisivät ehdotettuihin uuteen lakiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä uuteen lakiin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta.

8 c §. Suurnopeusaluksen liikennöintilupa. Merilain 1 luvun 8 c § suurnopeusaluksen liikennöintiluvasta kumottaisiin, koska säännös suurnopeusaluksen liikennöintiluvasta sisältyisi ehdotettuun uuteen lakiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.

6 luku Aluksen päällikkö

1 §. Päällikön kansalaisuus. Merilain 6 luvun 1 §:n 2 momentti kumottaisiin, koska päällikön ja muiden päällystöön kuuluvien kelpoisuusvaatimuksista ei enää säädettäisi asetuksella, vaan ehdotetulla lailla laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta ja sen nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Samalla pykälän nimikettä muutettaisiin siten, että pykälässä säädettäisiin ainoastaan päällikön kansalaisuudesta.

10 a luku. Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumishingosta

8 §. Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus. Merilain 10 a luvun 8 §:ää muutettaisiin siten, että pykälän 1 momentissa, 2 momen-

tin 2 kohdassa, 3 momentissa ja 4 momentissa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena viranomaisena asioissa, jotka koskevat pykälässä tarkoitettua vakuutusta tai vakuutta koskevaa todistusta. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

10 §. Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta. Merilain 10 a luvun 10 §:ää muutettaisiin siten, että pykälän 1 ja 2 momentissa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena viranomaisena asioissa, jotka koskevat pykälässä tarkoitettua vakuuttamisvelvollisuuden valvontaa ja siihen liittyvää oikeutta kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää aluksen matka. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

18 luku **Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus**

6 §. Velvollisuus antaa meriselitys. Merilain 18 luvun 6 §:ää muutettaisiin siten, että pykälän 2 ja 3 momentissa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena viranomaisena asioissa, jotka koskevat pykälässä tarkoitettua velvollisuutta antaa meriselitys Liikenteen turvallisuusviraston määräyksestä. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

7 §. Meriselityksen antaminen ja lykkääminen sekä päällikön ilmoittautumisvelvollisuus. Merilain 18 luvun 7 §:ää muutettaisiin siten, että pykälän 1, 4 ja 5 momentissa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena viranomaisena asioissa, jotka koskevat pykälässä tarkoitettua meriselityksen antamisen lykkäämisestä ilmoittamista, ulkomaisen viranomaisen pöytäkirjan jäljennöksen toimittamista ja kadonneen aluksen tutkinnan toimittamispaikkakunnan määräämistä eräissä tapauksissa. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä. Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin Onnettomuustutkintakeskus Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi listaan, jolle

lähetetään asianomaisen viranomaisen oikeaksi todistama jäljennös toimituksesta laaditusta pöytäkirjasta kun meriselitys on annettu ulkomailla tai jos ulkomaan viranomainen on toimittanut tutkinnan onnettomuuden syistä. Pöytäkirjajäljennöksen toimittamisvelvollisuus kuuluu aluksen päällikön huolehtimisvelvollisuuden piiriin.

8 §. Kirjallinen ilmoitus. Merilain 18 luvun 8 §:ää muutettaisiin siten että pykälän 1 ja 5 momentissa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena viranomaisena asioissa, jotka koskevat pykälässä tarkoitettua ilmoituksen toimittamista Liikenteen turvallisuusvirastolle. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

11 §. Meriselityksen antaminen alusten yhteentörmäyksen johdosta. Merilain 18 luvun 11 §:ää muutettaisiin siten, että pykälän 1 ja 2 momentissa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena viranomaisena asioissa, jotka koskevat pykälässä tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston edustajan oikeutta osallistua merioikeuden istuntoon kun meriselitys annetaan merioikeudessa suljettujen ovien takana sekä Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta määrätä meriselitystä vastaava selvitys annettavaksi. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin Onnettomuustutkintakeskus laivanisännän, virallisen syyttäjän, tulliviranomaisen ja Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi listaan, joiden edustajilla yksinomaan on oikeus olla läsnä kun oikeus määrää meriselityksen kokonaan tai osaksi annettavaksi suljettujen ovien takana.

12 §. Meriselityksen vastaanottaminen eräissä tapauksissa. Merilain 18 luvun 12 §:ää muutettaisiin siten että pykälän 2 ja 3 momentissa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena viranomaisena asioissa, jotka koskevat pykälässä tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta eräissä tapauksissa määrätä meriselitys annettavaksi kun alus on Suomen satamassa sekä velvollisuudesta ilmoittaa määräyksestä aluksen päällikölle tai laivanisännälle. Muutos liittyy lii-

kennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

14 §. Meriselityksen täydentäminen ja sen antamatta jättäminen. Merilain 18 luvun 14 §:ää muutettaisiin siten, että pykälän 1 ja 2 momentissa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena viranomaisena asioissa, jotka koskevat pykälässä tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta määrätä epätäydellistä meriselitystä täydennettäväksi tai Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta sallia, että meriselitys jätetään antamatta tai että sen antaminen lykätään, jos tapahtumasta voidaan odottaa olevan saatavissa tyydyttävä selvitys muulla tavalla. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

20 luku **Rangaistussäännökset**

9 §. Alusturvallisuusrikkomus ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomus. Merilain 20 luvun 9 § alusturvallisuusrikkomuksesta ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksesta kumottaisiin, koska vastaavat rangaistussäännökset olisivat lain tasolla ehdotetussa laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (alusturvallisuusrikkomus) sekä laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (merenkulurikkomus). Rangaistussäännöksen sijoittaminen edellä mainittuihin kahteen uuteen lakiin on perusteltua, koska merilain 1 luvun 8 ja 8 a § kumotaan ja niissä säädetyistä asioista säädetään jatkossa laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta. Sanottuihin lakeihin sisältyvistä alusturvallisuusrikkomuksesta ja merenkulurikkomuksesta voisi määrätä seuraamuksena ainoastaan sakkoa. Teoista, joista seuraamuksena voisi seurata vankeutta, säädettäisiin edelleen merilain 20 luvun 1 §:ssä (merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönti).

10 §. Lain voimaantulo ja siirtymäsäännös. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

Lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten eli kumottavan merilain 1 luvun 8 §:n nojalla annetut asetukset, lukuun otta-

matta vuokraveneiden turvallisuudesta annettua asetusta (438/1983), laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja aluksen turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä annettua asetusta (66/1996) ja aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta annettua asetusta (1256/1997) niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen, ja Merenkululaitoksen määräykset jäisivät kuitenkin edelleen voimaan siltä osin kuin ne eivät ole ristiriidassa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä tai laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain kanssa. Asetukset ja määräykset olisi kuitenkin uusittava kahden vuoden kuluessa näiden lakien voimaantulosta.

Lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten ja määräysten nojalla annetut lastiivakirjat, katsastusasiakirjat, todistus- ja turvallisuuskirjat, mittakirjat, luvat, vapautukset, erivapaudet, poikkeukset ja muut päätökset olisivat voimassa niissä määrätyn määräajan. Toistaiseksi voimassa olevat edellä mainitut asiakirjat olisivat voimassa enintään vuoden 2012 loppuun.

Vuokraveneiden turvallisuudesta annetun asetuksen (438/1983) nojalla annetut luvat ja muut päätökset olisivat voimassa vuoden 2015 loppuun saakka. Ehdotettu viiden vuoden siirtymäaika turvaisi niiden vuokraveneyrityksien asemaa, joille uusi laki on epäedullisempi. Näitä ovat erityisesti vuokraveneiden turvallisuudesta annetun asetuksen 5 §:n mukaisen poikkeusluvan enemmän kuin 12 matkustajan kuljettamiseen saaneet yritykset.

1.4 **Laki alusturvallisuuden valvonnasta**

2 § Määritelmät. Lain 1 luvun 2 §:n 1 kohdassa oleva alusturvallisuuden määritelmä tarkistetaan vastaamaan lainmuutosta 238/2005, jolla lakiin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä liitettiin ilmaan meneviä päästöjä koskevat säännökset. Samalla lain nimi muutettiin laiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä. Mainittua lakia ollaan parhaillaan uudistamassa ja merenkulun ympäristönsuojelulakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle syysistunto-kaudella 2009.

3 § Muu lainsäädäntö. Lain 1 luvun 3 §:n 1 momentissa oleva viittaus merilakiin ja sen nojalla säädettyyn ja määrättyyn muutetaan viittaukseksi lakiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä lakiin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta sekä siihen mitä niiden nojalla säädetään ja määrätään. Säännöksen asiasisältöä ei muuteta. Aluksen merikelpoisuudesta, sen turvalliseen käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä aluksen katsastuksesta on aiemmin säädetty merilain 1 luvun 8 ja 8 a §:ssä ja niiden nojalla annetuissa valtioneuvoston asetuksissa sekä 8 b §:n viittaussäännöksessä. Nämä säännökset ehdotetaan nyt kumottaviksi ja vastaavista asioista säädettäisiin nyt edellä mainituissa kahdessa uudessa laissa ja niiden nojalla annettavissa säännöksissä ja määräyksissä. Tästä syystä alusturvallisuuden valvontalakia on muutettava ehdotetulla tavalla, jotta alusturvallisuuden valvontaa koskevat valtuudet säilyisivät ennallaan. Aluksen merikelpoisuus on merilain 1 luvun 8 §:n mukaisesti määriteltä siten, että aluksen tulee olla merenkulkuun käytettäessä siten niin rakennettu, varustettu, miehitetty ja lastattu tai sellaisessa painolastissa sekä sellaisin vaadittavin tarvikkein varustettu, että ihmishenki ja omaisuus voidaan katsoa turvatuiksi ottaen huomioon sekä kulkuveden laatu että liikenne, johon alusta käytetään. Aluksen merikelpoisuutta määrittävät ehdotuksen mukaan sekä laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä että laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta.

Lain 3 §:n 2 momentissa oleva viittaus lakiin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä muutettaisiin viittaukseksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin. Mainittua lakia ollaan parhaillaan uudistamassa ja merenkulun ympäristönsuojelulakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle syysistuntokaudella 2009.

5 § Valvontaviranomaiset. Lain 2 luvun 5 §:ää muutettaisiin siten, että pykälässä mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena valvontaviranomaisena. Muutos liittyy lii-

kennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

6 §. Valvontaviranomaisen oikeudet. Lain 2 luvun 6 §:n 5 kohtaa muutettaisiin siten, että 5 kohdassa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena viranomaisena. Kyseisen kohdan mukaan valvontaviranomaisella on oikeus käyttää apuna Merenkululaitoksen valtuuttamaa luokituslaitosta aluksen turvalliseen käyttöön liittyvien johtamisjärjestelyjen ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkastuksessa. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

9 §. Virka-apuviranomaiset. Lain 2 luvun 9 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että pykälässä mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena valvontaviranomaisena, jolle momentissa mainitut virka-apuviranomaiset ovat kukin toimialallaan velvollisia antamaan pyydettyessä tarpeellista virka-apua. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

13 §. Uhkasakko ja keskeyttämisuhka. Lain 4 luvun 13 §:ää muutettaisiin siten, että pykälässä mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena valvontaviranomaisena, joka pykälän 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa voi tehostaa lain 12 §:n 2 momentissa säädettyä määräystä uhkasakolla tai keskeyttämisuhalla ja pykälän 2 momentissa tarkoitettussa tapauksessa määrätä, että laivanisännän on annettava uhkasakkoa vastaava vakuus ennen aluksen lähtöä Suomen satamasta. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

18 §. Oikaisuvaatimus ja valitus. Lain 5 luvun 18 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että momentissa mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena valvontaviranomaisena, jonka alusturvallisuusasioita hoitavalle yksikölle oikaisuvaatimus tehdään. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

Lain voimaantulo

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

1.5 Laki laivaväen luetteloinnista

5 §. Merimiesluettelo. Merimiesluettelon sisältöä täsmennettäisiin siten, että siihen merkittäisiin myös ehdotetun laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain mukaiset pätevyyskirjat ja kelpoisuustodistukset. Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta merkitä annetut pätevyyskirjat merimiesluetteloön säädettäisiin ehdotetussa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa.

Laivaväen luetteloinnista annetun lain 5 §:ää muutettaisiin lisäksi siten, että mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta toimivaltaisena viranomaisena asioissa, jotka koskevat pykälässä tarkoitettua merimiesluettelon pitämiseen toimivaltaista viranomaista sekä muiden kuin lakisääteisesti pakollisten tietojen toimittamista merimiesluetteloön. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

6 §. Merimiesluetteloön tallennettavat tiedot. Merimiesluetteloön merkittävien tietojen luetteloä täsmennettäisiin 6 §:n uudessa 3 momentissa siten, että siihen merkittäisiin myös ehdotetun laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain mukaiset pätevyyskirjat ja kelpoisuustodistukset. Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta merkitä annetut pätevyyskirjat ja kelpoisuustodistukset merimiesluetteloön säädettäisiin ehdotetussa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa.

Laivaväen luetteloinnista annetun lain 6 §:ää muutettaisiin lisäksi siten, että mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta viranomaisena, jolle laivanisännän on toimitettava merimiesluetteloön tallennettavat tiedot sekä viranomaisena, jonka velvollisuutena on käsitellä asia kiireellisenä. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

7 §. Laivanisännän ilmoitusvelvollisuuden toteuttaminen. Laivaväen luetteloinnista an-

netun lain 7 §:ää muutettaisiin siten, että mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta viranomaisena, jolle laivanisännän on toimitettava merimiesluetteloön tallennettavat tiedot pykälässä mainittujen määräaikojen puitteissa. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

8 §. Merimiesluetteloön sisältyvien tietojen käsittely. Laivaväen luetteloinnista annetun lain 8 §:n 2 momenttia muutettaisiin siten, että mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta maksujen perimiseen oikeutettuna viranomaisena. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

10 §. Muutoksenhaku ja toimivaltainen tuomioistuin. Laivaväen luetteloinnista annetun lain 10 §:n 2 momenttia muutettaisiin siten, että mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta viranomaisena, jonka päätöksistä voidaan valittaa Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

11 §. Valvonta. Laivaväen luetteloinnista annetun lain 11 §:ää muutettaisiin siten, että mainittaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto Merenkululaitoksen sijasta tietojen antamista ja laivaväkiluettelon laatimisvelvollisuutta valvovana viranomaisena. Muutos liittyy liikennehallinnon virastouudistukseen, eikä sillä muuteta säännöksen asiasisältöä.

Lain voimaantulo

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

1.6 Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta

1 §. Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleisso-

pimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 § kumottaisiin ehdotetun aluksen teknistä turvallisuutta ja turvallista käyttöä koskevan lain säännösten kanssa päällekkäisenä sääntelynä.

Navigoinnin turvallisuusvaatimuksia koskevista poikkeuksista, vapautuksista ja samanarvoisuuksista säädettäisiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain 11 §:ssä ja määrättäisiin pykälän nojalla annettavissa määräyksissä. Nykyisen 2 §:n 4 momentin mukainen aluksen paloturvallisuusrakenteen vaihtoehtoisen toteutustavan hyväksyminen tapahtuisi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain 10 §:n mukaisesti.

2 §. Laki tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

Lain kumottavan 2 §:n nojalla annetut ehdotetun lain voimaan tullessa voimassa olevat määräykset jäisivät kuitenkin edelleen voimaan kunnes toisin määrätään.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

1.7 Laki aluksen lastiviivojen määrittämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta annetun lain kumoamisesta

1 §. Laki aluksen lastiviivojen määrittämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta (168/1932) ehdotetaan kumottavaksi. Nimettyjen katsastajien palkkioista säädettäisiin jatkossa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain 84 §:ssä ja pykälän 3 momentin nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

2 §. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

1.8 Laki kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja niiden soveltamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta

1 §. Kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja niiden soveltamisesta annetun lain 2 § kumottaisiin ehdotetun laivaväkeä ja aluksen turvallisuusjohtamista koskevan lain säännösten kanssa päällekkäisenä sääntelynä. Ehdotetun laivaväkeä ja aluksen turvallisuusjohtamista koskevan lain 17 §:ssä säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa pätevyyskirjan.

2 §. Laki tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetuissa laeissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettaisiin lakiin perustuvat valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen sekä valtuudet Liikenteen turvallisuusviraston tarkempien teknisten määräysten antamiseen.

Valtioneuvoston asetukset annettaisiin nimettyjen katsastajien ja aluksenmittaajien pätevyysvaatimuksista, alusten turvallisuuslaitteiden huoltoyritysten hyväksymisen edellytyksistä, nimettyjen katsastajien ja aluksenmittaajien katsastus- ja aluksenmittauspalkkioista ja maksuista, aluksen miehitykseen liittyvistä asioista, laivaväen pätevyyskirjoista ja -vaatimuksista sekä muun valtion viranomaisen antamien pätevyyskirjojen tunnustamisesta ja tunnustamisen peruuttamisesta.

Liikenteen turvallisuusviraston määräykset annettaisiin aluksen rakenteesta ja rungosta, vakavuudesta, varalaidasta, sähköturvallisuudesta, koneistosta, koneiston automa-

tisoinnista, paloturvallisuudesta, hengenpelustuslaitteista, radiolaitteista, navigointilaitteista, tuotehyväksynnästä, esteettömyydestä, vahdinpitojärjestelyistä, kalastusaluksista ja ammattiveneistä, vuokraveneistä, merialueiden ja liikennealueiden rajoista, aluksen lastiviivasta, aluksen katsastuksesta, aluksen turvallisuuslaitteiden huollon suorittamisesta, aluksenmittauksesta, alukseen tehtävistä merkinnöistä, vahdinpidosta ja reittisuunnittelusta, menettelystä hätätilanteessa sekä ISM-asetuksen täytäntöönpanosta. Valtuudet on laadittu perustuslain 80 § huomioon ottaen riittävän täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Muihin ehdotettuihin lakeihin ei sisältyisi säännöksiä valtuuksista asetusten tai määräysten antamiseksi.

3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan samaan aikaan 1 päivänä tammikuuta 2010. Samalla nykyiset merilain 1 luvun 8 §:n nojalla annetut asetukset ja Merenkululaitoksen määräykset sekä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 §:n nojalla annetut määräykset jäisivät kuitenkin voimaan, kunnes toisin säädetään, lukuun ottamatta merilain muuttamisesta annettavan lain voimaantulo- ja siirtymäsäännöksen nojalla kumoutuvia vuokraveneiden turvallisuudesta annettua asetusta (438/1983), laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja aluksen turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä annettua asetusta (66/1996) ja aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta annettua asetusta (1256/1997) niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen. Samalla aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavalla lailla kumottaisiin kauppaluksista annettu asetus (103/1924) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Ennen lakien voimaantuloa voitaisiin ryhtyä niiden täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Perustuslain mukaan lainsäädännön alaan kuuluva sääntely

Laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädetty perustuslain vaatimusten takia lain tasolla. Yksilön oikeudet koskevat laivanisäntiä, olivatpa nämä luonnollisia henkilöitä tai yhteisöjä.

Viranomaisten toimivaltuuksista on säädetty lain tasolla perustuslain vaatimusten takia.

Lakeihin on sisällytetty lukuisia määritelmiä, jotka on koottu kummassakin laissa yhteen pykälään. Pääosa määritelmistä perustuu merenkulun kansainvälisten velvoitteiden soveltamisalaa rajaaviin määräyksiin ja Euroopan yhteisön lainsäädäntöön. Näissä velvoitteissa määritellyt käsitteet koskevat lainsäädännön alaan kuuluvia asioita ja määritelmät vaikuttavat välillisesti lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten sisältöön ja siten määritelmät kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp, PeVL 24/2001 vp ja PeVL 48/2004 vp). Jotkut määritelmät perustuvat kansalliseen lainsäädäntöön, mutta koska nekin rajaavat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, on niistäkin perusteltua säätää vastaavasti lain tasolla.

Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (Perustuslain 80 §)

Laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta lainsäädäntöä on pyritty tarkastelemaan kokonaisvaltaisesti uuden perustuslain valossa. Tämä merkitsee ennen kaikkea sitä, että nopeasti muuttuvien merenkulun kansainvälisten alusten teknisiä ratkaisuja sekä miehitystä ja pätevyyksiä koskevien vaatimusten sisältämien yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan, säädettäisiin lain tasolla. Näitä ovat keskeisten käsitteiden määrittelyn lisäksi aluksilta vaadit-

tavien teknisten ratkaisujen kuten rakenne- ja laitevaatimusten perusteet ja niitä koskevien vapautusten ja samantarvoisuuksien perusteet, asiakirjavelvoitteiden perusteet sekä aluksen varusteita ja käyttöä koskevien vaatimusten perusteet, aluksen miehitystä ja pätevyysiksi sekä turvallisuusjohtamista ja katsastuksia koskevien vaatimusten perusteet, maksujen perusteet sekä myönnettävien poikkeusten ja muiden lupien perusteet. Laivanisäntää ja aluksen päällikköä koskevien oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet luetaan lailla säädettyihin yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Lain tasolla säädettäisiin myös viranomaisten toimivallan perusteista sekä hallintopäätösten että valvonta- ja tarkastusvaltuuksien osalta. Laissa annettaisiin myös riittävän täsmälliset ja tarkkarajaiset asetuksen ja määräystenantovaltuudet.

ILO:n erityyöyleissopimuksen kansallinen täytäntöönpano Suomessa edellyttää eduskunnan omaksuman kannan mukaan eräiden laivanisäntää ja aluksen päällikköä sekä miehistöä velvoittavien vaatimusten sisällyttämistä tässä yhteydessä osaksi Suomen kansallista lainsäädäntöä, jotta sopimus voidaan myöhemmin ratifioida. Velvoitteiden perusteista on säädettävä tältäkin osin lain tasolla.

SOLAS-yleissopimuksen ja muiden alusturvallisuuteen liittyvien sopimusten luonne on yleensä yksityiskohtaisen tekninen ja vaatimusten rajat ovat yksityiskohtaisen tarkkoja. Sopimukseen tulee vuosittain muutoksia. Tästä johtuen ehdotetuissa laeissa olisi lukuisia asetuksenantovaltuuksia ja tarkempien teknisten määräysten antovaltuuksia. Nykyaikaisen lakiteknisesti asianmukaisen alusturvallisuutta koskevan lainsäädännön toivuuden kulmakivenä ovat perustuslain vaatimukset täyttävät asetuksenantovaltuudet ja määräystenantovaltuudet, jotta säännöksiä voidaan tarpeen mukaan tarkistaa teknisten vaatimusten kehittymisen tahdissa. Keskeiseksi lakia alemman asteisten säädösten tasoksi ehdotetaan alusteknisten vaatimusten osalta Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä, kun taas alusten miehitys- ja pätevyysvaatimusten osalta keskeiseksi säädösten tasoksi ehdotetaan valtioneuvoston asetusta. Alusturvallisuuslainsäädännön alalla keskeisen osan sääntelystä ovat aiemmin muodostaneet valtioneuvoston asetukset, lain tasoista

sääntelyä ei enemmälti ole ollut merilain 1 luvun 8 ja 8 a §:n säännöksiä lukuun ottamatta. Toisaalta valtioneuvoston asetuksia ovat täydentäneet Merenkulkulaitoksen määräykset. Jatkossa kansainvälisiin velvoitteisiin ja ehdotettuihin lakeihin perustuvilla teknisillä määräyksillä olisi tarkoitus antaa sovellettavia teknisiä vaatimuksia koskevat normit. Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuudelta ehdotetaan erotettavaksi alusturvallisuuden valvontatehtävistä viraston työjärjestyksellä, valvontatehtävä osaltaan perustuisi alusturvallisuuden valvontalain mukaisiin valtuuksiin.

Jotta asetuksenantovaltuudet täyttäisivät perustuslain vaatimukset, niiden tulee olla laadittu riittävän täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Määräysten antovaltuuksien osalta täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimus sekä valtuuksien antamisen erityisten syiden vaatimus on tätäkin korostetumpi. Alusturvallisuutta koskevia lakeja valmisteltaessa asetusten ja määräysten antovaltuuksia koskevat ratkaisut on keskeisiltä osiltaan perustettu eduskunnan perustuslakivaliokunnan aiemmin ottamiin kannanottoihin. Keskeisenä ohjeena on ollut perustuslakivaliokunnan kannanotto (PeVL 48/2004 vp) sisällytettävässä alusjätelakiin lailla 238/2005 uusi 3 a luku aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Lain 21 §:ään sisällytettiin säännös asetuksenantovaltuudesta, joka perustuu eduskunnan perustuslakivaliokunnan kannanottoon, jonka mukaan edellytyksenä asetuksenantovaltuuden täsmällisyydelle ja tarkkarajaisuudelle on, että valtuus sidotaan säännöksessä kansainväliseen yleissopimuksen ja vastaavien, säännöksessä yksilöitävien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden määräyksiin ja valtuutus muotoillaan lakia tarkempien säännösten antamista tarkoittavaksi.

Edellä kuvatun perusteella lakiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä sekä lakiin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta on sisällytetty useisiin pykäliin asetuksenantovaltuus- tai määräystenantovaltuussäännös, jossa valtuus perustuu siinä mainittujen kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseen. Valtuus on sidottu myös tarkempien säännösten antami-

seen tietyistä yksilöidyistä oikeuksista ja velvollisuuksista.

