

Hallituksen esitys Eduskunnalle alusliikennepalvelulaiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelulaki. Lailla kumottaisiin vesiliikenteen ohjaamista koskeva vesiliikennelain säännös.

Laissa tarkoitettuja alusliikennepalveluja olisivat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely. Lailla säädettäisiin alusliikenteen valvontaa ja ohjausta koskevan alusliikennepalvelun perustamisesta. Liikenne- ja viestintäministeriö olisi laissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen, joka perustaisi alusliikennepalvelun. Alusliikennepalvelua ylläpitäisi se Merenkululaitoksen yksikkö, jolle tehtävä on laitoksen työjärjestyksessä määrätty. Alusliikennepalvelun ylläpitäjää kutsuttaisiin VTS-viranomaiseksi ja aluetta, jolla alusliikennepalvelua ylläpidetään, VTS-alueeksi.

Perustamispäätöksessä vahvistettaisiin, mitä alusliikennepalveluja kullakin VTS-alueella annetaan. VTS-viranomainen voisi myös tilapäisesti ohjata liikennettä erityistilanteissa.

VTS-viranomainen voisi ylläpitää alusliikennepalvelua myös yhteistyössä muiden vi-

ranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. Laki-ehdotus ei estä sitä, että satama-alueilla alusliikenteen ohjausta ja valvontaa voisivat ylläpitää myös satamanpitäjät.

Alusliikennepalvelulaki sisältäisi muun muassa säännöksiä alusliikennepalvelun sisällöstä, VTS-viranomaisen henkilöstön pätevyydestä ja VTS-viranomaisen toimivallasta ja velvollisuuksista.

Laissa olisi myös säännökset alusten velvollisuudesta osallistua alusliikennepalveluun. Osallistuminen sisältää muun muassa alusten ilmoittautumisvelvollisuuden. Lisäksi laki sisältäisi säännöksiä muun muassa aluksen päällikön vastuusta ja velvollisuudesta tehdä ilmoituksia merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista.

Esityksellä pantaisiin tietyiltä osin täytäntöön alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan kesällä 2005.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1. Nykytila.....	3
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
1.2. Kansainvälinen kehitys sekä EU:n lainsäädäntö ja ulkomainen lainsäädäntö	4
Kansainvälinen kehitys	4
EU:n lainsäädäntö	5
Ulkomainen lainsäädäntö	5
1.3. Nykytilan arviointi.....	7
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	7
2.1. Tavoitteet.....	7
2.2. Keskeiset ehdotukset	7
3. Esityksen vaikutukset	8
3.1. Taloudelliset vaikutukset	8
3.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan	8
3.3. Vaikutukset alusliikenteen turvallisuuteen	9
3.4. Ympäristövaikutukset	9
4. Asian valmistelu	9
4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto.....	9
4.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	9
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	10
1. Lakiehdotuksen perustelut	10
1 luku. Yleiset säännökset	10
2 luku. Alusliikennepalvelut.....	11
3 luku. Alusliikennepalvelun perustaminen	13
4 luku. Henkilöstön pätevyys	14
5 luku. VTS-viranomaisen toimivalta ja velvollisuudet.....	17
6 luku. Alusta ja aluksen päällikköä koskevat velvollisuudet.....	19
7 luku. Erinäiset säännökset.....	21
8 luku. Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset	22
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset.....	22
3. Voimaantulo	22
4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	22
LAKIEHDOTUS.....	24
Alusliikennepalvelulaki.....	24

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Vesiliikennelain (463/1996) 14 §:ssä säädetään, että Merenkululaitos voi vesiliikenteen ohjaamiseksi ja siihen liittyvää valvontaa varten antaa vesikulkuneuvolla liikkumista koskevia ohjeita ja määräyksiä. Vesiliikennelain perustelujen (HE 66/1996 vp) mukaan hallituksen esitystä annettaessa Suomen rannikolla toteutettiin parhaillaan merenkulun ohjaus- ja valvontajärjestelmiä (VTS). Pykälässä säädettiin siten lakitasolla uusien alueellisten VTS-asemien toiminnasta.

Tarkemmat määräykset alusliikenteen ohjaus- ja tukipalvelusta (VTS) sisältyvät 14 päivänä huhtikuuta 1997 annettuun merenkulkuhallituksen päätökseen (Dnro 1/00/97). Päätös sisältää muun muassa palvelun järjestämisen- ja hyväksymisedellytyksiä sekä VTS-keskuksen ja aluksen velvollisuuksia koskevia määräyksiä.

Merenkululaitoksen asettama työryhmä laati VTS-käsikirjan, jossa kansainväliset sopimukset, käytäntö ja kotimainen lainsäädäntö otettiin huomioon. Käsikirjassa on ohjeita VTS-palvelun järjestämisestä, suunnittelusta ja perustamisesta, VTS-keskuksen sisäisten ja ulkoisten toimintatapojen ohjeistuksesta sekä henkilöstön valinnan kriteereistä.

Merenkululaitos on keskittänyt kaiken meriliikenteen valvonnan VTS-keskuksiin. Suomessa toimii nyt kuusi merenkulkupiirien perustamaa VTS-keskusta ja alusliikenteen ohjaus- ja tukipalvelu, jäljempänä alusliikennepalvelu, kattaa lähes kaikki kauppamerenkulun väylät. Kaikki olemassa olevat VTS-keskukset ovat merenkulkupiirien ylläpitämiä joko yksin tai yhteistyössä muiden viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. Suomen alusliikennepalvelu on järjestetty perustuen vesiliikennelakiin ja merenkulkuhallituksen päätökseen sekä kansainvälisiin sopimuksiin ja suosituksiin. Alusliikennepalveluja järjestävä viranomainen eli Merenkulku-

laitos voi päättää, minne se perustaa VTS-keskuksen ja minkä taseisia palveluja se pitää tarkoituksenmukaisena tuottaa. Valittu palvelutaso ohjaa alusliikennepalvelun henkilökunnan pätevyyttä ja teknistä tasoa, joiden molempien on oltava sellaiset, että palvelutaso voidaan ylläpitää.

Teknisenä ratkaisuna alusliikennepalvelu muodostuu VTS-keskuksesta ja sen toiminta-alueelle sijoitetuista sensoreista. VTS-keskuksen työasemalla on ohjaus- ja käyttölaitteet VTS-järjestelmälle sekä radio-, tutka-verkko- ja muille erillisilaitteille. VTS-alueen tilannekuva esitetään näytöllä, joka pohjautuu elektroniseen karttaesitysjärjestelmään. Lisäksi VTS-keskukset on liitetty Merenkululaitoksen verkon kautta muiden organisaatioiden järjestelmiin niin, että VTS-keskukset voivat lukea ja päivittää tietokantaansa muun muassa säähavainnoilla rannikkoasemilta, meriveden korkeustiedoilla ja jäätilannekuvalla. VTS-järjestelmät käyttävät yhteistyössä muiden viranomaisten järjestelmien kanssa samoja sensoreita ja tiedonsiirtojärjestelmiä, jolloin käytettyjen sensorien määrä voidaan optimoida.

Alusliikennepalvelu palvelee myös jäänmurtopalvelua. Jäänmurtotoiminnassa voidaan hyödyntää VTS-keskusten reaaliaikaista tilannekuvaa. Merkittävää yhteistyötä jäänmurtajien ja VTS-keskusten välillä tehdään joka talvi alusten reittivalintojen ohjauksessa jo satamasta lähdettäessä tai VTS-alueelle tultaessa. Tätä on mahdollista ja tarpeellista kehittää jäänmurron palvelutuotannon siirryttyä Merenkululaitoksesta Varustamoliikelaitokseen.

Merenkululaitoksella on meripelastukseen ja aluevalvontaan liittyviä velvoitteita, joita hoidetaan alusliikennepalvelun avulla. Alusliikennepalvelu ohjaa liikennettä niin, ettei se häiritse pelastustapahtumaa, sekä ehkäisee enemmän vaaratilanteet. Yleisillä kulkuväylillä toimivilla VTS-keskuksilla on Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella erinomaiset mahdollisuudet tukea

meripelastustoimintaa omilla järjestelmillään ja organisaatiollaan. Sama koskee Suomenlahden kansainvälistä merialuetta, jolla 1 päivänä heinäkuuta 2004 on otettu käyttöön pakollinen alusten ilmoittautumisjärjestelmä (GOFREP).

Alusliikennepalvelu ei ole vaihtoehto luotsin käytölle eikä luotsin käyttö toisaalta vapauta alusta osallistumasta alusliikennepalveluun. Luotsauslain (940/2003) 2 §:n mukaan luotsauksella tarkoitetaan alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana. Luotsi täydentää alusliikennepalveluja antamalla päällikölle navigointiavun lisäksi apua myös alusliikennepalvelun tiedonantojen ja ohjeiden hyödyntämisessä. Alusliikennepalvelu täydentää luotsausta antamalla luotsille tietoa muun muassa muiden alusten liikkeistä, väylien kunnosta ja sääolosuhteista. Merenkulkupiireillä on alueellaan luotsaukseen ja väylänpitoon liittyviä viranomaistehtäviä, joiden hoitamisessa alusliikennepalvelua voidaan hyödyntää. Tällaisia tehtäviä ovat esimerkiksi luotsinkäyttövelvollisuuden ja luotsaustoiminnan sekä aluksen päällikölle myönnettyyn linjaluotsinkirjaan perustuvan luotsinkäyttövapauden ja muiden erivapauksien käytön valvonta. Väylien käyttöä ja turvalaitteiden toiminnan varmuutta voidaan alusliikennepalvelun avulla seurata ja reagoida nopeasti erilaisiin tilanteisiin.

1.2. Kansainvälinen kehitys sekä EU:n lainsäädäntö ja ulkomainen lainsäädäntö

Kansainvälinen kehitys

Vuonna 1982 Euroopan talousyhteisön ministerineuvosto päätti yhteistyöstä, jonka tavoitteena oli alusten yhteentörmäysten ja karilleajojen vähentäminen Euroopan vesillä. Yhteistyön päätavoitteena oli lisätä resursseja VTS-järjestelmien rakentamiseen, laatia suositukset niiden rakentamisesta ja edistää tutkimusta alalla. Tämän seurauksena lähes jokaisessa Euroopan rantavaltiossa on olemassa VTS-järjestelmät alusliikenteen turvallisuuden ja tehokkuuden sekä ympäristönsuojelun parantamiseksi.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä IMO, meriturvallisuuskomitean päätöslauselmalla MSC.65(68) lisättiin vuonna 1997 ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981), jäljempänä SOLAS-yleissopimus, liitteen V lukuun alusliikennepalveluja koskeva sääntö. Säännön mukaan jäsenvaltiot sitoutuvat huolehtimaan alusliikennepalvelujen perustamisesta, jos se niiden mielestä on perusteltavissa liikenteen määrällä tai riskin asteella. Sopimusmuutos tuli kansainvälisesti ja myös Suomen osalta voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1999. Ohjeet alusliikennepalveluista on hyväksytty IMO:n päätöslauselmalla A.857(20). Päätöslauselmassa on annettu ohjeet VTS-järjestelmien perustamisesta liikenteellisesti ja ympäristönsuojelullisesti kriittisiin paikkoihin, niiden operatiivisesta järjestämisestä ja ylläpitämisestä sekä henkilökunnan koulutuksesta. Sitä tulisi soveltaa yhdessä 9 päivänä joulukuuta 1994 voimaan tulleen alusten ilmoittautumisvelvollisuutta koskevan päätöslauselman MSC.43(64) ja voimassa olevan Kansainvälisen majakkajärjestön, jäljempänä IALA, VTS-käsikirjan kanssa.

IALA on vuosikymmenien ajan aktiivisesti osallistunut alusliikennepalvelun kehittämiseen. Sen VTS-komiteassa on jäsenenä kansallisten merenkulkuviranomaisten, Euroopan unionin ja kansainvälisten järjestöjen edustajia. Tärkeimpiä jäsenjärjestöjä ovat IMO, Kansainvälinen satamajärjestö (International Association of Ports and Harbours) ja Kansainvälinen luotsijärjestö (International Maritime Pilots' Association). IALA:n Vessel Traffic Services Manual on laadittu IMO:n päätöslauselman pohjalta ja sen tarkoituksena on antaa viranomaisille yksityiskohtaista tietoa ja ohjeita VTS-keskusten perustamisesta, teknisistä ratkaisuista ja operatiivisesta toiminnasta. Vuonna 2000 IALA valmisti suositukset VTS-henkilökunnan koulutuksesta ja pätevyyskirjoista. Ne pyritään saattamaan kansainvälisesti mahdollisimman laajasti voimaan kunkin valtion kansallisesti toimivaltaisten viranomaisten päätöksellä. Operatiivisten menettelytapojen ja VTS-järjestelmien perusmäärittelyjen kehittäminen jatkuu IALA:n VTS-komiteassa. Suomi on edustettuna IALA:n toiminnassa ja

on operatiivisen VTS-työryhmän puheenjohtajamaa.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 12 säännön mukaan sopimusvaltiot sitoutuvat perustamaan VTS-keskuksia sellaisiin paikkoihin, joissa liikenteen tiheys ja liikenteeseen liittyvät riskit sitä edellyttävät. Sopimusvaltioiden tulee mahdollisuuksiensa mukaan noudattaa IMO:n ohjeita VTS-keskuksia perustaessaan. Lisäksi sopimusvaltioita veloitetaan huolehtimaan siitä, että niiden lippujen alla purjehtivat alukset käyttävät VTS-keskusten palveluja ja noudattavat VTS-alueen sääntöjä. VTS-palvelujen käytön saa tehdä pakolliseksi vain rannikkovaltion aluevesillä.