Normien sisältö ei avaudu suoraan puitelaista aluksista vastuussa oleville riittävän yksityiskohtaisella ja sitovalla tavalla, jos ei ole tarkempia teknisiä rakenne-, laite- ja katsastusvaatimuksia sekä miehitys- ja pätevyysvaatimuksia. Asetukset ja tarkemmat tekniset määräykset ovat siten välttämätön osa alusturvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivaa kokonaisuutta ja niille on olemassa erityiset perusteensa kuten on asian laita eräiden muidenkin valtion hallintovirastojen kuten esimerkiksi Viestintäviraston ja Lääkelaitoksen osalta. Liikenteen turvallisuusvirasto on merenkulkuun liittyvän turvallisuusosaamisen asiantuntijavirasto, jossa on alusten tekniikkaan, rakenteeseen, laitteisiin ja käyttöön sekä miehitykseen ja pätevyysiin liittyvää asiantuntemusta. Perustuslakivaliokunnan lausunnoissaan (HE 1/1998 vp, PeVL 48/2001 vp ja PeVL 52/2001 vp, PeVL 16/2002 vp, PeVL 19/2002 vp, PeVL 37/2005 vp, PeVL 48/2005 vp., PeVL 50/2001 vp) määräystenantovaltuuksille edellytetyt sääntelyn kohteeseen liittyvät erityiset syyt ovat siten olemassa samoin kuin edellytys, jonka mukaan valtuuksien on rajauduttava sellaisten määräysten antamiseen, jotka koskevat teknisluonteisia ja vähäisiä yksityiskohtia ja seikkoja. Määräykset eivät sisältäisi merkittävää ylemmänasteisiin säännöksiin sitomatonta harkintavallan käyttöä. Yksilön oikeudet ja velvollisuudet korostuvat erityisesti laivaväkeä ja aluksen turvallisuusjohtamista koskevassa lakiehdotuksessa, jonka nojalla tarkemmat säännökset annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

Yhdenvertaisuus (Perustuslain 6 §)

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annettavan lain säännökset koskisivat lähtökohtaisesti kaikkia aluksia Suomen vesialueella ja suomalaisia aluksia myös Suomen vesialueen ulkopuolella. Tämä sääntely perustuu kansainvälisiin velvoitteisiin ja vastaa aikaisempaa lainsäädäntöä ja muiden maiden käytäntöä. Liikenteen turvallisuusvirasto suorittaisi asiaa koskevien kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti kuitenkin vain suomalaisten alusten katsastuk-

sen, lastiviivan merkitsemisen ja aluksenmittauksen, jollei toisen kyseiseen yleissopimukseen liittyneen valtion viranomaisen tällaista toimenpidettä Liikenteen turvallisuusvirastolta erikseen pyydä. Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettavan lain säännökset koskisivat lähtökohtaisesti suomalaisia aluksia ja suomalaisilla aluksilla työskentelevää laivaväkeä. Sääntely täyttää yhdenvertaisen kohtelun vaatimuksen.

Lakien soveltamisalan ulkopuolelle on jätetty puolustusvoimien, rajavartiolaitoksen, vapaaehtoisen meripelastustoiminnan alukset sekä huviveneet. Kolmella ensin mainitulla alusryhmällä on oma katsastus- ja pätevyysjärjestelmänsä, jolla turvallisuusvaatimusten voi arvioida tulevan täytetyiksi. Osalla aluksista on myös erityisiä salassapitovaatimuksia. Huviveneitä, joita ei käytetä liiketoiminnan luonteisesti miehittettynä tai miehittämättöminä vuokrattavina vuokraveneinä, ei ole perusteltua niiden määrän, katsastusresurssien rajallisuuden ja etenkin huvivenedirektiivistä johtuvan erillisen rakenteellisen CE-tyyppihyväksyntäjärjestelmän takia sisällyttää lakien soveltamisalaan, koska niiden turvallisuudesta varmistaudutaan muulla tavoin. Huviveneiden varusteista säädetään myös rajatusti vesiliikennelaissa.

Ahvenanmaan erityisasema (Perustuslain 120 §)

Ahvenanmaalla alusturvallisuudesta säädetään Ahvenanmaan itsehallintolain mukaisesti valtakunnallisella lailla osana kaupparenkulkua lukuun ottamatta muita kuin kaupparenkulkuun käytettäviä aluslajeja. Se, miltä osin asia kuuluu maakunnan tai valtakunnan lainsäädäntövaltaan, määräytyy Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n ja 27 §:n mukaan. Valtakunnalla on 27 §:n mukaan lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kaupparenkulkua ja kaupparenkulun väyliä (13 kohta) ja rikosoikeutta siltä osin kuin ei ole kysymys teon rangaistavaksi säättämisestä ja rangaistuksen määrästä maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvalla oikeudenalalla (22 kohta). Maakunnalla on 18 §:n mukaan lainsäädäntövalta esimerkiksi asioissa, jotka koskevat luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja ve-

sioikeutta (10 kohta), teitä ja kanavia, raide-liikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä (21 kohta).

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (Perustuslain 124 §)

Ehdotetun aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain 38 ja 39 §:ssä sekä 64 ja 65 §:ssä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston nimeämän katsastajan ja aluksenmittaajan sekä hyväksytyyn luokituslaitoksen asemasta katsastuksissa ja aluksenmittauksissa. Kysymyksessä on perustuslain 124 §:ssä säädetyistä julkisen hallintotehtävän antamisesta lailla muulle kuin viranomaiselle (PeVL 48/2005 vp), vaikkakin päätös tehdään valtuudella Liikenteen turvallisuusviraston nimissä ja puolesta. Kysymyksessä on kaikilta osin olemassa olevasta järjestelystä. Mahdollisuus antaa aluksen katsastus luokituslaitokselle merenkulun katsastusten osalta perustuu Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin kuten SOLAS-yleissopimukseen ja luokituslaitosdirektiiviin 94/57/EY ja siihen tehtyihin muutoksiin 97/58/EY ja 2001/105/EY. Useat valtiot ovatkin antaneet alusten katsastustehtävät joko osin tai kokonaan luokituslaitosten tehtäväksi. Suomessa sekä luokituslaitosten että nimettyjen katsastajien toiminta on rajattua. Luokituslaitoksille on sopimuksilla delegoitu katsastusvaltuuksia tietyissä katsastuksissa. Nimetyt katsastajat tekevät muun muassa kotimaanliikenteen alusten katsastuksia, vuokravenekatsastuksia ja lastiviivakatsastuksia. Koska nimetyt katsastajat tekevät sisältävät julkisia hallintotehtäviä, lakiin ehdotetaan kuitenkin myös säännöstä hyvän hallinnon vaatimuksista, joka sisältää myös rikosoikeudellisen virkavastuun sekä säännöksiä oikaisusta ja muutoksenhausta. Hyväksytyyn luokituslaitoksen ratkaisuihin ei kuitenkaan ehdoteta säännönmukaista muutoksenhakutietä, vaan niiden toimintaa valvoo tarvittaessa Liikenteen turvallisuusvirasto, jolla on toimivalta suorittaa vastaavat tehtävät myös itse. Luokituslaitoksia valvotaan myös luokituslaitosdirektiivin nojalla.

Vastaavasti aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain

37 ja 68 §:ssä on säännökset katsastuksen ja aluksenmittauksen antamisesta toisen valtion viranomaisen tehtäväksi. Myös nämä säännökset perustuvat kansainvälisiin velvoitteisiin ja vastaavat säännökset ovat nykyisin voimassa.

Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate (Perustuslain 8 §)

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain 11 luvussa (88—93 §) ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettavan lain 5 luvussa (36—41 §) olisi rangaistussäännökset. Niissä viitattaisiin asianomaisiin rikoslain ja merilain säännöksiin. Lisäksi annettaisiin säännökset alusturvallisuusrikkomuksesta ja merenkulkurikkomuksesta, joiden rangaistus-säännösten rikkomisesta seuraamuksena olisi kuitenkin enintään sakkorangaistus. Laeissa olisi myös säännökset toimenpiteistä luopumisesta. Vakavampien tekemuotojen osalta sovellettaisiin rikoslain ja merilain säännöksiä. Säännöksillä pyritään täyttämään rikosoikeudellisen legaliteettiperiaatteen vaatimukset, jonka mukaan rangaistavat teot on aiempaa tarkkarajaisemmin yksilöity laintasoisessa säännöksessä, jotta lainvastaisen toiminnan mahdollinen rangaistavuus olisi ennakoitavissa.

Omaisuuksensuoja (Perustuslain 15 §)

Laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä edellytetään laivanisännän täyttävän lukuisia ja varsin ankarakin vaatimuksia mitä tulee aluksen rakenteeseen, laitteisiin ja katsastusvelvoitteiden täyttämiseen. Vastaavasti laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta olisi vaatimuksia aluksen turvallisuusjohtamisen järjestämisestä. Nämä edellä kuvattujen lakien vaatimukset rajoittavat laivanisännän mahdollisuutta käyttää vapaasti omaisuuttaan. Vaatimusten täyttämättömyys johtaa äärimmillään alusturvallisuuden valvontalain valtuuksien käyttämiseen ja aluksen pysäyttämiseen kunnes puutteet on korjattu. Omaisuuksensuojaa ei kuitenkaan tässä tapauksessa rajoiteta enemmän kuin on tarpeellista, koska vaatimukset ja toimenpiteet perustuvat yksi-

tyiskohtaisesti lakiin ja omaisuuden käyttörajoitukset perustuvat painavaan yhteiskunnalliseen tarpeeseen, joka on riittävän alusturvallisuuden tason turvaaminen mukaan lukien aluksella kulkevan laivaväen ja matkustajien turvallisuus ja ympäristönsuojelu. Pääosa rajoittavista vaatimuksista perustuu lisäksi kansainvälisiin velvoitteisiin, joiden täytäntöönpanoon Suomi on sitoutunut. Rajoitukset ovat siten oikeasuhtaisia omaisuuden suojan ja turvallisuusintressien välillä.

Oikeus omaan kieleen ja kulttuuriin (Perustuslain 17 §)

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettavan lain 25 §:ssä säädettäisiin kansainvälisiin velvoitteisiin perustuen suomalaisen aluksen työkielestä, joka voi olla myös muu kuin suomi tai ruotsi. Suomalaisen aluksen komentosiltatyöskentelyssä on oltava valmius käyttää englantia SOLAS-yleissopimuksen V luvun mukaisesti. Edellä kuvattu ei kuitenkaan loukkaa perustuslain 17 §:ssä tarkoitettua oikeutta omaan kieleen ja kulttuuriin, koska kyse ei ole viranomaisesta ja valmius englannin kielen käyttöön perustuu kansainvälisessä merenkulussa kansainvälisten velvoitteiden vuoksi turvallisuussyistä tarvittavaan kommunikointivaatimukseen. Suomalaisen aluksen työkieli voidaan valita komentosiltaa koskevaa valmiutta ja 26 §:ssä mainittuja hätätilanteissa auttavia laivaväkeen kuuluvia lukuun ottamatta lähtökohtaisesti vapaasti. Lisäksi aluksen turvallisuusohjeiden kieltä on aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain 78 §:ssä rajoitettu: niiden on matkustaja-aluksessa oltava aluksen työkielen lisäksi aluksen suurimpien matkustajaryhmien kielellä tai kansainvälisillä kuva-merkeillä ilmaistuja.

Oikeusturva (Perustuslain 21 §)

Muutoksenhausta säädettäisiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta

käytöstä annettavan lain 94 §:ssä ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettavan lain 42 §:ssä. Pääsääntönä molemmissa laeissa olisi hallintolainkäyttölain mukainen muutoksenhaku, jossa muutoksenhakuoikeus olisi pääsäännön mukaan asianosaisilla. Hallinto-oikeuteen tapahtuvaa muutoksenhakua edeltäisi oikaisuvaatimusmenettely päätöksen tehneeseen viranomaiseen. Muutoksenhakuoikeutta ei rajoitettaisi, vaan asianosaisella olisi mahdollisuus saattaa asiansa viime kädessä riippumattoman tuomioistuimen ratkaistavaksi.

Katsastuksessa edellytetyt vaatimukset, katsastuksessa hyväksytty ratkaisu tai miehitystä tai pätevyyskirjaa koskeva ratkaisu on voitava panna heti täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, olipa tämä liikenteen harjoittajalle myönteinen tai vastainen. Muuten ei alusturvallisuutta tai yhden elinkeinonharjoittajan oikeutta kilpailijaan nähden voida riittävästi turvata. Edellä kuvatusta perustellusta syystä päätöksen välittömän täytäntöönpanon periaate, on kirjattu molempiin lakeihin. Oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei siten estäisi päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää. Oikaisuvaatimuksen ja muutoksenhaun mahdollisuus koskisi kaikkia Liikenteen turvallisuusviraston päätöksiä, myös aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettavan lain 38 §:ssä tarkoitettun nimetyn katsastajan tekemiä katsastuksia ja 65 §:ssä tarkoitettun nimetyn aluksenmittaajan tekemiä aluksenmittauksia sekä hyväksytyn luokituslaitoksen katsastuksia, joiden pohjalta Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittavat todistuskirjat ja muut asiakirjat.

Ehdotetut lait voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

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

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

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

4) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suoje-
lua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja sen liitteitä sekä niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;

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

6) *kalastusalusdirektiivillä* yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annettua neuvoston direktiiviä 97/70/EY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiiveillä 99/19/EY ja 2002/35/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY ja asetuksella (EY) N:o 219/2009;

7) *Torremolinoksen pöytäkirjalla* vuonna 1993 tehtyä pöytäkirjaa, joka liittyy vuonna 1977 tehtyyn kalastuslusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

8) *erikoisalussäännöstöllä* erikoisalusten turvallisuussäännöstöjä, jotka sisältyvät IMO:n yleiskokouksen 17 päivänä marraskuuta 1983 antamaan päätöslauselmaan A.534(13) sekä meriturvallisuuskomitean 13

päivänä toukokuuta 2008 antamaan päätöslauselmaan MSC.266(84) sekä niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia;

9) *luokituslaitosdirektiivillä* alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annettua neuvoston direktiiviä 94/57/EY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 97/58/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveillä 2001/105/EY ja 2002/84/EY;

10) *lastiviivayleissopimuksella* vuoden 1966 kansainvälistä lastiviivayleissopimusta

(SopS 52/1968) siihen myöhemmin tehtyne muutokseen;

11) *Itämeren lastiviivasopimuksella* Suomen tasavallan hallituksen ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton hallituksen välistä sopimusta Itämeren lastiviivoista (SopS 26/1988);

12) *aluksenmittausyleissopimuksella* vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (SopS 31/1982);

13) *merityöyleissopimuksella* 94. Kansainvälisen merityökonferenssin vuonna 2006 hyväksymää merityötä koskevaa yleissopimusta;

14) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta;

15) *ammattiveneellä* alusta, jonka pituus on vähintään 2,5 metriä mutta alle 24 metriä, ja jota käytetään ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen; ammattiveneitä voivat olla öljyntorjuntaveneet, uittoveneet, vesirakennustyömaalla käytettävät veneet ja muut yksityiset työvenet silloin kun niitä käytetään muussa kuin virkistyskäytössä; ammattiveneitä ovat myös poliisiveneet ja palokuntien veneet;

16) *erikoisaluksella* mekaanisesti omalla käyttövoimalla liikkuvaa alusta, joka kuljettaa miehistöön kuuluvien lisäksi enemmän kuin 12 erityistehtävissä aluksella toimivaa henkilöä ja jota käytetään tieteelliseen tutkimukseen, merihenkilöstön koulutukseen, kaapelinlaskuun, aluksiin ja muuhun omaisuuteen kohdistuvaan meripelastukseen tai muuhun vastaavaan erikoistarkoitukseen, ei kuitenkaan tavallisena matkustaja-aluksena käytettävää alusta;

17) *huviveneellä* tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; huviveneellä ei tarkoiteta miehitettynä tai miehittämättömänä vuokralle tarjottavaa alusta;

18) *kalastusaluksella* alusta, joka on varustettu tai jota käytetään kalojen tai vesien muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin kaupallisessa tarkoituksessa;

19) *matkustaja-aluksella* kauppamerenkulun käytettävää alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa; matkustajalla tarkoitetaan jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvaa tai muuta missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen luokun työskentelevää henkilöä taikka alle vuoden ikäistä lasta;

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

21) *suurnopeusaluksella* SOLAS -yleissopimuksen liitteen X luvun 1 säännössä määriteltyä suurnopeusalusta;

22) *suurnopeusmatkustaja-aluksella* SOLAS-yleissopimuksen liitteen X luvun 1 säännössä määriteltyä suurnopeusalusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa; suurnopeusmatkustaja-aluksena ei pidetä kotimaan matkoja merialueilla liikennöiviä 38 kohdassa tarkoitettuja B-, C- tai D-luokan matkustaja-alkuksia, kun niiden suunnitteluviesiivaa vastaava uppoama on alle 500 kuutiometriä, ja niiden maksiminopeus, sellaisena kuin se on määriteltyä suurnopeusalussäännösten 1.4.30 kohdassa, on pienempi kuin 20 solmua;

23) *proomulla* alusta, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa; proomulla tarkoitetaan myös asumiskäyttöön tai ravintolakäyttöön tarkoitettua alusta, joka ei ole konealus;

24) *vuokraveneellä* eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (621/2005) soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön vuokralle miehitettynä tai miehittämättömänä tarjottavaa alusta, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenne-

teessä enintään 12 matkustajaa; vuokraveineellä ei tarkoiteta vesiskootteria;

25) *lastialuksella* muita kuin 15 - 24 kohdassa määriteltyjä aluksia;

26) *säiliöaluksella* lastialusta, jonka lastitilat on rakennettu tai soveltuvat pääasiassa nestemäisen lastin kuljettamiseen irtolastina;

27) *aluksen pituudella* 96 prosenttia kokonaispituudesta vesiviivalla, joka on 85 prosentin korkeudella pienimmästä mallisivu- korkeudesta mitattuna kölin yläreunasta, tai pituutta keulan etureunasta peräsintukin keskipisteeseen samalla vesiviivalla, jos tämä mitta on suurempi; aluksissa, joiden köli on suunniteltu kaltevaksi, tämä pituus mitataan vesiviivalla, joka on suunnitellun vesiviivan suuntainen; alle 12 metriä pitkän aluksen pituus on kuitenkin sen suurin pituus;

28) *bruttovetoisuudella* aluksen mittakirjassa ilmoitettua bruttovetoisuutta, joka on määritetty käyttäen aluksenmittausyleissopimuksen liitteessä I olevaa kaavaa; puskiijan ja proomun muodostaman kiinteän yhdistelmän bruttovetoisuus on näiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus;

29) *nettovetoisuudella* aluksen mittakirjassa ilmoitettua nettovetoisuutta, joka on määritetty käyttäen aluksenmittausyleissopimuksen liitteessä I olevaa kaavaa; puskiijan ja proomun muodostaman kiinteän yhdistelmän nettovetoisuus on näiden yhteenlaskettu nettovetoisuus;

30) *kansainvälisellä lastimerkillä* lastiviivayleissopimuksen mukaista lastimerkkiä;

31) *Itämeren lastimerkillä* Itämeren lastiviivasopimuksen mukaista lastimerkkiä;

32) *kalastusalusten luokilla* luokkia I, II ja III siten, että luokkaan I kuuluvat alukset, joiden pituus on alle 15 metriä, luokkaan II alukset, joiden pituus on vähintään 15 metriä mutta alle 24 metriä ja luokkaan III alukset, joiden pituus on vähintään 24 metriä;

33) *säännöllisellä liikenteellä* liikennettä ennalta määrättyjen aikataulujen tai reittien mukaisesti;

34) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä ulkomaan satamien tai Suomen ja ulkomaan satamien välillä; kansainvälinen liikenne jaetaan neljään liikennealueeseen seuraavasti:

a) *itämerenliikenne* on liikennettä kotimaanliikennealueen ulkopuolella Itämerellä mukaan lukien Suomenlahti ja Pohjanlahti

sekä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57° 44,8" pohjoista leveyttä;

b) *lähiliikenne* on liikennettä itämerenliikennealueen ulkopuolella Pohjanmerellä sekä siihen liittyvillä vesillä, ei kuitenkaan kauempana kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 48° pohjoista leveyttä eikä pohjoisempana kuin 64° pohjoista leveyttä;

c) *euroopanliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ulkopuolella, ei kuitenkaan lännempänä kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 30° pohjoista leveyttä eikä idempänä kuin 45° itäistä pituutta;

d) *kaukoliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ja euroopanliikennealueen ulkopuolella;

35) *kansainvälisellä matkalla* merimatkaa Suomen satamasta Suomen ulkopuolella olevaan satamaan tai päinvastoin;

36) *kotimaanliikenteellä* liikennettä kotimaan satamien välillä; kotimaanliikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä; kotimaanliikenne jaetaan kolmeen liikennealueeseen seuraavasti:

a) *liikennealue I* käsittää joet, kanavat, satamat, järvet sekä sellaiset sisäsaaristoalueet, jotka eivät ole välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille samoin kuin lyhyet suojaamattomat väyläosuudet sisäsaaristossa;

b) *liikennealue II* käsittää ulkosaariston ja sellaiset saaristoalueet, jotka ovat välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille;

c) *liikennealue III* käsittää avomerialueet kotimaanliikenteessä;

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

38) *matkustaja-alusten luokilla* non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen liikennöimän merialueen mukaisesti määräytyviä matkustaja-alusluokkia:

a) *A-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä myös B-, C- ja D-luokkien ulkopuolella;

b) *B-luokan matkustaja-aluksella* matkustaja-alusta, joka liikennöi, paitsi C- ja D-luokkien alueilla, kotimaan matkoilla, joilla aluksen suurin etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 20 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna;

c) *C-luokan matkustaja-aluksella* matkustaja-alusta, joka liikennöi, paitsi D-luokan alueella, kotimaan matkoilla sellaisilla merialueilla, joilla 2,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana ympärivuotisessa liikennöinnissä, tai tietynä rajoitettuna vuodenaikana yksinomaan kyseisenä vuodenaikana tapahtuvassa liikennöinnissä, ja joilla aluksen etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 15 meripeninkulmaa suojapaikasta eikä suurempi kuin 5 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna;

d) *D-luokan matkustaja-aluksella* matkustaja-alusta, joka liikennöi kotimaan matkoilla ainoastaan sellaisilla merialueilla, joilla 1,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana ympärivuotisessa toiminnassa, tai tietynä rajoitettuna vuodenaikana yksinomaan kyseisenä vuodenaikana tapahtuvassa liikennöinnissä, ja joilla aluksen etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 6 meripeninkulmaa suojapaikasta eikä suurempi kuin 3 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna;

39) *pyyntialueella I* järviä sekä sisä- ja ulkosaaristoa Suomen sisäisten aluevesien ulkorajaan asti, *pyyntialueella II* avomerialueita Suomenlahdella, Pohjois-Itämerellä ja Pohjanlahdella leveyspiirin 59 00 P pohjoispuolella sekä *pyyntialueella III* muita merialueita Itämerellä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57 44,8 P;

40) *talviliikenteellä* kulkua murretussa jääuomassa tai syöksyjä ottamalla kiintojäässä;

41) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* luokituslaitosdirektiivin 4 artiklan mukaisesti hyväksytyä laitosta;

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

3 §

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen Suomen vesialueella ja Suomen vesialueen ulkopuolella sekä ulkomaiseen alukseen Suomen vesialueella sen mukaan kuin jäljempänä säädetään.

Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I lakia sovelletaan kuitenkin vain sellaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 12 metriä. Lisäksi lakia sovelletaan kalastusalusten luokkaan III kuuluvaan ulkomaiseen kalastusalukseen, jota käytetään pyyntiin Suomen aluevesillä tai joka purkaa saaliinsa Suomen satamassa.

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen.

Tätä lakia ei sovelleta seuraaviin aluksiin, jos ne katsastetaan asianmukaisessa muussa katsastusjärjestelmässä:

1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen; eikä

2) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa.

4 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

Alusturvallisuuden valvonnasta annettussa laissa (370/1995) säädetään alusturvallisuutta

koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta.

Eräiden irtolastialusten turvallisesta las- taamisesta ja lastin purkamisesta annetussa laissa (1206/2004) säädetään turvallisen las- taamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaiste- tuista edellytyksistä ja menettelyistä.

Painelaitelaissa (869/1999) säädetään tur- vallisuu- den varmistamisesta ja valvontavi- ranomaisen tehtävistä alusten painelaitteiden osalta.

Tässä laissa säädetyn lisäksi alusten sähkö- laitteista säädetään myös sähköturvallisuus- laissa (410/1996).

Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantu- misen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979) säädetään siitä, mitä ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi on noudatetta- va.

Vesiliikennelaissa (463/1996) säädetään kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia ja huviveneitä koskevista vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei säännellä muualla laissa.

Eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (621/2005) säädetään ihmisten turvallisuuden ja terveyden sekä omaisuuden ja ympäristön suojelusta huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

5 §

Alusta koskevat yleiset turvallisuusvaatimukset

Merenkulkuun käytettävän aluksen on ol- tava niin suunniteltu, rakennettu, varustettu ja lastattu tai sellaisessa painolastissa ja sel- laisin vaadittavin tarvikkein varustettu sekä muutoinkin sellainen, että ihmishenki, omai- suus ja ympäristö voidaan katsoa turvatuiksi ottaen huomioon sekä kulkuveden laatu että liikenne, johon alusta käytetään.

2 luku

SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen turvallisuusvaatimukset

6 §

Yleiset tekniset turvallisuusvaatimukset

SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on täytettävä sopimuksessa sille asetetut rakenteita ja varusteita sekä niiden järjestelyjä koskevat vaatimukset. Alusta käytettäessä on noudatettava SOLAS- yleissopimuksessa asetettuja toiminnallisia vaatimuksia alusturvallisuuden varmistami- seksi.

SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on täytettävä SOLAS- yleissopimukseen liittyvien säännösten velvoittavat määräykset, jotka koskevat alus- ten rakenteita, varusteita ja niiden järjestely- jä.

Sen lisäksi, mitä SOLAS-yleissopimuksessa määrätään, sopimuksen soveltamisalaan kuu- luvan aluksen on oltava hyväksyty- n luokitus- laitoksen laatimien aluksen runkoa, koneistoa sekä sähkö- ja automatiikkalaitteita koskevi- en sääntöjen tai vastaavina pidettävien Li- ikenteen turvallisuusviraston määräysten mu- kainen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi alustur- vallisuuden kannalta riittävän tason varmis- tamiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyk- siä SOLAS-yleissopimuksessa asetetuista teknisistä ja toiminnallisista vaatimuksista soveltaen ensisijaisesti IMO:n ohjeita ja su- osituksia sekä hyväksyä SOLAS- yleissopimuksen mukaisia turvallisuusraken- teita, turvallisuusjärjestelmiä ja turvallisuus- varusteita.

7 §

Vapautukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vapaut- ta- aluksen, jota ei tavallisesti käytetä kan- sainvälisessä liikenteessä mutta joka poikke- uksellisesti joutuu tekemään kansainvälisen matkan, SOLAS-yleissopimuksen määräyk- sistä, jos alus täyttää ne turvallisuusvaati- mukset, jotka ovat riittävät, kun otetaan

huomioon aiotun matkan pituus ja luonne sekä kulkuvesi.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää SOLAS-yleissopimuksen mukaisin edellytyksin sellaiselle alukselle, jonka rakenteessa on uudenlaisia osia, vapautuksen aluksen turvalliseen navigointiin liittyvistä laitevaatimuksista, jos niiden soveltaminen vakavasti vaikeuttaisi tällaisten osien kehittämistä ja niiden asentamista käyttöön kansainvälisessä liikenteessä oleviin aluksiin.

8 §

Samanarvoisuudet

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia muun kuin SOLAS-yleissopimuksessa edellytetyn laitteen, välineen tai kojeen asentamisen alukseen, muun kuin mainitussa sopimuksessa edellytetyn aineen käyttämisen aluksessa tai muun kuin mainitussa sopimuksessa edellytetyn järjestelyn soveltamisen aluksessa, jos Liikenteen turvallisuusvirasto suoritettujen kokeiden perusteella tai muulla tavoin on todennut, että laite, väline, koje, aine tai erityinen järjestely on vähintään yhtä tehokas kuin SOLAS-yleissopimuksessa vaadittu.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää SOLAS-yleissopimuksen mukaisin edellytyksin, että alukseen liittyvä laite, väline, koje, aine tai erityinen järjestely voidaan yksittäistapauksessa korvata muulla kuin SOLAS-yleissopimuksessa määrätyllä tavalla.

9 §

Vapautukset teknisistä turvallisuusvaatimuksista

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vapauttaa yksittäisen aluksen tai alusluokan SOLAS-yleissopimuksessa määrätyissä tapauksissa aluksen tai alusluokan rakenteille, varusteille tai niiden järjestelyille asetetuista vaatimuksista SOLAS-yleissopimuksessa määrätyillä edellytyksillä.

10 §

Aluksen turvallisuusjärjestelyjen vaihtoehtoinen toteuttamistapa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä, että yksittäisen aluksen turvallisuusjärjestelyt toteutetaan SOLAS-yleissopimuksen määräyksiin verrattuna vaihtoehtoisella tavalla, jos tällä tavoin saavutetaan ainakin vastaava turvallisuustaso kuin SOLAS-yleissopimuksen sääntöjä noudatettaessa saavutettaisiin.

11 §

Navigoinnin turvallisuusvaatimuksia koskevat poikkeukset, vapautukset ja samanarvoisuudet

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun mukaisesti siitä, miltä osin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 150, ja sellaisiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 500 ja, jotka liikennöivät yksinomaan Suomessa suojaisilla rannikkovesillä tai sisävesiliikenteessä, sovelletaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun sääntöjä 15 - 28. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset myös siitä, miltä osin SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun sääntöjä sovelletaan kotimaanliikenteen aluksiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun mukaisesti yleisestä poikkeuksesta navigointilaitteistoja koskevista vaatimuksista aluksille, joilla ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun mukaisen osittaisen tai ehdollisen vapautuksen navigoinnin turvallisuusvaatimuksista tai samanarvoisuuden, kun alusta käytetään matkalla, jolla aluksen suurin etäisyys rannikosta, matkan pituus ja luonne, tavallisten merenkulun vaarojen puuttuminen ja muut turvallisuuteen vaikuttavat seikat ovat sellai-

set, että SOLAS-yleissopimuksen täysimääräinen soveltaminen on epämielekästä tai tarpeetonta. Liikenteen turvallisuusviraston on tällöin otettava huomioon vapautusten ja samanarvoisuuksien mahdolliset vaikutukset muiden alusten turvallisuuteen.

12 §

Suurnopeusaluksen liikennöintilupa

Laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava suurnopeusalukselle SOLAS-yleissopimuksessa tarkoitetun suurnopeusalussäännösten mukainen liikennöintilupa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ja tarvittaessa peruuttaa suurnopeusalussäännösten mukaisen suurnopeusaluksen liikennöintiluvan säännösten mukaisilla perusteilla.

13 §

Ilmoitukset IMO:lle

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava IMO:lle myöntämästään 7 §:n 2 momentin mukaisesta vapautuksesta, hyväksymästään 10 §:n mukaisesta vaihtoehtoisesta toteuttamistavasta sekä myöntämästään 11 §:n 3 momentin mukaisesta osittaisesta tai ehdollisesta vapautuksesta tai samanarvoisuudesta.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava IMO:lle 8 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin samanarvoisuutta koskevista päätöksistä sekä toimitettava selostus tehdyistä tutkimuksista.

3 luku

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaan matkoilla liikennöivän matkustaja-aluksen turvallisuusvaatimukset

14 §

Matkustaja-alusten luokat

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvat matkustaja-alukset jaetaan A-, B-, C- ja D-luokkaan non-SOLAS-direktiivin mukaisesti sen merialueen perusteella, jolla ne liikennöivät.

Liikenteen turvallisuusvirasto määrää tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen merialueiden rajat.

Radioliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä sovellettaessa merialueet määritellään SOLAS-yleissopimuksen liitteen IV luvun määräysten mukaisesti.

15 §

Yleiset tekniset turvallisuusvaatimukset

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen on täytettävä non-SOLAS-direktiivissä kyseisessä matkustaja-alusluokassa sille asetetut tekniset turvallisuusvaatimukset.

Sen lisäksi, mitä non-SOLAS-direktiivissä säädetään, direktiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen on oltava hyväksytyn luokituslaitoksen laatimien aluksen runkoa, koneistoa sekä sähkö- ja automaattikalaitteita koskevien sääntöjen tai vastaavina pidettävien Liikenteen turvallisuusviraston määräysten mukainen.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa non-SOLAS-direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta.

16 §

Lisäturvallisuusvaatimukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi tarkempia teknisiä määräyksiä non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien matkustaja-alusten teknistä turval-

lisuutta koskevista seikoista, jos direktiivin mukaisia turvallisuusvaatimuksia on tarpeen parantaa ilmasto- ja sääolosuhteiden tai muiden erityisten paikallisten olosuhteiden vuoksi.

17 §

Samanarvoisuudet

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä, joilla sallitaan non-SOLAS-direktiivin liitteen I sääntöjä vastaavien sääntöjen soveltaminen, jos vastaavat säännöt ovat vähintään yhtä tehokkaita kuin liitteen I säännöt.

18 §

Vapautukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, joilla vapautetaan non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvat matkustaja-alukset tietyistä direktiivin mukaisista erityisvaatimuksista, kun ne liikennöivät kotimaan matkoilla.

Liikenteen turvallisuusviraston on asetettava vapautukselle non-SOLAS-direktiivin mukaiset toiminnalliset vaatimukset, joilla varmistetaan, että aluksen turvallisuustaso ei heikkene.

19 §

Suurnopeusmatkustaja-aluksen liikennöintilupa

Laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava suurnopeusmatkustaja-alukselle non-SOLAS-direktiivissä tarkoitetun suurnopeusalussäännösten mukainen liikennöintilupa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ja tarvittaessa peruuttaa non-SOLAS-direktiivissä tarkoitetun suurnopeusalussäännösten mukaisen suurnopeusmatkustaja-aluksen liikennöintiluvan säännösten mukaisilla perusteilla.

20 §

Ilmoitukset komissiolle

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava 16 - 18 §:ssä tarkoitetuista toimenpiteistä välittömästi Euroopan yhteisöjen komissiolle.

4 luku

Kalastusaluksen, erikoisaluksen ja muun aluksen turvallisuusvaatimukset sekä ro-ro-aluksen keulaporttia koskeva erityisvaatimus

21 §

Kalastusalusdirektiivin soveltamisalaan kuuluva kalastusalus

Kalastusalusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvan kalastusaluksen on täytettävä kalastusalusdirektiivissä kyseiselle alukselle asetetut tekniset turvallisuusvaatimukset. Aluksen on myös täytettävä Torremolinoksen pöytäkirjan vaatimukset siten kuin kalastusalusdirektiivissä säädetään.

Sen lisäksi, mitä kalastusalusdirektiivissä säädetään, kalastusaluksen rungon, pää- ja apukoneiston sekä sähkö- ja automatiikkalaitteistojen suunnittelun, rakentamisen ja huollon standardeina on käytettävä hyväksytyt laitoksen luokitusta varten määrittelemiä tai Liikenteen turvallisuusviraston antamia vastaavia määräyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kalastusalusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset kalastusaluksen teknisestä turvallisuudesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisesti syistä yksittäistapauksissa myöntää poikkeuksia kalastusalusdirektiivin vaatimuksista, jos poikkeus ei heikennä alusturvallisuutta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää kalastusalusdirektiivin mukaisin edellytyksin, että laitetta, välinettä, kojetta, ainetta tai erityisiä järjestelyjä voidaan yksittäistapauksessa pitää samanarvoisena kuin kalastusalusdirektiivissä muuten edellytetään.

22 §

Erikoisalus

Erikoisalussäännösten soveltamisalaan kuuluvan erikoisaluksen on täytettävä tässä säännöksessä kyseiselle alukselle asetetut tekniset turvallisuusvaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä erikoisaluksille asetettavista teknisistä vaatimuksista IMO:n ohjeiden ja suositusten mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksen erikoisalussäännösten määräyksistä, jos kyse on yksittäisestä matkasta suojaisilla rannikkovesillä ja alus täyttää ne turvallisuusvaatimukset, jotka ovat riittävät, kun otetaan huomioon aiotun matkan pituus ja luonne sekä kulkuvesi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vapauttaa erikoisalussäännösten määräyksistä aluksen, jota ei tavallisesti käytetä erikoisaluksena, mutta joka poikkeuksellisesti tekee matkan erikoisaluksena, jos alus täyttää ne turvallisuusvaatimukset, jotka ovat riittävät, kun otetaan huomioon aiotun matkan pituus ja luonne sekä kulkuvesi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää erikoisalussäännösten mukaisin edellytyksin, että laitetta, välinettä, kojetta, ainetta tai erityisiä järjestelyjä voidaan yksittäistapauksessa pitää samanarvoisena kuin erikoisalussäännöksessä muuten edellytetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset siitä, miten erikoisalussäännöstöä sovelletaan erikoisaluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 500.

23 §

Muut alukset

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa muille kuin 21 ja 22 §:ssä tarkoitetuille aluksille tarkempia teknisiä määräyksiä 5 §:ssä säädettyjen yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi ja alusturvallisuuden kannalta riittävän

tason varmistamiseksi. Määräykset voivat koskea aluksen:

- 1) rakennetta ja varusteita;
- 2) vakavuutta;
- 3) pää- ja apukoneistoa, laitteita sekä järjestelmiä;
- 4) merenkulkulaitteita ja -varusteita;
- 5) kulkuvaloja sekä viestintä- ja merkinantolaitteita;
- 6) radiolaitteita;
- 7) paloturvallisuutta;
- 8) hengenpelastuslaitteita;
- 9) sähköasennuksia ja -laitteita;
- 10) muita vastaavia teknisiä seikkoja.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisesti syistä yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksen 1 momentissa tarkoitetuista määräyksistä, jos alusturvallisuus ei olennaisesti heikkene.

24 §

Ro-ro-aluksen keulaportin erityisvaatimus

Suomalaisen ro-ro-aluksen ja sellaisen ulkomaisen ro-ro-matkustaja-aluksen, joka harjoittaa säännöllistä liikennettä Suomen satamasta tai Suomen satamaan, autokannelle johtavan keula-ajorampin on oltava rakenteeltaan ja järjestelyiltään sellainen, ettei keulalaidoitusportin rikkoutuminen tai irtoaminen vaurioita sitä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä keula-ajorampin rakenteesta ja järjestelyistä.

5 luku

Aluksen lastiviiva

25 §

Aluksen lastiviivan ja varalaidan tarkoitus

Aluksen lastiviivan ja varalaidan tarkoituksena on määrittää se enimmäissyväys, johon alus saadaan lastata.

26 §

Alukset, joihin luvun säännöksiä ei sovelleta

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta 3 §:n 3 momentissa mainittuihin aluksiin, kotimaanliikenteessä käytettävään kalastusalukseen eikä miehittämättömään proomuun, lukuun ottamatta työntävään alukseen kiinteästi kytkettävää proomua.

27 §

Kansainvälisessä liikenteessä oleva alus

Kansainvälisessä liikenteessä olevan aluksen on täytettävä lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen määräykset.

Aluksella on oltava kansainvälinen lastimerkki ja lastiviivakirja, Itämeren lastimerkki ja lastiviivakirja tai kansainvälinen lastiviivavapautuskirja siten kuin lastiviivayleissopimuksessa tai Itämeren lastiviivasopimuksessa määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä lastiviivayleissopimuksen ja Itämeren lastiviivasopimuksen täytäntöönpanemiseksi.

28 §

Kotimaanliikenteessä oleva alus

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä olevan matkustaja-aluksen on täytettävä non-SOLAS-direktiivissä asetetut lastiviivavaatimukset.

Muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla kotimaanliikenteessä olevalla aluksella, jonka pituus on vähintään 24 metriä, on oltava kotimaanliikenteen lastimerkki ja kansallinen lastiviivakirja osoittamassa se enimmäissyväys, johon alus saadaan lastata. Jos aluksella on kansainvälinen lastimerkki ja lastiviivakirja tai Itämeren lastimerkki ja lastiviivakirja, ei erillistä kotimaanliikenteen lastimerkkiä ja kansallista lastiviivakirjaa tarvita.

Muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla kotimaanliikenteessä olevalla aluksella, jonka pituus on yli 15 metriä, mutta alle 24 metriä, on oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen

turvallinen varalaita. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa määrätä tässä momentissa tarkoitettulle alukselle kotimaanliikenteen lastimerkin ja antaa kansallisen lastiviivakirjan, jos se aluksen käyttötarkoitus ja liikennealue huomioon ottaen on tarpeen aluksen turvallisen käytön varmistamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa non-SOLAS-direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä olevan matkustaja-aluksen lastiviivasta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa myös tarkemmat tekniset määräykset muiden kotimaanliikenteessä olevien alusten rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset kotimaanliikenteen lastimerkin ja lastimerkin ohella käytettävien viivojen mitoista, sijainnista ja merkitsemistä vasta.

29 §

Vapautukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vapauttaa suomalaisen aluksen, jossa on uudentyyppisiä ratkaisuja, lastiviivayleissopimuksen niistä määräyksistä, joiden soveltaminen saattaisi merkittävästi estää näiden uudentyyppisten ratkaisujen kehittämisen ja niiden ottamisen käyttöön kansainvälisillä matkoilla liikennöivissä aluksissa. Tällaisen aluksen on kuitenkin täytettävä ne turvallisuusvaatimukset, jotka ovat kokonaisturvallisuuden kannalta riittävät aluksen käyttötarkoitus huomioon ottaen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vapauttaa suomalaisen aluksen, jota ei tavallisesti käytetä kansainvälisessä liikenteessä, mutta joka poikkeuksellisesti tekee kansainvälisen matkan, noudattamasta lastiviivayleissopimuksen määräyksiä, jos alus täyttää turvallisuusvaatimukset, jotka ovat riittävät, kun otetaan huomioon aiotun matkan pituus ja luonne sekä kulkuvesi.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava IMO:lle 1 ja 2 momentin mukaisista vapautuksista.

30 §

Samanarvoisuudet

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia muun kuin lastiviivayleissopimuksessa edellytetyn laitteen, välineen tai kojeen asentamisen suomalaiseen alukseen, muun kuin mainitussa sopimuksessa edellytetyn aineen käyttämisen aluksessa tai muun kuin mainitussa sopimuksessa edellytetyn järjestelyn soveltamisen aluksessa, jos Liikenteen turvallisuusvirasto suoritettujen kokeiden perusteella tai muulla tavoin on todennut, että laite, väline, koje, aine tai erityinen järjestely on vähintään yhtä tehokas kuin lastiviivayleissopimuksessa vaadittu.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava IMO:lle kansainvälisen liikenteen aluksia koskevista 1 momentin mukaisista päätöksistä sekä toimitettava sille selostus tehtävistä tutkimuksista.

31 §

Poikkeukset lastiviivamääräyksistä kotimaanliikenteessä

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä yksittäistapauksissa myöntää poikkeuksen kotimaanliikenteen lastiviivamääräyksistä muulle alukselle kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvalla matkustaja-alukselle, jos alusturvallisuus ei olennaisesti heikkene.

32 §

Lastimerkin määräämisen hakeminen ja järjestäminen

Suomalaisen aluksen laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava kirjallisesti lastimerkin sijoituksen määräämistä Liikenteen turvallisuusvirastolta tai Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttamalta hyväksytyltä luokituslaitokselta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja lastimerkin määräämisen järjestämisestä.

33 §

Lastimerkin määrääminen ja lastiviivakirja

Liikenteen turvallisuusvirasto määrää lastimerkin sijoituksen ja antaa lastiviivakirjan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi valtuuttaa hyväksytyyn luokituslaitoksen määräämään lastimerkin sijoituksen ja antamaan alukselle väliaikaisen lastiviivakirjan. Aluksella on kolmen kuukauden kuluessa väliaikaisen lastiviivakirjan antamisesta oltava lastiviivakirja, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut laivanisännän tai hänen edustajansa hakemuksen perusteella. Kotimaanliikenteessä lastimerkki ja lastiviivakirja annetaan yhdelle tai useammalle kotimaanliikenteen liikennealueelle.

Jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita lastiviivakirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä haettava kirjallisesti uutta lastiviivakirjaa Liikenteen turvallisuusvirastolta.

34 §

Aluksen muuttaminen lastimerkin määräämisen jälkeen

Jos alukseen on lastimerkin määräämisen jälkeen tehty muutoksia, jotka voivat vaikuttaa aluksen varalaitaan, alusta ei saa käyttää ennen kuin laivanisäntä tai hänen edustajansa on tehnyt muutoksesta ilmoituksen Liikenteen turvallisuusvirastolle tai sen valtuuttamalle hyväksytylle luokituslaitokselle ja alukselle on määrätty uusi varalaita.

6 luku

Aluksen katsastus

35 §

Katsastuksen tarkoitus

Aluksen katsastuksen tarkoituksena on varmistua siitä, että aluksen rakenne, koneisto ja varustus ovat aluksen turvallisuutta kos-

kevien säännösten ja määräysten mukaisia. Katsastuksessa varmistutaan myös siitä, että alus on aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten mukainen.

Lisäksi katsastuksessa varmistutaan siitä, että aluksella on erityyppisissä sopimuksissa tarkoitettu erityyppiset sertifiikat.

Katsastuksen yhteydessä tai sen perusteella on lisäksi:

- 1) määrättävä aluksen liikennealue;
- 2) varmistauduttava aluksen asianmukaisesta miehistyksestä ja laivaväen pätevyyksistä;
- 3) määrättävä matkustaja-alukselle suurin sallittu matkustajamäärä, joka ei saa olla suurempi kuin laivanisäntä tai aluksen päällikkö pyytää;
- 4) tarkastettava, että aluksella on voimassa olevat todistus- ja turvallisuuskirjat sekä muut vaadittavat todistukset, asiakirjat ja säädökset;
- 5) ratkaistava, saako alusta käyttää talviliikenteessä;
- 6) katsottava, että alukseen on asetettu säädetyt kansi- ja lastimerkit; sekä
- 7) varmistauduttava siitä, että alus muutenkin on joka suhteessa merikelpoinen.

36 §

Katsastaja

Suomalaisen aluksen katsastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikenteen turvallisuusvirasto voi valtuuttaa hyväksytyt luokituslaitoksen suorittamaan katsastuksen osaksi tai kokonaan. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa kotimaanliikenteen aluksen katsastuksen suorittamisen osaksi tai kokonaan nimeämälleen katsastajalle, joka ei ole Liikenteen turvallisuusviraston palveluksessa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää ammattiveneen katsastuksessa apuna eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (621/2005) 11 §:ssä tarkoitettua ilmoitettua laitosta.

37 §

Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen tai lastiviivayleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Tällainen katsastus tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitettuna katsastuksen kanssa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuna yleissopimuksen sopimuspuolen lipun alla purjehtiva alus voidaan katsastaa Suomessa, jos aluksen lippuvaltion asianomainen viranomainen pyytää sitä Liikenteen turvallisuusvirastolta.

38 §

Nimetty katsastaja

Nimetyllä katsastajalla tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy asianmukaisesti suorittamaan katsastuksia. Nimetyn katsastajan pätevyysvaatimuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Nimetyn katsastajan nimityskirja myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi. Nimityskirja voidaan hakemuksesta uusua, jos hakija osoittaa säilyttäneensä pätevyytensä.

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava nimetyn katsastajan nimityskirja, jos:

- 1) nimetty katsastaja ei enää tiedoiltaan ja taidoiltaan täytä nimityskirjan saamisen edellytyksiä; tai
- 2) nimetty katsastaja vakavasti tai toistuvasti rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä.

Ennen nimityskirjan peruuttamista nimettyä katsastajaa on kuultava.

Edellä 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa nimetyn katsastajan palauttamaan heti nimityskirjansa Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Nimityskirja peruutetaan kokonaan tai määräajaksi. Määräaika alkaa kulua siitä, kun nimetty katsastaja on saanut tiedon päätök-

sestä tai viimeistään, kun nimityskirjan voimassaolo päättyy.

Nimetyt katsastajat on tässä laissa tarkoitettuja katsastuksia suorittaessaan noudatettava mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaisissa (423/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

39 §

Katsastusvaltuutusta koskeva sopimus

Liikenteen turvallisuusviraston on tehtävä katsastusvaltuutuksesta kirjallinen sopimus hyväksytyt luokituslaitoksen kanssa, kun se valtuuttaa hyväksytyt luokituslaitoksen tekemään katsastuksia. Sopimuksessa on oltava määräykset ainakin luokituslaitosdirektiivin 6 artiklan 2 kohdassa mainituista asioista.

Sopimukseen on lisäksi sisällytettävä seuraavat ehdot:

1) luokituslaitos nimeää edustajansa, jolla on kotipaikka Suomessa ja joka käyttää luokituslaitoksen puhevaltaa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona;

2) luokituslaitos antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle kaikki luokituslaitoksen luokittelemaa aluskantaa, siirtoja, luokan muutoksia, luokituksen voimassaolon keskeyttämistä ja luokituksen peruuttamista koskevat tarvittavat tiedot;

3) luokituslaitos ei anna todistus- tai turvallisuuskirjaa alukselle, joka on poistettu luokasta tai jonka luokkaa on turvallisuusyistä muutettu, ennen kuin luokituslaitos on neuvotellut Liikenteen turvallisuusviraston kanssa täyden tarkastuksen tarpeellisuudesta;

4) luokituslaitos toimii luokitamaansa alusta koskevissa asioissa yhteistyössä sata-mavaltion viranomaisten kanssa erityisesti poikkeavuuksien ja puutteiden korjaamiseksi;

5) luokituslaitos neuvottelee toisten luokituslaitosten kanssa teknisten standardiensa ja niiden täytäntöönpanon vastaavuuden ylläpitämiseksi ohjeista lippuvaltioiden avustamiseksi IMO:n oikeudellisten asiakirjojen täytäntöönpanosta annetun IMO:n päätöslauselman A.847(20) mukaisesti; luokituksen

siirtyessä toiselle luokituslaitokselle sekä luovuttava että vastaanottava luokituslaitos toimivat luokituslaitosdirektiivin 15 artiklan 5 kohdan mukaisesti; sekä

6) sopimukseen sovelletaan Suomen lakia.

40 §

Kieltäytyminen katsastusvaltuutuksen antamisesta

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto valtuuttaa hyväksytyt luokituslaitoksen 39 §:n mukaisesti suorittamaan katsastuksia, se ei voi kieltäytyä antamasta katsastusvaltuutusta Euroopan unionin alueella sijaitsevalle muulle hyväksytylle luokituslaitokselle, ellei luokituslaitosten lukumäärän rajoittamiseen ole perusteltua syytä.

41 §

Katsastusvaltuutuksen peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusviraston on peruuttava hyväksytylle luokituslaitokselle antamansa katsastusvaltuutus, jos luokituslaitoksen hyväksyntä on luokituslaitosdirektiivin 9 artiklan mukaisesti peruutettu.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa hyväksytylle luokituslaitokselle antamansa katsastusvaltuutuksen myös, jos luokituslaitos olennaisesti tai toistuvasti laiminlyö velvollisuutensa suorittaa katsastus 39 §:ssä tarkoitetun sopimuksen mukaisesti.

Huolimatta siitä, että hyväksytyt luokituslaitos täyttää luokituslaitosdirektiivin liitteen mukaiset vaatimukset, Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa antamansa katsastusvaltuutuksen toistaiseksi luokituslaitosdirektiivin 10 artiklan mukaisesti, jos se katsoo, ettei luokituslaitos enää pysty suorittamaan katsastustehtävää sen puolesta.

Liikenteen turvallisuusviraston on palautettava toistaiseksi peruutettu katsastusvaltuutus, jos Euroopan yhteisöjen komissio luokituslaitosdirektiivin 7 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen sitä pyytää.