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

EU:n lainsäädäntö

Euroopan rannikoille on luotu alusliikennepalveluja ja alusten reittijakojärjestelmiä, joilla on merkittävä asema onnettomuuksien ja meren pilaantumisen ehkäisyssä tietyillä ruuhkaisilla tai meriliikenteen kannalta vaarallisilla merialueilla. Lisäksi on otettu käyt-

töön alusten pakollisia ilmoittautumisjärjestelmiä IMO:n hyväksymien asiaa koskevien sääntöjen mukaisesti.

Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 27 päivänä kesäkuuta 2002 direktiivin 2002/59/EY alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 93/75/ETY kumoamisesta, jäljempänä *valvontadirektiivi*.

Valvontadirektiivin tarkoituksena on luoda jäsenvaltioiden ja Euroopan yhteisöjen komission välinen yhteistyökehys meriliikennettä koskevan seuranta- ja tietojärjestelmän toteuttamisen edistämiseksi kehittämällä riittävät viestintäyhteydet jäsenvaltioiden viranomaisten ja satamien välille. Lisäksi valvontadirektiivin tarkoituksena on varmistaa, että alukset noudattavat näiden järjestelmien mukaisia ilmoittautumisvaatimuksia.

Valvontadirektiivillä on useita liittymiä alusliikennepalveluun. Valvontadirektiivissä on säännöksiä muun muassa alusten ilmoittautumisjärjestelmistä, alusten reittijakojärjestelmien käytöstä, alusliikennepalvelujen noudattamisen seurannasta, tiettyjä aluksia koskevien tietojen välittämisestä, merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisesta, toimenpiteistä poikkeuksellisten huonoissa sääolosuhteissa ja tiedottamisesta. Direktiivi oli pantava jäsenvaltioissa täytäntöön viimeistään 5 päivänä helmikuuta 2004.

Ulkomainen lainsäädäntö

Ruotsissa alusliikennepalvelua koskevat määräykset sisältyvät Merenkululaitoksen päätökseen (Sjötrafikkungörelsen; SJÖFS 1994:21). Päätös sisältää muun muassa määräyksiä siitä, mitkä alukset ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun, sekä siitä, missä ja miten niiden tulee ilmoittautua. Alukset, joiden pituus on yli 45 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun. Valvontadirektiivi on Ruotsissa pantu täytäntöön Merenkululaitoksen päätöksellä. Päätös sisältää muun muassa ilmoittautumisvelvollisuuksia koskevia määräyksiä.

Venäjällä alusliikennepalvelusta säädetään liikenneministeriön asetuksella alusliikennepalvelujärjestelmistä sekä määräyksellä teknisistä ja operatiivisista vaatimuksista. Toi-

mivaltainen viranomainen on Venäjän federaation liikenneministeriön merenkulun turvallisuusosasto. Koulutusvaatimuksissa lähtökohtana on IALA:n vaatimusten mukainen VTS-koulutus.

Virossa ei ole erillistä alusliikennepalvelua koskevaa lainsäädäntöä, vaan siitä säädetään merenkulun turvallisuuslailla. Toimivaltainen viranomainen on Merenkulkuvirasto, jonka alaisuudessa työskentelee alusliikennepalvelukeskus. Toimivallasta ja velvollisuuksista säädetään merenkulun turvallisuuslailla. Annettavia palveluja ovat tiedonannot ja osittainen navigointipalvelu. VTS-operaattorin pätevyysvaatimuksina ovat Viron kansalaisuus, merikapteeninkirja ja kielitaito, joista säädetään asetuksella. VTS-koulutus perustuu IALA:n suositukseen.

Tanskassa alusliikennepalvelu perustuu lakiin ja asetukseen merenkulun turvallisuudesta. Iso-Beltin VTS-alueen toiminta perustuu IMO:n päätöslauselmaan ja toimii sen mukaisesti. Toimivaltainen viranomainen on merivoimien operatiivinen komentokeskus. VTS-viranomaisena toimii VTS-Iso-Beltin hallintoviranomainen. Annettavia palveluja ovat tiedonannot ja osittainen navigointipalvelu. Pätevyysvaatimuksena on laivurikoulutus ja työkokemus sekä IALA:n vaatimusten mukainen VTS-koulutus.

Saksassa alusliikennepalvelu perustuu meritehtävälakiin, jonka nojalla on annettu asetus meriliikenneväylistä. Toimivaltainen viranomainen on laivaliikennepoliisiviranomainen, jonka muodostavat sisävesi- ja merenkulkuvirastot. Näiden alaisuudessa toimivat liikennekeskukset. Tehtäviin kuuluvat reaaliaikainen meriliikenteen valvonta ja sääntely. Määräysten noudattamatta jättäminen on sanktioitu. Tarjottavia palveluja ovat tiedonannot, navigointiapu, liikenteen sääntely ja liikenteen ohjaus (Kielin kanava). Pätevyysvaatimuksena on merikapteeninkirja sekä IALA:n suositusten mukainen VTS-koulutus.

Alankomaiden lainsäädäntö perustuu meriliikennelakiin ja asetukseen tiedonannoista ja ohjeista alusliikenteelle. Toimivaltainen viranomainen on liikenne-, yleisten töiden ja vesiasioden ministeriön kuljetusturvallisuusosasto. Satamaviranomaiset ovat VTS-viranomaisia. Annettavia palveluja ovat tie-

donannot, navigointiapu ja liikenteen järjestely. VTS-operaattorilla on oikeus antaa ainoastaan ohjeita, ei määräyksiä. Pätevyys- ja koulutusvaatimukset asettaa toimivaltainen viranomainen yhdessä VTS-viranomaisen kanssa.

Belgiassa alusliikennepalvelu perustuu luotsausasetukseen ja Scheldejoen liikennemääräyksiin. Flaamin maakunnan ympäristöministeriön meri- ja vesitieosasto on toimivaltainen viranomainen. Annettavia palveluja ovat tiedonannot, navigointiapu ja liikenteen järjestely. Pätevyysvaatimuksena on ylempi toisen asteen koulutus ja IALA:n vaatimusten mukainen VTS-koulutus.

Ison-Britannian lainsäädäntö perustuu SOLAS-yleissopimuksen soveltamiseen ja paikallisiin määräyksiin. Vastuunjako on määritelty satamien turvallisuuslaissa. Toimivaltainen viranomainen on Ison-Britannian merenkulkuviranomaisen Maritime and Coastguard Agency'n merenkulkuyksikkö. VTS-viranomaisina toimivat satamat, myös yksityiset, omalla alueellaan. Doverissa MCA:lla on oma VTS-keskus, josta hoidetaan Doverin salmen pakollinen ilmoittautumistoiminta yhteistyössä ranskalaisten kanssa. Pätevyysvaatimuksena on IALA:n suositusten mukainen VTS-koulutus.

Ranskassa ei ole erityistä kansallista lainsäädäntöä, vaan alusliikennepalvelu perustuu kansainvälisiin sopimuksiin. SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun määräykset on saatettu asetuksella voimaan. Toimivaltainen viranomainen on rakennus-, liikenne-, asunto-, matkailu- ja merenkulkuasioista vastaavan ministeriön merenkulkuosasto. Ministeriö on antanut kansainvälisiin sopimuksiin perustuvan ohjeen, jolla määrätään alueellisten keskusten järjestämisestä ja menettelytavoista erityisesti alusliikennepalvelujen osalta. Alusliikennepalveluista vastaavina VTS-viranomaisina toimivat alueelliset merenkulun valvonta- ja meripelastuskeskukset (CROSS). Ne vastaavat myös radiossa annettavista meritiedotteista. Alusliikennepalvelut ovat kansainvälisellä merialueella olevia ilmoittautumisjärjestelmiä ja noudattavat IMO:n määräyksiä alusliikennepalveluista. VTS-operaattorien pätevyyksiin ja koulutukseen sovelletaan IMO:n ohjeita.

1.3. Nykytilan arviointi

Merenkukuhallituksen päätös alusliikenteen ohjaus- ja tukipalvelusta (VTS) on annettu vesiliikennelain 14 ja 26 §:n nojalla. Edellä mainitut säännökset eivät täytä perustuslain 80 §:n 2 momentissa säädettyjä edellytyksiä valtuutussäännöksille. Vesiliikennelain 14 ja 26 § eivät ole täsmällisiä ja tarkkarajaisia siten kuin valtuutussäännöksiltä edellytetään.

Päätös alusliikenteen ohjaus- ja tukipalvelusta sisältää sellaisia määräyksiä, jotka perustuslain mukaan kuuluvat lain alaan. Tällaisia ovat esimerkiksi julkisen vallan käyttöä koskevat määräykset ja määräykset aluksien velvollisuudesta osallistua VTS-palveluihin. Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin ja perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan lailla on säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1. Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on alusliikenteen turvallisuuden lisääminen ja tehokkuuden parantaminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

Lisäksi esityksen tavoitteena on saattaa alusliikennepalvelua koskevat säännökset perustuslain vaatimusten mukaisiksi ja panna valvontadirektiivi täytäntöön niiltä osin kuin sen sisältämistä säännöksistä ei vielä ole kansallista lainsäädäntöä.

2.2. Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelulaki. Laissa tarkoitettuja alusliikennepalveluja olisivat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely. Lailla säädettäisiin muun muassa alusliikennepalvelun sisällöstä, alusliikennepalvelun perustamisesta sekä perustamispäätöksen muuttamisesta tai peruuttamisesta, henkilöstön pätevyydestä, VTS-viranomaisen toimivallasta

ja velvollisuuksista, alusta ja aluksen päällikköä koskevista velvollisuuksista, kuten velvollisuudesta osallistua alusliikennepalveluun ja ilmoitusvelvollisuuksista, sekä alusliikennepalvelulain noudattamatta jättämisen sanktioista.

Lakiehdotuksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriö olisi toimivaltainen viranomaisena, joka muun muassa perustaa alusliikennepalvelun. Alusliikennepalvelua ylläpitäisi VTS-viranomainen, jolla tarkoitettaisiin tehtävään Merenkululaitoksen työjärjestyksessä määrättyä laitoksen yksikköä. Yksiköllä tulisi olla tarvittavat tekniset järjestelmät ja henkilöresurssit toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. VTS-viranomainen voisi myös tilapäisesti ohjata alusliikennettä erityistilanteissa.

VTS-viranomainen voisi yhteistoimintasuojen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä muiden viranomaisten tai samantapisten tahojen kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toimivaltaisena viranomaisena olisi vastuussa siitä, että alusliikennepalveluja järjestetään liikenteellisesti ja ympäristönsuojelullisesti kriittisiin paikkoihin ja että kansallisia säännöksiä ja määräyksiä sekä kansainvälisiä määräyksiä alusliikennepalveluiden järjestämisestä noudatetaan. VTS-viranomaisena toimiva Merenkululaitoksen yksikkö olisi vastuussa alusliikennepalvelun ylläpidosta, joka sisältää teknisen ja operatiivisen ylläpidon, ja alusliikennepalvelun järjestämisestä toimivaltaisen viranomaisen asettamien tavoitteiden mukaisesti. VTS-viranomainen olisi vastuussa liikenteen sujuvuuden ja erikois- tai poikkeustilanteiden edellyttämien toimenpiteiden varmistamisesta VTS-keskuksessa ottaen huomioon kaikki VTS-alueen toimintaan liittyvät tekijät. VTS-viranomainen olisi vastuussa työntekijöidensä toimenpiteistä ja sopimukseen perustuvan VTS-toiminnan osalta yhteistyöosapuolen toimenpiteistä. Alusliikenneohjaaja, jolla laissa tarkoitetaan henkilöä, joka suorittaa VTS-keskuksessa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä ja jolla on tehtävään vaadittava pätevyys, olisi vastuussa antamiensa tietojen oikeellisuudesta ja oikea-aikaisuudesta. Alusliikenneohjaajaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virka-

vastuuta koskevia säännöksiä. Aluksen päällikkö olisi vastuussa aluksensa ohjailusta myös silloin, kun alus osallistuu alusliikennepalveluun.

Edellä mainitut vastuut määräytyisivät virkavastuuta koskevien säännösten mukaan, eikä vastuista ole tarpeen erikseen säätää alusliikennepalvelulaissa. Rikoslain (39/1889) virkarikoksia koskevien säännösten lisäksi sovellettavaksi tulisivat myös vahingonkorvauslain (412/1974) säännökset. Vahingonkorvauslain 3 luvun 2 §:n 1 momentin mukaan julkisyhteisö on velvollinen korvaamaan julkista valtaa käytettäessä virheen tai laiminlyönnin johdosta aiheutuneen vahingon. Sama korvausvelvollisuus on muulla yhteisöllä, joka lain, asetuksen tai lakiin sisältyvän valtuutuksen perusteella hoitaa julkista tehtävää.

Henkilöstön pätevyydestä ja kouluttamisesta huolehtisi Merenkululaitos siten kuin työjärjestyksessä määrätään.