42 §

Hyväksytyt luokituslaitosta koskeva valvonta

Liikenteen turvallisuusviraston on valvottava, että hyväksytyt luokituslaitokset suorittavat 39 §:ssä tarkoitettuun sopimukseen perustuvat tehtävänsä ja täyttävät luokituslaitosdirektiivin liitteen mukaiset vaatimukset. Liikenteen turvallisuusviraston on tehtävä tarkastus joka toinen vuosi ja raportoitava niistä Euroopan yhteisöjen komissiolle.

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava luokituslaitosdirektiivissä säädettyt ilmoitukset Euroopan yhteisöjen komissiolle ja Euroopan unionin jäsenvaltioille.

43 §

Katsastuksen hakeminen ja järjestäminen

Laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava kirjallisesti uuden aluksen ja olemassa olevaan alukseen tehtävien muutostöiden peruskatsastusta sekä näihin liittyvien piirustusten ja suunnitelmien hyväksymistä Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Muita kuin 1 momentissa tarkoitettuja katsastuksia on haettava kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta tai nimetyltä katsastajalta.

Laivanisäntä tai hänen edustajansa voi hakea Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttamalta hyväksytyltä luokituslaitokselta niitä katsastuksia, joiden tekemiseen Liikenteen turvallisuusvirasto on kyseisen luokituslaitoksen valtuuttanut.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin hakemuksiin liitettävistä tiedoista, hakemusten ajankohdasta ja katsastuksen järjestämisestä.

44 §

Katsastuksen toimittaminen

Laivanisännän on huolehdittava siitä, että alus katsastetaan ja sovittava Liikenteen turvallisuusviraston tai Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttaman hyväksytyt luokitus-

laitoksen taikka nimetyn katsastajan kanssa katsastuksen ajasta ja paikasta.

Aluksen päällikön on huolehdittava siitä, että aluksessa on ennen katsastuksen aloittamista suoritettuna valmistavat toimenpiteet, joita katsastuksen järjestelmällinen ja viivytyksetön toimittaminen vaatii, sekä asetettava katsastuksen suorittajan käytettäväksi riittävä määrä henkilöitä.

Katsastus on toimitettava siten, että siitä on alukselle mahdollisimman vähän haittaa ja viivytystä.

45 §

Katsastuslajit

Alukselle tehtäviä meriturvallisuuskatsastuksia ovat peruskatsastus, uusintakatsastus, määräaikaikainen katsastus, välikatsastus ja vuosikatsastus.

Peruskatsastukseen kuuluu aluksen rakenteen, koneiston ja varusteiden perusteellinen tarkastus, aluksen pohjan ulkopuolinen tarkastus sekä painelaitteiden ensimmäinen määräaikaistarkastus.

Uusintakatsastukseen kuuluu aluksen rakenteen ja varusteiden tarkastus sekä pohjan ulkopuolinen tarkastus.

Määräaikaikaisessa katsastuksessa tarkastetaan, että aluksen paloturvallisuusjärjestelyt ja palonsammutuslaitteistot, hengenpelastuslaitteet ja -järjestelyt, radiolaitteet, navigointilaitteet, luotsitikkaat ja luotsihissit järjestelyineen sekä muut SOLAS-yleissopimuksessa edellytetyt laitteet ovat kunnossa ja toimivia aluksen liikennealueet huomioon ottaen.

Välikatsastuksessa varmistetaan, että aluksen rakenteet, kattilat, painelaitteet, koneistot varusteineen, ohjauslaitteet ja niihin kuuluvat ohjausjärjestelmät sekä sähkölaitteet ovat hyvässä kunnossa. Lisäksi välikatsastukseen kuuluu aluksen pohjan ulkopuolinen tarkastus.

Vuosikatsastuksessa tarkastetaan silmämääräisesti, että aluksen rakenteita, koneistoa ja varusteita on ylläpidetty siten, että edellisessä katsastuksessa todettu merikelpoisuus on säilynyt ja ettei aluksessa Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymispäätöksessä

edellytetyjä varusteita tai laitteita ole luvatta poistettu tai vaihdettu.

46 §

SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen meriturvallisuuskatsastus

SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluva alus on peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena siten kuin SOLAS-yleissopimuksessa määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi tarkemmat tekniset määräykset 1 momentissa tarkoitetun peruskatsastuksen ja muiden SOLAS-yleissopimuksen mukaisten katsastusten suorittamisesta IMO:n ohjeiden mukaisesti.

47 §

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen meriturvallisuuskatsastus

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluva kotimaan matkoilla liikennöivä matkustaja-alus ja kotimaanliikenteen suurnopeusmatkustaja-alus on peruskatsastettava siten kuin non-SOLAS-direktiivissä säädetään ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa non-SOLAS-direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetun peruskatsastuksen ja muiden non-SOLAS-direktiivin mukaisten katsastusten suorittamisesta.

48 §

Muun kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä käytettävän matkustaja-aluksen meriturvallisuuskatsastus

Kotimaanliikenteessä käytettävä matkustaja-alus, joka ei kuulu non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan, on peruskatsastettava ennen

aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulle alukselle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus ja vuosikatsastus.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus ja vuosikatsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

49 §

Kotimaanliikenteessä käytettävän lastialuksen ja proomun sekä kansainvälisessä liikenteessä käytettävän lastialuksen, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan, meriturvallisuuskatsastus

Kotimaanliikenteessä käytettävä lastialus ja proomu sekä kansainvälisessä liikenteessä käytettävän lastialus, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan, on peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulle alukselle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus ja vuosikatsastus. Lisäksi kotimaanliikenteessä käytettävälle lastialukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 ja kansainvälisessä liikenteessä käytettävälle sellaiselle lastialukselle, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan, on tehtävä välikatsastus ja aluksen radiolaitteille on tehtävä määräaikainen katsastus.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus ja vuosikatsastus sekä määräaikainen katsastus ja välikatsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

50 §

Kalastusaluksen katsastus

Kalastusalusdirektiivin soveltamisalaan kuuluva alus on peruskatsastettava siten kuin kalastusalusdirektiivissä säädetään ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kalastusalusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tar-

kemmat määräykset 1 momentissa tarkoitettun peruskatsastuksen ja muiden kalastus- ja kalastusdirektiivin mukaisten katsastusten suorittamisesta.

Sellainen kalastusala, joka ei kuulu kalastus- ja kalastusdirektiivin soveltamisalaan, on peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kalastus- ja kalastusluokkiin ja pyyntialueisiin perustuvia tarkempia määräyksiä näiden alusten katsastuksista.

51 §

Erikoisaluksen, ammattiveneen ja vuokraveneen katsastus

Erikoisalus, ammattivene ja vuokravene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Erikoisalukselle, ammattiveneelle ja vuokraveneelle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

52 §

Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus

Kun alus otetaan ensimmäisen kerran käyttöön talviliikenteessä, sen runko on katsastettava talviliikennettä varten. Talviliikenteessä käytettävän aluksen pohja on katsastettava ulkopuolelta vuosittain ennen kuin alusta käytetään uudelleen talviliikenteeseen.

Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttaman hyväksytyt luokituslaitoksen jääluokittamalle alukselle ei tarvitse tehdä 1 momentissa tarkoitettua katsastusta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi erityisistä syistä vapauttaa luokitamattoman aluksen 1 momentissa tarkoitettua katsastuksesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta.

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) vaatimukset. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan mitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen katsastusten suorittamisesta.

54 §

Lastiviivakatsastukset

Lastiviivayleissopimuksen soveltamisalaan kuuluva alus on katsastettava siten kuin lastiviivayleissopimuksessa tai Itämeren lastiviivasopimuksessa määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lastiviivayleissopimuksen ja Itämeren lastiviivasopimuksen täytäntöönpanemiseksi tarkemmat tekniset määräykset 1 momentissa tarkoitettujen katsastusten suorittamisesta.

Kotimaanliikenteessä käytettävälle alukselle, jonka pituus on vähintään 24 metriä, on suoritettava lastiviivakatsastus ennen sen asettamista liikenteeseen. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkempia määräyksiä katsastuksen suorittamisesta.

55 §

Ylimääräinen katsastus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää, että suomalaiselle alukselle on suoritettava

ylimääräinen katsastus alukselle tehtyjen merkittävien korjaus- tai muutostöiden, tapahtuneen merionnettomuuden, aluksella havaitun vian tai muun erityisen syyn sitä edellyttäessä, vaikka laivanisäntä tai hänen edustajansa ei sitä hakisi.

Jos aluksen navigointilaitteita tai kuljetuskoneistoa ohjataan integroidulla järjestelmällä, laivanisäntä on velvollinen esittämään ylimääräisessä katsastuksessa käsikirjan järjestelmän toiminnasta sekä siinä ohjeistamattomien toimintojen selvittämiseksi pöytäkirjan laitteen valmistajan teettämästä tai tekemästä järjestelmän testauksesta. Jos laivanisäntä ei esitä testipöytäkirjaa, Liikenteen turvallisuusvirasto voi laivanisäntää kuultuaan pyytää puolueetonta tutkimuslaitosta testaamaan järjestelmän laivanisännän kustannuksella.

56 §

Aluksen muuttaminen katsastuksen jälkeen

Katsastuksen jälkeen aluksen rakenteellisiin järjestelyihin, koneistoon, varusteisiin tai muuhun katsastuksen kohteeseen ei saa tehdä muutoksia ilman Liikenteen turvallisuusviraston suostumusta.

57 §

Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa katsastusten perusteella katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat tai tekee niihin merkinnän suoritetusta määräaikaisesta katsastuksesta taikka väli- tai vuosikatsastuksesta, jos aluksessa ei ole havaittu olennaisia puutteita. Jos olennaisia puutteita on havaittu, asiakirjat annetaan puutteiden korjaamisen jälkeen.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, merityöyleissopimuksen, non-SOLAS-direktiivin ja kalastusalusdirektiivin sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytän-

töönpanemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa merityöyleissopimuksen mukaisen merityösertifikaatin ja muut merityöyleissopimuksen mukaiset todistuskirjat. Myöntämisen edellytyksenä on, että Liikenteen turvallisuusvirasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta todennut, ettei myöntämiselle ole estettä, ja että työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenteen turvallisuusvirastolle antamassaan lausunnossa, ettei myöntämiselle ole estettä sen toimivaltaan kuuluvien seikkojen osalta.

58 §

Väliaikainen todistus- tai turvallisuuskirja

Jos Liikenteen turvallisuusviraston valtuutama hyväksytty luokituslaitos suorittaa katsastuksen, se voi valtuutusopimuksensa puitteissa antaa alukselle väliaikaisen todistus- tai turvallisuuskirjan, joka on voimassa enintään viisi kuukautta. Aluksella on viiden kuukauden kuluessa katsastuksesta oltava todistus- tai turvallisuuskirja, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto tai 37 §:ssä tarkoitettu toisen valtion viranomainen on antanut laivanisännän tai hänen edustajansa hakemuksen perusteella.

59 §

Todistus- tai turvallisuuskirjan uusiminen ja sen voimassaolon lakkaaminen

Jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita todistus- tai turvallisuuskirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä haettava kirjallisesti uutta todistus- tai turvallisuuskirjaa Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Todistus- tai turvallisuuskirja lakkaa olemasta voimassa, jollei siihen ole tehty merkintää säädetyistä vuosi-, väli- tai määräai-

kaiskatsastuksesta taikka jos alukseen on tehty muutos ilman Liikenteen turvallisuusviraston suostumusta tai jos alus siirtyy toisen valtion lipun alle.

60 §

Aluksessa havaittu puutteellisuus

Jos katsastusta suoritettaessa aluksessa havaitaan vika tai puute, katsastajan on ilmoitettava siitä aluksen päällikölle tai laivanisännälle ja asetettava määräaika vian tai puutteen korjaamiselle tai poistamiselle sekä tehtävä siitä asianmukainen merkintä katsastusasiakirjoihin. Vian tai puutteen korjaamisesta tai poistamisesta on määrääjän kuluessa ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

61 §

Aluksen todistus- tai turvallisuuskirjan poisottaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi ottaa suomalaiselta alukselta pois sille antamansa todistus- tai turvallisuuskirjan, jos alus ei ole rakenteeltaan, koneistoltaan, varustukseltaan tai toiminnaltaan katsastuksessa edellytetyssä kunnossa. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa alukselle poisotetun todistus- tai turvallisuuskirjan tilalle väliaikaisen todistus- tai turvallisuuskirjan, jonka voimassaoloaikana aluksessa havaittu vika tai puute on korjattava. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa alukselle viipymättä uuden todistus- tai turvallisuuskirjan sen jälkeen kun se on todennut, että aluksessa havaittu vika tai puute on asianmukaisesti korjattu. Uusi todistus- tai turvallisuuskirja annetaan samaksi ajaksi, jonka poisotettu todistus- tai turvallisuuskirja olisi ollut voimassa.

62 §

Poikkeusten myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä yksittäistapauksissa määrääjäksi myöntää poikkeuksia tässä luvussa säädetyis-

tä tai tämän luvun säännösten nojalla määrättyistä vaatimuksista. Poikkeukset eivät saa olla ristiriidassa Suomea velvoittavien kansainvälisten sopimusten kanssa.

Poikkeus voidaan myöntää sillä edellytyksellä, ettei aluksen turvallisuustaso olennaisesti heikenny.

Jos alusta käytetään liikenteessä yksinomaan ulkomaan satamien välillä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi, ottaen huomioon liikenteen laadun kuitenkin määrätä, että tällainen liikenne on rinnastettava siihen verrattavaan kotimaanliikenteeseen tai kansainväliseen liikenteeseen.

7 luku

Aluksenmittaus

63 §

Aluksenmittauksen tarkoitus ja tarkemmat määräykset

Aluksenmittauksella määritetään aluksen brutto- ja nettovetoisuus aluksenmittausyleissopimuksen mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi aluksenmittausyleissopimuksen yhtenäisen soveltamisen varmistamiseksi antaa tarkempia määräyksiä aluksenmittausyleissopimuksessa asetetuista vaatimuksista IMO:n ohjeiden ja suositusten mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi IMO:n yleiskokouksen 19 päivänä marraskuuta 1981 antamassa päätöslauselmassa A.494 määrättyllä tavalla ja laivanisännän pyynnöstä sallia, että aluksen bruttovetoisuutena käytetään myös rinnakkain yhdenmukaisesta aluksenmittausjärjestelmästä tehdyn yleissopimuksen (SopS 18/1955) mukaan määritettyä vetoisuutta.

64 §

Aluksenmittauksen suorittajat

Suomalaisen aluksen aluksenmittauksen suorittaa Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikenteen turvallisuusviraston nimeämä aluksenmittaaja, joka ei toimi Liikenteen turvallisuusviraston palveluksessa.

65 §

Nimetty aluksenmittaaja

Nimetyllä aluksenmittaajalla tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy suorittamaan asianmukaisesti aluksenmittauksia. Nimetyn aluksenmittaajan pätevyysvaatimuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Nimetyn aluksenmittaajan nimityskirja myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi. Nimityskirja voidaan hakemukselta uusia, jos hakija osoittaa säilyttäneensä pätevyytensä.

Liikenteen turvallisuusviraston on peruuttettava nimetyn aluksenmittaajan nimityskirja, jos:

1) nimetty aluksenmittaaja ei enää tiedoiltaan ja taidoiltaan täytä nimityskirjan saamisen edellytyksiä;

2) nimetty aluksenmittaaja rikkoo vakavasti tai toistuvasti tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä.

Ennen nimityskirjan peruuttamista nimettyä aluksenmittaajaa on kuultava.

Edellä 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa nimetyn aluksenmittaajan palauttamaan heti nimityskirjansa Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Nimityskirja peruutetaan kokonaan tai määräajaksi. Määräaika alkaa kulua siitä, kun nimetty aluksenmittaaja on saanut tiedon päätöksestä tai viimeistään kun nimityskirjan voimassaolo päättyy.

Nimetyn aluksenmittaajan on tässä laissa tarkoitettuja aluksenmittauksia tehdessään noudatettava mitä hallintolaissa, kielilaissa, sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään.

66 §

Aluksenmittauksen hakeminen ja järjestäminen

Laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava kirjallisesti aluksenmittausta Liiken-

teen turvallisuusvirastolta tai nimetyltä aluksenmittaajalta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja aluksenmittauksen järjestämisestä.

67 §

Aluksenmittaus ja mittakirja

Alus, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on mitattava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä voidaan mitata myös alus, jonka pituus on alle 12 metriä.

Kun aluksen rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että aluksen yläkansi on paikoillaan, aluksenmittaajaa voidaan pyytää laatimaan kannenalaista tilaa koskeva väliaikainen mittaus.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa aluksenmittauksen perusteella alukselle aluksenmittausyleissopimuksen mukaisen mittakirjan.

68 §

Toisen valtion viranomaisen suorittama aluksenmittaus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää aluksenmittausyleissopimuksen sopimuspuolen asianomaista viranomaista mittaamaan suomalaisen aluksen ulkomailla. Tällainen aluksenmittaus tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitettuna aluksenmittauksena.

Aluksenmittausyleissopimuksen sopimuspuolen lipun alla purjehtiva alus voidaan mitata Suomessa, jos aluksen lippuvaltion asianomainen viranomainen pyytää sitä Liikenteen turvallisuusvirastolta.

69 §

Ulkomaisen aluksen siirtyminen Suomen lipun alle

Kun ulkomainen alus siirtyy Suomen lipun alle, aluksen vetoisuus on tarkistettava ja

alukselle on annettava aluksenmittausyleissopimuksen mukainen kansainvälinen mittakirja.

70 §

Suomalaisen aluksen siirtyminen toisen valtion lipun alle

Kun Suomen alusrekisteriin merkitty alus siirtyy toisen aluksenmittausyleissopimukseen liittyneen valtion lipun alle, sen mittakirjan voimassaoloaika jatkuu enintään kolme kuukautta tai siihen asti, kunnes tämän lippuvaltion asianomainen viranomainen korvaa mittakirjan toisella kansainvälisellä mittakirjalla siitä riippuen, kumpi ajankohta on aikaisempi. Mittakirja on palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

71 §

Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjat

Liikenteen turvallisuusvirasto voi laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan. Tällainen mittakirja voidaan antaa myös Suomen satamassa olevalle ulkomaiselle alukselle, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö sitä Liikenteen turvallisuusvirastolta pyytää.

Aluksenmittaus ja vetoisuuden määrittäminen tulee tehdä Suezin kanavan tai Panaman kanavan kulloinkin voimassa olevien aluksenmittaussääntöjen mukaisesti.

72 §

Lastitilojen merkitseminen

Laivanisännän tai aluksen päällikön on merkittävä alukseen pysyvästi merkinnällä aluksen nettovetoisuutta määritettäessä lukuun otetut lastitilat aluksenmittausyleissopimuksen mukaisesti.

73 §

Mittakirjan tietoihin vaikuttavat muutokset

Jos aluksessa on mittakirjan saamisen jälkeen tapahtunut sen vetoisuuteen vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai aluksen päällikön on ilmoitettava siitä viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Aluksen vetoisuus on määritettävä uudelleen ja alukselle on annettava uusi, aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja aluksenmittausyleissopimuksessa määrättyä aikarajoitusta noudattaen.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös, kun aluksen lastitiloiksi merkitsemättömiä tiloja käytetään lastitiloina.

Jos 1 momentissa tarkoitetut muutokset todetaan ulkomaisessa aluksessa, jolla on aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja, Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltion aluksenmittausviranomaisille.

Jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita mittakirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä haettava kirjallisesti uutta mittakirjaa Liikenteen turvallisuusvirastolta.

74 §

Mittakirjan katoaminen tai vahingoittuminen

Jos aluksen mittakirja katoaa, laivanisännän tai aluksen päällikön on ilmoitettava siitä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Jos on perusteltua syytä olettaa mittakirjan kadonneen, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa alukselle uuden mittakirjan, johon merkitään antamisen syy.

Jos aluksen mittakirja on vahingoittunut tai siinä määrin kulunut, että sen käyttäminen vaikeutuu, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta uuden mittakirjan sillä ehdolla, että vanha mittakirja palautetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Uuteen mittakirjaan merkitään antamisen syy.

8 luku

Aluksen käyttö

75 §

Lastaaminen ja kuljetus

Alus on lastattava siten, että sen vakavuus ja kantokyky ovat riittäviä ja ettei sen rakenteisiin kohdistu liiallisia rasituksia. Alusta ei saa lastata yli lastimerkin eikä lastia sijoittaa niin, että se estää vapaan tai turvallisen pääsyn aluksen käytön vuoksi tarvittaviin kohteisiin tai laitteisiin eikä niin, että aluksella on alkukallistumaa.

Alusta lastattaessa on otettava tarkoin huomioon aluksen sopivuus aiottuun kuljetukseen ja kuljetettavan lastin ominaisuudet. Ihmishengen ja terveyden, aluksen ja lastin sekä ympäristön turvallisuutta vaarantavien tapahtumien varalta on ryhdyttävä tarpeellisiin varotoimiin.

Alus, jolla on lastinkiinnityskäsikirja, on lastattava hyväksytyin lastinkiinnityskäsikirjan mukaisesti tai Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun tavan tai menetelmän mukaisesti.

Alus on lastattava siten, että lasti ei haittaa näkyvyyttä komentosillalta.

Matkustaja-alusta ei saa käyttää hinaamiseen, ellei kyseessä ole avun antaminen matkalla tavatulle hädänalaiselle alukselle.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi SOLAS-yleissopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä aluksen lastaamisesta ja kuljettamisesta.

76 §

Viljan kuljetus irtolastina aluksessa

Kuljettaessa viljaa irtolastina aluksessa kansainvälisessä liikenteessä on noudatettava SOLAS-yleissopimuksen ja sen nojalla annettujen säännösten määräyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset viljan kuljettamisesta ja lastaamisesta kotimaanliikenteessä olevassa suomalaisessa aluksessa tai ulkomaisessa

aluksessa, joka lastaa tai purkaa viljaa Suomen satamassa. Liikenteen turvallisuusviraston määräysten sijasta voidaan viljan kuljettamisessa kotimaanliikenteessä noudattaa 1 momentissa mainittuja määräyksiä.

77 §

Alukseen tehtävät merkinnät

Suomen alusrekisteriin merkittyyn alukseen on merkittävä aluksen nimi, kotipaikka ja merkinnät syvyyksestä. Lisäksi alukseen on tehtävä muut SOLAS-yleissopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa edellytetyt merkinnät.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitettujen merkintöjen tekemisestä, merkintöjen sijainnista ja merkitsemistavasta sekä merkintöjen koosta.

78 §

Turvallisuusohjeet

Matkustajille matkustaja-aluksessa annettavien turvallisuusohjeiden on oltava aluksen työkielellä ja aluksen suurimpien matkustajaryhmien kielillä tai ne on ilmaistava kansainvälisillä kuvamerkeillä.

9 luku

Helikopteritoiminta aluksella

79 §

Helikopterikuljetukset

Jollei ilmailulaista (1242/2005) tai helikopterikuljetuksiin sovellettavasta Euroopan yhteisön lainsäädännöstä muuta seuraa, helikopterikuljetuksia alukselle tai alukselta voidaan suorittaa, jos aluksen kansitiloissa on käytettävissä vinssausalue, rajoitettu laskeutumisalue tai täydellinen laskeutumisalue.

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla ja non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvalla kotimaan matkoilla liikennöivällä

A-luokan ro-ro-matkustaja-aluksella sekä säiliöaluksella on oltava täydellinen tai rajoitettu laskeutumisalue SOLAS-yleissopimuksessa edellytetyllä tavalla. Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvalla B-, C- ja D-luokan ro-ro-matkustaja-aluksella on oltava vinssausalue tai laskeutumisalue non-SOLAS-direktiivissä edellytetyllä tavalla.

Hätätilanteessa aluksen päällikkö ja helikopterin päällikkö päättävät yhdessä helikopterikuljetuksen suorittamistavasta ja paikasta, jos aluksella ei ole helikopteritoiminnassa vaadittavia merkintöjä taikka jos turvavarusteet ovat puutteelliset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa turvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi IMO:n suositusten sekä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardien ja suositusten mukaisia tarkempia määräyksiä helikopterikuljetusten edellyttämistä teknisistä vaatimuksista, merkeistä ja radioliikenteestä sekä kuljetuksissa noudattavista turvallisuustoimenpiteistä.

80 §

Poikkeusten myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksen 79 §:n 4 momentin nojalla annetuista helikopteritoimintaa koskevista määräyksistä, jos poikkeus ei olennaisesti heikennä aluksen, helikopterin, aluksessa tai helikopterissa olevien henkilöiden tai ympäristön turvallisuutta.

10 luku

Erinäiset säännökset

81 §

Valvonta

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Poliisin, tullilaitoksen, työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston on annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tässä laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi virka-apua. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolaissa (578/2005).

82 §

Määräykset kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset 2 §:n 36 kohdassa määriteltyjen kotimaanliikenteen liikennealuiden rajoista.

83 §

Alusten turvallisuuslaitteiden huoltoyritysten hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy huoltoyrityksiä alusten turvallisuuslaitteiden toiminnan varmistamiseksi. Valtioneuvoston asetuksella säädetään alusten turvallisuuslaitteiden huoltoyritysten hyväksymisen edellytyksistä SOLAS-yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset aluksen turvallisuuslaitteiden huollon suorittamisesta.

84 §

Kustannusten korvaaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle

Tämän lain mukaisista Liikenteen turvallisuusviraston suoritteista perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992). Tarkempia säännöksiä maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

85 §

Kustannusten korvaaminen nimetyille katsastajalle ja aluksenmittaajalle

Aluksen katsastuksen tai aluksenmittauksen tilaajan on maksettava nimetyille katsas-

tajalle ja aluksenmittaajalle palkkio tämän suorittamasta tähän lakiin tai sen perusteella annettuihin säännöksiin tai määräyksiin perustuvasta toimenpiteestä tai sellaisen perusteella annettavasta asiakirjasta.

Palkkion suuruudessa otetaan huomioon aluksen tyyppi, koko, vetoisuus, käyttötarcoitus, liikenteen tai toimenpiteen laatu, toimenpiteen suorituspaikka ja -aika sekä samalla kertaa suoritettavat eri toimenpiteet. Puutteen korjaamisen tarkastamisesta laivanisännältä peritään puolet kyseisestä toimenpiteestä perittävästä palkkiosta. Jos toimenpidettä ei suorittajasta riippumattomasta syystä voida suorittaa yhdellä kertaa taikka lainkaan sen takia, että laivanisäntä ei ole noudattanut, mitä toimenpiteen suorittaja on toimenpidettä varten määrännyt, laivanisännän on kuitenkin suoritettava puolet kyseisestä toimenpiteestä perittävästä palkkiosta.

Palkkion suuruudesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Nimetyllä katsastajalla ja aluksenmittaajalla on oikeus saada tilaajalta korvaus matkakuluistaan sekä päivärahaa valtion matkustussäännön mukaan. Jos alus ei ole satamalaiturissa, nimetty katsastaja tai aluksenmittaaja on kuljetettava alukseen tai hänellä on oikeus saada korvaus kuljetuksen järjestämisestä aiheutuvista kuluistaan.

86 §

Nimetyin katsastajan ja aluksenmittaajan palkkioiden ja kustannusten periminen

Nimetyin katsastajan ja aluksenmittaajan palkkiot ja kustannukset saadaan periä maksuvelvolliselta ilman tuomiota ja päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

11 luku

Rangaistukset

87 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 ja 2 §:ssä.

88 §

Vesiliikennejuopumus, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle ja kuljettaminen oikeudetta

Rangaistus vesiliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 5, 8 ja 10 §:ssä.

89 §

Merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönti

Rangaistus merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönnistä säädetään merilain (674/1994) 20 luvun 1 §:ssä.

90 §

Aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönti

Rangaistus aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönnistä säädetään merilain 20 luvun 3 §:ssä.

91 §

Alusturvallisuusrikkomus

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) laiminlyö 5 §:ssä säädettyjen yleisten turvallisuusvaatimusten noudattamisen,

2) laiminlyö 6 §:n 1 - 3 momentissa säädettyjen yleisten teknisten turvallisuusvaatimusten tai 4 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

3) laiminlyö 15 §:n 1 tai 2 momentissa säädettyjen yleisten teknisten turvallisuusvaatimusten tai 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

4) laiminlyö 21 §:n 1 tai 2 momentissa säädettyjen teknisten turvallisuusvaatimusten tai 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

5) laiminlyö 22 §:n 1 momentissa säädettyjen teknisten turvallisuusvaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

6) laiminlyö 23 §:ssä säädettyjen muita aluksia koskevien teknisten määräysten noudattamisen,

7) laiminlyö 24 §:n 1 momentissa säädetyn ro-ro-aluksen keulaporttia koskevan vaatimuksen tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

8) laiminlyö 27 §:ssä tarkoitettujen lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasiopimuksen määräysten noudattamisen,

9) laiminlyö 28 §:n 1 momentissa tarkoitettujen non-SOLAS-direktiivin lastiviivavaatimusten tai 2 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien lastimerkki- ja varalaitavaatimusten tai 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

10) käyttää alusta ilman 12 tai 19 §:ssä tarkoitettua lupaa,

11) laiminlyö 33 §:n 2 tai 4 momentissa säädetyn velvollisuuden hakea lastiviivakirjaa,

12) rikkoo 34 §:ssä säädettyä kieltoa,

13) laiminlyö 38 §:n 5 momentissa tai 65 §:n 5 momentissa säädetyn nimityskirjan palautusvelvollisuuden,

14) laiminlyö 44 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn huolehtimisvelvollisuuden,

15) laiminlyö 46 §:n 1 momentissa, 47 §:n 1 momentissa, 48 §:n 1 tai 2 momentissa, 49 §:n 1 tai 2 momentissa, 50 §:n 1 tai 3 momentissa, 51 §:n 1 momentissa, 52 §:n 1 momentissa, 53 §:n 1 momentissa tai 54 §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn katsastusvelvollisuuden,

16) rikkoo 56 §:ssä säädettyä kieltoa,

17) laiminlyö 58 §:ssä säädetyn todistus- tai turvallisuuskirjan hankkimisen,

18) laiminlyö 59 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden hakea todistus- tai turvallisuuskirjaa,

19) laiminlyö 60 §:n 1 momentissa säädetyn velvollisuuden ilmoittaa vian tai puutteellisuuden korjaamisesta,

20) laiminlyö 67 §:n 1 momentissa säädetyn aluksenmittausvelvollisuuden,

21) laiminlyö 69 §:ssä säädetyn velvollisuuden tarkistuttaa ulkomaisen aluksen veitoisuus,

22) laiminlyö 70 §:ssä säädetyn palautusvelvollisuuden,

23) laiminlyö 72 §:ssä säädetyn lastitilojen merkitsemisvelvollisuuden,

24) laiminlyö 73 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden tai 4 momentissa säädetyn velvollisuuden hakea mitakirjaa,

25) laiminlyö 74 §:n 1 momentissa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden tai 2 momentissa säädetyn palautusvelvollisuuden,

26) rikkoo 75 §:ssä säädettyjä lastaamista ja kuljetusta koskevia määräyksiä tai hinauskieltoa,

27) rikkoo 76 §:ssä säädettyjä viljan kuljetusta irtolastina koskevia määräyksiä,

28) laiminlyö 77 §:ssä säädetyn alukseen tehtäviä merkintöjä koskevan velvollisuuden,

29) rikkoo 78 §:ssä säädetyn turvallisuusohjeita koskevan velvollisuuden, tai

30) rikkoo 79 §:ssä säädettyjä helikopteri-toimintaa aluksella koskevia määräyksiä siltä osin kuin on kyse aluksen rakenteesta, aluksen varusteista tai turvallisuustoimenpiteiden laiminlyömisestä aluksella,

on tuomittava, jollei teosta ole muualla säädetty ankarampaa rangaistusta *alusturvallisuusrikkomuksesta* sakkoon.

92 §

Toimenpiteistä luopuminen

Jos alusturvallisuusrikkomus on vähäinen tai teosta tekijälle aiheutuvia hallinnollisia seuraamuksia voidaan teon vakavuuteen nähden pitää riittävinä, voidaan syyte jättää ajamatta tai rangaistus tuomitsematta.

Jos rikkomus ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirasto voi muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen.

12 luku

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

93 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain nojalla tekemään päätökseen saa hakea kirjallisesti oikaisua 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Oikaisuvaatimus tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka on käsiteltävä oikaisuvaatimus kiireellisenä.

Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain mukaisesti määräämään maksuun haetaan muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään.

94 §

Täytäntöönpano

Oikaisuvaatimuksen tekeminen tai valitus ei estä tämän lain nojalla annetun päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

95 §

Toimivaltainen tuomioistuin

Muissa kuin 93 §:ssä tarkoitetuissa tämän lain mukaan käsiteltävissä asioissa tämän lain mukaan toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan.

13 luku

Voimaantulo

96 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 35 §:n 2 momentti ja 57 §:n 3 momentti tulevat voimaan valtioneuvoston asetuksella erikseen säädettävänä ajankohtana.

Tällä lailla kumotaan kauppa-aluksista 17 päivänä huhtikuuta 1924 annettu asetus (103/1924) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

97 §

Siirtymäsäännös

Ennen 1 päivää tammikuuta 2006 peruskatsastetut vuokraveneet voivat toimia tämän lain mukaisin edellytyksin vuokraveneinä, vaikka ne eivät täytä eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annettussa laissa asetettuja vaatimuksia.

2.

Laki**laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta.

Tällä lailla annetaan myös kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 336/2006, jäljempänä ISM-asetus, edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

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

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

3) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/106/EY;

4) *kalastusalusdirektiivillä* yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annettua neuvoston direktiiviä 97/70/EY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiiveillä 99/19/EY ja 2002/35/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY;

5) *ISM-säännöstöllä* ISM-asetuksen liitteenä olevaa kansainvälistä johtamissäännöstöä laivojen turvallisesta toiminnasta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä;

6) *merityöyleissopimuksella* 94. Kansainvälisen merityökonferenssin vuonna 2006 hyväksymää merityötä koskevaa yleissopimusta;

7) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta;

8) *laivaväellä* kaikkia aluksessa työskenteleviä;

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

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

11) *aluksen pituudella* 96 prosenttia kokonaispituudesta vesiviivalla, joka on 85 prosentin korkeudella pienimmästä mallisivuorokorkeudesta mitattuna kölin yläreunasta, tai pituutta keulan etureunasta peräsintukin keskipisteeseen samalla vesiviivalla, jos tämä mitta on suurempi; aluksissa, joiden köli on suunniteltu kaltevaksi, tämä pituus mitataan vesiviivalla, joka on suunnitellun vesiviivan suuntainen; alle 12 metriä pitkän aluksen pituus on kuitenkin sen suurin pituus;

12) *bruttovetoisuudella* aluksen mittakirjassa ilmoitettua bruttovetoisuutta, joka on määritetty käyttäen vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa; puskijan ja proomun muodostaman kiinteän yhdistelmän bruttovetoisuus on näiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus;

13) *huviveneellä* tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; huviveneellä ei tarkoiteta miehittettynä vuokralle tarjottavaa alusta;

14) *huvialuksella* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

15) *lossilla* ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaa ajoneuvokannellista alusta, joka välittää maantien liikennettä vesistön yli;

16) *vuokraveneellä* eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (621/2005) soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön miehittettynä vuokralle tarjottavaa alusta, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa; vuokraveneellä ei tarkoiteta vesikootteria;

17) *kalastusaluksella* alusta, joka on varustettu tai jota käytetään kalojen tai vesien muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin kaupallisessa tarkoituksessa;

18) *matkustaja-aluksella* alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa;

19) *ro-ro-matkustaja-aluksella* alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2009/45/EY) liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja;

20) *proomulla* alusta, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa;

21) *lastialuksella* muita kuin 13 - 20 kohdassa määriteltyjä aluksia;

22) *säiliöaluksella* lastialusta, jonka lastitilat on rakennettu tai soveltuvat pääasiassa nestemäisen lastin kuljettamiseen irtolastina;

23) *säännöllisellä liikenteellä* liikennettä ennalta määrättyjen aikataulujen tai reittien mukaisesti;

24) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä ulkomaan satamien tai Suomen ja ulkomaan satamien välillä; kansainvälinen liikenne jaetaan neljään liikennealueeseen seuraavasti:

a) *itämerenliikenne* on liikennettä kotimaanliikennealueen ulkopuolella Itä-merellä mukaan lukien Suomenlahti ja Pohjanlahti sekä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57° 44,8" pohjoista leveyttä;

b) *lähiliikenne* on liikennettä itämerenliikennealueen ulkopuolella Pohjan-merellä sekä siihen liittyvillä vesillä, ei kuitenkaan kauempana kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 48° pohjoista leveyttä eikä pohjoisempana kuin 64° pohjoista leveyttä;

c) *euroopanliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ulkopuolella, ei kuitenkaan lännempänä kuin 12° läntistä pituutta eikä ete-

lämpänä kuin 30° pohjoista leveyttä eikä idempänä kuin 45° itäistä pituutta;

d) *kaukoliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ja euroopanliikennealueen ulkopuolella;

25) *kotimaanliikenteellä* liikennettä kotimaan satamien välillä; kotimaanliikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä; kotimaanliikenne jaetaan kolmeen liikennealueeseen seuraavasti:

a) *liikennealue I* käsittää joet, kanavat, satamat, järvet sekä sellaiset sisäsaaristoalueet, jotka eivät ole välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille samoin kuin lyhyet suojaamattomat väyläosuudet sisäsaaristossa;

b) *liikennealue II* käsittää ulkosaariston ja sellaiset saaristoalueet, jotka ovat välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille;

c) *liikennealue III* käsittää avomerialueet kotimaanliikenteessä;

26) *matkustaja-alusten luokilla* non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen liikennöimän merialueen mukaisesti määräytyviä matkustaja-alusluokkia:

a) *A-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä myös B-, C- ja D-luokkien ulkopuolella;

b) *B-luokan matkustaja-aluksella* matkustaja-alusta, joka liikennöi, paitsi C- ja D-luokkien alueilla, kotimaan matkoilla, joilla aluksen suurin etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 20 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna;

c) *C-luokan matkustaja-aluksella* matkustaja-alusta, joka liikennöi, paitsi D-luokan alueella, kotimaan matkoilla sellaisilla merialueilla, joilla 2,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana ympärivuotisessa liikennöinnissä, tai tietynä rajoitettuna vuodenaikana yksinomaan kyseisenä vuodenaikana tapahtuvassa liikennöinnissä, ja joilla aluksen etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 15 meri-

peninkulmaa suojapaikasta eikä suurempi kuin 5 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna;

d) *D-luokan matkustaja-aluksella* matkustaja-alusta, joka liikennöi kotimaan matkoilla ainoastaan sellaisilla merialueilla, joilla 1,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana ympärivuotisessa toiminnassa, tai tietynä rajoitettuna vuodenaikana yksinomaan kyseisenä vuodenaikana tapahtuvassa liikennöinnissä, ja joilla aluksen etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 6 meripeninkulmaa suojapaikasta eikä suurempi kuin 3 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna;

27) *kalastusalusten luokilla* luokkia I, II ja III siten, että luokkaan I kuuluvat alukset, joiden pituus on alle 15 metriä, luokkaan II alukset, joiden pituus on vähintään 15 metriä mutta alle 24 metriä ja luokkaan III alukset, joiden pituus on vähintään 24 metriä;

28) *pyyntialueella I* järviä sekä sisä- ja ulkosaaristoa Suomen sisäisten alue-vesien ulkorajaan asti, *pyyntialueella II* avomerialueita Suomenlahdella, Pohjois-Itämerellä ja Pohjanlahdella leveyspiirin 59 00 P pohjoispuolella sekä *pyyntialueella III* muita merialueita Itämerellä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57 44,8 P;

29) *koulutuksella* opetusministeriön päättämään tutkinto- ja koulutusjärjestelmään kuuluvaa sellaista tutkintoa, tutkinnon osaa tai opintokokonaisuutta, jonka opetusministeriö on ammattikorkeakoulun koulutusohjelman vahvistaessaan tai Opetushallitus on tutkinnon perusteissa tai opetussuunnitelman valtakunnallisissa perusteissa vahvistanut tässä laissa mainitun pätevyyskirjan koulutusvaatimukseksi tai Liikenteen turvallisuusviraston erityisestä syystä hyväksymää muuta koulutusta;

30) *meripalvelulla* miehistössä suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella tai proomulla; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määri-

teltäessä lasketaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta.

3 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995) säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta.

Lepo- ja työajoista säädetään merityöaikalaisissa (296/1976), työajasta kotimaanliikenteen aluksilla annetussa laissa (248/1982) sekä merimiesten vuosilomalaisissa (433/1984).

2 luku

Aluksen miehitys, laivaväen pätevyys ja vahdinpito

4 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisen alukseen ja suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen sekä suomalaisen aluksen laivanisäntään.

Tätä lukua sovelletaan suomalaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I tätä lukua sovelletaan kuitenkin vain sellaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 12 metriä. Lisäksi tätä lukua sovelletaan kalastusalusten luokkaan III kuuluvaan ulkomaiseen kalastusalukseen, jota käytetään Suomen aluevesillä tai joka purkaa saaliinsa Suomen satamassa.

Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta:

1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei pääsääntöisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen;

2) huviveneeseen;

3) lossiin;

4) alukseen, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota käytetään teollisuuslaitosten selvästi erotetuilla vesivarastoalueilla;

5) alukseen, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota ei käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien kuljettamiseen, säännölliseen lastin kuljettamiseen eikä hinaukseen;

6) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa ja jossa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö.

5 §

Turvallinen miehitys

Alus on miehitettävä siten, ettei alusta, laivaväkeä, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta tarpeettomasti vaaralle alttiiksi.

Laivaväen tulee lukumäärältään ja pätevyydeltään olla sellainen, että vahti- ja turvallisuustehtävät aluksella voidaan hoitaa.

Aluksella, jolla laivaväki asuu, tulee lisäksi olla tarpeellinen taloushenkilöstö.

6 §

Miehityksen vahvistaminen ja miehitystodistus

Alukselle on vahvistettava miehitys ennen sen ottamista liikenteeseen suomalaisena aluksena tai käyttöön suomalaisena kalastusaluksena.

Aluksen laivanisännän tulee hakea kirjallisesti miehityksen vahvistamista Liikenteen turvallisuusvirastolta hyvissä ajoin ennen aluksen ottamista liikenteeseen tai käyttöön kalastusaluksena. Hakijan on toimitettava vahvuksensa mukana kaikki miehityksen vahvistamista varten tarpeelliset tiedot ja esitys aluksen miehitykseksi.

Ennen miehityksen vahvistamista Liikenteen turvallisuusviraston on pyydettävä muun kuin kalastusaluksen, huvialuksen ja vuokra-veneeseen osalta miehityksen vahvistamista koskevasta hakemuksesta työsuojeluviranomaisen ja asianomaisten valtakunnallisten merenkulun työmarkkinajärjestöjen lausunto.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa aluksen miehityksen ja antaa miehitystodistuksen, josta ilmenee aluksen vähimmäismiehitys sekä laivaväen kokoonpano ja tehtävien mukaiset pätevyysvaatimukset eri liikennealueilla tai pyyntialueilla. Miehitystodistus on voimassa määräajan tai toistaiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä miehityksen vahvistamista koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista sekä miehitystodistuksen voimassaoloajasta.

7 §

Miehitystodistusta annettaessa huomioon otettavat seikat

Liikenteen turvallisuusviraston on miehitystodistusta antaessaan otettava huomioon turvallinen vahdinpito ja siihen liittyen merityöaikalain (296/1976) ja työajasta kotimaanliikenteen aluksilla annetun lain (248/1982) työ- ja lepoaikoja koskevat säännökset, aluksen koko ja tyyppi, aluksella kuljetettavat lastit, aluksen konetehto ja koneiston automaatioaste, aluksen yleinen varustelutaso, huolto ja kunnossapito, liikennealue ja pyyntialue, matkustajamäärä, ruokahuolto ja puhtaanapito sekä aluksella annettava koulutus.

Liikenteen turvallisuusviraston on miehitystodistusta antaessaan otettava huomioon 1 momentissa säädetyn lisäksi merityöyleissopimuksen määräykset.

Aluksella tulee olla riittävä miehitys aluksen pelastusvälineistön, palontorjuntalaitteiston ja muun turvallisuuslaitteiston käyttämiseksi sekä aluksen hälytysluettelossa määrättyjen tehtävien hoitamiseksi.

Aluksella tulee merityöyleissopimuksen mukaisesti olla laillistettu lääkäri, jos alus kuljettaa yli 100 matkustajaa kansainvälisessä liikenteessä ja matkan kesto on yli kolme päivää.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä miehitystodistusta annettaessa huomioon otettavista seikoista.

8 §

Ennakkolausunto miehityksestä

Aluksen laivanisäntä, kalastusaluksen tuleva omistaja tai haltija taikka asianomainen valtakunnallinen merenkulun työmarkkinajärjestö voi hakea kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta ennakkolausunnon aluksen miehityksestä.

Ennakkolausuntoa koskevassa hakemuksessa on esitettävä samat tiedot kuin aluksen miehityksen vahvistamista koskevassa hakemuksessa sekä tehtävä esitys aluksen miehitykseksi. Hakemuksessa on ilmoitettava yksilöity kysymys, johon ennakkolausuntoa haetaan.

Ennen ennakkolausunnon antamista Liikenteen turvallisuusviraston on pyydettävä muun kuin kalastusaluksen, huvialuksen ja vuokraveneen osalta ennakkolausuntoa koskevasta hakemuksesta työsuojeluviranomaisen ja asianomaisten valtakunnallisten merenkulun työmarkkinajärjestöjen lausunto.

Liikenteen turvallisuusviraston on noudatettava ennakkolausuntoa aluksen miehitystä vahvistaessaan, jos hakemuksen perusteena olevat olosuhteet ovat pysyneet muuttumattomina.

9 §

Laivanisännän ja aluksen päällikön velvollisuudet

Laivanisännän on huolehdittava siitä, että aluksella on miehitystodistus ja että alus on miehitetty voimassa olevan miehitystodistuksen mukaisesti.

Aluksen päällikön on huolehdittava siitä, että alus on miehitetty vallitsevat olosuhteet huomioon ottaen turvallisesti. Aluksessa tulee kuitenkin olla vähintään voimassa olevan miehitystodistuksen mukainen miehitys.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä laivanisännän ja aluksen päällikön velvollisuuksista aluksen miehitykseen liittyvissä seikoissa.

10 §

Aluksen päällikön ja konepäällikön suoja

Jos aluksen päällikkö ammattipätevyytensä ja kokemuksensa nojalla katsoo, että alus ei täytä aluksen miehitykselle edellä 9 §:n 1 tai

2 momentissa asetettuja vaatimuksia, häntä ei saa estää vaatimasta tarvittavia korjauksia eikä häntä vastaan tästä syystä saa kohdistaa toimenpiteitä. Sama koskee aluksen konepäällikköä koneistoa ja paloturvallisuutta koskevissa asioissa.

11 §

Miehityksen muuttaminen

Jos aluksen rakenteessa, varustelussa, käytössä, liikennealueissa, pyyntialueissa tai laivanisäntää taikka alusta koskevissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, laivanisännän tulee viipymättä ilmoittaa siitä kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa alukselle uuden miehitystodistuksen.

12 §

Miehitystodistuksesta poikkeaminen

Jos satamassa, jossa alus on, ei ole saatavissa pätevää laivaväkeä ilman kohtuutonta viivytystä tai kustannusta, Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä ajaksi tai määrätulle matkalle myöntää alukselle oikeuden poiketa vahvistetusta miehityksestä edellyttäen, ettei alusturvallisuutta vaaranneta.

Miehitys on täydennettävä vahvistetun miehityksen mukaiseksi niin pian kuin se on mahdollista.

13 §

Miehitystodistuksessa määrätystä pätevydestä poikkeaminen

Jos on pakottavia syitä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää kansi- tai konepäällystön pätevyyskirjojen osalta laivanisännän kirjallisesta hakemuksesta erivapauden, jonka mukaan aluksella voi olla toimessa henkilö, jolla ei ole toimeen oikeuttavaa pätevyyttä. Edellytyksenä on, että henkilöllä on riittävä pätevyys toimen turvalliseksi hoitamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää erivapauden, jos menettely ei aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle. Ennen erivapauden myöntämis-

tä Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava asianomaista valtakunnallista merenkulkualan työmarkkinajärjestöä. Erivapaus ei saa olla voimassa yli kuutta kuukautta kerrallaan.

Muualla kuin kotimaanliikenteessä voidaan erivapaus aluksen päällikön ja konepäällikön toimiin myöntää kuitenkin vain erityisen pakottavista syistä ja silloinkin vain niin lyhyeksi aikaa kuin se on välttämätöntä.

Erivapaus voidaan myöntää vain seuraavan ylemmän pätevyyskirjan mukaiseen tehtävään. Jos henkilöllä ei ole mitään pätevyyskirjaa, voidaan hänelle myöntää erivapaus alimman pätevyyskirjan mukaiseen tehtävään, jos hän koulutuksensa ja kokemuksensa nojalla selvästi kykenee hoitamaan täytettävän toimen.

14 §

Poikkeukset liikennealueista

Jos muu alus kuin kalastusalus liikennöi rajoitetulla alueella ulkomailla, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta ottaen huomioon liikenteen laadun yksittäistapauksessa päättää, että tällainen liikenne on aluksen miehityksen ja laivaväen pätevyyden puolesta rinnastettava siihen verrattavaan kotimaanliikenteeseen. Poikkeus voidaan myöntää sillä edellytyksellä, ettei turvallisuustaso heikenny.

15 §

Pätevyyskirjat

Aluksella työskentelevällä on oltava tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetty pätevyys. Osoitetusta pätevyydestä annetaan pätevyyskirja.

Konepäällystään kuuluvalla on oltava moottorialuksella moottorialukseen oikeuttava pätevyyskirja ja höyryaluksessa höyryalukseseen oikeuttava pätevyyskirja.

Radioaseman käyttäjällä on oltava radioain (1015/2001) nojalla suoritettuna ja voimassa kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystutkinto. Viestintävirasto myöntää radioaseman käyttöön oikeuttavan päte-

vyyskirjan Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto määrittää tarkemmin alueet ja olosuhteet, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena ja hyväksyy aluskohtaiset pätevyysvaatimukset.

Huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja.

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajan kirja. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja.

Jos suomalainen alus on rahdattu ulkomalaiselle käytettäväksi Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välisessä liikenteessä ehdoin, että ulkomaalainen rahtaaaja voi määrätä aluksen käytöstä merenkulkuun, on aluksen päälliköllä oltava tässä laissa säädetty pätevyyskirja tai kelpoisuustodistus ja muulla laivaväellä heidän tehtäviensä edellyttämä pätevyyskirja tai kelpoisuustodistus.

16 §

Pätevyyskirjan hakeminen

Pätevyyskirjaa on haettava kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakijan on esitettävä hakemuksensa tueksi kaikki pätevyyskirjan antamista varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä pätevyyskirjaa koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista.

17 §

Pätevyyskirjan antaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa pätevyyskirjan. Pätevyyskirjan antamisen edellytyksenä on, että hakija iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää pätevyyskirjan saamiseksi vaaditut pätevyysvaatimukset.

Annetusta pätevyyskirjasta ja sen peruuttamisesta tehdään merkintä merimiesluetteloon. Merimiesluettelosta säädetään tarkemmin laivaväen luetteloinnista annetussa laissa (1360/2006).

Valtioneuvoston asetuksella annetaan STCW-yleissopimuksen, vähimmäiskoulutusdirektiivin, kalastusalusdirektiivin ja Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa pätevyyskirjan kaavan.