Lisäksi säädettäisiin satamanpitäjän oikeudesta ylläpitää alusliikenteen ohjausta ja valvontaa omalla satama-alueellaan.

Lailla kumottaisiin vesiliikennelain vesiliikenteen ohjaamista koskeva 14 §. Samoin kumottaisiin merenkulkuhallituksen päätös alusliikenteen ohjaus- ja tukipalvelusta (VTS).

Esityksellä pantaisiin valvontadirektiivi tietyiltä osin täytäntöön.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Liikenneministeriön asettaman Meriturvalisuus -95 -työryhmän mietinnön perusteella alusten ohjaus- ja valvontajärjestelmien toteuttamiseen Suomen rannikolla varattiin vuosille 1995 - 98 Merenkululaitoksen talousarvioon 60 miljoonaa markkaa. VTS-järjestelmät on pääpiirteissään rakennettu valmiiksi. VTS-hankkeet on toteutettu valtion talousarvion momenteilta 31.30.77 ja 31.30.21. Momenteilta on osoitettu hankkeille Merenkululaitoksen toimintasuunnitelman mukaisesti vuoden 2004 loppuun mennessä varoja yhteensä noin 19,5 miljoonaa euroa. Toimintamenoja alusliikennepalve-

luista muodostuu Merenkululaitokselle vuodessa noin 6,2 miljoonaa euroa.

Alusliikennepalvelu on kustannettu väylämaksulain (708/2002) nojalla kannettavasta väylämaksusta. Suurin alusliikennepalvelun käyttäjäryhmä olisi kauppamerenkulkua harjoittavat alukset, jotka ovat velvollisia maksamaan väylämaksua. Vaikka eräät muutkin alukset, jotka eivät maksa väylämaksua, veloitettaisiin osallistumaan alusliikennepalveluun, ei erillistä alusliikennepalvelumaksua olisi kuitenkaan tarkoitus periä. Alusliikennepalvelulain säätämällä ei olisi korottavaa vaikutusta väylämaksuun. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama väylämaksulainsäädännön uudistamistyöryhmä pohtii parhaillaan väylämaksujärjestelmän uudistamista. Työryhmän määräaika päättyy vuoden 2005 toukokuun lopulla.

Suomenlahden pakollisen alusten ilmoittautumisjärjestelmän (GOFREP) rahoitus tulisi valtion talousarviosta Suomen kansainvälisenä veloitteena. Sitä ei voida rahoittaa väylämaksutulosta, koska alukset, jotka käyttävät ilmoittautumisjärjestelmää, eivät välttämättä edes tule Suomen vesialueelle tai satamaan.

3.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Merenkululaitoksella on meneillään koulutushanke, jolla kaikki alusliikenneohjaajat koulutetaan vuoteen 2007 mennessä lakiehdotuksen vaatimusten mukaisesti. Koulutuksen onnistumisen peruslähtökohtana on ollut se, että jo alkuvaiheessa VTS-keskuksiin rekrytoidulla henkilökunnalla on ollut korkeatasoinen navigaatioperuskoulutus. IMO:ssa ja IALA:ssa on katsottu, että VTS-keskuksen, josta annetaan navigointiapua tai pysyvillä liikennejärjestelyillä tapahtuvaa liikenteen ohjauspalvelua, henkilökunnan vähimmäispätevyydeksi tarvitaan vähintään vahtiperämiehen pätevyys. Ehdotetun lain säännöksiä ei kuitenkaan sovellettaisi vahtiperämiehen pätevyysvaatimusten osalta lain voimaan tullessa toimessa tai virassa oleviin alusliikenneohjaajiin tai alusliikennepalvelun esimiehiin.

3.3. Vaikutukset alusliikenteen turvallisuuteen

Alusliikennepalvelu lisää alusliikenteen turvallisuutta, koska sen puitteissa tiedotetaan muun muassa muusta alusliikenteestä, käytettävistä väylistä, turvalaitteista, vaaratilanteista, poikkeamisista väyliltä, sää- ja jääolosuhteista ja vedenkorkeudesta. Alusliikennepalvelu luo vuorovaikutteisen ympäristön aluksen liikkumiselle VTS-alueella, jolloin voidaan vähentää onnettomuus- ja ympäristöriskejä.

Alusliikennepalvelulla voidaan ohjata alusliikennettä liikennesääntöjen tapaan perustamispäätöksessä määriteltyjen tiedonantojen, navigointiavun ja alusliikenteen järjestelyn avulla. Lisäksi alusliikennettä voitaisiin ohjata tilannekohtaisesti muuttuvien liikennetilanteiden edellyttämällä tavalla.

Myös kansainvälisillä vesialueilla olevien reittijakojärjestelmien ja pakollisten alusten ilmoittautumisjärjestelmien liikenteen valvonta kuuluisi ehdotetun lain soveltamisalaan siltä osin kuin järjestelmät liittyvät suomalaisen VTS-viranomaisen VTS-alueeseen.

3.4. Ympäristövaikutukset

Alusonnettomuuksien yhteydessä on olemassa vakava ympäristövahingon vaara. Alusliikennepalvelulla pyritään omalta osaltaan estämään kehittyviä meriliikenteen vaaratilanteita ja reagoimaan muuttuviin liikennetilanteisiin merenkulullisten uhkien minimoimiseksi. Alusliikennepalvelu kattaa tänä päivänä Suomen öljykuljetusten käyttämät reitit. Erityisen tärkeä alusliikennepalvelun merkitys on vesialueilla, joilla liikenne on vilkasta ja joissa ympäristövahingon vaikutukset ovat peruuttamattomia kuten matalavetisillä saaristoalueilla. Alusliikennepalveluun osallistuisivat kaikki vähintään 24 metriä pitkät alukset. Lisäksi voitaisiin paikallisesti määrätä tietyissä olosuhteissa muutkin alukset mahdollisuuksien mukaan osallistumaan alusliikennepalveluun.

Meneillään oleva Merenkululaitoksen hanke, jossa väyläalueet määritellään entistä tarkemmin vastaamaan nykyaikaisia paikannäärityksen vaatimuksia, parantaa väyläalueiden käyttöä ja vesisyvytydet voidaan hyö-

dyntää entistä turvallisemmin. VTS-keskuksesta välitetyt ajantasaiset liikenne- ja vedenkorkeustiedot ovat kauppamerenkululle tällöin ensiarvoisen tärkeitä.

Onnettomuustilanteissa VTS-viranomaisen ylläpitämä alusliikennepalvelu ei toimisi varsinaisten pelastustoimien ohjaajana tai ympäristövahinkojen korjaajana. Sen tehtävänä olisi tukea meripelastusjohtajan toimintaa ja estää enempien vahinkojen sattuminen ohjaamalla liikenne muille väylille tai turvallisesti ohi onnettomuuspaikan.

4. Asian valmistelu

4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Merenkululaitoksen asettama virkamies-työryhmä valmisteli hallituksen esityksen muotoon laaditun ehdotuksen alusliikennepalvelua koskevaksi laiksi. Työryhmän ehdotuksen pohjalta esitystä on edelleen valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Merenkululaitoksen kanssa.

4.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Esityksestä on pyydetty lausunto ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan maakunanhallitukselta, Suomen ympäristökeskuskelta, Luotsausliikelaitokselta, Varustamoliikelaitokselta, Tieliikelaitoksen lauttavarustamolta, Suomen Varustamoyhdistys ry:ltä, Ålands Redarförening rf:ltä, Rahtialusyhdistys ry:ltä, Suomen Matkustajalaivat ry:ltä, Suomen Satamaliitto ry:ltä, Luotsiliitto ry:ltä, Helsingin satamalta, Turun satamalta, Rauman satamalta, Porin satamalta, Kotkan satamalta, Fortum Oyj:n satamatoiminnoilta, Suomen Laivanpäällystöliitto ry:ltä, Suomen Konepäällystöliitto ry:ltä, Suomen Merimies-Unioni ry:ltä, Suomen Erityisteknisten Liitto SETELI ry:ltä, Suomenlinnan Liikenne Oy:ltä, Alfons Håkans Oy Ab:ltä, Finntugs Oy:ltä, Mopro Oy:ltä ja ESL Shipping Oy:ltä. Tietosuojavaltuutetulta pyydettiin lausunto esityksen VTS-pätevyysrekisteriä koskevasta 26 §:stä.

Annetuissa lausunnoissa puollettiin yleisesti alusliikennepalvelua koskevan lain antamista. Lausunnoissa kiinnitettiin erityisesti huomiota vastuukysymyksiin, henkilöstön pätevyysvaatimuksiin, tallenteiden julkisuutta koskeviin kysymyksiin sekä laissa tarkoitettujen viranomaistehtävien jakoon. Lausuntokierroksen jälkeen esitysluonnosta on korjattu ja lausunnoissa esitettyjä seikkoja on

otettu huomioon esityksen perusteluissa ja lakitekstissä. Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti myös erillisen esitysluonnosta koskevan kuulemistilaisuuden, jonka jälkeen esityksen valmistelua jatkettiin vielä ottamalla huomioon kuulemistilaisuudessa esitettyjä kannanottoja.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Lain tarkoitus. Ehdotetun pykälän mukaan lain tarkoituksena olisi alusliikenteen turvallisuuden lisääminen ja tehokkuuden parantaminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

2 §. Määritelmät. Pykälään otettaisiin ehdotettuun lakiin sisältyvien käsitteiden määritelmät. Määritelmät perustuvat IMO:n ja IALA:n vastaaviin määritelmiin sekä valvontadirektiivin määritelmiin.

Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin alusliikennepalvelu (Vessel Traffic Service, VTS), joka olisi alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. Määritelmä vastaa valvontadirektiivin 3 artiklan o kohdan määritelmää.

Pykälän 2 kohdassa määriteltäisiin toimivaltainen viranomainen, jolla tarkoitettaisiin liikenne- ja viestintäministeriötä.

Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin perustamispäätös, jolla tarkoitettaisiin toimivaltaisen viranomaisen päätöstä perustaa alusliikennepalvelu tietyille alueille.

Pykälän 4 kohdassa määriteltäisiin VTS-iranomainen, jolla tarkoitettaisiin sitä Merenkululaitoksen yksikköä, joka ylläpitäisi alusliikennepalvelua. Merenkululaitoksen merenkulkupiirit ylläpitävät tällä hetkellä Merenkululaitoksesta annetun valtioneuvoston asetuksen (981/2003) 5 §:n mukaisesti

alusliikennepalvelua toimialueillaan. Merenkululaitoksen uudelleenorganisoinnin yhteydessä on suunniteltu muodostettavaksi meriliikenteen ohjauksesta vastaava yksikkö, joka toimisi jatkossa VTS-iranomaisena.

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin VTS-alue. Sillä tarkoitettaisiin aluetta, joka toimivaltaisen viranomaisen tekemällä perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua.

Pykälän 6 kohdassa määriteltäisiin VTS-keskus, jolla tarkoitettaisiin keskusta, jossa VTS-iranomainen ylläpitää alusliikennepalvelua. Keskus toimisi paikkana, jossa henkilökunta työskentelee ja josta tekninen järjestelmä on ohjailtavissa.

Pykälän 7 kohdassa määriteltäisiin alusliikenneohjaaja. Alusliikenneohjaajalla tarkoitettaisiin henkilöä, joka suorittaa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä VTS-keskudessa ja jolla on tehtävään vaadittava pätevyys.

Pykälän 8 kohdassa määriteltäisiin VTS-reittisuunnitelma, jolla tarkoitettaisiin alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön sopimaa aluksen reittiä VTS-alueella.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin VTS-tilannekuva, jolla tarkoitettaisiin VTS-keskudessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista. Tilannekuva muodostuu eri sensorien ja alusten antamasta informaatiosta. Tämän tilannekuvan perusteella alusliikenneohjaaja tiedottaa ja varoittaa aluksia ja antaa tarvittaessa ohjeita ja määräyksiä alusliikenteelle.

Pykälän 10 kohdassa määriteltäisiin reittijakojärjestelmä. Määritelmä vastaa valvontadirektiivin 3 artiklan p kohdan määritelmää.

3 §. Soveltamisala. Ehdotetun pykälän mukaan lakia sovellettaisiin Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun sekä alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa. Suomen Tasavallan ja Sosialististen Neuvostotasavaltain liiton kesken Saimaan kanavan Neuvostoliitolle kuuluvan osan ja Malyj Vysotskij- saaren vuokraamisesta Suomen Tasavallalle tehdyn sopimuksen 8 artiklan mukaan Saimaan kanavan Neuvostoliitolle kuuluvassa osassa noudatetaan kanavan Suomen puoleisella osalla voimassa olevia purjehdussääntöjä. Sen mukaisesti Suomen alusturvallisuuslainsäädäntöä ja muun muassa luotsauslakia sovelletaan Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Alusliikennepalvelulakia sovellettaisiin myös niihin ulkomaisiin aluksiin, jotka vain purjehtivat Suomen aluemerren kautta käymättä sisäisillä aluevesillä ja joilla lähtökohteisesti on oikeus viattomaan kauttakulkuun aluemerellä. YK:n merioikeusyleissopimuksen (SopS 49-50/1996) 21 artiklan 1 kappaaleen a kohdan mukaisesti rantavalttiolla on oikeus säätää viatonta kauttakulkua aluemerellä koskevaa lainsäädäntöä, joka koskee merenkulun turvallisuutta ja meriliikenteen sääntelyä, kunhan lainsäädäntö on kansainvälisen oikeuden asianomaisten määräysten mukaista. SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 12 säännön 3 kappaleen mukaisesti alusliikennepalvelujen käyttö voidaan tehdä aluemerellä pakolliseksi.