18 §

Lisäpätevyudet ja hätätilanne- ja terveydenhuoltokoulutus sekä vaihtoehtoiset pätevyyskirjat

Laivaväkeen kuuluvalla voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia lisäpätevyyskirjoja.

Laivaväkeen kuuluvalla henkilöllä, jolla on aluksen hälytysluetteloon sisältyviä tehtäviä, on oltava hänelle määrättyjen tehtävien mukainen peruskoulutus hätätilanteiden varalta sekä tehtävien mukainen palokoulutus.

Kalastusaluksella työskentelevällä on oltava turvallisuuskoulutus.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan STCW-yleissopimuksen ja vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä vaihtoehtoisista pätevyyskirjoista, laivaväen lisäpätevyyksistä sekä hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.

19 §

Pätevyyskirjojen voimassaolo ja uusiminen

Pätevyyskirjat ovat voimassa määräajan tai toistaiseksi. Valtioneuvoston asetuksella annetaan STCW-yleissopimuksen, vähimmäis-

koulutusdirektiivin ja kalastusalusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjojen voimassaoloajoista. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä kansallisten pätevyyskirjojen voimassaoloajoista.

Pätevyyskirjaa tai lisäpätevyydestodistusta uusittaessa pätevyyskirjan tai lisäpätevyydestodistuksen haltijan on esitettävä selvitys siitä, että hän on säilyttänyt ammattipätevyytensä. Valtioneuvoston asetuksella annetaan säännöksiä pätevyyskirjan tai lisäpätevyydestodistuksen uusimisesta sekä ammattipätevyyden säilymistä koskevasta selvityksestä.

20 §

Pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava antamansa pätevyyskirja tai myöntämänsä kelpoisuustodistus määräajaksi tai kokonaan henkilöltä, joka:

1) on rikkonut olennaisesti tai toistuvasti merenkulkua koskevia säännöksiä tai määräyksiä;

2) on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä;

3) on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain (39/1889) 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen;

4) ei enää täytä pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen antamisen edellytyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa antamansa pätevyyskirjan tai myöntämänsä kelpoisuustodistuksen määräajaksi tai kokonaan henkilöltä, joka muulla kuin 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla rikkoo merenkulkua koskevia säännöksiä tai määräyksiä tai muulla tavalla vaarantaa toiminnallaan alusliikenteen turvallisuutta.

Rajavartiolaitos, poliisi tai tulli voi enintään kuudeksi kuukaudeksi, ottaa pois Liikenteen turvallisuusviraston antaman pätevyyskirjan tai myöntämän kelpoisuustodistuksen, jos on todennäköisiä syitä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen.

Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdassa ja 2 momentissa tarkoitettu pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan, kuitenkin enintään 12 kuukautta, tai kokonaan. Edellä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettu pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttaminen on voimassa kunnes tuomioistuin on ratkaissut pätevyyskirjan menettämistä koskevan asian merilain 20 luvun 10 §:n nojalla.

Liikenteen turvallisuusviraston päätös pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta tulee voimaan heti. Pätevyyskirja tai kelpoisuustodistus on tällöin välittömästi luovutettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Ennen 1 ja 2 momentissa tarkoitettua päätöksen tekemistä Liikenteen turvallisuusviraston on annettava henkilölle, jonka pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttamista Liikenteen turvallisuusvirasto harkitsee, tilaisuus tulla kuulluksi, ellei kyseessä ole sellainen kiireellinen tapaus, että kuuleminen olennaisesti vaarantaisi merenkulun turvallisuutta. Jos kyseessä on kiireellinen tapaus, Liikenteen turvallisuusvirasto voi ottaa pätevyyskirjan tai kelpoisuustodistuksen välittömästi haltuunsa.

21 §

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan tunnustaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan tunnustamista osoittavan, 15 §:ssä edellytetyn kelpoisuustodistuksen. Tällä vahvistetaan, että pätevyyskirjan haltija voi toimia pätevyyskirjan mukaisessa toimessa suomalaisella aluksella päällikön, yliperämiehen, vahtiperämiehen, konepäällikön, ensimmäisen konemestarin tai vahtikonemestarin toimessa.

Kelpoisuustodistus voidaan kuitenkin antaa aluksen päällikön, yliperämiehen, konepäällikön ja ensimmäisen konemestarin toimeen ainoastaan sillä edellytyksellä, että henkilö tuntee Suomen merenkulkualan lainsäädän-

nön siltä osin kuin sillä on merkitystä toimen hoitamisen kannalta.

Annetusta kelpoisuustodistuksesta ja sen peruuttamisesta tehdään merkintä merimiesluetteloon. Merimiesluettelosta säädetään tarkemmin laivaväen luetteloinnista annetussa laissa (1360/2006).

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antamien pätevyyskirjojen tunnustamisesta ja tunnustamisen peruuttamisesta.

22 §

Todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen

Miehitystodistuksen on oltava aluksella alkuperäisenä ja laivanisännällä kopiona.

Alkuperäinen pätevyyskirja ja kelpoisuustodistus on säilytettävä siinä aluksessa, jossa mainitun asiakirjan saanut toimii. Pätevyyskirjan ja kelpoisuustodistuksen saaneen on esitettävä se asianomaisen viranomaisen määräyksestä.

23 §

Vahdinpitojärjestelyt ja vahdissa noudatettavat periaatteet

Laivanisännän, aluksen päällikön, konepäällikön ja koko vahtihenkilöstön on varmistettava, että aluksessa pidetään turvallista vahtia sekä vallitseviin olosuhteisiin ja aluksen suunniteltuun reittiin nähden tarpeellisia vahteja.

Aluksen vahtijärjestelyt on järjestettävä siten, ettei väsymys heikennä vahtihenkilöstön suorituskykyä. Laivaväen tehtävät on järjestettävä siten, että matkan aloittava vahti samoin kuin seuraavatkin vahdit ovat vahtiin tullessaan tarpeeksi levänneitä ja muutenkin tehtävänsä edellyttämässä kunnossa.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa STCW-yleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä vahdinpidosta ja reittisuunnittelusta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkempia määräyksiä myös muun kuin STCW-yleissopimuksen sovelta-

misalaan kuuluvan aluksen vahdinpidosta ja reittisuunnittelusta.

24 §

Aluksen päällikön vähimmäisikä

Kansainvälisen liikenteen matkustaja- tai lastialuksen päällikkönä toimivan on oltava 20 vuotta täyttänyt. Kotimaanliikenteen matkustaja- tai lastialuksessa päällikkönä toimivan on oltava 18 vuotta täyttänyt.

25 §

Aluksen työkieli

Aluksella käytössä olevasta työkielestä on tehtävä merkintä laivapäiväkirjaan. Laivaväen jokaisen jäsenen tulee ymmärtää riittävästi aluksen työkieltä, jolla annetaan turvallisuuden liittyvät määräykset ja ohjeet. Turvallisuusohjeiden on oltava aluksen työkielellä.

Matkustaja-aluksen, ro-ro-matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen miehitystodistukseen on miehitystä vahvistettaessa merkittävä aluksen työkieli.

Aluksen komentosiltatyöskentelyssä on oltava valmius käyttää englannin kieltä siten kuin SOLAS-yleissopimuksen navigoinnin turvallisuutta koskevassa V luvussa määrätään.

Laivanisäntä ja aluksen päällikkö vastaavat aluksen työkieltä koskevien säännösten noudattamisesta.

26 §

Matkustaja-aluksen turvallisuustehtäviä hoitavan laivaväen kommunikointitaidot, asusteet ja hätätilanneohjeiden antaminen

Matkustaja-aluksen laivaväellä, joka on määrätty auttamaan matkustajia hätätilanteissa, tulee olla riittävä kielitaito, jotta hätätilanneohjeet voidaan antaa ja matkustajien opastus Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä voidaan järjestää suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi sekä mahdollisuuksien mukaan sen maan kielellä, jonne alus liikenei sekä tarvittaessa opastein ja käsimerkein.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia yleisiä tai reittikohtaisia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista hätätilanneohjeista ja kielitaidosta.

Turvallisuustehtävissä matkustaja-aluksilla työskentelevien tulee työssäoloaikana käyttää sellaista asustetta, että matkustajat voivat helposti tunnistaa heidät laivaväkeen kuuluviksi.

Matkustaja-aluksen päällikkö vastaa siitä, että matkustaja-aluksen turvallisuustehtäviä hoitavalla laivaväellä on riittävä kielitaito ja oikeat asusteet.

3 luku

ISM-asetuksen täytäntöönpanoa koskevat säännökset

27 §

Yhtiöiden valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo ISM-asetuksen mukaisesti, että suomalaiset ISM-asetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia liikennöivät yhtiöt noudattavat ISM-asetuksen säännöksiä.

28 §

Todistuskirjojen antaminen ja peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa ISM-asetuksen mukaisesti asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa suomalaista alusta liikennöivälle yhtiölle kyseistä alusta koskevan vaatimuksenmukaisuusasiakirjan tai väliaikaisen vaatimuksenmukaisuusasiakirjan sekä ISM-asetuksen soveltamisalaan kuuluvalla suomalaisella aluksella turvallisuusjohtamistodistuksen tai väliaikaisen turvallisuusjohtamistodistuksen.

Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa 1 momentissa tarkoitettut asiakirjat ISM-asetuksen mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää toista ISM-säännösten sopimusvaltion viran-

omaista antamaan 1 momentissa tarkoitettut asiakirjat ja todistukset. Vastaavasti Liikenteen turvallisuusvirasto voi toisen sopimusvaltion pyynnöstä antaa nämä asiakirjat ja todistukset.

29 §

Todistuskirjojen voimassaolo

Vaatimuksenmukaisuusasiakirja ja turvallisuusjohtamistodistus ovat voimassa enintään viisi vuotta.

Väliaikainen vaatimuksenmukaisuustodistus on voimassa 12 kuukautta ja väliaikainen turvallisuusjohtamistodistus on voimassa enintään kuusi kuukautta.

Edellytyksenä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen asiakirjojen ja todistusten voimassaololle on, että yhtiöitä ja aluksia koskevat tarkastukset suoritetaan ISM-asetuksen mukaisesti.

30 §

Tarkastusten suorittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttama hyväksytty laitos suorittaa ISM-asetuksessa tarkoitettuja asiakirjoja, todistuksia ja toimintaa koskevat tarkastukset.

31 §

Poikkeukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää ISM-asetuksen 7 artiklan mukaisen poikkeuksen.

Jos 1 momentissa tarkoitettu poikkeus myönnetään, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset, joilla varmistetaan, että ISM-säännösten tavoitteet toteutuvat siten, että vastaava turvallisuustaso säilytetään.

4 luku

Erinäiset säännökset

32 §

Valvonta

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Poliisin, tullilaitoksen, työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston on annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tässä laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi virka-apua. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolaissa (578/2005).

33 §

Määräykset kotimaanliikenteen liikennealuiden rajoista

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset 2 §:n 25 kohdassa määriteltyjen kotimaanliikenteen liikennealuiden rajoista.

34 §

Kustannusten korvaaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle

Tämän lain mukaisista Liikenteen turvallisuusviraston suoritteista perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992). Tarkempia säännöksiä maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

5 luku

Rangaistukset

35 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 ja 2 §:ssä.

36 §

Vesiliikennejuopumus, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle ja kuljettaminen oikeudetta

Rangaistus vesiliikennejuopuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 5, 8 ja 10 §:ssä.

37 §

Merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönti

Rangaistus merikelpoisuuden huolehtimisen laiminlyönnistä säädetään merilain (674/1994) 20 luvun 1 §:ssä.

38 §

Aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönti

Rangaistus aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönnistä säädetään merilain 20 luvun 3 §:ssä.

39 §

Merenkulkurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) laiminlyö 6 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuuden hakea alukselle miehityksen vahvistamista,

2) laiminlyö 9 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn velvollisuuden huolehtia siitä, että aluksella on asianmukainen miehitystodistus ja että alus miehitetty voimassa olevan miehitystodistuksen mukaisesti ja vallitsevat olosuhteet huomioon ottaen turvallisesti,

3) laiminlyö 11 §:n 1 momentissa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden,

4) rikkoo 15 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,

5) rikkoo 22 §:ssä säädetyn miehitystodistuksen tai pätevyyskirjan tai kelpoisuustodis-

tuksen säilyttämis- ja esittämisvelvollisuuden,

6) rikkoo 23 §:ssä säädetyn velvollisuuden huolehtia siitä, että aluksessa pidetään turvallista vahtia,

7) rikkoo 24 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä;

8) rikkoo 25 §:ssä säädettyjä aluksen työkieltä koskevia säännöksiä,

9) rikkoo 26 §:n 1 momentissa säädettyä kielitaitoa koskevaa säännöstä tai laiminlyö 3 momentissa säädetyn asusteen käyttövelvollisuuden tai

10) rikkoo ISM-asetuksen 5 artiklassa säädettyä velvollisuutta noudattaa ISM-säännösten osan A säännöksiä, jotka koskevat aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää, turvallisuus- ja ympäristönsuojeluohjelmaa, yhtiön vastuuta, nimetyn henkilön vastuuta, aluksen päällikön vastuuta, hätävalmiutta, ilmoittamisvelvollisuutta, kunnossapitoa, asiakirjoja, tarkastuksia tai todistuskirjoja, on tuomittava, jollei teosta ole muualla säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulkurikkomuksesta* sakkoon.

40 §

Toimenpiteistä luopuminen

Jos merenkulkurikkomus on vähäinen tai teosta tekijälle aiheuttuvia hallinnollisia seuraamuksia voidaan teon vakavuuteen nähden pitää riittävinä, voidaan syyte jättää ajamatta tai rangaistus tuomitsematta.

Jos rikkomus ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirasto voi muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen.

6 luku

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

41 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain nojalla tekemään päätökseen saa hakea kir-

jallisesti oikaisua 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Oikaisuvaatimus tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka on käsiteltävä oikaisuvaatimus kiireellisenä.

Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain mukaisesti määräämään maksuun haetaan muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään.

42 §

Täytäntöönpano

Oikaisuvaatimuksen tekeminen tai valitus ei estä tämän lain nojalla annetun päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

43 §

Toimivaltainen tuomioistuim

Muissa kuin 41 §:ssä tarkoitetuissa tämän lain mukaan käsiteltävissä asioissa tämän lain mukaan toimivaltainen tuomioistuim määräytyy merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan.

7 luku

Voimaantulo

44 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 7 §:n 2 ja 4 momentti tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella erikseen säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

45 §

Siirtymäsäännös

Ennen 1 päivää tammikuuta 2006 peruskat-
sastetut vuokraveneet voivat toimia tämän

lain mukaisin edellytyksin vuokraveneinä,
vaikka ne eivät täytä eräiden huviveneiden
turvallisuudesta ja päästövaatimuksista anne-
tussa laissa asetettuja vaatimuksia.

3.

Laki**merilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/1994) 1 luvun 8, 8 a – 8 c §, 6 luvun 1 §:n 2 momentti sekä 20 luvun 9 §, sellaisina kuin niistä ovat, 1 luvun 8 § laeissa 369/1995 ja 924/1998, 1 luvun 8 a ja 8 b § mainituissa laissa 369/1995, 1 luvun 8 c § laissa 1359/2002 sekä 20 luvun 9 § mainituissa laissa 369/1995 ja laissa 462/1996,

muutetaan 6 luvun 1 §:n otsikko, 10 a luvun 8 ja 10 § sekä 18 luvun 6 - 8 §, 11, 12 ja 14 §, sellaisina kuin niistä ovat 10 a luvun 8 ja 10 § laissa 686/2008, seuraavasti:

6 luku

Aluksen päällikkö

1 §

Päällikön kansalaisuus

10 a luku

Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

8 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä 7 §:n 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

Hakemukseen on liitettävä selvitys, josta ilmenee:

1) että vakuutus tai vakuus kattaa tässä luvussa tarkoitettun vastuun; ja

2) että vakuutus tai vakuus voi todistuksen voimassaoloaikana lakata olemasta voimassa aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona kirjallinen ilmoitus voimassaolon lakkaamisesta on tullut Liikenteen turvallisuusvirastolle, paitsi jos todistus on toimitettu Liikenteen turvallisuusvirastolle tai alukselle on annettu uusi todistus.

Liikenteen turvallisuusviraston tulee peruuttaa todistus, kun sen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty.

Todistus on pidettävä mukana aluksella ja jäljennös todistuksesta on talletettava Liikenteen turvallisuusviraston haltuun. Alusta ei saa käyttää merenkulkuun ilman todistusta.

Tässä pykälässä tarkoitettujen todistusten antamisesta peritään maksu siten kuin valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädetään.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista todistuksista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

10 §

Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo 6 ja 7 §:n noudattamista.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksessa ole mukana todistusta 6 tai 7 §:n mukaan vaadittavasta vakuutuksesta tai vakuudesta.

18 luku

Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus

6 §

Velvollisuus antaa meriselitys

Suomalaisen aluksen päällikön on annettava meriselitys:

1) kun aluksen ollessa kulussa joku sen käytön yhteydessä on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen;

2) kun muutoin aluksen käytön yhteydessä joku aluksessa toimessa oleva tai muu alusta seuraava henkilö on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen;

3) kun joku on kuollut aluksessa;

4) kun aluksessa on sattunut tai voidaan olettaa sattuneen vakava myrkytys;

5) kun alus on törmännyt toiseen alukseen tai ajanut karille;

6) kun alus on hylätty merellä;

7) kun aluksen käytön yhteydessä on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen alukselle tai, aluksen ollessa kulussa, sen ulkopuolella olevalle omaisuudelle huomattavaa vahinkoa; tai

8) kun lastissa on sattunut huomattava tulipalo, räjähdys tai siirtyminen.

Meriselitys on suomalaisen aluksen osalta myös annettava, kun jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä, Liikenteen turvallisuusvirasto niin määrää taikka päällikkö tai laivanisäntä sitä vaatii tai, kun kysymyksessä on tavaralle aiheutunut huomattava vahinko ja lastinomistaja tai lastin vakuutuksenantaja sitä pyytää.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto määrää meriselityksen annettavaksi tai lastinomistaja tai lastin vakuutuksenantaja sitä pyytää, on siitä ilmoitettava päällikölle tai laivanisännäl-

le, jonka tulee tehdä 7 §:n 2 momentin mukainen ilmoitus.

Poikkeuksista velvollisuuteen antaa meriselitys eräissä tapauksissa säädetään 11 §:n 2 momentissa, 14 §:n 2 momentissa ja 15 §:ssä.

7 §

Meriselityksen antaminen ja lykkääminen sekä päällikön ilmoittautumisvelvollisuus

Meriselitys annetaan 21 luvun 1 §:n mukaan sen paikkakunnan merioikeudelle, jossa tapahtuma on sattunut tai johon alus tai sen päällikkö ensin saapuu. Meriselityksen antaminen voidaan lykätä, kunnes alus saapuu toiseen satamaan, jos sillä meriselityksen tarkoitusta syrjäyttämättä voidaan saavuttaa huomattavaa kustannusten säästöä alukselle tai muita olennaisia etuja. Sellaisesta lykkäyksestä ja sen syystä on päällikön tai laivanisännän viipymättä kirjallisesti ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Meriselityksen antamista varten on päällikön itse tai asiamiestä käyttäen niin pian kuin mahdollista ilmoitauduttava 1 momentin mukaan toimivaltaiselle merioikeudelle tai sen puheenjohtajalle. Ilmoittautumisen tulee tapahtua kirjallisesti ja ilmoittautumiskirjaan on liitettävä jäljennös 8 §:ssä mainitusta ilmoituksesta ja tiedot koko laivaväestä ja niistä henkilöistä, joiden oletetaan voivan antaa selvitystä asiassa, sekä mikäli mahdollista kaikista niistä, joita asia voi koskea, tai heidän asiamiehistään.

Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa annetaan meriselitys suomalaisen aluksen osalta sille oikeudelle, joka maan lain mukaan on siihen toimivaltainen. Muutoin annetaan meriselitys ulkomailla Suomen edustustolle, jonka ulkoasiainministeriö on valtuuttanut meriselityksen vastaanottamiseen. Milloin niin voi sopia vasti tapahtua, tulee meriselityksen vastaanottamisessa avustaa kaksi edustuston kutsunmaa meriasioita tuntevaa henkilöä, mieluummin Suomen, Norjan, Ruotsin tai Tanskan kansalaista, jotka eivät ole esteellisiä toimimaan tuomareina. Sellaisella paikkakunnalla, jossa tähän tehtävään oikeutettua Suomen edustustoa ei ole, voidaan meriselitys antaa sille Norjan, Ruotsin tai Tanskan

ulkomaan edustustolle, jolla kotimaansa lain mukaan on oikeus vastaanottaa meriselitys.

Jos meriselitys on annettu ulkomailla tai jos ulkomaan viranomaisella on toimitettu tutkinnan onnettomuuden syistä, päällikön on huolehdittava siitä, että asianomaisen viranomaisen oikeaksi todistama jäljennös toimituksesta laaditusta pöytäkirjasta lähetetään Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Onnettomuustutkintakeskukselle.

Milloin alus on kadonnut tai tuhoutunut eikä kukaan ole pelastunut, on tutkinta tapahtuman johdosta toimitettava aluksen kotipaikkakunnalla, jollei Liikenteen turvallisuusvirasto määrää sitä toimitettavaksi muualla.

Tarkemmat määräykset meriselitystä koskevien säännösten soveltamisesta annetaan asetuksella.

8 §

Kirjallinen ilmoitus

Milloin meriselitys 6 §:n mukaan on annettava, päällikön on viivytyksettä toimitettava kirjallinen ilmoitus tapahtumasta Liikenteen turvallisuusvirastolle tai, jos alus on ulkomailla, lähimmälle 7 §:n 3 momentissa tarkoitettulle Suomen ulkomaan edustustolle.

Päällikön on myös annettava ilmoitus:

1) kun 6 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tapahtuma on sattunut satamassa tai reidillä;

2) kun joku on pudonnut aluksesta ja hukunut tai niin voidaan otaksua tapahtuneen;

3) kun Liikenteen turvallisuusvirasto sitä vaatii jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä;

4) kun meriselitystä on 6 §:n 2 momentin nojalla pyydetty; sekä

5) kun aluksen käytön yhteydessä alukselle, lastille tai aluksen ulkopuolella olevalle omaisuudelle on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen huomattavaa vahinkoa.

Ilmoituksen, joka on laadittava täyttämällä liikenneministeriön vahvistaman kaavan mukainen lomake, tulee sisältää seikkaperäinen selostus tapahtumasta ja siitä, mikä voi olla apuna arvosteltaessa sen syitä, sekä täydelli-

nen jäljennös tapahtumasta laivapäiväkirjaan ja konepäiväkirjaan tehdyistä merkinnöistä.

Ilmoitusta, joka koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, ei saa antaa vastapuolelle tiedoksi, ennen kuin tapahtuman johdosta annettava meriselitys on otettu oikeuden tai muun asianomaisen viranomaisen käsiteltäväksi.

Suomen ulkomaan edustuston, joka on vastaanottanut tässä pykälässä tarkoitetun ilmoituksen, tulee, kun ilmoitusta ei enää tarvita, lähettää se viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

11 §

Meriselityksen antaminen alusten yhteentörmäyksen johdosta

Jos meriselitys koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, merioikeus voi sallia, että meriselityksen antaminen lykätään, mikäli meriselitys siten voidaan antaa samanaikaisesti toisen aluksen osalta annettavan meriselityksen tai vastaavan selvityksen kanssa. Sellaista lykkäystä ei saa myöntää pitemmäksi ajaksi kuin mikä on ehdottoman välttämätöntä. Jollei lykkäyksen tarkoitus ole saavutettavissa, tulee oikeuden, milloin sen aluksen päällikkö tai laivanisäntä, jonka osalta meriselitys ensin annetaan, sitä pyytää eikä erityisiä syitä ole esteenä, määrätä, että meriselitys osaksi tai kokonaan annetaan suljetujen ovien takana ja ettei tilaisuudessa saa olla läsnä muita kuin laivanisäntä ja virallinen syyttäjä sekä asianomainen Liikenteen turvallisuusviraston edustaja ja tulliviranomainen sekä Onnettomuustutkintakeskuksen edustaja.

Milloin törmääminen on tapahtunut ulkomaiseen alukseen, jonka osalta ei toimiteta meriselitystä vastaavaa selvitystä, ei meriselitys ole tarpeen, ellei Liikenteen turvallisuusvirasto toisin määrää.

12 §

Meriselityksen vastaanottaminen eräissä tapauksissa

Sellaisen aluksen osalta, jolla on kotipaikka Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa, on toimi-

valtaisen suomalaisen tuomioistuimen otettava vastaan meriselitys, milloin päällikkö tai laivanisäntä taikka aluksen kotimaan asianomainen viranomaisena pitää sitä tarpeellisenä. Muun ulkomaisen aluksen osalta otetaan meriselitys sellaisessa tapauksessa vastaan, jos syytä siihen on.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo ulkomaisen aluksen käytön yhteydessä sattuneen tapahtuman vaativan selvitystä meriturvallisuuden kannalta ja alus on Suomen satamassa, voi Liikenteen turvallisuusvirasto määrätä meriselityksen annettavaksi.

Jos 1 momentissa mainittu viranomaisena pitää meriselitystä tarpeellisenä tai jos Liikenteen turvallisuusvirasto määrää sen annettavaksi, on siitä ilmoitettava päällikölle tai laivanisännälle. Meriselitys annetaan jomankumman heistä 7 §:n 2 momentin mukaisesti tekemästä ilmoituksesta.

14 §

Meriselityksen täydentäminen ja sen antamatta jättäminen

Jos meriselitys havaitaan joltakin osin epätäydelliseksi, voi Liikenteen turvallisuusvirasto määrätä sitä täydennettäväksi. Sellaisessa tapauksessa sovelletaan vastaavasti, mitä 6 §:n 3 momentissa ja 7 §:ssä säädetään.

Jos 6 §:ssä tarkoitetusta tapahtumasta on tai voidaan odottaa olevan saatavissa tyydyttävä selvitys muulla tavalla, voi Liikenteen turvallisuusvirasto sallia, että meriselitys jätetään antamatta tai että sen antaminen lykätään sellaista selvitystä odottaessa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuuta 20 .

Tämän lain voimaantullessa voimassa olleiden säännösten nojalla annetut asetukset, lukuun ottamatta vuokraveneiden turvallisuudesta annettua asetusta (438/1983), laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja aluksen turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä annettua asetusta (66/1996) ja aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta annettua asetusta (1256/1997) niihin myöhemmin tehtyneen muutoksineen, ja Merenkululaitoksen määräykset jäävät edelleen voimaan siltä osin kuin ne eivät ole ristiriidassa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä tai laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain kanssa. Asetukset ja määräykset on kuitenkin uusittava kahden vuoden kuluessa näiden lakien voimaantulosta.

Tämän lain voimaantullessa voimassa olleiden säännösten ja määräysten nojalla annetut lastiviivakirjat, katsastusasiakirjat, todistus- ja turvallisuuskirjat, mittakirjat, luvat, vapautukset, erivapaudet, poikkeukset ja muut päätökset ovat voimassa niissä määrätyn ajan. Toistaiseksi voimassa olevat asiakirjat ovat kuitenkin voimassa enintään vuoden 2012 loppuun.

Vuokraveneiden turvallisuudesta annetun asetuksen (438/1983) nojalla annetut luvat ja muut päätökset ovat voimassa vuoden 2015 loppuun saakka.

4.

Laki**alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta 17 päivänä maaliskuuta 1995 annetun lain (370/1995) 2 §:n 1 kohta, 3 ja 5 §, 6 §:n 5 kohta, 9 §:n 1 momentti, 13 § ja 18 §:n 1 momentti, *sellaisina* kuin niistä ovat 2 §:n 1 kohta laissa 55/2002, 5 § laissa 543/2004, sekä 6 §:n 5 kohta, 13 § ja 18 §:n 1 momentti laissa 1251/1997, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

1) alusturvallisuudella aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä;

3 §

Muu lainsäädäntö

Aluksen merikelpoisuudesta, sen turvallisuudesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä aluksen katsastuksesta on voimassa, mitä laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (/) sekä laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (/) säädetään ja niiden nojalla säädetään ja määrätään.

Tämän lain lisäksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonnasta säädetään alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979).

Työsuojelusta ja työsuojeluviranomaisen suorittamasta valvonnasta on voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

5 §

Valvontaviranomaiset

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

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

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

6 §

Valvontaviranomaisten oikeudet

Valvontaviranomaisella on oikeus:

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

9 §

Virka-apuviranomaiset

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

päätöksen noudattamista siirtämällä aluksen pois Suomen liikenteestä, voi Liikenteen turvallisuusvirasto määrätä, että laivanisännän on annettava uhkasakkoa vastaava vakuus ennen aluksen lähtöä Suomen satamasta. Valvontaviranomaisen määräämän toimenpiteen tultua suoritetuksi on vakuus palautettava laivanisännälle.

18 §

Oikaisuvaatimus ja valitus

Tämän lain nojalla tehtyyn valvontaviranomaisen päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Oikaisuvaatimus tehdään Liikenteen turvallisuusviraston alusturvallisuusasioita hoitavalle yksikölle. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä viipymättä.

13 §

Uhkasakko ja keskeyttämisuhka

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehostaa 12 §:n 2 momentissa säädettyä määräästä uhkasakolla tai keskeyttämisuhalla. Uhkasakko ja keskeyttämisuhka voidaan asettaa laivanisännälle tai tämän edustajalle taikka molemmille. Uhkasakosta ja keskeyttämisuhasta on voimassa, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Jos valvontaviranomaisella on perusteltua aihetta epäillä, että laivanisäntä yrittää välttää

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuuta 20 .

5.

Laki**laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivaväen luetteloinnista 22 päivänä joulukuuta 2006 annetun lain (1360/2006) 5—7 §, 8 §:n 2 momentti, 10 §:n 2 momentti sekä 11 § ja
lisätään 6 §:ään uusi 3 momentti, seuraavasti:

5 §

Merimiesluettelo

Laivaväen palvelussuhteita koskevien tietojen luotettavaa rekisteröintiä varten Liikenteen turvallisuusvirasto pitää merimiesluetteloa suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (/) mukaisista pätevyyskirjoista ja kelpoisuustodistuksista.

Jos Suomen kansalainen haluaa merimiesluetteloon merkittäväksi tietoja sellaisista merimiestoimistaan, joita siihen ei 2 §:n mukaan muuten ilmoiteta, hänen on esitettävä niistä luotettava selvitys Liikenteen turvallisuusvirastolle.

6 §

Merimiesluetteloon tallennettavat tiedot

Laivanisännän on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle merimiesluetteloon tallennettavaksi seuraavat tiedot:

- 1) merimiestoimeen otetun henkilön henkilötiedot, mukaan lukien henkilötunnus;
- 2) toimi aluksella;
- 3) työ- tai virkasuhteeseen taikka muuhun sopimussuhteeseen perustuvan merimiestöimen alkamisaika;

4) tieto henkilön siirtymisestä saman työnantajan alukselta toiselle alukselle taikka henkilön siirtymisestä samassa aluksessa toiseen merimiestoimeen;

5) tieto henkilön merimiestoimen päättymisestä aluksessa tai sen keskeytymisestä vuosiloman, sairauden, lomautuksen, vastikevapaan tai muun sellaisen syyn takia työ- tai virkasuhteen kuitenkin jatkuessa;

6) tieto henkilön merimiestoimen jatkumisesta 5 kohdassa tarkoitetun keskeytyksen jälkeen; sekä

7) tieto merimiestoimeen otetun henkilön työ- tai virkasuhteen taikka muun sopimussuhteen päättymisestä.

Liikenteen turvallisuusviraston on 1 momentissa tarkoitetut tiedot saatuaan ilman aiheetonta viivytystä merkittävä ne merimiesluetteloon.

Liikenteen turvallisuusvirasto merkitsee merimiesluetteloon annetut pätevyyskirjat ja kelpoisuustodistukset.

7 §

Laivanisännän ilmoitusvelvollisuuden toteuttaminen

Laivanisännän tai hänen edustajansa on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle 6 §:ssä tarkoitetut tiedot viivyttämättä, kuitenkin viimeistään 14 päivän kuluttua työ- tai

virkasuhteen taikka muun sopimussuhteen alkamisesta, päättymisestä taikka 6 §:n 1 momentin 4 – 6 kohdassa tarkoitetusta tapah-
tumasta.

Liikenteen turvallisuusviraston suostumuk-
sella merimiesten meripalveluaikoja koske-
vat ilmoitukset saadaan kuitenkin antaa vi-
rastolle kuukausittain. Sisäliikenteen uiton
osalta ilmoitukset saadaan antaa purjehdus-
kausittain. Ilmoitukset saadaan toimittaa vi-
rastolle sähköisesti.

8 §

*Merimiesluetteloon sisältyvien tietojen käsit-
tely*

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus
periä maksu merimiesluettelosta annettavista
otteista. Maksun määräämisessä noudatetaan
valtion maksuperustelakia (150/1992). Hen-
kilöä itseään koskevien tietojen antamisesta
virasto saa periä korvauksen vain, jos siitä,
kun asianomainen edellisen kerran sai otteen
rekisterissä olevista tiedoistaan, on kulunut
vähemmän kuin yksi vuosi.

10 §

*Muutoksenhaku ja toimivaltainen tuomiois-
tuin*

Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen
haetaan muutosta valittamalla Helsingin hal-
linto-oikeuteen. Muutoksenhausta on muu-
toin voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa
(586/1996) säädetään.

11 §

Valvonta

Tämän lain mukaisten tietojen antamista
sekä laivaväkiluettelon laatimisvelvollisuu-
den täyttämistä valvoo Liikenteen turvalli-
suusvirasto.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan
ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin
toimiin.

6.

Laki

ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta 30 päivänä joulukuuta 2002 annetun lain (1358/2002) 2 §.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain kumottavan 2 §:n nojalla annetut tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat määräykset jäävät edelleen voimaan, kunnes toisin määrätään.

7.

Laki

aluksen lastiviivojen määräämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta annetun lain kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §
Tällä lailla kumotaan aluksen lastiviivojen määräämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta 20 päivänä toukokuuta 1932 annettu laki (168/1932).

2 §
Tämä laki tulee voimaan 20 . päivänä kuuta

8.

Laki

kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja niiden soveltamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §
Tällä lailla kumotaan kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaatta-

misesta ja niiden soveltamisesta 12 päivänä kesäkuuta 2009 annetun lain (413/2009) 2 §.

2 §
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 13 päivänä marraskuuta 2009

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

3.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/1994) 1 luvun 8, 8 a – 8 c §, 6 luvun 1 §:n 2 momentti sekä 20 luvun 9 §, sellaisina kuin ne ovat, 1 luvun 8 § laeissa 369/1995 ja 924/1998, 1 luvun 8 a ja 8 b § mainitussa laissa 369/1995, 1 luvun 8 c § laissa 1359/2002 sekä 20 luvun 9 § mainitussa laissa 369/1995 ja laissa 462/1996,
muutetaan 6 luvun 1 §:n otsikko, 10 a luvun 8 ja 10 § sekä 18 luvun 6 – 8 §, 11, 12 ja 14 §, sellaisina kuin niistä ovat 10 a luvun 8 ja 10 § laissa 686/2008, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 luku

1 luku

Alusta koskevat yleiset säännökset

Alusta koskevat yleiset säännökset

8 §

8 §

Aluksen merikelpoisuus ja turvallinen käyttö

Aluksen merikelpoisuus ja turvallinen käyttö

Aluksen tulee merenkulkuun käytettäessä olla niin rakennettu, varustettu, miehitetty ja lastattu tai sellaisessa painolastissa sekä sellaisin vaadittavin tarvikkein varustettu, että ihmishenki ja omaisuus voidaan katsoa turvatuiksi ottaen huomioon sekä kulkuveden laatu että liikenne, johon alusta käytetään.

(kumotaan)

Aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä, turvallisesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä sekä aluksen katsastuksesta säädetään asetuksella. Asetuksella säädetään myös aluksen henkilöluettelosta ja helikopteritoiminnasta aluksella.

Liikenneministeriö voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa mainituista asioista. Li-

Voimassa oleva laki

säksi merenkulkuhallitus voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä aluksen merikelpoisuuteen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista sekä myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksia tämän lain nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksista.

Tämän lain mukaisesta katsastuksesta säädetään 18 luvussa.

8 a §

Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Suomalaisella laivanisännällä ja ulkomalaisella laivanisännällä, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen vesialueella, tulee olla sellainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jolla kehitetään ja ylläpidetään alusturvallisuutta laivanisännän aluksilla.

Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä säädetään asetuksella.

Liikenneministeriö voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Merenkulkuhallitus voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksista.

8 b §

Valvonta

Aluksen merikelpoisuutta ja turvallista käyttöä sekä turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta samoin kuin laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta on voimassa, mitä alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/95) ja sen nojalla säädetään tai määrätään.

8 c §

Suurnopeusaluksen liikennöintilupa

Ihmishengen turvallisuudesta merellä

8 a §

Laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä

(kumotaan)

8 b §

Valvonta

(kumotaan)

8 c §

Suurnopeusaluksen liikennöintilupa

(kumotaan)

vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteen X luvussa tarkoitetun vuoden 1994 suurnopeusalussäännösten ja vuoden 2000 suurnopeusalussäännösten mukaisen suurnopeusaluksen liikennöintiluvan myöntää ja tarvittaessa peruuttaa merenkululaitos mainittujen säännösten mukaisilla perusteilla.

Liikennöintiluvan peruuttamista koskevaa päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

6 luku

Aluksen päällikkö

1 §

Päällikön kansalaisuus ja päällystön kelpoisuusvaatimukset

6 luku

Aluksen päällikkö

1 §

Päällikön kansalaisuus

Päällikön ja muiden päällystöön kuuluvien muista kelpoisuusvaatimuksista säädetään asetuksella.

(kumotaan)

10 a luku

Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

8 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Merenkululaitos antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Merenkululaitos voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämisestä 7 §:n 1 momentissa tarkoitetussa tapauksessa, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

Hakemukseen on liitettävä selvitys, josta ilmenee:

- 1) että vakuutus tai vakuus kattaa tässä luvussa tarkoitetun vastuun; ja
- 2) että vakuutus tai vakuus voi todistuksen

10 a luku

Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

8 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. *Liikenteen turvallisuusvirasto* voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämisestä 7 §:n 1 momentissa tarkoitetussa tapauksessa, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

Hakemukseen on liitettävä selvitys, josta ilmenee:

- 1) että vakuutus tai vakuus kattaa tässä luvussa tarkoitetun vastuun; ja
- 2) että vakuutus tai vakuus voi todistuksen

voimassaoloaikana lakata olemasta voimassa aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona kirjallinen ilmoitus voimassaolon lakkaamisesta on tullut Merenkululaitokselle, paitsi jos todistus on toimitettu Merenkululaitokselle tai alukselle on annettu uusi todistus.

Merenkululaitoksen tulee peruuttaa todistus, kun sen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty.

Todistus on pidettävä mukana aluksella ja jäljennös todistuksesta on talletettava Merenkululaitoksen haltuun. Alusta ei saa käyttää merenkulkuun ilman todistusta.

Tässä pykälässä tarkoitettujen todistusten antamisesta peritään maksu siten kuin valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista todistuksista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

voimassaoloaikana lakata olemasta voimassa aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona kirjallinen ilmoitus voimassaolon lakkaamisesta on tullut *Liikenteen turvallisuusvirastolle*, paitsi jos todistus on toimitettu Liikenteen turvallisuusvirastolle tai alukselle on annettu uusi todistus.

Liikenteen turvallisuusviraston tulee peruuttaa todistus, kun sen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty.

Todistus on pidettävä mukana aluksella ja jäljennös todistuksesta on talletettava *Liikenteen turvallisuusviraston* haltuun. Alusta ei saa käyttää merenkulkuun ilman todistusta.

Tässä pykälässä tarkoitettujen todistusten antamisesta peritään maksu siten kuin valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään.

Tarkemmat säännökset tässä pykälässä tarkoitetuista todistuksista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

10 §

Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta

Merenkululaitos valvoo 6 ja 7 §:n noudattamista.

Merenkululaitoksella on oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksessa ole mukana todistusta 6 tai 7 §:n mukaan vaadittavasta vakuutuksesta tai vakuudesta.

18 luku

Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus

6 §

Velvollisuus antaa meriselitys

Suomalaisen aluksen päällikön on annettava meriselitys:

1) kun aluksen ollessa kulussa joku sen käytön yhteydessä on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen;

2) kun muutoin aluksen käytön yhteydessä joku aluksessa toimessa oleva tai muu alusta

10 §

Vakuuttamisvelvollisuuden valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo 6 ja 7 §:n noudattamista.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus kieltää aluksen lähtö ja keskeyttää sen matka, jollei aluksessa ole mukana todistusta 6 tai 7 §:n mukaan vaadittavasta vakuutuksesta tai vakuudesta.

18 luku

Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus

6 §

Velvollisuus antaa meriselitys

Suomalaisen aluksen päällikön on annettava meriselitys:

1) kun aluksen ollessa kulussa joku sen käytön yhteydessä on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen;

2) kun muutoin aluksen käytön yhteydessä joku aluksessa toimessa oleva tai muu alusta

seuraava henkilö on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen;

3) kun joku on kuollut aluksessa;

4) kun aluksessa on sattunut tai voidaan olettaa sattuneen vakava myrkytys;

5) kun alus on törmännyt toiseen alukseen tai ajanut karille;

6) kun alus on hylätty merellä;

7) kun aluksen käytön yhteydessä on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen alukselle tai, aluksen ollessa kulussa, sen ulkopuolella olevalle omaisuudelle huomattavaa vahinkoa; tai

8) kun lastissa on sattunut huomattava tulipalo, räjähdys tai siirtyminen.

Meriselitys on suomalaisen aluksen osalta myös annettava, kun jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä, merenkulkulaitos niin määrää taikka päällikkö tai laivanisäntä sitä vaatii tai, kun kysymyksessä on tavaralle aiheutunut huomattava vahinko ja lastinomistaja tai lastin vakuutusenantaja sitä pyytää.

Jos merenkulkulaitos määrää meriselityksen annettavaksi tai lastinomistaja tai lastin vakuutusenantaja sitä pyytää, on siitä ilmoitettava päällikölle tai laivanisännälle, jonka tulee tehdä 7 §:n 2 momentin mukainen ilmoitus.

Poikkeuksista velvollisuuteen antaa meriselitys eräissä tapauksissa säädetään 11 §:n 2 momentissa, 14 §:n 2 momentissa ja 15 §:ssä.

7 §

Meriselityksen antaminen ja lykkäminen sekä päällikön ilmoittautumisvelvollisuus

Meriselitys annetaan 21 luvun 1 §:n mukaan sen paikkakunnan merioikeudelle, jossa tapahtuma on sattunut tai johon alus tai sen päällikkö ensin saapuu. Meriselityksen antaminen voidaan lykätä, kunnes alus saapuu toiseen satamaan, jos sillä meriselityksen tarkoitusta syrjäyttämättä voidaan saavuttaa huomattavaa kustannusten säästöä alukselle tai muita olennaisia etuja. Sellaisesta lykkäyksestä ja sen syystä on päällikön tai laivanisännän viipymättä kirjallisesti ilmoitetta-

seuraava henkilö on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen;

3) kun joku on kuollut aluksessa;

4) kun aluksessa on sattunut tai voidaan olettaa sattuneen vakava myrkytys;

5) kun alus on törmännyt toiseen alukseen tai ajanut karille;

6) kun alus on hylätty merellä;

7) kun aluksen käytön yhteydessä on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen alukselle tai, aluksen ollessa kulussa, sen ulkopuolella olevalle omaisuudelle huomattavaa vahinkoa; tai

8) kun lastissa on sattunut huomattava tulipalo, räjähdys tai siirtyminen.

Meriselitys on suomalaisen aluksen osalta myös annettava, kun jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä, *Liikenteen turvallisuusvirasto* niin määrää taikka päällikkö tai laivanisäntä sitä vaatii tai, kun kysymyksessä on tavaralle aiheutunut huomattava vahinko ja lastinomistaja tai lastin vakuutusenantaja sitä pyytää.

Jos *Liikenteen turvallisuusvirasto* määrää meriselityksen annettavaksi tai lastinomistaja tai lastin vakuutusenantaja sitä pyytää, on siitä ilmoitettava päällikölle tai laivanisännälle, jonka tulee tehdä 7 §:n 2 momentin mukainen ilmoitus.

Poikkeuksista velvollisuuteen antaa meriselitys eräissä tapauksissa säädetään 11 §:n 2 momentissa, 14 §:n 2 momentissa ja 15 §:ssä.

7 §

Meriselityksen antaminen ja lykkäminen sekä päällikön ilmoittautumisvelvollisuus

Meriselitys annetaan 21 luvun 1 §:n mukaan sen paikkakunnan merioikeudelle, jossa tapahtuma on sattunut tai johon alus tai sen päällikkö ensin saapuu. Meriselityksen antaminen voidaan lykätä, kunnes alus saapuu toiseen satamaan, jos sillä meriselityksen tarkoitusta syrjäyttämättä voidaan saavuttaa huomattavaa kustannusten säästöä alukselle tai muita olennaisia etuja. Sellaisesta lykkäyksestä ja sen syystä on päällikön tai laivanisännän viipymättä kirjallisesti ilmoitetta-

va merenkululaitokselle.

Meriselityksen antamista varten on päällikön itse tai asiamiestä käyttäen niin pian kuin mahdollista ilmoitauduttava 1 momentin mukaan toimivaltaiselle merioikeudelle tai sen puheenjohtajalle. Ilmoittautumisen tulee tapahtua kirjallisesti ja ilmoittautumiskirjaan on liitettävä jäljennös 8 §:ssä mainitusta ilmoituksesta ja tiedot koko laivaväestä ja niistä henkilöistä, joiden oletetaan voivan antaa selvitystä asiassa, sekä mikäli mahdollista kaikista niistä, joita asia voi koskea, tai heidän asiamiehistään.

Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa annetaan meriselitys suomalaisen aluksen osalta sille oikeudelle, joka maan lain mukaan on siihen toimivaltainen. Muutoin annetaan meriselitys ulkomailla Suomen edustustolle, jonka ulkoasiainministeriö on valtuuttanut meriselityksen vastaanottamiseen. Milloin niin voi sopivasti tapahtua, tulee meriselityksen vastaanottamisessa avustaa kaksi edustuston kutsumaa meriasioita tuntevaa henkilöä, mieluummin Suomen, Norjan, Ruotsin tai Tanskan kansalaista, jotka eivät ole esteellisiä toimimaan tuomareina. Sellaisella paikkakunnalla, jossa tähän tehtävään oikeutettua Suomen edustustoa ei ole, voidaan meriselitys antaa sille Norjan, Ruotsin tai Tanskan ulkomaan edustustolle, jolla kotimaansa lain mukaan on oikeus vastaanottaa meriselitys.

Jos meriselitys on annettu ulkomailla tai jos ulkomaan viranomainen on toimittanut tutkinnan onnettomuuden syistä, päällikön on huolehdittava siitä, että asianomaisen viranomaisen oikeaksi todistama jäljennös toimituksesta laaditusta pöytäkirjasta lähetetään merenkululaitokselle.

Milloin alus on kadonnut tai tuhoutunut eikä kukaan ole pelastunut, on tutkinta tapahtuman johdosta toimitettava aluksen kotipaikkakunnalla, jollei merenkululaitos määrää sitä toimitettavaksi muualla.

Tarkemmat määräykset meriselitystä koskevien säännösten soveltamisesta annetaan asetuksella.

va *Liikenteen turvallisuusvirastolle*.

Meriselityksen antamista varten on päällikön itse tai asiamiestä käyttäen niin pian kuin mahdollista ilmoitauduttava 1 momentin mukaan toimivaltaiselle merioikeudelle tai sen puheenjohtajalle. Ilmoittautumisen tulee tapahtua kirjallisesti ja ilmoittautumiskirjaan on liitettävä jäljennös 8 §:ssä mainitusta ilmoituksesta ja tiedot koko laivaväestä ja niistä henkilöistä, joiden oletetaan voivan antaa selvitystä asiassa, sekä mikäli mahdollista kaikista niistä, joita asia voi koskea, tai heidän asiamiehistään.

Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa annetaan meriselitys suomalaisen aluksen osalta sille oikeudelle, joka maan lain mukaan on siihen toimivaltainen. Muutoin annetaan meriselitys ulkomailla Suomen edustustolle, jonka ulkoasiainministeriö on valtuuttanut meriselityksen vastaanottamiseen. Milloin niin voi sopivasti tapahtua, tulee meriselityksen vastaanottamisessa avustaa kaksi edustuston kutsumaa meriasioita tuntevaa henkilöä, mieluummin Suomen, Norjan, Ruotsin tai Tanskan kansalaista, jotka eivät ole esteellisiä toimimaan tuomareina. Sellaisella paikkakunnalla, jossa tähän tehtävään oikeutettua Suomen edustustoa ei ole, voidaan meriselitys antaa sille Norjan, Ruotsin tai Tanskan ulkomaan edustustolle, jolla kotimaansa lain mukaan on oikeus vastaanottaa meriselitys.

Jos meriselitys on annettu ulkomailla tai jos ulkomaan viranomainen on toimittanut tutkinnan onnettomuuden syistä, päällikön on huolehdittava siitä, että asianomaisen viranomaisen oikeaksi todistama jäljennös toimituksesta laaditusta pöytäkirjasta lähetetään *Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Onnettomuustutkintakeskukselle*.

Milloin alus on kadonnut tai tuhoutunut eikä kukaan ole pelastunut, on tutkinta tapahtuman johdosta toimitettava aluksen kotipaikkakunnalla, jollei Liikenteen turvallisuusvirasto määrää sitä toimitettavaksi muualla.

Tarkemmat määräykset meriselitystä koskevien säännösten soveltamisesta annetaan asetuksella.

8 §

Kirjallinen ilmoitus

Milloin meriselitys 6 §:n mukaan on annettava, päällikön on viivytyksettä toimitettava kirjallinen ilmoitus tapahtumasta merenkulkulaitokselle tai, jos alus on ulkomailla, lähimmälle 7 §:n 3 momentissa tarkoitetulle Suomen ulkomaan edustustolle.

Päällikön on myös annettava ilmoitus:

1) kun 6 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tapahtuma on sattunut satamassa tai reidillä;

2) kun joku on pudonnut aluksesta ja hukunut tai niin voidaan otaksua tapahtuneen;

3) kun merenkulkulaitos sitä vaatii jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä;

4) kun meriselitystä on 6 §:n 2 momentin nojalla pyydetty; sekä

5) kun aluksen käytön yhteydessä alukselle, lastille tai aluksen ulkopuolella olevalle omaisuudelle on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen huomattavaa vahinkoa.

Ilmoituksen, joka on laadittava täyttämällä liikenneministeriön vahvistaman kaavan mukainen lomake, tulee sisältää seikkaperäinen selostus tapahtumasta ja siitä, mikä voi olla apuna arvosteltaessa sen syitä, sekä täydellinen jäljennös tapahtumasta laivapäiväkirjaan ja konepäiväkirjaan tehdyistä merkinnöistä.

Ilmoitusta, joka koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, ei saa antaa vastapuolelle tiedoksi, ennen kuin tapahtuman johdosta annettava meriselitys on otettu oikeuden tai muun asianomaisen viranomaisen käsiteltäväksi.

Suomen ulkomaan edustuston, joka on vastaanottanut tässä pykälässä tarkoitetun ilmoituksen, tulee, kun ilmoitusta ei enää tarvita, lähettää se viipymättä merenkulkulaitokselle.