Lain soveltamisala kattaisi myös valvontadirektiivin 8 artiklan a kohdan, jossa säädetään alusliikennepalvelun noudattamisen seurannasta aluemerellä.

Laissa säädettäisiin myös VTS-viranomaisen VTS-alueeseen liittyvien, Suomen vesialueen ulkopuolella olevien reittijakojärjestelmien ja pakollisten alusten ilmoittautumisjärjestelmien liikenteen valvonnasta. IMO hyväksyi joulukuussa 2002 Suomen, Viron ja Venäjän yhteisen hakemuksen Suomenlahden alusliikenteen ilmoitus- ja seurantajärjestelmän perustamiseksi. Suomenlahden reittijakojärjestelmän muutokset tulivat voimaan kesällä 2003 ja pakollinen ilmoittautumisjär-

jestelmä 1 päivänä heinäkuuta 2004. Valvontadirektiivin 5 ja 7 artiklan mukaan jäsenvaltion on suoritettava pakollisen alusten ilmoittautumisjärjestelmän noudattamisen ja alusten reittijakojärjestelmän käyttämisen seuranta.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädettäisiin alusliikennepalvelun ylläpitämisestä, satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saisivat harjoittaa myös satamanpitäjät kunnallisen itsehallinnon mukaan. Tämä vastaa nykykäytäntöä. Satamat ylläpitävät hallintoalueellaan satamapalveluja, jotka määräävät alusten laituri- tai ankkurointipaikoista, nopeusrajoituksista ja muista satamajärjestyksessä tarkoitetuista seikoista.

2 luku. Alusliikennepalvelut

4 §. Alusliikennepalvelut ja kieli. Pykälässä lueteltaisiin, mitä alusliikennepalveluja VTS-alueella voitaisiin antaa. Näitä palveluja olisivat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely. Ehdotetun 8 §:n mukaisessa alusliikennepalvelun perustamispäätöksessä vahvistettaisiin, mitä palveluja VTS-alueella annetaan.

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi myös alusliikennepalvelussa käytettävistä kielistä. Ehdotuksen mukaan käytettäviä kieliä olisivat suomi, ruotsi tai englanti. Englannin kielen käytön hyväksyminen perustuisi tarpeeseen varmistaa ulkomaalaisten alusten mahdollisuus noudattaa VTS-alueelle määrättyjä ilmoittautumista ja liikenteenohjausta koskevia säännöksiä ja määräyksiä tai ilmoittaa havaitsemistaan turvallisuuteen vaikuttavista seikoista myös silloin, kun aluksella ei ole luotsia, esimerkiksi lähestyttäessä mereltä luotsipaikkaa tai oltaessa ankkurointipaikalla taikka satamassa. Pykälän 2 momentti vastaa SOLAS yleissopimuksen liitteen V luvun 14.4 säännön määräyksiä.

5 §. Tiedotukset. Pykälän mukaan tiedotuksia annettaisiin aluksille niiden ilmoittautuessa perustamispäätöksessä määritellyissä ilmoittautumispisteissä taikka määrääjain, tarvittaessa tai aluksen niitä pyytäessä.

Tiedotuksissa aluksille annettaisiin tietoja VTS-alueella olevista muista aluksista ja niiden aikomuksista, muutoksista ehdotetun lain

8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä vahvistetuissa VTS-alueita ja sillä liikennöintiä koskevista asioista, kuten ehdotetun lain 17 §:ssä tarkoitetuista toimenpiteistä, sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta, luotsien ja jäämurtaajien toiminnasta, väylien ja turvalaitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, alusta mahdollisesti uhkaavasta vaaratilanteesta, kuten karille ajon uhasta tai vaaratekijöistä väyläalueella, sekä muista merenkulkuun ja liikennöintiin vaikuttavista asioista.

Tiedotuksissa voitaisiin aluksille antaa tietoja jäämurtaajien toiminnasta sekä käytetyistä reiteistä ja yhteydenpidosta jäämurtaajien kanssa. Merenkululaitos määrää talvisin rajoituskautella ne väylät, joille jäämurtaajat antavat jäämurtoavustusta. VTS-viranomainen antaisi aluksille tiedotuksia käytettävistä väylistä ja reiteistä jäämurtaajien antamien tarkempien ohjeiden perusteella. Aluksille voitaisiin antaa tiedotuksia luotsaukseen liittyvistä asioista, kuten luotsien alukseen noususta ja poistumisesta. Samoin voitaisiin tiedottaa laituriapaikoista, niiden vapautumisesta, alusliikennettä satama-alueella rajoittavista tekijöistä sekä muista alusten turvalliseen navigointiin liittyvistä tekijöistä, kuten hinaajien saatavuudesta.

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

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

Ehdotetulla pykälällä pantaisiin täytäntöön myös valvontadirektiivin 18 artiklan 3 kohta, jonka mukaan toimenpiteiden, joita tulisi noudattaa huonoissa sääolosuhteissa, olisi

perustuttava jäsenvaltion hyväksymän pätevän säätiöpalvelun merenkulkijoille antamaan säätiedotukseen.

6 §. Navigointiapu. Ehdotetun pykälän mukaan navigointiapua annettaisiin tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-viranomaisen havaitessa sen tarpeelliseksi. Navigointiapu olisi erityisen tärkeää vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa. Vaikeita merenkulullisia tilanteita voi syntyä esimerkiksi, jos navigointilaitteet tai muut aluksen laitteet eivät toimi normaalisti. Navigointiapu olisi vain päämäärähakuista (result orientated) ja ohjeellista.

On erittäin tärkeää luoda VTS-viranomaisen toimintatapoja koskevat selkeät määräykset siitä, milloin ja millaista apua voidaan antaa, jotta navigointiapu olisi vain ohjeellista. Toimivaltainen viranomainen vahvistaisi ehdotetun 8 §:n mukaan VTS-viranomaisen toimintatavat. Kaikki navigoinnin avustamiseksi annettu tieto ei olisi pykälän mukaista navigointiapua. Navigointiapuun olisi sovittava päällikön kanssa ja myös navigointiapuun liittyvät menettelytavat olisi sovittava. On tarkkaan tiedettävä, kenelle, milloin ja millaiseen vaaratilanteeseen liittyvää navigointiapua annetaan sekä mitä tietoja ja neuvoja aluksille annetaan. Navigointiapua annettaessa tulisi varmistaa aluksen tunnistus, sijainti ja VTS-reittisuunnitelma määränpäähän tai lähimpään turvalliseen ankkuripaikkaan. Yhteydenpitoa tulisi sopia alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön kesken ennen navigointiapuun antamista. Erityisesti olisi sovittava, miten usein yhteydenpito tapahtuisi, miten toimittaisiin yhteyden katketessa sekä mitä tietoja alusliikenneohjaaja antaisi alukselle. Lisäksi alusliikenneohjaajan olisi ilmoitettava, että alusliikenneohjaajan havainnot perustuvat VTS-keskuksessa käytettäviin laitteisiin. Navigointiapu olisi palvelua, jonka tarkoituksena on avustaa aluksen päällikköä merenkulullisessa päätöksenteossa sekä seurata aluksen komentosillalla tehtyjen, ohjailuun liittyvien toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Alukselle voitaisiin navigointiapuna antaa tietoja sen suunnasta ja nopeudesta, tietoja aluksen sijainnista väylälinjan tai VTS-reittisuunnitelman mukaisen käännoispisteen

suhteen sekä tietoja aluksen läheisyydessä olevien muiden alusten sijainnista, tunnistetiedoista ja aikeista. Lisäksi voitaisiin antaa varoituksia. Navigointiapua voitaisiin antaa esimerkiksi huonon sään vallitessa tai aluksen tullessa luotsipaikalle antamalla säännöllisin väliajoin tietoa suuntimasta. Tällöin ohjattu suunta jäisi päällikön ratkaistavaksi ottaen huomioon esimerkiksi tuulen, virran, aallokon tai jäätilanteen. Alusliikenneohjaaja ilmoittaisi ainoastaan suuntiman aluksen määränpään tai seuraavaan käännöskohtaan.

7 §. Alusliikenteen järjestely. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin siitä, millaisilla toimenpiteillä alusliikennettä olisi mahdollista pysyvillä liikennejärjestelyillä ohjata. Alusliikenteen järjestely tarkoittaa liikenteen järjestelyä ja alusten liikkeiden ennakoimista niin, että ruuhkat ja vaaralliset tilanteet voidaan estää. Alusliikenteen järjestely on erityisen tärkeä palvelu alusliikenteen ruuhkakohtina tai muuhun alusliikenteeseen vaikuttavien erikoiskuljetusten liikkeessä VTS-alueella.

Toimivaltainen viranomaislainen voisi ehdotetun lain 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä vahvistaa VTS-alueelle kohtaamiskieltoja ja kohtaamispaikkoja, ohittamiskieltoja ja ohittamispaikkoja, lähtöluvan satamasta tai ankkurointipaikalta, VTS-alueelle saapumisluvan, liikenteen porrastusjärjestelyjä sekä ankkurointikieltoja ja ankkurointipaikkoja. Kohtaaminen tai ohittaminen voitaisiin kieltää tai määrätä kohtaamis- tai ohittamispaikka välillä esimerkiksi luotsipaikan läheisyydessä tai jääuomassa ajettaessa. Samoin voitaisiin liikennetilanteen mukaisesti porrastaa liikenne ajan tai matkan suhteen esimerkiksi kapeikkoon tai kapeille väylänosille jommastakummasta tai kummastakin suunnasta tultaessa. Otettaessa käyttöön lähtölupamenettely perustamispäätöksessä määriteltäisiin paikka, josta lähdetessä lähtölupa tarvitaan sekä se, millä edellytyksellä lähtölupa voidaan evätä. Satamasta lähtevältä alukselta lähtölupa voitaisiin evätä esimerkiksi, jos välillä on kohtaamiskielto ja kohtaamiskieltoalueella olisi sisään tuleva alus ja satamasta lähtevä alus sattuisi kohtaamiskieltoalueelle yhtä aikaa sisään tulevan aluksen kanssa.

Liikenteen porrastus perustuisi matkaan tai aikaan, ja se voisi olla käytössä joko jatkuvasti tai vain esimerkiksi huonon näkyvyyden vallitessa taikka se voisi olla erilainen normaaliolosuhteissa ja huonoissa sääolosuhteissa. Porrastus voitaisiin määrätä otettavaksi käyttöön väylä- tai satamakohtaisesti tietyissä, perustamispäätöksessä määritetyissä olosuhteissa. Tällainen sääolosuhde voisi olla esimerkiksi näkyvyys, jonka aleneminen esimerkiksi 0,5 mailiin johtaisi liikenteen porrastuksen käyttöön ottoon. Tällöin alusliikenneohjaaja toteaisi porrastusta vaativien olosuhteiden olevan olemassa ja ilmoittaisi alueella oleville aluksille perustamispäätöksen mukaisen porrastuksen voimaan tulosta. Käytettävä porrastusväli ilmoitettaisiin aikana, kuten 10 minuuttia, tai matkana, kuten 0,5 mailia.

Edellä selostetut liikenteen järjestelytoimenpiteet muodostaisivat VTS-alueelle pysyvät liikennesäännöt. Niistä tiedotettaisiin kansallisissa ja kansainvälisissä julkaisuissa ja alusliikenneohjaaja valvoisi niiden noudattamista.

Säädösehdotuksen 3 kohdalla pantaisiin täytäntöön valvontadirektiivin 18 artiklan 1 kohdan b alakohta.

3 luku. Alusliikennepalvelun perustaminen

8 §. Perustamispäätös. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin alusliikennepalvelun perustamisesta. Alusliikennepalvelun tietyille alueelle perustaisi toimivaltainen viranomaislainen, jos se katsoo palvelun tarpeelliseksi. Sen vuoksi ennen alusliikennepalvelun perustamista toimivaltaisen viranomaisen olisi selvitettävä alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät tekijät sekä eri viranomaisten välinen yhteistyö.

Lisäksi olisi selvitettävä perustettavaksi aiotulla VTS-alueella jo olevat reittijakojärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut alusliikennettä ohjaavat tai rajoittavat tekijät. Muina alusliikennettä ohjaavina tai rajoittavina tekijöinä voisivat olla esimerkiksi liikennemäärät, vaaralliset kuljetukset ja erikoiskuljetukset alueella, vesialueen ja väylästä navigoitavuuteen ja navigointiturvallisuuteen liittyvät seikat sekä luotsaus ja jäänmurto.

Perustamispäätöksessä vahvistettaisiin alusliikennepalvelua ylläpitävä VTS-viranomainen, yhteistoimintasopimus, jos VTS-viranomainen ylläpitäisi alusliikennepalvelua yhteistyössä muiden viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa, annettavat alusliikennepalvelut ja missä laajuudessa niitä annetaan, VTS-alue sekä VTS-aluekohtaiset pakolliset ilmoittautumispisteet ja pakolliset reitit, VTS-viranomaisen henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyudet, VTS-viranomaisen sisäiset ja ulkoiset toimintatavat sekä toiminta-ajat, VTS-keskuksen sijainti, VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät sekä alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset. Päätöksellä varmistettaisiin palvelujen yhtenäinen laatu koko maassa. Ehdotettu säännös vastaa nykyisten hallinnollisten määräysten mukaista käytäntöä.

Annettavien alusliikennepalvelujen vahvistaminen perustamispäätöksellä on perusteltua, jotta kullekin VTS-alueelle saataisiin luotua liikenteen tarpeita ja olosuhteita sekä VTS-viranomaisen käytettävissä olevia resursseja vastaava palvelutaso. Perustamispäätöksessä vahvistettaisiin tiedotusten antamisajankohdat ja annettavat tiedot. Lisäksi perustamispäätöksessä määriteltäisiin, annetaanko kyseisestä VTS-keskuksesta navigointiapua ja missä laajuudessa sitä annetaan. Perustamispäätöksessä myös vahvistettaisiin, suoritetaanko VTS-alueella alusliikenteen järjestelyä ja mitä 7 §:ssä tarkoitettuista alusliikenteen järjestelyyn kuuluvista toimenpiteistä VTS-alueella on käytössä.

Yhteistoimintasopimukset tulisi vahvistaa perustamispäätöksessä vastuiden kohdentamiseksi.

Pakolliset ilmoittautumispisteet ja pakolliset reitit kuuluvat kaikkien alusliikennepalvelujen piiriin. Vaarallista tai ympäristöä pilaaavaa lastia kuljettaville aluksille perustamispäätöksessä määrättävä pakollinen reitti VTS-alueella määriteltäisiin reittipisteinä. Aluksilta voitaisiin lisäksi edellyttää, että ne ilmoittautuessaan vahvistavat VTS-viranomaiselle noudattavansa kyseistä reittiä. Alusten ilmoittautumisveloitteet olisivat kaikkien alusliikennepalvelujen kohdalla tarpeen myös liikenteen seuraamisen ja valvonnan kannalta.

Perustamispäätöksen tekemisen yhteydessä tulisi erityisesti arvioida tarjottavien palvelujen riittävyys ja taso meriturvallisuuden kannalta. Perustamispäätöksessä olisi erityisesti kiinnitettävä huomiota liikenteen ohjausta koskeviin toimenpiteisiin ja siihen, että ne varmistavat liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

VTS-alueen eri sektoreille ja osa-alueille olisi mahdollista määritellä eritasoinen palvelu tarpeen mukaan. Tällöin tulisi myös henkilökunnan pätevyyden taso määritellä.

9 §. Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi perustamispäätöksen muuttamisesta tai peruuttamisesta. Toimivaltainen viranomainen voisi VTS-viranomaisen esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen. Muuttaminen saattaisi olla tarpeen esimerkiksi liikenteen lisääntymisen tai vähenemisen vuoksi, jolloin muutettaisiin annettavia palveluja tai aluetta.

Lisäksi toimivaltainen viranomainen voisi ehdotetun pykälän mukaan muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos toiminta ei olisi perustamispäätöksen mukaista. Muuttaminen voisi tarkoittaa esimerkiksi aluksille annettavien palvelujen vähentämistä.

10 §. Perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai peruuttamisesta tiedottaminen. Alusten osallistuminen VTS-palveluun varmistettaisiin sillä, että VTS-viranomainen olisi velvollinen ilmoittamaan alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta ja sen peruuttamisesta kansainvälisissä ja kansallisissa julkaisuissa. Näitä ovat tällä hetkellä VTS-Guide, Master's Guide ja Tiedonantoja merenkulkijoille sekä IALA:n julkaisema World VTS Guide. Alusturvallisuuden ja liikenteenohjauksen toimivuuden varmistamiseksi perustamispäätöksessä tarkemmin määritellyt ilmoittautumispisteet sekä muut menettelyt julkaistaisiin soveltuvin osin merikartoissa ja karttatiedostona Tiedonantoja merenkulkijoille -julkaisussa ja kansainvälisissä julkaisuissa.

Säännös vastaisi osaltaan valvontadirektiivin 22 artiklan 2 kohtaa.

4 luku. **Henkilöstön pätevyys**

11 §. Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työ-

paikkakoulutus. Ehdotetun pykälän mukaan alusliikenneohjaajalla tulisi olla sellainen pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen.

Alusliikenneohjaajana saisi toimia vain henkilö, jolla on voimassaoleva Merenkululaitoksen myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen.

Työpaikkakoulutuksen tarkoituksena on varmistaa, että tuleva alusliikenneohjaaja on perehtynyt VTS-alueeseen sekä VTS-keskuksen laitteisiin, järjestelmiin ja menettelytapoihin. Työpaikkakoulutus suoritettaisiin käytännön työharjoitteluna IALA:n suositusten mukaisen ja VTS-viranomaisen hyväksymän työpaikkakouluttaja-kurssin suorittaneen henkilön johdolla siinä VTS-keskuksessa, johon henkilö haluaa kelpuutusmerkinnän. VTS-viranomainen vastaisi työpaikkakoulutuksen järjestämisestä ja sen suorittamisen hyväksymisestä. Hyväksytysti suoritettun työpaikkakoulutuksen jälkeen VTS-viranomainen tekisi pätevyystodistukseen kelpuutusmerkinnän osoitukseksi henkilön pätevyydestä toimia alusliikenneohjaajana kyseisessä VTS-keskuksessa. Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutus perustuu kansainvälisiin IMO:n ja IALA:n suosituksiin, joista tärkein on IALA:n suositus V-103 koskien alusliikenneohjaajien koulutusta ja sertifiointia.

Alusliikenneohjaaja saa tehtävissään käyttöönsä muun muassa puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen tutkakuvausta sekä tietoja tutkasensorien sijainnista ja erottelukyvystä. Nämä tiedot ovat erityisen arkaluonteisia. Palkattaessa henkilökuntaa VTS-keskuksiin työnantaja voisi pyytää työntekijästä turvallisuusselvityksen. Turvallisuusselvityksestä säädetään turvallisuusselvityksistä annetussa laissa (177/2002).

Koulutuksen sisällön ja laajuuden varmistamiseksi tulisi laatia VTS-keskuskohtainen työpaikkakoulutussuunnitelma, jonka Merenkululaitos vahvistaisi. Koulutussuunnitelman tulisi pitää sisällään kuvaus annettavasta koulutuskokonaisuudesta sekä määritelmät hyväksytysti suoritettun koulutusjakson jälkeen edellytettävistä tiedoista ja taidoista aihealueittain. Työpaikkakoulutuksen edistymisestä olisi pidettävä kirjaa. Tämä

voitaisiin toteuttaa käyttämällä koulutuskirjaa, johon koulutettava ja kouluttaja tekisivät merkintöjä.

Työpaikkakoulutuksen kestoon vaikuttavat useat asiat, kuten esimerkiksi henkilön aiempi työkokemus, VTS-keskuksesta annettavat palvelut sekä VTS-alueen liihteelliset ja maantieteelliset ominaisuudet. Vähimmäiskestoltaan koulutuksen tulisi olla sellainen, että henkilön voidaan todeta hallitsevan koulutussuunnitelmassa määritetyt tiedot ja taidot käytännössä. Työpaikkakoulutuksen enimmäiskesto olisi kuusi kuukautta.

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksesta ja työpaikkakoulutussuunnitelmasta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Ehdotettu pykälä liittyisi myös valvontadirektiivin 9 artiklan 3 kohtaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että rannikkoasemilla, joiden tehtävänä on seurata alusliikennepalvelujen ja alusten reittijärjestelmien noudattamista, on käytössään asianmukaisesti koulutettua henkilöstöä.

12 §. *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus.* Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä olisi ehdotetun pykälän mukaan, että hakija on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan peruskoulutuksen ja että hän hallitsee tarvittavassa laajuudessa suomen, ruotsin ja englannin kielen. IMO:n päätöslauselman A.857(20) 2 luvun mukaan VTS-viranomaisen tulee varmistaa, että alusliikenneohjaajalla on edellytykset ja erikoiskoulutus toimia tehtävissään VTS-keskuksessa ja että hänellä on vaaditut vaatimukset täyttävä kielitaito varsinkin, jos hänellä on oikeus antaa alusliikenteelle ohjeita tai määräyksiä tai navigointiapua. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksella varmistettaisiin yhteneväinen koulutus ja oikeiden menettelytapojen noudattaminen tehtävissä.

Lisäksi navigointiapua tai alusliikenteen järjestelypalvelua antavalta alusliikenneohjaajalta vaadittaisiin, että hän on suorittanut vahtiperämiehen tutkinnon ja tutkinnon suorittuaan saanut vahtiperämiehenkirjan. Pätevyystodistuksen saaminen ei siis edellytä voimassaolevaa vahtiperämiehenkirjaa. Edellä mainittuja alusliikennepalveluja antavan henkilön tulee ymmärtää, mihin tekijöihin päällikön ratkaisut komentosillalla perustuvat. Alusliikenneohjaajan tulisi kyetä anta-

maan ohjeet ja määräykset niin, että päällikkö ja alusliikenneohjaaja molemmat ymmärtävät ne samalla tavalla. On tärkeää, että alusliikennepalveluun osallistuja tietää, mikä tasoinen koulutus ja pätevyys määräyksiä ja ohjeita antavalla henkilöllä on.

Merenkulkulaitos merkitsisi pätevyystodistukseen ne alusliikennepalvelut, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan.

Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus säätää tarkemmin alusliikenneohjaajan peruskoulutuksesta sekä vaadittavasta kielitaidosta. Alusliikennepalvelua hoitavan henkilöstön englannin kielen taito tulisi IALA:n suositusten mukaisesti olla kansainvälisen englannin kielen testijärjestelmän, jäljempänä IELTS, taso 5 tai vastaavan testijärjestelmän vastaava taso. Tämän lisäksi VTS-keskuksissa tulisi käyttää tarvittaessa IMO:n Standard Marine Vocabulary Phrases -sanastoa merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 22/1984), IMO:n päätöslauselman A.857(20) ja IALA:n suosituksen V-103 mukaisesti.

13 §. *Alusliikennepalvelun esimiehen pätevyys.* Ehdotetun pykälän mukaan alusliikennepalvelun esimiehellä tulisi olla sellainen pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen johtamiseen.

Alusliikennepalvelun esimiehenä saisi toimia vain henkilö, jolla on voimassaoleva Merenkulkulaitoksen myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus, johon Merenkulkulaitos tekee hyväksymismerkinnän suoritettua alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutuksesta. Koulutus tähän tehtävään joudutaan hankkimaan ulkomailta. Tällä hetkellä Euroopassa vain kaksi oppilaitosta antaa IALA:n vaatimukset täyttävää alusliikennepalvelun esimiehen koulutusta. Tarkoituksena on, että IALA:n suosituksen mukaisesti alusliikennepalvelun esimiehen englannin kielen taito tulisi olla IELTS taso 6 tai vastaavan testijärjestelmän vastaava taso.

Alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutuksesta ja vaadittavasta kielitaidosta säädetäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

14 §. *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen.* Pätevyystodistus myönnettäisiin määräajaksi, enintään

viideksi vuodeksi, ja se voitaisiin hakemuksesta uusida. Myös alusliikennepalvelun esimies joutuisi uusimaan alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksensa. Käytännössä alusliikennepalvelun esimies toimii useimmiten itse myös alusliikenneohjaajana.

Uusimisen edellytyksenä olisi, että pätevyystodistuksen haltija osoittaisi säilyttäneensä ammattitaitonsa. Tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi työskentelyä pätevyystodistusta vastaavissa tehtävissä tai suoritettua työpaikkakoulutusta.

Tarkoituksena on, että VTS-viranomainen suorittaisi pätevyyden ja osaamisen vuosittaista arviointia, josta tehtäisiin merkintä henkilön pätevyystodistukseen. Arviointi olisi suoritettava aikaisintaan yhdeksän, mutta enintään 12 kuukauden kuluttua edellisestä arviointipäivämäärästä.

Mikäli henkilö olisi poissa yhtäjaksoisesti yli 12 kuukautta alusliikennepalvelutehtävistä, johon hänellä on kelpuutusmerkintä, tulisi hänen operatiiviseen työhön palatessaan suorittaa hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso ennen itsenäisen vahtityöskentelyn aloittamista. Työpaikkakoulutuksen tarkoituksena olisi päivittää työntekijän tiedot toimintaohjeiden, laitteistojen ynnä muiden työn suorittamiseen liittyvien tekijöiden osalta sekä varmistaa käytännössä tapahtuva harjoittelu tarvittavien taitojen aktivoimiseksi.

Lisäksi tarkoituksena on, että pätevyystodistuksen haltijan tulisi suorittaa hyväksytty ammatillinen täydennyskoulutus vähintään kerran pätevyystodistuksen voimassaoloaikana pätevyytensä ylläpitämiseksi. Henkilön tulisi suorittaa ammatillinen täydennyskoulutus korkeintaan 12 kuukautta ennen pätevyystodistuksen uusimista. Kurssin tarkoituksena olisi päivittää tiedot alusliikennepalvelutoimintaan yleisesti vaikuttavien tekijöiden osalta sekä kerrata simulaattoriharjoitusten avulla oikeita toimintatapoja ja tehokasta kommunikointia.

Pätevyystodistuksen uusimiseen liittyvästä pätevyyden ja osaamisen arvioinnista, työpaikkakoulutuksesta ja ammatillisesta täydennyskoulutuksesta, säädetäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

15 §. *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttaminen.* Merenkulkulaitoksen olisi ehdotetun pykälän mukaan peruutettava

alusliikenneohjaajan pätevyystodistus, jos pätevyystodistuksen haltija ei enää tiedoiltaan ja taidoiltaan täytä pätevyystodistuksen saamisen edellytyksiä.

Merenkulkulaitos voisi peruuttaa pätevyystodistuksen, jos pätevyystodistuksen haltija toistuvasti rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä taikka jos pätevyystodistuksen haltija on tehtäviään hoitaessaan alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alainen.

Ennen pätevyystodistuksen peruuttamista, Merenkulkulaitoksen olisi kuultava asianomaista henkilöä. Tämä on tarpeen, jotta asianomaisen henkilön oikeusturva olisi varmistettu.

Merenkulkulaitos voisi velvoittaa pätevyystodistuksen haltijan toimittamaan pätevyystodistuksensa heti viranomaiselle.

Peruuttamispäätöksessä olisi määrättävä aika, jonka kuluessa pätevyystodistusta ei anneta, ellei pätevyystodistusta peruuteta pysyvästi. Aika alkaisi kulua siitä, kun peruuttamispäätös on saatettu asianomaiselle tiedoksi, tai viimeistään pätevyystodistuksen voimassaolon päättyessä.

5 luku. **VTS-viranomaisen toimivalta ja velvollisuudet**

16 §. Alusliikennepalvelun ylläpito. VTS-viranomainen olisi ehdotetun pykälän mukaan velvollinen ylläpitämään tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti VTS-alueellaan alusliikennepalvelua sekä valvomaan ja ohjaamaan alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. Pykälässä asettaisiin VTS-viranomaiselle velvoite ylläpitää palvelua, johon alukset olisivat velvollisia osallistumaan ja jota ne toisaalta edellyttävät myös saavansa.

VTS-viranomainen voisi ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä muiden viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. Tämä vastaa nykykäytäntöä. Esimerkiksi Helsinki VTS:ää ylläpitävät Suomenlahden merenkulkuupiiri ja Helsingin satama yhteistyössä.

Pohjanlahden merenkulkuupiiri ylläpitää Bothnia VTS:ää yhteistyössä rajavartiolaituksen Länsi-Suomen merivartioston kanssa. Yhteistyö perustuu keskinäisiin sopimuksiin. Lisäksi merenkulkuupiirit pitävät teknisiä järjestelmiä yllä yhteistyössä rajavartiolaituksen ja puolustusvoimien kanssa METO (merelliset viranomaistoiminnat) -yhteistyön puitteissa. VTS-viranomainen vastaisi tällaisestakin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä. Yhteistoimintasopimuksessa sovitaisiin tarkemmin vastuunjaosta eri toimijoiden kesken.

Kaikkiin alusliikenneohjaajiin, myös satamanpitäjän palveluksessa oleviin, sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Ehdotetun 4 momentin mukaan VTS-viranomainen olisi velvollinen tallentamaan VTS-alueen tilannekuvan ja siihen liittyvän VHF-radioliikenteen ja säilyttämään tallenteita 30 vuorokautta. Näiden VTS-alueen tilannekuvatallenteiden avulla voidaan tarvittaessa käydä yksittäisiä liikennetilanteita läpi jälkikäteen ja selvittää esimerkiksi läheltä piti -tilanteiden ja onnettomuuksien syitä. Tilannekuva ei sisällä henkilötietoja.

Tallenteiden julkisuudesta olisi voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Merenkulkulaitoksen VTS-tilannekuva muodostetaan yhdessä Merenkulkulaitoksen, puolustusvoimien ja rajavartiolaituksen tutkasensoreista saatavasta käsittelemättömästä tutkavasta ja AIS-sensoreista saatavasta tiedosta, jotka kootaan tilannekuvaksi viranomais-tarkoituksiin käytettäväksi. Sekä puolustusvoimien että rajavartiolaituksen tutkasensorien sijainti ja erottelukyky ovat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n 10 kohdan nojalla salaisia. Näitä tietoja ei voida tallenteissa erottaa Merenkulkulaitoksen sensorien tiedoista.

Radiotaajuuksista ja telelaitteista annetun lain (1015/2001) 37 §:n 3 momentin 3 kohdan mukaan luottamuksellisena radioviestintänä ei pidetä yleisellä kutsukanavalla harjoitettavaa radioviestintää, jollaista on pykälässä tarkoitettu VHF-radioliikenne.

Tällä pykälällä pantaisiin täytäntöön valvontadirektiivin 24 artikla tietojen luottamuksellisuudesta.

17 §. Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityistilanteissa. VTS-viranomainen voisi pykälän mukaan tarvittaessa poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen tai meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi tilapäisesti sulkea vesialueen, väylän tai väylänosan, määrätä aluksia ankkurointi-paikalle tai takaisin laituriiin sekä rajoittaa tilapäisesti nopeutta vesialueella tai väylällä esimerkiksi saariston jääkentän rikkoutumisen estämiseksi tai luotsipaikalle tullessa tai sukeltajan ollessa töissä väyläalueella. Kullakin VTS-viranomaisella on kokemusta alueensa olosuhteista ja niiden aiheuttamasta vaarasta alusliikenteelle ja tällä perusteella mahdollisuus arvioida, missä tilanteissa poikkeustoimiin on syytä ryhtyä.

Onnettomuustilanteissa pelastustoimien turvaaminen saattaa edellyttää vesialueen tai väylän tai väylänosan sulkemista. Tällöin turvallisuus voitaisiin varmistaa ohjaamalla aluksia ankkuriin tai takaisin satamaan. Tällaiseen toimenpiteeseen voitaisiin ryhtyä silloin, kun meripelastusjohtaja on tehnyt meripelastuslain (1145/2001) 11 a §:ssä tarkoitetun päätöksen kieltää liikkuminen etsintä- ja pelastusalueen merialueella tai rajoittaa sitä.

Toimenpiteen tarkoituksena olisi vaarallisten tilanteiden ehkäiseminen ja alusliikenteen kokonaisturvallisuuden parantaminen. VTS-viranomaisen toteuttama alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityistilanteissa olisi päämäärähakuista ja tarvittavat aluksen ohjailutoimenpiteet jäisivät päällikön harkintaan ja toteutettaviksi.

Pykälään ehdotetaan lisäksi otettavaksi säännös, jonka mukaan alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi erityistilanteissa annettavista velvoittavista määräyksistä olisi ilmoitettava välittömästi alueella oleville ja sinne matkalla oleville aluksille. Samoin toimenpiteestä tulisi ilmoittaa sille satamanpitäjälle, jonka liikennettä päätös koskee. Ilmoittaminen tehtäisiin sekä VTS-keskuksen viestintävälineillä että Merenkululaitoksen turvallisuusradion, Turku Radion, avulla.

18 §. VTS-viranomaisen ilmoitusvelvollisuudet. Ehdotetun pykälän mukaan VTS-viranomainen olisi velvollinen ilmoittamaan asianomaisille merenkulku-, meripelastus-,

ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tiettyä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- tai kullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista.

Ehdotetussa pykälässä säädettävällä ilmoittamisvelvollisuudella pantaisiin täytäntöön valvontadirektiivin 16 artikla. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin valvontadirektiivin 16 artiklassa säädetyistä tiettyjä aluksia koskevien tietojen välittämisestä. Säännösehdotuksen mukainen ilmoitusvelvollisuus koskisi myös olennaisten tietojen välittämistä aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin muiden jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle. Tällaisia aluksia ovat valvontadirektiivin 16 artiklan 1 kohdan mukaan seuraavat:

1) alukset, jotka matkansa aikana ovat olleet osallisina valvontadirektiivin 17 artiklassa tarkoitettussa merellä tapahtuneessa vaaratilanteessa tai onnettomuudessa tai jotka ovat jättäneet täyttämättä valvontadirektiivissä säädetyt ilmoittamisvelvollisuudet tai jotka ovat rikkoneet jonkin jäsenvaltion vastuulla olevissa alusten reittijakojärjestelmissä ja alusliikennepalveluissa sovellettavia sääntöjä;

2) alukset, joiden osalta on olemassa näyttöä, tai on perusteltua syytä olettaa, että ne ovat tahallisesti päästäneet öljyä mereen tai muulla tavoin rikkoneet alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä; sekä

3) alukset, joilta on evätty pääsy yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai joista jokin jäsenvaltio on tehnyt ilmoituksen satamavaltioiden suorittamasta alusten valvonnasta annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY, sellaisena kuin direktiivi on muutettuna ja Suomessa täytäntöönpantuna, liitteessä I olevan 1 kohdan mukaisesti.

Pykälän nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella pantaisiin täytäntöön myös valvontadirektiivin 21 artiklan ilmoittamisvelvollisuutta koskevat 1 ja 3 kohdat.

VTS-viranomainen valvoisi myös eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain (485/2004), jäljempänä turvatoimilaki, toteutumista VTS-alueellaan. Jos VTS-viranomainen havaitsee, että alusta uhkaa turvavälikohtaus VTS-alueella, tulisi sen ilmoittaa siitä rajavartiolaitokselle. Turvatoimilain 5 §:n 1 kohdan mukaan rajavartiolaitoksen tulee pitää yllä yhteyspistettä alusten ja satamarakenteiden turvauhkaa koskeville ilmoituksille sekä turvahälytyksille.

19 §. VTS-viranomaisen toimintakäsikirja. Toiminnan tason ja sujuvuuden varmistamiseksi myös erilaisissa häiriötilanteissa VTS-viranomaiselle ehdotetaan säädettäväksi velvollisuus laatia ja ylläpitää toimintakäsikirjaa, jossa olisi määritelty VTS-viranomaisen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen poikkeustilanteissa. Tällaisia poikkeustilanteita saattaisivat olla tekniset häiriötilanteet sekä poikkeusolojen aiheuttamat erityistoimenpiteet. Tarkoitus on, että VTS-viranomainen myös varautuisi poikkeustilanteisiin varajärjestelmiä rakentamalla ja testaamalla sekä harjoittelemalla toimintaa varajärjestelmien tai vaihtoehtoisten toimintamallien avulla.

Toimintakäsikirjasta tulisi käydä ilmi sisäiset toimintatavat, joilla varmistetaan tiedon keruu, sen käsittely ja päätöksenteko. Ulkoiisiin toimintatapoihin kuuluisivat määräävät, korjaavat ja palvelevat toimenpiteet. Ulkoiset toimintatavat vaikuttaisivat alueen liikennekuvaan ja niihin kuuluisivat tarjottavat alusliikennepalvelut ja niiden järjestämiseksi tarvittavat toimenpiteet.

20 §. Valvonta kansainvälisillä merialueilla. VTS-viranomaisen olisi valvottava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reittijakojärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista

Ehdotetulla pykälällä pantaisiin täytäntöön valvontadirektiivin 5 ja 7 artiklat.

6 luku. Alusta ja aluksen päällikköä koskevat velvollisuudet

21 §. Alusliikennepalveluun osallistuminen. Ehdotetun pykälän mukaan alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, olisivat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä määrättyllä tavalla VTS-viranomaiselle, kuuntelemalla VTS-alueella käytössä olevia VHF-radiokanavia sekä noudattamalla VTS-alueella liikennöintiä koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Pituusraja 24 metriä on käytössä useissa merenkulun turvallisuussäännöksissä ja määräyksissä. Muun muassa eräiden kotimaan matkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuudesta annettua asetusta (1307/1999) sovelletaan olemassa oleviin aluksiin, joiden pituus on vähintään 24 metriä. Neuvoston direktiivi 97/70/EY eli niin sanottu kalastusalusdirektiivi koskee vähintään 24 metriä pitkiä kalastusaluksia. Merenkululaitoksen kesäkuussa 2004 aluksen automaattisesta tunnistusjärjestelmästä antamien määräysten mukaan kotimaanliikenteen matkustaja-alukset, jotka ovat vähintään 24 metriä pitkiä, tulee olla varustettu automaattisella tunnistusjärjestelmällä.

Myös puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset olisivat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun. Nämä alukset voisivat kuitenkin ilmoittautua VTS-viranomaiselle tämän kanssa erikseen sovittavalla tavalla. Ilmoittautumisesta voitaisiin sopia METO-yhteistyön puitteissa.

Myös muut alukset olisivat velvollisia VTS-viranomaisen niin määrätessä osallistumaan alusliikennepalveluun olosuhteiden tai muun meriturvallisuuteen vaikuttavan seikan vuoksi. Tällaisia syitä voisivat olla vaikeat jääolosuhteet tai huonosta näkyvyydestä johtuvat syyt. Varsinkin kesäisin satamien ulkopuolella ajoittain väyläalueella ja ajoittain muulla vesialueella liikkuu muun muassa useita alle 24 metriä pitkiä matkustaja-aluksia, joilla ei olisi muuten velvollisuutta osallistua alusliikennepalveluun. Niille ei myöskään ole määrätty pakolliseksi automaattista tunnistusjärjestelmää (Automatic Identification System eli AIS).

Yksittäistapauksissa, jos ilmoittautuminen

olisi ilmeisen turhaa taikka kohtuuttoman hankalaa, VTS-viranomainen voisi vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta. Tämä edellyttäisi, ettei alusturvallisuutta vaaranneta ja että aluksella on toimiva ja käytössä oleva AIS-laite. Tällöin AIS-laitteen käyttö korvaisi VHF-radiolla annettavan ilmoittautumisen edellyttäen, että laitteella voitaisiin antaa kaikki vaaditut tiedot ja että laite olisi oikein asennettu ja tiedot ajantasaisia.

Säännös vastaa nykykäytäntöä ja lisäksi se vastaa valvontadirektiivin 8 artiklan alusliikennepalveluun osallistumisvelvoitteen asettamista ja valvontaa koskevaa säännöstä. Valvontadirektiivin velvoitteen toteutumista varmistetaan myös ehdotetun lain 28 §:n valvontasäännöksellä ja 29 §:n rangaistussäännöksellä.

YK:n merioikeusyleissopimuksen 21 artiklan 4 kappaleessa velvoitetaan viattomassa kauttakulussa olevat ulkomaalaiset alukset noudattamaan rantavaltion aluemerellä kansallista lainsäädäntöä, joka koskee merenkulun turvallisuutta ja meriliikenteen sääntelyä sekä kaikkia merellä tapahtuvien yhteentörmäysten ehkäisemiseksi koskevia yleisesti hyväksytyjä kansainvälisiä määräyksiä.

22 §. Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus. Aluksen päällikkö olisi ehdotetun pykälän mukaan vastuussa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun. Alusliikennepalvelu ei puuttuisi aluksen ohjailuun eikä päällikön ja luotsin väliseen työnjakoon, vaan ainoastaan antaisi navigointipäätösten tekemistä tukevaa tietoa. Päällikkö myös vastaisi siitä, että alusta ohjailtaisiin VTS-alueella noudatettavien liikennöintiä koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Erityistilanteiden edellyttämä alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen on yleensä vaikeasti ennakoitavissa. Myös se olisi päämäärähakuisia ja sen edellyttämät aluksen ohjailutoimenpiteet jäisivät päällikön harkintaan.

Jos päällikkö ei aluksen turvallisuuteen vaikuttavasta pakottavasta syystä voisi noudattaa 21 §:n säännöksiä tai 17 §:n nojalla annettuja alusliikenteen tilapäistä ohjaamista koskevia määräyksiä, hänen olisi ilmoitettava tästä välittömästi VTS-viranomaiselle sekä annettava asiasta VTS-viranomaiselle pyynnöstä kirjallinen selvitys.

Ehdotetulla 3 momentilla pantaisiin täytäntöön valvontadirektiivin 18 artiklan 2 kohta.

23 §. Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen. Aluksen päällikön olisi ilmoitettava VTS-viranomaiselle seuraavista VTS-alueella tai sen läheisyydessä tapahtuneista tapauksista:

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

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

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

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

Ehdotettu säännös vastaisi valvontadirektiivin 17 artiklan 1 kohtaa. VTS-alueen läheisyydellä tarkoitettaisiin tässä yhteydessä VTS-alueeseen välittömästi liittyviä merialueita.

Merellä tapahtuvia vaaratilanteita koskevista päällikön ilmoitusvelvollisuuksista säädetään myös merilain (674/1994) 6 luvun 11 a §:ssä ja 12 a §:ssä sekä aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun asetuksen (635/1993) 10 §:ssä.

Ehdotetun 18 §:n mukaan VTS-viranomaisen on edelleen ilmoitettava asianomaisille viranomaisille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä seikoista.

Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista tehtävän ilmoituksen sisällöstä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Ilmoituksen tulisi valvontadirektiivin 17 artiklan 2 kohdan mukaisesti sisältää aluksen tunnistetiedot, sijainti sekä lähtö-

ja määräsatama, osoite, josta voidaan saada tietoja aluksessa kuljetetuista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista, aluksilla olevien henkilöiden lukumäärä, vaaratilannetta koskevat yksityiskohtaiset tiedot sekä IMO:n päätöslauselmassa A.851(20) tarkoitettujen olennaiset tiedot.

7 luku. Erinäiset säännökset

24 §. Virka-apu. Ehdotetun pykälän mukaan VTS-viranomaisella olisi oikeus saada puolustusvoimilta, rajavartiolaitokselta, ympäristöviranomaisilta, tulli- ja poliisiviranomaisilta, pelastuslaitoksilta ja valtion alusten päälliköiltä virka-apua.

25 §. Koulutusohjelman hyväksyminen. Merenkululaitos hyväksyisi alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelman. Suomalaiset oppilaitokset järjestäisivät sekä perustettua ammatillista täydennyskoulutusta. Suomessa ei ole tarkoitus järjestää esimiehen peruskoulutusta tarvittavan koulutuksen vähäisyyden vuoksi. Merenkululaitoksen tulisi hyväksyä myös ulkomaisen oppilaitoksen antama koulutusohjelma. Koulutusohjelmaan tulisi sisältyä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

26 §. VTS-pätevyysrekisteri. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että Merenkululaitos ylläpitäisi VTS-pätevyysrekisteriä. Rekisteriä tarvittaisiin apuna alusliikenneohjaajien ja alusliikennepalvelun esimiesten pätevyysien valvonnassa ja siihen liittyvässä palvelutietojen seurannassa. Pätevyystodistuksen haltijasta saataisiin rekisteriin merkitä perustietoina nimi ja tieto syntymäajasta. Lisäksi voitaisiin merkitä henkilön yhteystiedot. Edellä tarkoitettujen perustietojen lisäksi rekisteriin voitaisiin sen käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisina tietoina merkitä tietoja myönnettävistä pätevyystodistuksista, alusliikennepalveluista, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan, sekä tietoja suoritettavasta työpaikkakoulutuksesta, myönnettävistä kelpuutusmerkinnöistä, palveluista VTS-keskuksissa, suoritettavasta alusliikenneohjaajan ammatillisesta täydennyskoulutuksesta sekä pätevyystodistuksen peruuttamisesta.

Henkilötiedot tulisi poistaa rekisteristä

kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana henkilön pätevyystodistuksen voimassaolo päättyi.

Rekisteriin merkitylle saisi luovuttaa häntä itseään koskevia tietoja. Tietoja saisi luovuttaa myös laissa tarkoitettulle toimivaltaiselle viranomaiselle ja VTS-viranomaiselle sekä muulle viranomaiselle tai satamanpitäjälle, joka ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä VTS-viranomaisen kanssa. Muutoin rekisterin henkilötietojen käsittelyyn sovellettaisiin, mitä henkilötietolaissa (523/1999) säädetään.

27 §. Luettelo oppilaitoksista. Merenkululaitos pitäisi luetteloita oppilaitoksista, joissa alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutusta annetaan. Luettelointia tarvitaan, jotta tiedetään, mistä oppilaitoksesta vaadittu koulutus voidaan saada.

28 §. Valvonta. Pykälän mukaan ehdotetun lain täytäntöönpanon ja lain noudattamisen ylin valvonta kuuluisi liikenne- ja viestintäministeriölle, jonka hallinnonalalla Merenkululaitos toimii. Lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta kuuluisi Merenkululaitokselle.

Pykälän 3 momentti vastaisi valvontadirektiivin 8 artiklan mukaista velvoitetta valvoa alusliikennepalvelusta annettujen säännösten noudattamista ja velvollisuutta ilmoittaa alusten rikkomuksista asianomaiselle aluksen lippuvaltiolle. On syytä kiinnittää huomiota siihen, että velvollisuus ilmoittaa koskisi vain selviiä ja vakavia rikkomuksia, mutta muistakin rikkomuksista voidaan ilmoittaa, jos se katsotaan tarpeelliseksi. Kansainvälisten sopimusten määräysten ja IMO:n päätösten vastainen toiminta aiheuttaisi ilmoituksen lippuvaltiolle. Tällaisia järjestelmiä ovat Suomenlahdella IMO:n päätöksellä A.284(VIII) hyväksytyt reittijakojärjestelmät siten kuin niitä on IMO:n päätöksellä 6 päivänä tammikuuta 2003 muutettu sekä IMO:n päätöksellä MSC.139(76) hyväksytty alusten pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä.

29 §. Rangaistussäännökset. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi rangaistusseuraamuksista. Alusliikennepalveluun liittyvän liikenteenohjauksen toimivuuden varmistaminen edellyttää valvonnan lisäksi rikkomusten sanktiointia. Ehdotetun pykälän mukaan se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo

VTS-viranomaisen 17 §:n 1 momentin nojalla antamia määräyksiä, 21 §:n säännöksiä alusten osallistumisvelvollisuudesta alusliikennepalveluun tai 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä taikka laiminlyö 22 tai 23 §:n ilmoitusvelvollisuuden, olisi tuomittava, jollei muualla teosta säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon.

Rangaistussäännöstä sovellettaessa on syytä kiinnittää huomiota ehdotettuun 22 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan päällikön, joka ei aluksen turvallisuuteen liittyvästä pakottavasta syytä pysty osallistumaan alusliikennepalveluun, on ilmoitettava asiasta välittömästi VTS-viranomaiselle.

Tällä pykälällä pantaisiin täytäntöön valvontadirektiivin 25 artikla.

30 §. Tuomioistuin. Ehdotetun pykälän mukaan lain 17 ja 21—23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa tuomioistuin määräytyisi merilain 21 luvun säännösten mukaan.

31 §. Muutoksenhaku. Toimivaltaisen viranomaisen, VTS-viranomaisen sekä Merenkulkulaitoksen ehdotetun lain nojalla tekemään hallintopäätökseen haettaisiin muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä olisi muutoksenhausta huolimatta kuitenkin noudatettava, jollei valitusviranomaisen toisin määrää.

8 luku. **Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

32 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan kesällä 2005. Lailla kumottaisiin vesiliikennelain 14 § sekä merenkulkuhallituksen 14 päivänä huhtikuuta 1997 antama päätös alusliikenteen ohjaus- ja tukipalvelusta (VTS).

Viranomaisilla olisi oikeus ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin, valmisteleviin toimenpiteisiin ennen lain voimaantuloa.

33 §. Siirtymäsäännökset. Ehdotetun lain voimaan tullessa toiminnassa oleville alusliikennepalveluille olisi haettava 8 §:ssä tarkoitettu perustamispäätös kuuden kuukauden kuluessa lain voimaantulosta. Alusliikenneohjaajiin ja alusliikennepalvelun esimiehiin sovellettaisiin tämän lain 11 tai 13 §:n säännöksiä 1 päivästä heinäkuuta 2007. Ne alusliikenneohjaajat ja alusliikennepalvelun esi-

miehet, jotka ovat lain voimaan tullessa vastaavassa virassa tai toimessa, voisivat toimia jatkossakin alusliikenneohjaajina tai alusliikennepalvelun esimiehinä, vaikka heillä ei olisi vahtiperämiehen tutkintoa ja saatua vahtiperämiehen kirjaa.

2. **Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin muun muassa alusliikenneohjaajan pätevydestä ja alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksesta sekä todistuksen voimassaolosta ja uusimisesta. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin myös alusliikennepalvelun esimiehen pätevydestä ja VTS-viranomaisen sekä aluksen päällikön ilmoittamisvelvollisuuksista. Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti ehdotetun lain kanssa.

3. **Voimaantulo**

Ehdotettu alusliikennepalvelulaki sisältää säännöksiä, jotka koskevat valvontadirektiivin täytäntöönpanoa. Komissio on saattanut Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi rikkomuskanteen Suomea vastaan, koska Suomi ei ole saattanut voimaan direktiivin edellyttämiä lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä. Sen vuoksi laki ehdotetaan tulevaksi voimaan kesällä 2005.

4. **Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

Ehdotetussa alusliikennepalvelulaissa ei puututa perustuslain suojaamiin perusoikeuksiin.

Lakiehdotuksen 8 §:n 2 momentin 2 kohdan ja 16 §:n 2 momentin nojalla VTS-viranomainen voi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä muiden viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. Alusliikennepalvelussa on kysymys julkisesta hallintotehtävästä perustuslain 124 §:n merkityksessä. Alusliikennepalvelu on tosiasiallista alusliikenteen valvontaa ja ohjausta koskevaa toimintaa. Lakiehdotuksessa huolehdittaisiin oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta aluslii-

kenneohjaajien ja alusliikennepalvelun esimiesten sopivuuden ja pätevyyden avulla. Perustuslakivaliokunta on käsitellyt asiaa muun muassa lausunnoissaan PeVL 24/2001 vp (meripelastuslaki) ja PeVL 40/2002 vp (ajoneuvolaki)

Lakiehdotuksen sisältämät valtuutussäännökset on laadittu siten, että ne ovat sopusuhteissa perustuslain kanssa. Valtuutukset liittyvät osittain perustuslain 18 §:n mukaiseen elinkeinovapauteen. Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Säännöksessä käytetty sanamuoto ”lain mukaan” viittaa siihen, että näistä asioista on säädettävä lain tasoisella säännöksellä. Lakiehdotuksen 11—13 §:ssä on yksilöity lain tasolla millaisesta koulutuksesta on kyse. Näin ollen valtuutussäännökset eivät ole ongelmallisia perustuslain 18 §:n kannalta. Valtuutukset on laadittu myös ottaen huomioon perustuslain 80 §. Perustuslakivaliokunta on käsitellyt vastaavia asetuksenantovaltuuksia koskevia kysymyksiä muun muassa lausunnossaan PeVL 39/2001 (työterveyshuoltolaki).

Henkilötietojen suojaan liittyen laissa säädettäisiin täsmällisesti ja kattavasti 26 §:ssä

ehdotetun VTS-pätevyysrekisterin tavoitteesta ja rekisteröityjen tietojen käyttötarkoituksesta, rekisteröitävistä henkilötiedoista, tietojen säilytysajasta sekä tietojen luovuttamisperusteista.

VTS-viranomainen voisi lakiehdotuksen 21 §:n 3 momentin mukaan sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi määrätä myös muita kuin pykälän 1 momentissa tarkoitettuja aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun. Samoin VTS-viranomainen voisi 21 §:n 4 momentin mukaan yksittäistapauksessa, jos ilmoittautuminen on ilmeisen turhaa tai kohtuuttoman hankalaa, vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta, edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta ja että aluksella on käytössä oleva automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS). Ehdotettu sääntely on merkityksellistä julkisen vallan käyttöön perustuslain 2 §:n 3 momentin perusteella kohdistuvan lainalaisuusvaatimuksen näkökulmasta.

Lakiehdotus on sopusuhteissa perustuslain kanssa, minkä vuoksi se voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Alusliikennepalvelulaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on alusliikenteen turvallisuuden lisääminen ja tehokkuuden parantaminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *alusliikennepalvelulla* (*Vessel Traffic Service, VTS*) alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin;

2) *toimivaltaisella viranomaisella* liikenne- ja viestintäministeriötä;

3) *perustamispäätöksellä* päätöstä, jolla toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietylle alueelle;

4) *VTS-viranomaisella* Merenkululaitoksen yksikköä, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

5) *VTS-alueella* aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua; VTS-alue voidaan jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin;

6) *VTS-keskuksella* keskusta, jossa VTS-viranomainen ylläpitää alusliikennepalvelua;

7) *alusliikenneohjaajalla* henkilöä, joka suorittaa VTS-keskuksessa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä ja jolla on tehtävään vaadittava pätevyys;

8) *VTS-reittisuunnitelmalla* alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön sopimaa aluksen reittiä VTS-alueella;

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

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

3 §

Soveltamisala

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

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

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

2 luku

Alusliikennepalvelut

4 §

Alusliikennepalvelut ja kieli

Alusliikennepalveluja ovat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely.

Alusliikennepalvelua annetaan tarpeen mukaan suomen, ruotsin tai englannin kielellä.

5 §

Tiedotukset

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

Tiedotuksissa aluksille annetaan tietoja:

- 1) VTS-alueella olevista muista aluksista;
- 2) muutoksista 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä vahvistetuissa VTS-alueella ja sillä liikennöintiä koskevissa asioissa;
- 3) sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta;
- 4) luotsien ja jäämurtajien toiminnasta;
- 5) väylien ja turvalaitteiden kunnosta ja käytettävyydestä;
- 6) alusta uhkaavasta vaaratilanteesta; sekä
- 7) muista alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista.

Säätiedotusten tulee perustua pätevän sää-tietopalvelun merenkulkijoille antamaan sää-tiedotukseen.

6 §

Navigointiapu

Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-viranomaisen havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa. Navigointiapu on vain päämäärähakuista ja ohjeellista.

VTS-viranomaisen viestissä alukselle tulee ilmetä aluksen nimi, milloin navigointiapu alkaa ja loppuu sekä havaintoväline, johon navigointiapu perustuu. Lisäksi alusliikenne-

ohjaajan ja aluksen päällikön tulee sopia yhteydenpidon menettelytavoista sekä aluksen VTS-reittisuunnitelmasta VTS-alueella.

Navigointiapuna voidaan antaa:

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

7 §

Alusliikenteen järjestely

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

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

3 luku

Alusliikennepalvelun perustaminen

8 §

Perustamispäätös

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

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

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

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

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

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

9 §

Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen

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

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

10 §

Perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai peruuttamisesta tiedottaminen

VTS-viranomaisen on tiedotettava kansallisissa ja kansainvälisissä VTS-julkaisuissa alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai sen peruuttamisesta.

4 luku

Henkilöstön pätevyys

11 §

Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus

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

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

Merenkululaitos vahvistaa työpaikkakoulutussuunnitelman, jonka tulee sisältää kuvaus annettavasta koulutuskokonaisuudesta sekä määritelmät hyväksytysti suoritettujen koulutusjakson jälkeen edellytetyistä tiedoista ja taidoista aihealueittain.

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksesta ja työpaikkakoulutussuunnitelmasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

12 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus

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

Merenkululaitos merkitsee pätevyystodistukseen ne alusliikennepalvelut, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan.

Alusliikenneohjaajan peruskoulutuksesta ja vaadittavasta kielitaidosta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

13 §

Alusliikennepalvelun esimiehen pätevyys

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

Alusliikennepalvelun esimiehenä saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Merenkululaitoksen myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutuksen ja joka hallitsee tarvittavassa laajuudessa suomen, ruotsin ja englannin kielen. Merenkululaitos tekee pätevyystodistukseen merkinnän hyväksytysti suoritetusta peruskoulutuksesta.

Alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutuksesta ja vaadittavasta kielitaidosta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

14 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen

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

Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

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

Pätevyystodistuksen uusimiseen liittyvästä pätevyuden ja osaamisen arvioinnista, työpaikkakoulutuksesta sekä ammatillisesta täydennyskoulutuksesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

15 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttaminen

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

Merenkululaitos voi asian tutkittuaan peruuttaa pätevyystodistuksen, jos:

1) pätevyystodistuksen haltija toistuvasti rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä; tai

2) pätevyystodistuksen haltija on tehtäviin hoitaessaan päihtyneenä.

Ennen pätevyystodistuksen peruuttamis päätöstä tulee asianomaista henkilöä kuulla asiassa.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa Merenkululaitos voi velvoittaa pätevyystodistuksen haltijan toimittamaan heti pätevyystodistuksensa viranomaiselle.

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

5 luku

VTS-viranomaisen toimivalta ja velvollisuudet

16 §

Alusliikennepalvelun ylläpito

VTS-viranomaisen tulee ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti sekä valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. VTS-viranomaisen tulee varmistua VTS-alueensa palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen.

VTS-viranomainen voi yhteistoimintasuojituksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä muiden viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. VTS-viranomainen

vastaa siinäkin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä.

Alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikosluokkellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

VTS-viranomaisen on tallennettava VTS-alueen tilannekuva ja siihen liittyvä VHF-radioliikenne. Tallenteita on säilytettävä 30 vuorokautta. Tallenteiden julkisuudesta on voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

17 §

Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityis-tilanteissa

VTS-viranomainen voi tarvittaessa poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi tilapäisesti määrätä:

- 1) vesialueen, väylän tai väylän osan suljettavaksi;
- 2) aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriiin; sekä
- 3) nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä.

Toimenpiteistä on tiedotettava välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle.

18 §

VTS-viranomaisen ilmoitusvelvollisuudet

VTS-viranomaisen on ilmoitettava asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tietystä alusta koskevasta aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista.

VTS-viranomaisen tulee toimittaa aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille olennaiset tiedot sel-

laisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle.

VTS-viranomaisen ilmoitusvelvollisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

19 §

VTS-viranomaisen toimintakäsikirja

VTS-viranomaisen on pidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on määritelty VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen poikkeus-tilanteissa.

20 §

Valvonta kansainvälisillä merialueilla

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

6 luku

Alusta ja aluksen päällikköä koskevat velvollisuudet

21 §

Alusliikennepalveluun osallistuminen

Alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä määrättyllä tavalla VTS-viranomaiselle, kuuntelemalla VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamalla VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä ja perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä.

Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset voivat ilmoittautua VTS-viranomaiselle tämän kanssa erikseen sovittavalla tavalla.

VTS-viranomainen voi yksittäistapauksissa

sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuuksien vuoksi määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun.

VTS-viranomainen voi yksittäistapauksissa, jos ilmoittautuminen on ilmeisen turhaa tai kohtuuttoman hankalaa, vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta ja että aluksella on toimiva ja käytössä oleva automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS).

22 §

Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus

Päällikkö vastaa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun.

Jos aluksen päällikkö aluksen turvallisuuteen liittyvästä pakottavasta syystä ei pysty osallistumaan alusliikennepalveluun tämän lain 21 §:ssä säädettyllä tavalla tai ei pysty noudattamaan alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi 17 §:n nojalla annettuja määräyksiä, hänen on ilmoitettava tästä välittömästi VTS-viranomaiselle sekä annettava asiasta VTS-viranomaisen pyynnöstä erillinen kirjallinen selvitys.

Aluksen päällikön on ilmoitettava 17 §:n mukaisista alusta koskevista oleellisista toimenpiteistä laivanisännälle.

23 §

Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen

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

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

2) kaikista merenkulun turvallisuutta vaarantavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten aluksen ohjattavuuteen tai meri-

kelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavista häiriöistä sekä kaikista aluksen kuljetuskoneistoon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaitteisiin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavista vioista;

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

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

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

7 luku

Erinäiset säännökset

24 §

Virka-apu

VTS-viranomaisella on oikeus saada puolustusvoimilta, rajavartiolaitokselta, ympäristö-, tull- ja poliisiviranomaisilta, pelastuslaitoksilta ja valtion alusten päälliköiltä virka-apua.

25 §

Koulutusohjelman hyväksyminen

Merenkululaitos hyväksyy alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat. Koulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

26 §

VTS-pätevyysrekisteri

Alusliikenneohjaajien ja alusliikennepalvelun esimiesten pätevyyden valvomiseksi ja siihen liittyväksi palvelutietojen seuraamiseksi Merenkululaitos pitää henkilörekisteriä (*VTS-pätevyysrekisteri*).

VTS-pätevyysrekisteriin saa perustietoina merkitä seuraavat tiedot alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistuksen haltijasta:

- 1) nimi ja tieto syntymäajasta; sekä
- 2) muina tietoina osoite- ja muut yhteystiedot.

Perustietojen lisäksi saa VTS-pätevyysrekisteriin merkitä rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

- 1) myönnettyistä pätevyystodistuksista;
- 2) alusliikennepalveluista, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan;
- 3) suoritetusta työpaikkakoulutuksesta;
- 4) myönnettyistä kelpuutusmerkinnöistä;
- 5) palveluista VTS-keskuksissa;
- 6) suoritetusta alusliikenneohjaajan ammatillisesta täydennyskoulutuksesta; sekä
- 7) pätevyystodistuksen peruuttamisesta.

Henkilötiedot poistetaan rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana henkilön pätevyystodistuksen voimassaolo päättyi.

VTS-pätevyysrekisteristä saa rekisteriin merkitylle luovuttaa häntä itseään koskevia tietoja. Sen lisäksi tietoja saa luovuttaa vain toimivaltaiselle viranomaiselle, VTS-viranomaiselle ja sille, joka 8 §:n 2 momentin 2 kohdassa ja 16 §:n 2 momentissa tarkoitetun yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä VTS-viranomaisen kanssa.

VTS-pätevyysrekisteriin merkittyjen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan muutoin, mitä henkilötietolaissa (523/1999) säädetään.

27 §

Luettelo oppilaitoksista

Merenkulkulaitos pitää luetteloa oppilaitoksista, joissa annetaan alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutusta.

28 §

Valvonta

Tämän lain täytäntöönpanon ja noudatta-

misen ylin valvonta kuuluu liikenne- ja viestintäministeriölle.

Merenkulkulaitos valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

Jos alus ei noudata tämän lain säännöksiä tai kansainvälisten sopimusten määräyksiä taikka Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöksiä, on Merenkulkulaitoksen ilmoitettava tästä aluksen lippuvaltiolle, jos rikkominen on selvää ja vakavaa.

29 §

Rangaistussäännökset

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

30 §

Tuomioistuिन

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

31 §

Muutoksenhaku

Toimivaltaisen viranomaisen, VTS-viranomaisen sekä Merenkulkulaitoksen tämän lain nojalla tekemään hallintopäätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

8 luku

33 §

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset*Siirtymäsäännökset*

32 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .

Tällä lailla kumotaan 20 päivänä kesäkuuta
1996 annetun vesiliikennelain (463/1996)
14 § sekä merenkulkuhallituksen 14 päivänä
huhtikuuta 1997 antama päätös alusliikenteen
ohjaus- ja tukipalvelusta.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä
lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpi-
teisiin.

Tämän lain voimaan tullessa toiminnassa
oleville alusliikennepalveluille on haettava 8
§:n mukainen perustamispäätös kuuden kuu-
kauden kuluessa lain voimaantulosta.

Alusliikenneohjaajalla ja alusliikennepal-
velun esimiehellä tulee olla 11 tai 13 §:ssä
tarkoitettu pätevyys 1 päivästä heinäkuuta
2007. Alusliikenneohjaajalta ja alusliikenne-
palvelun esimieheltä, joka on virassa tai toi-
messa tämän lain voimaan tullessa, ei vaadita
vahtiperämiehen tutkintoa ja saatua vahtipe-
rämiehenkirjaa.

Helsingissä 15 päivänä huhtikuuta 2005

Tasavallan Presidentti**TARJA HALONEN**Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*