11 §

Meriselityksen antaminen alusten yhteentörmäyksen johdosta

Jos meriselitys koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, merioikeus voi sallia, että

8 §

Kirjallinen ilmoitus

Milloin meriselitys 6 §:n mukaan on annettava, päällikön on viivytyksettä toimitettava kirjallinen ilmoitus tapahtumasta *Liikenteen turvallisuusvirastolle* tai, jos alus on ulkomailla, lähimmälle 7 §:n 3 momentissa tarkoitetulle Suomen ulkomaan edustustolle.

Päällikön on myös annettava ilmoitus:

1) kun 6 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tapahtuma on sattunut satamassa tai reidillä;

2) kun joku on pudonnut aluksesta ja hukunut tai niin voidaan otaksua tapahtuneen;

3) kun *Liikenteen turvallisuusvirasto* sitä vaatii jonkin tapahtuman johdosta, joka on sattunut tai jonka voidaan olettaa sattuneen aluksen käytön yhteydessä;

4) kun meriselitystä on 6 §:n 2 momentin nojalla pyydetty; sekä

5) kun aluksen käytön yhteydessä alukselle, lastille tai aluksen ulkopuolella olevalle omaisuudelle on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen huomattavaa vahinkoa.

Ilmoituksen, joka on laadittava täyttämällä liikenneministeriön vahvistaman kaavan mukainen lomake, tulee sisältää seikkaperäinen selostus tapahtumasta ja siitä, mikä voi olla apuna arvosteltaessa sen syitä, sekä täydellinen jäljennös tapahtumasta laivapäiväkirjaan ja konepäiväkirjaan tehdyistä merkinnöistä.

Ilmoitusta, joka koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, ei saa antaa vastapuolelle tiedoksi, ennen kuin tapahtuman johdosta annettava meriselitys on otettu oikeuden tai muun asianomaisen viranomaisen käsiteltäväksi.

Suomen ulkomaan edustuston, joka on vastaanottanut tässä pykälässä tarkoitetun ilmoituksen, tulee, kun ilmoitusta ei enää tarvita, lähettää se viipymättä *Liikenteen turvallisuusvirastolle*.

11 §

Meriselityksen antaminen alusten yhteentörmäyksen johdosta

Jos meriselitys koskee aluksen törmäämistä toiseen alukseen, merioikeus voi sallia, että

meriselityksen antaminen lykätään, mikäli meriselitys siten voidaan antaa samanaikaisesti toisen aluksen osalta annettavan meriselityksen tai vastaavan selvityksen kanssa. Sellaista lykkäystä ei saa myöntää pitemmäksi ajaksi kuin mikä on ehdottoman välttämätöntä. Jollei lykkäyksen tarkoitus ole saavutettavissa, tulee oikeuden, milloin sen aluksen päällikkö tai laivanisäntä, jonka osalta meriselitys ensin annetaan, sitä pyytää eikä erityisiä syitä ole esteenä, määrätä, että meriselitys osaksi tai kokonaan annetaan suljettujen ovien takana ja ettei tilaisuudessa saa olla läsnä muita kuin laivanisäntä ja virallinen syyttäjä sekä asianomainen merenkulkulaitoksen edustaja ja tulliviranomainen.

Milloin törmääminen on tapahtunut ulkomaiseen alukseen, jonka osalta ei toimiteta meriselitystä vastaavaa selvitystä, ei meriselitys ole tarpeen, ellei merenkulkulaitos toisin määrää.

12 §

Meriselityksen vastaanottaminen eräissä tapauksissa

Sellaisen aluksen osalta, jolla on kotipaikka Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa, on toimivaltaisen suomalaisen tuomioistuimen otettava vastaan meriselitys, milloin päällikkö tai laivanisäntä taikka aluksen kotimaan asianomainen viranomainen pitää sitä tarpeellisena. Muun ulkomaisen aluksen osalta otetaan meriselitys sellaisessa tapauksessa vastaan, jos syytä siihen on.

Jos merenkulkulaitos katsoo ulkomaisen aluksen käytön yhteydessä sattuneen tapahtuman vaativan selvitystä meriturvallisuuden kannalta ja alus on Suomen satamassa, voi merenkulkulaitos määrätä meriselityksen annettavaksi.

Jos 1 momentissa mainittu viranomainen pitää meriselitystä tarpeellisena tai jos merenkulkulaitos määrää sen annettavaksi, on siitä ilmoitettava päällikölle tai laivanisännälle. Meriselitys annetaan jommankumman heistä 7 §:n 2 momentin mukaisesti tekemästä ilmoituksesta.

meriselityksen antaminen lykätään, mikäli meriselitys siten voidaan antaa samanaikaisesti toisen aluksen osalta annettavan meriselityksen tai vastaavan selvityksen kanssa. Sellaista lykkäystä ei saa myöntää pitemmäksi ajaksi kuin mikä on ehdottoman välttämätöntä. Jollei lykkäyksen tarkoitus ole saavutettavissa, tulee oikeuden, milloin sen aluksen päällikkö tai laivanisäntä, jonka osalta meriselitys ensin annetaan, sitä pyytää eikä erityisiä syitä ole esteenä, määrätä, että meriselitys osaksi tai kokonaan annetaan suljettujen ovien takana ja ettei tilaisuudessa saa olla läsnä muita kuin laivanisäntä ja virallinen syyttäjä sekä asianomainen *Liikenteen turvallisuusviraston* edustaja ja tulliviranomainen sekä *Onnettomuustutkintakeskuksen* edustaja.

Milloin törmääminen on tapahtunut ulkomaiseen alukseen, jonka osalta ei toimiteta meriselitystä vastaavaa selvitystä, ei meriselitys ole tarpeen, ellei *Liikenteen turvallisuusvirasto* toisin määrää.

12 §

Meriselityksen vastaanottaminen eräissä tapauksissa

Sellaisen aluksen osalta, jolla on kotipaikka Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa, on toimivaltaisen suomalaisen tuomioistuimen otettava vastaan meriselitys, milloin päällikkö tai laivanisäntä taikka aluksen kotimaan asianomainen viranomainen pitää sitä tarpeellisena. Muun ulkomaisen aluksen osalta otetaan meriselitys sellaisessa tapauksessa vastaan, jos syytä siihen on.

Jos *Liikenteen turvallisuusvirasto* katsoo ulkomaisen aluksen käytön yhteydessä sattuneen tapahtuman vaativan selvitystä meriturvallisuuden kannalta ja alus on Suomen satamassa, voi *Liikenteen turvallisuusvirasto* määrätä meriselityksen annettavaksi.

Jos 1 momentissa mainittu viranomainen pitää meriselitystä tarpeellisena tai jos *Liikenteen turvallisuusvirasto* määrää sen annettavaksi, on siitä ilmoitettava päällikölle tai laivanisännälle. Meriselitys annetaan jommankumman heistä 7 §:n 2 momentin mukaisesti tekemästä ilmoituksesta.

14 §

Meriselityksen täydentäminen ja sen antamatta jättäminen

Jos meriselitys havaitaan joltakin osin epätäydelliseksi, voi merenkululaitos määrätä sitä täydennettäväksi. Sellaisessa tapauksessa sovelletaan vastaavasti, mitä 6 §:n 3 momentissa ja 7 §:ssä säädetään.

Jos 6 §:ssä tarkoitetusta tapahtumasta on tai voidaan odottaa olevan saatavissa tyydyttävä selvitys muulla tavalla, voi merenkululaitos sallia, että meriselitys jätetään antamatta tai että sen antaminen lykätään sellaista selvitystä odottaessa.

14 §

Meriselityksen täydentäminen ja sen antamatta jättäminen

Jos meriselitys havaitaan joltakin osin epätäydelliseksi, voi *Liikenteen turvallisuusvirasto* määrätä sitä täydennettäväksi. Sellaisessa tapauksessa sovelletaan vastaavasti, mitä 6 §:n 3 momentissa ja 7 §:ssä säädetään.

Jos 6 §:ssä tarkoitetusta tapahtumasta on tai voidaan odottaa olevan saatavissa tyydyttävä selvitys muulla tavalla, voi *Liikenteen turvallisuusvirasto* sallia, että meriselitys jätetään antamatta tai että sen antaminen lykätään sellaista selvitystä odottaessa.

20 luku

Rangaistussäännökset

9 §

Alusturvallisuusrikkomus ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomus

Joka rikkoo 1 luvun 8 tai 8 a §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tai ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 4 ja 5 artiklaa, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusturvallisuusrikkomuksesta sakkoon.

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 1 luvun 8 §:n tai 8 a §:n nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tai ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta annetun neuvoston asetuksen 4 ja 5 artiklaa siten, että teko on omiaan vaarantamaan alusturvallisuutta, on tuomittava alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Alusturvallisuusrikkomuksesta ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomuksesta voidaan jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos teko on olosuhteisiin nähden vähäinen.

20 luku

Rangaistussäännökset

9 §

Alusturvallisuusrikkomus ja alusturvallisuuden vaarantamisrikkomus

(kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain voimaantullessa voimassa olleiden säännösten nojalla annetut asetukset, lukuun ottamatta vuokraveneiden turvallisuudesta annettua asetusta (438/1983), laivansääntöjärjestelmän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja aluksen turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä annettua asetusta (66/1996) ja aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta annettua asetusta (1256/1997), ja Merenkululaitoksen määräykset jäävät edelleen voimaan siltä osin kuin ne eivät ole ristiriidassa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuuskäytöstä tai laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain kanssa. Asetukset ja määräykset on kuitenkin uusittava kahden vuoden kuluessa näiden lakien voimaantulosta.

Tämän lain voimaantullessa voimassa olleiden säännösten ja määräysten nojalla annetut lastiviivakirjat, katsastusasiakirjat, todistus- ja turvallisuuskirjat, mittakirjat, luvat, vapautukset, erivapaudet, poikkeukset ja muut päätökset ovat voimassa niissä määrätyn määräajan. Toistaiseksi voimassa olevat asiakirjat ovat kuitenkin voimassa enintään vuoden 2012 loppuun.

Vuokraveneiden turvallisuudesta annetun asetuksen nojalla annetut luvat ja muut päätökset ovat voimassa vuoden 2015 loppuun.

4.

Laki**alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta 17 päivänä maaliskuuta 1995 annetun lain (370/1995) 2 §:n 1 kohta, 3 §, ja 5 §, 6 §:n 5 kohta, 9 §:n 1 momentti, 13 § ja 18 §:n 1 momentti,
 sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 kohta laissa 55/2002, 5 § laissa 543/2004, 6 §:n 5 kohta, 13 § ja 18 §:n 1 momentti laissa 1251/1997, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät**Määritelmät*

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa ase-
 tuksissa tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa ase-
 tuksissa tarkoitetaan:

1) alusturvallisuudella aluksen merikelpoi-
 suutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalli-
 seen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä,
 laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestel-
 mää sekä aluksista aiheutuvan vesien pilaan-
 tumisen ehkäisemistä.

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

3 §

3 §

*Muu lainsäädäntö**Muu lainsäädäntö*

Aluksen merikelpoisuudesta, sen turvalli-
 sesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liitty-
 vistä johtamisjärjestelyistä, laivanisännän
 turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä aluk-
 sen katsastuksesta on voimassa, mitä meri-
 laissa (674/1994) ja sen nojalla säädetään ja
 määrätään.

Tämän lain lisäksi aluksista aiheutuvan ve-
 sien pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen
 säännösten ja määräysten valvonnasta sääde-
 tään aluksista aiheutuvan ympäristön pilaan-
 tumisen ehkäisemisestä annetussa laissa
 (300/1979).

Työsuojelusta ja työsuojeluviranomaisen
 suorittamasta valvonnasta on voimassa, mitä
 siitä erikseen säädetään.

Aluksen merikelpoisuudesta, sen turvalli-
 sesta käytöstä ja turvalliseen käyttöön liitty-
 vistä johtamisjärjestelyistä, laivanisännän
 turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä aluk-
 sen katsastuksesta on voimassa, mitä *laissa*
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turval-
lisesta käytöstä (/) sekä laissa laivaväestä
ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (/) ja
niiden nojalla säädetään ja määrätään.

Tämän lain lisäksi aluksista aiheutuvan
ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä an-
 nettujen säännösten ja määräysten valvonnas-
 ta säädetään aluksista aiheutuvan *ympäristön*
 pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa lais-
 sa (300/1979).

Työsuojelusta ja työsuojeluviranomaisen

suorittamasta valvonnasta on voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

5 §

Valvontaviranomaiset

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

Merenkulkulaitoksessa meriturvallisuudesta vastaava johtaja tai hänen määräämänsä Merenkulkulaitoksen virkamies ovat tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia.

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

6 §

Valvontaviranomaisten oikeudet

Valvontaviranomaisella on oikeus:

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

9 §

Virka-apuviranomaiset

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

5 §

Valvontaviranomaiset

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

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

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

6 §

Valvontaviranomaisten oikeudet

Valvontaviranomaisella on oikeus:

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

9 §

Virka-apuviranomaiset

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

13 §

Uhkasakko ja keskeyttämisuhka

Merenkulkulaitos voi tehostaa 12 §:n 2 momentissa säädettyä määräystä uhkasakolla tai keskeyttämisuhalla. Uhkasakko ja keskeyttämisuhka voidaan asettaa laivanisännälle tai tämän edustajalle taikka molemmille. Uhkasakosta ja keskeyttämisuhasta on voimassa, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Jos valvontaviranomaisella on perusteltu aihetta epäillä, että laivanisäntä yrittää välttää päätöksen noudattamista siirtämällä aluksen pois Suomen liikenteestä, voi merenkulkulaitos määrätä, että laivanisännän on annettava uhkasakkoa vastaava vakuus ennen aluksen lähtöä Suomen satamasta. Valvontaviranomaisen määräämän toimenpiteen tultua suoritetuksi on vakuus palautettava laivanisännälle.

18 §

Oikaisuvaatimus ja valitus

Tämän lain nojalla tehtyyn valvontaviranomaisen päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Oikaisuvaatimus tehdään merenkulkulaitoksen alusturvallisuusasioita hoitavalle yksikölle. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä viipymättä.

13 §

Uhkasakko ja keskeyttämisuhka

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehostaa 12 §:n 2 momentissa säädettyä määräystä uhkasakolla tai keskeyttämisuhalla. Uhkasakko ja keskeyttämisuhka voidaan asettaa laivanisännälle tai tämän edustajalle taikka molemmille. Uhkasakosta ja keskeyttämisuhasta on voimassa, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Jos valvontaviranomaisella on perusteltu aihetta epäillä, että laivanisäntä yrittää välttää päätöksen noudattamista siirtämällä aluksen pois Suomen liikenteestä, voi *Liikenteen turvallisuusvirasto* määrätä, että laivanisännän on annettava uhkasakkoa vastaava vakuus ennen aluksen lähtöä Suomen satamasta. Valvontaviranomaisen määräämän toimenpiteen tultua suoritetuksi on vakuus palautettava laivanisännälle.

18 §

Oikaisuvaatimus ja valitus

Tämän lain nojalla tehtyyn valvontaviranomaisen päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Oikaisuvaatimus tehdään *Liikenteen turvallisuusviraston* alusturvallisuusasioita hoitavalle yksikölle. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä viipymättä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta
20 .

5.

Laki**laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivaväen luetteloinnista 22 päivänä joulukuuta 2006 annetun lain (1360/2006)
 5–7 §, 8 §:n 2 momentti, 10 §:n 2 momentti sekä 11 § ja
lisätään 6 §:ään uusi 3 momentti, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

5 §

5 §

*Merimiesluettelo**Merimiesluettelo*

Laivaväen palvelussuhteita koskevien tietojen luotettavaa rekisteröintiä varten Merenkululaitos pitää merimiesluetteloä suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista.

Jos Suomen kansalainen haluaa merimiesluetteloön merkittäväksi tietoja sellaisista merimiestoimistaan, joita siihen ei 2 §:n mukaan muuten ilmoiteta, hänen on esitettävä niistä luotettava selvitys Merenkululaitokselle.

Laivaväen palvelussuhteita koskevien tietojen luotettavaa rekisteröintiä varten *Liikenteen turvallisuusvirasto* pitää merimiesluetteloä suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista *sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1) mukaisista pätevyyskirjoista ja kelpoisuustodistuksista.*

Jos Suomen kansalainen haluaa merimiesluetteloön merkittäväksi tietoja sellaisista merimiestoimistaan, joita siihen ei 2 §:n mukaan muuten ilmoiteta, hänen on esitettävä niistä luotettava selvitys Liikenteen turvallisuusvirastolle.

6 §

6 §

*Merimiesluetteloön tallennettavat tiedot**Merimiesluetteloön tallennettavat tiedot*

Laivanisännän on toimitettava Merenkululaitokselle merimiesluetteloön tallennettavaksi seuraavat tiedot:

- 1) merimiestoimeen otetun henkilön henkilötiedot, mukaan lukien henkilötunnus;
- 2) toimi aluksella;
- 3) työ- tai virkasuhteeseen taikka muuhun sopimussuhteeseen perustuvan merimiestöimen alkamisaika;

Laivanisännän on toimitettava *Liikenteen turvallisuusvirastolle* merimiesluetteloön tallennettavaksi seuraavat tiedot:

- 1) merimiestoimeen otetun henkilön henkilötiedot, mukaan lukien henkilötunnus;
- 2) toimi aluksella;
- 3) työ- tai virkasuhteeseen taikka muuhun sopimussuhteeseen perustuvan merimiestöimen alkamisaika;

4) tieto henkilön siirtymisestä saman työnantajan alukselta toiselle alukselle taikka henkilön siirtymisestä samassa aluksessa toiseen merimiestoimeen;

5) tieto henkilön merimiestoimen päättymisestä aluksessa tai sen keskeytymisestä vuosiloman, sairauden, lomautuksen, vastikevapaan tai muun sellaisen syyn takia työ- tai virkasuhteen kuitenkin jatkuessa;

6) tieto henkilön merimiestoimen jatkumisesta 5 kohdassa tarkoitetun keskeytyksen jälkeen; sekä

7) tieto merimiestoimeen otetun henkilön työ- tai virkasuhteen taikka muun sopimussuhteen päättymisestä.

Merenkulkulaitoksen on 1 momentissa tarkoitetut tiedot saatuaan ilman aiheetonta viivytystä merkittävä ne merimiesluetteloon.

7 §

Laivanisännän ilmoitusvelvollisuuden toteuttaminen

Laivanisännän tai hänen edustajansa on toimitettava Merenkulkulaitokselle 6 §:ssä tarkoitetut tiedot viivyttämättä, kuitenkin viimeistään 14 päivän kuluttua työ- tai virkasuhteen taikka muun sopimussuhteen alkamisesta, päättymisestä taikka 6 §:n 1 momentin 4 – 6 kohdassa tarkoitetusta tapahtumasta.

Merenkulkulaitoksen suostumuksella merimiesten meripalveluaikoja koskevat ilmoitukset saadaan kuitenkin antaa virastolle kuukausittain. Sisäliikenteen uiton osalta ilmoitukset saadaan antaa purjehduskausittain. Ilmoitukset saadaan toimittaa virastolle sähköisesti.

8 §

Merimiesluetteloon sisältyvien tietojen käsittely

Merenkulkulaitoksella on oikeus periä maksu merimiesluettelosta annettavista otteis-

4) tieto henkilön siirtymisestä saman työnantajan alukselta toiselle alukselle taikka henkilön siirtymisestä samassa aluksessa toiseen merimiestoimeen;

5) tieto henkilön merimiestoimen päättymisestä aluksessa tai sen keskeytymisestä vuosiloman, sairauden, lomautuksen, vastikevapaan tai muun sellaisen syyn takia työ- tai virkasuhteen kuitenkin jatkuessa;

6) tieto henkilön merimiestoimen jatkumisesta 5 kohdassa tarkoitetun keskeytyksen jälkeen; sekä

7) tieto merimiestoimeen otetun henkilön työ- tai virkasuhteen taikka muun sopimussuhteen päättymisestä.

Liikenteen turvallisuusviraston on 1 momentissa tarkoitetut tiedot saatuaan ilman aiheetonta viivytystä merkittävä ne merimiesluetteloon.

Liikenteen turvallisuusvirasto merkitsee merimiesluetteloon annetut pätevyyskirjat ja kelpoisuustodistukset.

7 §

Laivanisännän ilmoitusvelvollisuuden toteuttaminen

Laivanisännän tai hänen edustajansa on toimitettava *Liikenteen turvallisuusvirastolle* 6 §:ssä tarkoitetut tiedot viivyttämättä, kuitenkin viimeistään 14 päivän kuluttua työ- tai virkasuhteen taikka muun sopimussuhteen alkamisesta, päättymisestä taikka 6 §:n 1 momentin 4 – 6 kohdassa tarkoitetusta tapahtumasta.

Liikenteen turvallisuusviraston suostumuksella merimiesten meripalveluaikoja koskevat ilmoitukset saadaan kuitenkin antaa virastolle kuukausittain. Sisäliikenteen uiton osalta ilmoitukset saadaan antaa purjehduskausittain. Ilmoitukset saadaan toimittaa virastolle sähköisesti.

8 §

Merimiesluetteloon sisältyvien tietojen käsittely

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä maksu merimiesluettelosta annettavista

ta. Maksun määräämisessä noudatetaan valtion maksuperustelakia (150/1992). Henkilöä itseään koskevien tietojen antamisesta virasto saa periä korvauksen vain, jos siitä, kun asianomainen edellisen kerran sai otteen rekisterissä olevista tiedoistaan, on kulunut vähemmän kuin yksi vuosi.

otteista. Maksun määräämisessä noudatetaan valtion maksuperustelakia (150/1992). Henkilöä itseään koskevien tietojen antamisesta virasto saa periä korvauksen vain, jos siitä, kun asianomainen edellisen kerran sai otteen rekisterissä olevista tiedoistaan, on kulunut vähemmän kuin yksi vuosi.

10 §

Muutoksenhaku ja toimivaltainen tuomioistuim

Merenkululaitoksen päätökseen haetaan muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen. Muutoksenhausta on muutoin voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

11 §

Valvonta

Tämän lain mukaisten tietojen antamista sekä laivaväkiluettelon laatimisvelvollisuuden täyttämistä valvoo Merenkululaitos.

10 §

Muutoksenhaku ja toimivaltainen tuomioistuim

Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen haetaan muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen. Muutoksenhausta on muutoin voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

11 §

Valvonta

Tämän lain mukaisten tietojen antamista sekä laivaväkiluettelon laatimisvelvollisuuden täyttämistä valvoo *Liikenteen turvallisuusvirasto*.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

6.

Laki**ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

Merenkulkulaitos antaa määräykset yleissopimuksen liitteen V luvun 1 säännön 4 kohdan mukaisesti siitä, missä määrin alle 150 bruttovetoisuutta oleviin aluksiin ja sellaisiin alle 500 bruttovetoisuutta oleviin aluksiin, jotka liikennöivät yksinomaan Suomessa suojaisilla rannikkovesillä tai sisävesiliikenteessä, sovelletaan V luvun 15, 17, 19, 22 ja 25 sääntöä sekä kotimaan liikenteessä olevien alusten osalta myös 23 sääntöä.

Merenkulkulaitos voi antaa tarkempia määräyksiä V luvun 15—28 säännön soveltamisen teknisistä yksityiskohdista.

Merenkulkulaitos voi antaa määräyksiä V luvun 3 säännön 1 kohdan mukaisesti yleisestä poikkeuksesta navigointilaitteistoja koskevista vaatimuksista aluksille, joilla ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa.

Merenkulkulaitos voi tarvittaessa hyväksyä II-2 luvun 17 säännön mukaisen vaihtoehtoisen toteutustavan aluksen paloturvallisuusrakenteeseen ja -järjestelyihin edellyttäen, että toteutustapa vastaa vähintään luvussa tarkoitettua turvallisuustasoa.

Merenkulkulaitos voi tarvittaessa myöntää V luvun 3 säännön 2 kohdan mukaisen osittaisen tai ehdollisen vapautuksen tai vastaavuuden, kun alusta käytetään matkalla, jolla aluksen suurin etäisyys rannikosta, matkan pituus ja luonne, tavallisten merenkulun vaarojen puuttuminen ja muut turvallisuuteen vaikuttavat seikat ovat sellaiset, että V luvun täysimääräinen soveltaminen on epämielekäs tai tarpeetonta. Merenkulkulaitoksen on

2 §
(kumotaan)

Voimassa oleva laki

tällöin otettava huomioon vapautusten ja vastaavuuksien mahdolliset vaikutukset muiden alusten turvallisuuteen.

*Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .*

*Ihmishengen turvallisuudesta merellä
vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön
alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain kumottavan 2 §:n nojalla
annetut määräykset jäävät edelleen voimaan, kunnes toisin määrätään.*

7.

Laki**aluksen lastiviivojen määrittämisestä ja merkitsemisestä suoritettavasta maksusta annetun lain kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Aluksen lastiviivojen määrittämisestä ja merkitsemisestä varten merenkulkuviranomaisten toimesta suoritettavasta katsastuksesta ja muusta toimituksesta on aluksen omistajan maksettava katsastajalle palkkio, joka laskeaan aluksen kantavuuden ja toimituksen laadun mukaan, kuten asetuksella erikseen säädetään.

(kumotaan)

1 §

2 §

Tällä lailla kumotaan joulukuun 23 päivänä 1920 annettu laki erityisen maksun kantamisesta aluksen lastimerkin ja kansiviivan määrittämisestä ja merkitsemisestä.

(kumotaan)

2 §

*Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuu-
ta 20 .*

8.

Laki

kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 yleissopimukseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja niiden soveltamisesta annetun lain 2 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §
Merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 kansainvälisen yleissopimuksen mukaisen aluksen turvapäällikön pätevyyskirjan antaa Merenkululaitos.

2 §
(kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .
