

Hallituksen esitys eduskunnalle matkustaja-alusturvallisuutta koskevan lainsäädännön muuttamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia, matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annettua lakia sekä alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia. Esityksellä pantaisiin täytäntöön matkustaja-alusturvallisuutta koskevien direktiivien muutosten kansallista lainsäädäntöä edellyttävät säännökset. Matkustaja-alusturvallisuutta koskevien direktiivien muuttamisen yleisinä tavoitteina on sääntelyn nykyaikaistaminen, yksinkertaistaminen ja selkeyttäminen, hallinnollisen taakan vähentäminen sekä sääntelyn oikeasuhtaisuuden varmistaminen.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan eräiden alustyyppien katsastuksen uudistamista, talviliikenteessä käytettävän aluksen vuosittaisesta rungonkatsastuksesta osittain luopumista sekä lainsäädännön täydentämistä perinnealuksia ja ammattiveneitä koskevilla säännöksillä. Katsastuksen uudistamisen tavoitteena on lisätä merenkulun valvonnan läpinäkyvyyttä ja keventää sääntelyä mahdollistamalla laivanisäntien suorittama aluksen turvallisuusarviointi eräiden alustyyppien osalta. Muutos myös vähentäisi katsastuksesta aiheutuvia kustannuksia laivanisännille sekä lisääisi turvallisuusarvioinnin joustavuutta. Talviliikenteessä käytettävän aluksen vuosittaisesta rungonkatsastuksesta osittain luopumisen seurauksena alusten sopivuus talviliikenteeseen varmistettaisiin telakoinnin yhteydessä tehtävässä rungon tarkastuksessa. Muutoksen seurauksena sekä laivanisännän että viranomaisen hallinnollinen taakka vähenisi, kun poikkeusten myöntämisestä voitaisiin luopua. Muutos keventäisi myös sääntelyä sekä vähentäisi laivanisännän kuluja.

Ammattiveneitä koskevaa sääntelyä ehdotetaan täsmennettäväksi ja täydennettäväksi siltä osin kuin voimassa olevassa ammattiveneitä koskevassa sääntelyssä ei ole huomioitu kaikkia ammattiveneiden erityispiirteitä. Perinnealuksia koskevien säännösten lisäämisen tarkoituksena on mahdollistaa perinnealusten katsastus sekä se, että perinnealuksille voitaisiin antaa omat tekniset määräykset, joiden avulla voitaisiin paremmin huomioida perinnealusten rakenteelliset ratkaisut ja kulttuurihistorialliset arvot. Muutoksen tarkoituksena on parantaa perinnealusten pienimuotoista kaupallista liikennekäyttöä, joka voisi edesauttaa perinnealusten ylläpitoa ja käyttöä. Perinnealuksia koskevan sääntelyn johdosta ehdotetaan lisäksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin sekä liikenteen palveluista annettuun lakiin perinnealusten miehistystä ja pätevyyskoskevia säännöksiä.

Muutosten keskeisenä tavoitteena on pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti sujuvoittaa sääntelyä. Esityksessä ehdotetaan myös muutamia teknisiä muutoksia.

Ehdotetut lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan 21 päivänä joulukuuta 2019.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	4
1 JOHDANTO	4
2 NYKYTILA	5
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
2.2 Euroopan unionin lainsäädäntö.....	6
2.3 Nykytilan arviointi.....	9
2.3.1 Direktiivimuutokset	9
2.3.2 Katsastustoiminnan uudistaminen.....	9
2.3.3 Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus	10
2.3.4 Ammattiveneet	10
2.3.5 Perinnealukset	12
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	13
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	16
5 ASIAN VALMISTELU	17
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ	20
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	21
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	21
1.1 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta	21
1.2 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta	28
1.3 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain muuttamisesta	31
3 luku Tietojen keräämistä koskevat vaatimukset.....	33

4 luku Tietojen säilyttäminen.....	34
1.4 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta	35
1.5 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	36
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	36
3 VOIMAANTULO	37
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	37
LAKIEHDOTUKSET	38
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta	38
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	44
matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain muuttamisesta.....	50
laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta...	55
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	56
RINNAKKAISTEKSTIT	57
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta	57
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	67
matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain muuttamisesta.....	80
laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta...	89
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	90

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan komissio antoi 6 päivänä kesäkuuta 2016 ehdotukset Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta (COM(2016) 369 final), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta (COM(2016) 371 final) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY ja jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta (COM (2016) 370 final).

Direktiiviehdotusten tavoitteena oli päivittää ja täsmentää nykyistä matkustaja-aluksia koskevaa sääntelyä sekä keventää yhtiöiden hallinnollista taakkaa. Komission valkoisessa kirjassa Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää (KOM(2011) 144 lopullinen) tunnistettiin tarve nykyi-kaistaa matkustaja-aluksia koskevaa turvallisuuslainsäädäntöä. Tämän seurauksena komissio aloitti lainsäädäntöä koskevan toimivuustarkastuksen osana komission Regulatory Fitness and Performance Programme (REFIT) -ohjelmaa. REFIT-ohjelman tarkoituksena on selkeyttää ja päivittää unionin säädöksiä. Toimivuustarkastuksen kohteiksi valittiin matkustaja- alusturvallisuuden kannalta keskeiset direktiivit 2009/45/EY, 1999/35/EY sekä 98/41/EY. Toimivuustarkastuksen seurauksena komissio antoi edellä mainitut ehdotukset matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.

Komission ehdotuksista annettiin 17 päivänä elokuuta 2016 valtioneuvoston kirjelmä (U 42/2016 vp). Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi asiasta lausuntonsa ja yhtyi siinä valtioneuvoston kantaan. Valiokunta piti hyvänä, että ehdotetuilla muutoksilla tavoitellaan matkustaja-alusten turvallisuuden ohella myös sääntelyn selkeyttämistä ja keventämistä ja pyritään vähentämään hallinnollista taakkaa. Valiokunta piti tärkeänä, että ehdotettu pienten kotimaanliikenteen matkustaja-alusten ja muun muassa perinnealusten rajaaminen selkeästi matkustaja-alusturvallisuusedirektiivin 2009/45/EY soveltamisalan ulkopuolelle vähentää näiden alusten varustelusta aiheutuvia kustannuksia. Valiokunta piti valtioneuvoston tavoin tärkeänä, että tämä rajaus säilyy asian jatkovalmistelussa.

Direktiivit annettiin 15 päivänä marraskuuta 2017 ja ne tulivat voimaan 21 päivänä joulukuuta 2017. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivien noudattamisen edellyttämät säännökset viimeistään 21 päivänä joulukuuta 2019.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia (1686/2009), jäljempänä *alusturvallisuuslaki*, matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annettua lakia (1038/2009), jäljempänä *henkilöluettelolaki*, sekä alusturvallisuuden

valvonnasta annettua lakia (370/1995), jäljempänä *alusturvallisuuden valvontalaki*, siten, että direktiivien kansallista lainsäädäntöä edellyttävät muutokset pannaan täytäntöön.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan samalla muutamia kansallisista tarpeista tulevia säädösten sujuvoittamiseen liittyviä lainmuutoksia kuten katsastuksen uudistamista, perinnealuksia ja ammattiveneitä koskevaa sääntelyä sekä osittaista luopumista talviliikenteessä käytettävän aluksen vuosittaisesta rungonkatsastuksesta. Perinnealusten sääntelyn johdosta ehdotetaan lisäksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin (1687/2009), jäljempänä *laivaväkilaki*, sekä liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) perinnealusten miehitystä ja pätevyyksiä koskevia säännöksiä.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Kotimainen matkustaja-alusturvallisuuslainsäädäntö perustuu pääosin merilakiin (674/1994), alusturvallisuuslakiin, alusturvallisuuden valvontalakiin, valtioneuvoston asetukseen säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi (95/2002), merenkulun ympäristönsuojelulakiin (1672/2009), laivaväkilakiin, liikenteen palveluista annettuun lakiin ja henkilöluettelolakiin, joista tässä esityksessä ehdotetaan muutettavaksi alusturvallisuuslakia, alusturvallisuuden valvontalakia, henkilöluettelolakia, laivaväkilakia sekä lakia liikenteen palveluista. Matkustaja-alusturvallisuuslainsäädäntö koskee matkustaja-aluksia eli kauppamerenkulkua. Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita.

Alusturvallisuuslaki

Alusturvallisuuslaki tuli voimaan vuonna 2010. Laki on laadittu aluslajikohtaisesti puitelain tyyppiseksi laiksi ja se sisältää valtuudet Liikenteen turvallisuusviraston teknisten määräysten antamiseen. Laki sisältää säännökset eri alusluokkien turvallisuusvaatimuksista sekä alusten katsastuksista. Alukselle tehtäviä meriturvallisuuskatsastuksia ovat peruskatsastus, uusintakatsastus, määräaikainen katsastus, välikatsastus ja vuosikatsastus. Katsastuksen tarkoituksena on varmistua siitä, että aluksen rakenne, koneisto ja varustus ovat aluksen turvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten mukaisia. Katsastuksessa varmistutaan myös siitä, että alus on aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten mukainen. Suomalaisen aluksen katsastaa Liikenteen turvallisuusvirasto, joka voi myös valtuuttaa nimetyn katsastajan tai hyväksytyn luokituslaitoksen suorittamaan katsastuksen osaksi tai kokonaan. Liikenteen turvallisuusvirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastuksen perusteella katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat tai tekee niihin merkinnän suoritetusta määräaikaisesta katsastuksesta taikka väli- tai vuosikatsastuksesta.

Alusturvallisuuden valvontalaki

Alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta erityisesti satamavaltiotarkastusten osalta säädetään alusturvallisuuden valvontalaissa. Laissa määritellään alusturvallisuuden käsite, jolla tarkoitetaan merilaissa säänneltyjä aluksen merikelpoisuutta sekä aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä. Alusturvallisuuden valvontalakia sovelletaan alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun

Suomen vesialueella sekä suomalaisen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella. Alusturvallisuuden valvontalaissa säädetään valvontaviranomaisten oikeuksista, tarkastusten toimittamisesta, viranomaisten käytössä olevista pakkokeinoista ja seuraamuksista. Alusturvallisuuden valvontalailla on Suomessa pantu täytäntöön satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY sekä neuvoston direktiivi 1999/35/EY pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi. Laki tuli voimaan vuonna 1996.

Henkilöluettelolaki

Henkilöluettelolaki tuli voimaan vuonna 2010. Lailla saatettiin matkustaja-aluksen henkilöluetteloita koskevat säännökset perustuslaissa edellytetyllä tavalla lain tasolle. Henkilötietojen kirjaamista koskevia säännöksiä myös täsmennettiin silloin voimassa olevassa henkilötietolaissa (523/1999) edellytetyllä tavalla. Samalla pantiin lain tasolla täytäntöön yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröintiä koskeva direktiivi. Direktiivi oli pantu aikaisemmin täytäntöön matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetulla valtioneuvoston asetuksella, joka kumottiin.

Laivaväkilaki

Laivaväkilaisissa säädetään muun muassa aluksen miehityksestä ja vahdinpidosta aluksella. Laki sisältää myös kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 336/2006 edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Lisäksi laki sisältää seuraamuksia ja oikeusturvaa koskevat säännökset.

Laki liikenteen palveluista

Laki liikenteen palveluista yhdistää henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Lailla pyritään parantamaan henkilö- ja tavaraliikenteen palveluntarjoajien kilpailukykyä. Laki sisältää myös lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita ja kuljetushenkilöstön pätevyyskoskevat säännökset.

2.2 Euroopan unionin lainsäädäntö

Non-SOLAS-direktiivi

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä 2009/45/EY, jäljempänä *non-SOLAS-direktiivi*, annettiin vuonna 2009. Direktiivin tarkoituksena on erityisesti saavuttaa yhdenmukainen turvallisuustaso uusilla ja olemassa olevilla matkustaja-aluksilla ja suurnopeusmatkustaja-aluksilla näiden liikennöidessä kotimaanmatkoilla. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2108 matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta, jäljempänä *non-SOLAS-muutosdirektiivi*, pyritään parantamaan direktiivin yhdenmukaista soveltamista. Muutosdirektiivillä päivitetään tietyt määritelmät ja viittaukset, jotta oikeudellista selkeyttä ja yhdenmukaisuutta ja siten myös turvallisuustasoa voidaan parantaa.

Muutosdirektiivillä selkeytetään non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaa. Direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kaikki alle 24 metrin pituiset matkustaja-alukset, tuulivoimaloiden offshore-palvelualukset, perinnealukset sekä pelkästään satama-alueella liikennöivät alukset. Lisäksi täsmennetään, että direktiivin tarkoituksiin nähden alumiini on teräksen kanssa samanarvoinen aine.

Alle 24 metrin pituiset matkustaja-alukset jätettiin muutosdirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle, koska vaatimusten soveltaminen niihin on osoittautunut erittäin vaikeaksi. Non-SOLAS-direktiivi ei ole onnistunut yhdenmukaistamaan pienten matkustaja-alusten turvallisuustasoa ja vastaamaan niiden monipuoliseen toimintaympäristöön ja käyttötarkoituksiin liittyviin haasteisiin. Tämä on johtanut siihen, että vain hyvin pienelle määrälle alle 24 metrin pituisista matkustaja-aluksista on myönnetty todistuskirjat non-SOLAS-direktiivin mukaisesti. Suuri osa pienistä matkustaja-aluksista on rakennettu kansallisten vaatimusten mukaan. Tämä vaikeuttaa alusten lippuvaltion vaihtoja, koska vaihdostilanteissa joudutaan käymään tapauskohtaisesti läpi, että alus täyttää uuden lippuvaltion vaatimukset. Alle 24 metrin pituisten alusten osalta todettiin, että kyseisten alusten jäädessä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle niille tulisi laatia jäsenvaltioiden yhteiset erilliset turvallisuusvaatimuksia sisältävät suositukset. Komission näkemyksen mukaan jäsenvaltiot pystyvät arvioimaan paremmin näiden alusten navigointiin liittyviä paikallisista olosuhteista johtuvia rajoitteita, kuten etäisyyttä rannikkoon tai satamaan ja sääolosuhteita.

Non-SOLAS-muutosdirektiivillä yksinkertaistetaan myös non-SOLAS-direktiivissä olevaa merialueen määritelmää poistamalla viittaukset vaatimuksiin paikasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, ja etäisyydestä suojapaikkaan. Tietyn rannikon soveltuvuus käytettäväksi suojapaikkana jäisi jäsenvaltioiden tapauskohtaiseen harkintaan.

Säännöksiä, joiden nojalla muunnettuja rahtialuksia ei voida katsoa uusiksi matkustaja-aluksiksi, selvennetään niin, että muuntamisvaatimuksia sovelletaan olemassa olevien matkustaja-alusten ohella myös muihin aluksiin. Lisäksi komission on tarkoitus perustaa tietokanta, johon jäsenvaltioiden samanarvoisuuksia ja lisäturvallisuustoimenpiteitä koskevat ilmoitukset kirjattaisiin.

Henkilöluettelodirektiivi

Neuvoston direktiivi 98/41/EY yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annettiin vuonna 1998. Direktiivillä haluttiin varmistaa, että matkustaja-aluksella olevien matkustajien lukumäärä ei ylitä lukumäärää, jolle alus ja sen turvallisuusvarusteet on hyväksytty. Lisäksi haluttiin varmistaa, että yhtiöiden olisi kyettävä onnettomuuden sattuessa ilmoittamaan etsintä- ja pelastuspalveluille matkustaja-aluksella mukana olleiden henkilöiden lukumäärä. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2109 yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY ja jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta, jäljempänä *henkilöluettelodirektiivi*, halutaan tehostaa ja nopeuttaa toimivaltaisten viranomaisten pääsyä matkustajatietoihin.

Sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaan ohjelmaan perustuvan toimivuustarkastuksen tuloksista sekä direktiivin 98/41/EY täytäntöönpanosta saaduista kokemuksista on käy-

nyt ilmi, että aluksella olevia henkilöitä koskevat tiedot eivät ole aina nopeasti toimivaltaisten viranomaisten saatavilla, kun ne tarvitsevat niitä. Myös digitalisaatio mahdollistaa sen, että voidaan helpottaa matkustajamääriä koskevien tietojen saamista merellä syntyneessä hätätilanteessa tai merellä tapahtuneen onnettomuuden jälkeen. Direktiivin 98/41/EY nojalla vaaditut tiedot aluksella olevista henkilöistä tulee jatkossa ilmoittaa kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen, jonka kautta toimivaltainen kansallinen viranomainen saa nopeasti tiedot hätätilanteessa tai onnettomuuden sattuessa. Suomessa kansallinen palvelupiste on Portnet-järjestelmä.

Lyhyillä matkoilla, käytännössä kotimaanliikenteen matkoilla, aluksella olevien henkilöiden lukumäärä olisi puolestaan ilmoitettava kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen käyttäen jäsenvaltioiden omassa harkinnassa olevia asianmukaisia teknisiä keinoja. Vaihtoehtoisesti henkilöiden lukumäärä olisi ilmoitettava nimetylle viranomaiselle automaattisen tunnistusjärjestelmän Automatic Identification Systems, jäljempänä *AIS*, välityksellä.

Suhteellisuusperiaatteen noudattamisen varmistamiseksi jäsenvaltioilla on kuitenkin mahdollisuus vapauttaa tietyin edellytyksin sellaiset pienimuotoisemman toiminnan harjoittajat, jotka liikennöivät pääasiassa lyhyillä alle 60 minuuttia kestäville kotimaisilla reiteillä, velvoitteesta ilmoittaa aluksella olevien henkilöiden lukumäärä kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen. Lisäksi jäsenvaltiot voivat vapauttaa tietyin edellytyksin matkustaja-alukset, jotka liikennöivät merialueella D, velvoitteesta ilmoittaa matkustajia koskevat tiedot. Jäsenvaltion on ilmoitettava vapautusta koskevasta päätöksestään komission perustamaan tietokantaan.

Direktiivillä myös päivitetään ja täsmennetään tiettyjä matkustajien rekisteröimiseen liittyviä määritelmiä, kuten matkustaja-aluksen ja suojaosan merialueen määritelmää. Määritelmät myös yhtenäistetään non-SOLAS-direktiivin määritelmien kanssa. Matkustajarekisterin pitäjän määritelmää muutetaan siten, ettei siihen sisälly enää velvollisuutta tietojen säilyttämiseen. Lisäksi yhtiöiden matkustajien rekisteröintijärjestelmiä koskevia vaatimuksia, kuten järjestelmän hyväksymisvaatimus, poistetaan. Jatkossa on myös velvollisuus ilmoittaa matkustajien kansalaisuus. Kansalaisuuden ilmoitusvelvollisuudella pyritään siihen, että omaisille voidaan antaa nopeasti luotettavaa tietoa onnettomuustilanteessa ja että voidaan vähentää tarpeettomia viiveitä konsuliavussa ja muissa palveluissa sekä helpottaa tunnistamisen menettelyjä.

Henkilöluettelodirektiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden ottaa käyttöön kuuden vuoden siirtymäajan, jonka aikana voidaan sallia vaadittujen tietojen toimittaminen nykyisin käytössä oleviin järjestelmiin. Siirtymäaika lasketaan 20 päivästä joulukuuta 2017 alkaen, joten se päättyy 21.12.2023.

Euroopan komissio antoi 17 päivänä toukokuuta 2018 kolmannen ehdotuksensa Euroopan liikenteen ja liikkuvuuden uudistamiseksi (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta COM(2018) 278 final). Tämä asetusehdotus tulee vaikuttamaan myös siihen, miten henkilöluettelodirektiivin mukaiset matkustajamäärät ja matkustajatiedot jatkossa teknisesti ilmoitetaan sekä minkälaisia teknisiä toteutustapoja järjestelmille asetetaan.

Tarkastusdirektiivi

Unionin lainsäädäntö, joka koskee pakollista tarkastusjärjestelmää säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen (roll-on/roll-off) ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi, on peräisin vuodelta 1999. Euroopan parlamentin ja neuvos-

ton direktiivillä (EU) 2017/2110 tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta, jäljempänä *tarkastusdirektiivi*, pyritään uudistamaan tätä lainsäädäntöä, jotta voidaan ottaa huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/16/EY käyttöön otetun satamavaltiovalvontajärjestelmän täytäntöönpanossa saavutettu edistys samoin kuin 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitetun satamavaltioiden suorittamaa tarkastustointia koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan toiminnasta saatu kokemus.

Tarkastusdirektiivillä poistetaan alusten erityiskatsastusten ja muissa säädöksissä säädettyjen tarkastusten väliset päällekkäisyydet. Tarkastusdirektiivillä täsmennetään myös ro-ro-matkustaja-aluksille tehtävien vuotuisten tarkastusten määräaikoja niin, että tarkastukset on suoritettava säännöllisin noin kuuden kuukauden väliajoin. Tarkastuksia koskevia sääntöjä selvennetään myös niin, että toinen vuosittain tehtävistä tarkastuksista tulee tehdä aluksen ollessa kulussa ja toinen voidaan tehdä aluksen ollessa satamassa. Muutosten on tarkoitus selvittää nykyistä käytäntöä eikä muuttaa sen sisältöä.

2.3 Nykytilan arviointi

2.3.1 Direktiivimuutokset

Direktiivimuutokset edellyttävät muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. REFIT-ohjelman mukainen toimivuustarkastus osoitti, että unionin matkustaja-alusten turvallisuutta koskevalla lainsäädäntökehyksellä on saavutettu matkustaja-alusten yhtenäinen turvallisuustaso unionissa. Toimivuustarkastus osoitti myös, että koska matkustajien turvallisuutta koskeva unionin lainsäädäntö on kehittynyt ajan mittaan erilaisten vaatimusten ja tilanteiden mukaan, siinä on jonkin verran päällekkäisyyttä. Lainsäädäntöä tulisi virtaviivaistaa ja yksinkertaistaa, jotta voitaisiin vähentää laivanisännille aiheutuvaa hallinnollista rasitetta ja järkeistää jäsenvaltioiden merenkulkuviranomaisilta edellytetyjä toimia. Toimivuustarkastuksen seurauksena edellä mainittuja direktiivejä muutettiin ja muutokset tulee saattaa voimaan kansalliseen lainsäädäntöön.

2.3.2 Katsastustoiminnan uudistaminen

Suomalaisen aluksen katsastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikenteen turvallisuusvirasto voi valtuuttaa hyväksytyt luokituslaitoksen suorittamaan katsastuksen osaksi tai kokonaan. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa alusturvallisuuslain perusteella kotimaanliikenteen aluksen katsastuksen osaksi tai kokonaan myös sellaiselle nimeämälleen katsastajalle, joka ei ole sen palveluksessa.

Nimetyt katsastajat suorittavat pääsääntöisesti kaikki alle 24 metrin pituisten kotimaanliikenteen lastialusten katsastukset sekä kotimaanliikenteen vuokraveneiden katsastukset. Eräät nimetyt katsastajat saavat tehdä myös alle 24 metrin pituisten kotimaanliikenteen matkustaja-alusten katsastuksia. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut nimetyille katsastajille tehtäväksi aluksen pohjan ulkopuoliset sukellustarkastukset, joihin ei liity aluksen kokoon perustuvaa rajoitusta.

Liikenteen turvallisuusviraston perimissä maksuissa noudatetaan valtion maksuperustelain (150/1992) ja Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annetun asetuksen

(937/2017) perusteella omakustannusperiaatetta. Liikenteen turvallisuusviraston perimät maksut on hinnoiteltu tehtyjen tuntien mukaisesti. Maksut perustuvat kustannusvastaavuuden laskentaan, jota varten Valtiokonttori on antanut ohjeet (20.11.2014 Dnro VK/1078/00.01/2014). Omakustannusperiaate tarkoittaa, että suoritteesta perittävän maksun tulisi vastata suoritteen tuottamisesta valtiolle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

Nimettyjen katsastajien tekemien katsastuksien ja aluksenmittaajien tekemien aluksenmittauksien maksullisuudesta säädetään alusturvallisuuslaissa ja nimettyjen tarkastajien tekemien tarkastusten maksullisuudesta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Maksettavien palkkioiden suuruudesta säädetään valtioneuvoston asetuksella nimetyille katsastajalle ja aluksenmittaajalle sekä nimetyille tarkastajalle maksettavien palkkioiden suuruudesta (143/2013). Alusturvallisuuslaissa säädetään, että maksuvelvollisuus on katsastuksen tai aluksenmittauksen tilaajalla eli käytännössä laivanisännällä. Vastaavasti merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään, että alus vastaa tehtyjen tarkastuksien kustannuksista. Nimetyn katsastajan palkkion suuruus matkustaja-alusten osalta on 205 - 370 euroa riippuen aluksen bruttovetoisuudesta.

Katsastajien, aluksenmittaajien ja nimettyjen tarkastajien palkkiot ovat ns. kiinteähintaisia kertakorvauksia eli niiden suuruuteen ei vaikuta se, kuinka paljon toimenpiteeseen kuluu aikaa. Palkkion lisäksi nimetyillä katsastajilla ja aluksenmittaajilla ja nimetyillä tarkastajilla on oikeus veloittaa matkakulut sekä päivärahat valtion matkustussäännön mukaan.

Katsastuksen piirissä on eräitä alusryhmiä, kuten kotimaanliikenteessä liikennöiviä ammattiveneitä, proomuja sekä alle 24 metrin pituisia lastialuksia, joissa laivanisäntä itse voisi tietyin edellytyksin suorittaa säännöllistä oman aluksensa turvallisuusarviointia eli omavalvontaa, jolloin myös katsastuksen kustannuksissa tulisi säästöjä.

2.3.3 Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus

Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastuksesta säädetään alusturvallisuuslaissa. Aluksen runko on katsastettava talviliikennettä varten, kun alus otetaan ensimmäisen kerran käyttöön talviliikenteessä. Talviliikenteessä käytettävän aluksen pohja on katsastettava ulkopuolelta vuosittain ennen kuin alusta käytetään uudelleen talviliikenteeseen. Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttaman hyväksytyn luokituslaitoksen jääluokittamalle alukselle ei tarvitse tehdä katsastusta vuosittain. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi erityisistä syistä vapauttaa luokittamattoman aluksen katsastuksesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta.

Säännös aiheuttaa turhaa hallinnollista taakkaa, koska Liikenteen turvallisuusvirasto suurelta osin vapauttaa luokittamattomat alukset vuosittaisesta rungonkatsastuksesta. Talviliikennekatsastus tehdään silloin, kun määrätty katsastusväli edellyttää rungonkatsastusta. Talviliikenteeseen liittyvän vuosittaisen rungonkatsastuksen on todettu olevan pääasiallisesti tarpeeton vaatimus ja käytännössä Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt poikkeuksen vaatimukseen. Vaatimuksesta luopuminen toisi laivanisännälle myös kustannussäästöjä.

2.3.4 Ammattiveneet

Alusturvallisuuslakiin sisältyy ammattiveneen määritelmä. Sen mukaan ammattiveneellä tarkoitetaan alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä mutta alle 24 metriä, ja jota käytetään ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen. Alusturvallisuuslain mukaan ammattivene on katsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena, ja laissa säädetään

myös muista ammattiveneelle tehtävistä katsastuksista. Liikenteen turvallisuusvirastolle on annettu valtuus antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin nämä katsastukset tehdään ja mitä niihin sisältyy. Alusturvallisuuslaki mahdollistaa myös tarkempien teknisten määräysten antamisen muun muassa ammattiveneen rakenteesta ja muista vastaavista teknisistä seikoista.

On havaittu, että voimassa olevassa ammattiveneitä koskevassa sääntelyssä ei ole huomioitu kaikkia ammattiveneiden erityispiirteitä, kuten esimerkiksi sitä, että ammattiveneelle myönnetään ammattiveneen todistuskirja. Ammattiveneessä on kyse erityistapauksesta, sillä sitä koskeva sääntely on kansallista mutta ammattiveneisiin sovelletaan käytännössä monilta osin samoja vaatimuksia ja standardeja ja arviointimenettelyitä kuin huviveneisiin, joita koskeva sääntely on puolestaan eri laissa ja pohjautuu Euroopan unionin lainsäädäntöön. Voimassa olevaa ammattiveneitä koskevaa sääntelyä olisi tarpeen täsmentää ja täydentää.

Tällä hetkellä alusturvallisuuslaissa säädetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää ammattiveneen katsastuksessa apuna Liikenteen turvallisuusviraston huviveneiden osalta Euroopan komissiolle nimeämää ilmoitettua laitosta. Käytännössä kyseinen ilmoitettu laitos suorittaa vaatimustenmukaisuuden arvioinnin tarkastamalla ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden ja Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ilmoitetun laitoksen tarkastusraportin perusteella ammattiveneen todistuskirjan, jossa vahvistetaan, että ammattivene on rakenteeltaan vaatimustenmukainen.

Kyseisen säännöksen sanamuoto rajoittaa tällä hetkellä ammattiveneen katsastuksessa apuna toimimista eli vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamista niin, että tämän tehtävän voi suorittaa ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston huviveneiden osalta nimeämä ilmoitettu laitos. Näin ollen vastaavat muiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden viranomaisten huviveneiden osalta nimeämät ilmoitetut laitokset eivät voi suorittaa tätä tehtävää. Liikenteen turvallisuusvirasto on nimennyt huviveneiden osalta ainoastaan yhden ilmoitetun laitoksen.

Ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittamista ei tulisi rajoittaa ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston huviveneiden osalta nimeämiin ilmoitettuihin laitoksiin, vaan olisi tarkoituksenmukaista, että myös muiden EU:n jäsenvaltioiden tai ETA-valtioiden viranomaisten huviveneiden osalta nimeämät ilmoitetut laitokset voisivat arvioida ammattiveneiden vaatimustenmukaisuuden. Tämä lisäisi ilmoitettujen laitosten yhdenvertaisuutta ja mahdollistaisi ilmoitettujen laitosten välisen kilpailun.

Alusturvallisuuslaista ei käy tällä hetkellä ilmi, että myös hyväksytty luokituslaitos voi suorittaa ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnin. Alusturvallisuuslaki ei nykyisellään sisällä säännöstä, joka koskisi tiettyjä ammattiveneen valmistajan ja laivanisännän velvollisuuksia, ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arviointia ja siinä käytettäviä menettelyjä ja ammattiveneen todistuskirjaa. Alusturvallisuuslaissa on tosin edellä mainittu ammattiveneen katsastuksessa apuna toimimista koskeva säännös, joka koskee käytännössä ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arviointia.

Alusturvallisuuslaissa ei ole huomioitu sitä, että jos ammattiveneettä muutetaan vaatimustenmukaisuuden arvioinnin jälkeen merkittävästi, laivanisännän on huolehdittava siitä, että ammattiveneelle suoritetaan uusi vaatimustenmukaisuuden arviointi.

Uusi ammattiveneiden vaatimustenmukaisuutta koskeva säännös olisi erityisesti tarpeen, jotta Liikenteen turvallisuusvirasto voisi vastaisuudessa myöntää hakemuksesta ammattiveneen todistuskirjoja alusturvallisuuslaissa annetun valtuutuksen nojalla, sillä ammattiveneen todistuskirja ei ole alusturvallisuuslain katsastusta koskevassa luvussa säädetty katsastuksen perusteella myönnettävä todistuskirja, koska sitä ei myönnetä meriturvallisuuskatsastuksen perusteella ja se voidaan myöntää myös Suomessa rakennettavalle ulkomaille vietävälle ammattiveneelle, jota ei katsasteta Suomessa. Ammattiveneen todistuskirjojen myöntäminen on perustunut Suomen, Tanskan, Islannin, Norjan ja Ruotsin merenkulkuviranomaisten sekä Det Norske Veritaksen kehittämään, vuonna 1990 annettuun Pohjoismaiseen venenormistoon (NBS-Y), joka koskee alle 15 metrin pituisia ammattiveneitä, mutta sen kehittäminen on päättynyt 1990-luvun alkupuolella. Ammattiveneen todistuskirjoja on myönnetty vuosina 2011–2017 keskimäärin 24 kappaletta vuodessa.

Alusturvallisuuslaissa ei anneta tällä hetkellä mahdollisuutta rinnastaa ammattiveneen todistuskirjaan hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämää todistuskirjaa, jolla osoitetaan, että ammattivene täyttää hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimukset. Jos alus, jolla on tällainen hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, halutaan katsastaa Suomessa ammattiveneeksi, erillinen Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä ammattiveneen todistuskirja ei ole tarpeen, koska tällainen hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja on sitä vastaava asiakirja.

Alusturvallisuuslain nykyinen ammattiveneen varalaitaa ja lastimerkkiä koskeva sääntely ei käytännössä sovellu ammattiveneisiin eikä vastaa nykykäytäntöä. Käytännössä ammattiveneeseen sovelletaan alusturvallisuuslain 5 luvusta poiketen samankaltaisia varalaitavaatimuksia kuin huviveneisiin ja lisäksi tietyssä tapauksessa alusturvallisuuslain 5 luvusta poikkeavia lastimerkkivaatimuksia.

Alusturvallisuuslaissa ei nykyisellään säädetä ilmoitetun laitoksen palveluksessa olevien henkilöiden virkavastuusta. Silloin, kun ilmoitettu laitos toimii ammattiveneen katsastuksessa apuna eli käytännössä suorittaa vaatimustenmukaisuuden arvioinnin, kyseessä on julkinen hallintotehtävä, joten virkavastuuta koskeva säännös olisi tarpeen.

2.3.5 Perinnealukset

Suomen lainsäädännössä ei ole erityistä määritelmää perinnealukselle tai siihen rinnastettavalle alukselle. Laki laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella (395/2012) sisältää maininnan perinnealuksesta, mutta termiä ei ole laissa avattu. Non-SOLAS-muutosdirektiivin uuden määritelmän mukaan perinnealuksella tarkoitetaan mitä tahansa ennen vuotta 1965 suunniteltua historiallista matkustaja-alusta tai sen jäljennöstä, joka on rakennettu pääasiassa alkuperäisistä materiaaleista, mukaan lukien perinteisten purjehdus- ja merimiestaitojen kannustamiseen ja edistämiseen tarkoitetut alukset, jotka yhdessä ovat eläviä kulttuurimonumentteja ja joilla purjehditaan perinteisten merimiestaitojen ja tekniikoiden mukaisesti. Alusturvallisuuslaissa viitataan yleisesti non-SOLAS-direktiiviin.

Perinnealuksia koskevan sääntelyn ja sen valvonnan kannalta keskeistä on se, harjoitetaanko aluksella kaupallista toimintaa vai ei. Jos aluksella kuljetetaan maksavia asiakkaita, siihen kohdistuvat normaalit kotimaanliikenteen matkustaja-alusten turvallisuutta koskevat vaatimukset. Kun kyseessä on kaupallista toimintaa harjoittava perinnealus, se on alusrekisterilain (512/1993) mukaisesti rekisteröitävä joko matkustaja-alukseksi tai ro-ro-matkustaja-alukseksi.

Jos perinnealuksella ei harjoiteta kaupallista toimintaa, se on rekisteröitävä vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä annetun lain (424/2014) mukaisesti vesikulkuneuvoksi.

Museovirasto pitää perinnealusrekisteriä Suomen vesiliikenteen historian kannalta merkittäviksi arvioitujen alusten säilymisen ja asianmukaisen kunnostamisen varmistamiseksi. Rekisteriin pääsemiseksi aluksen omistajan on osoitettava hakemuksensa Museovirastolle. Päätöksen aluksen hyväksymisestä rekisteriin tekee Museovirasto perinnealusten asiantuntijalautakunnan antaman lausunnon perusteella. Perinnealusrekisteriin hyväksyttävän aluksen tulee täyttää seuraavat kriteerit: alus on vähintään 50 vuotta vanha, alus on rakennettu Suomessa tai ulkomailla rakennettu alus on ollut Suomessa käytössä vähintään 50 vuoden ajan ja alus on rekisteröity Suomessa viranomaisen ylläpitämään rekisteriin. Edellä mainituista vaatimuksista voidaan erityistapauksissa poiketa.

Museoviraston ylläpitämässä perinnealusrekisterissä on tällä hetkellä 92 alusta, joista 60 % on höyrylaivoja, 17 % moottorialuksia ja 12 % apukonein varustettuja purjealuksia.

Museovirasto jakaa avustuksia arvokkaiksi luokiteltujen veneiden ja laivojen entistämistöihin sekä valtakunnallisesti merkittävien perinteistä kunnostus- ja entistämistyötä tekevien telakoiden ja veistämöiden kiinteiden koneiden ja laitteiden kunnostukseen. Museoviraston myöntämä tuki rekisterissä oleville aluksille ei ole este kaupallisen toiminnan harjoittamiselle.

Perinnealuksilla ei ole tapahtunut viimeisten vuosikymmenten aikana mitään erityisen vakavia onnettomuuksia, joiden seurauksena olisi ollut ihmishenkien menetys tai aluksen menetys. Joitakin pohjakosketuksia ja karilleajoja on tapahtunut.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on saattaa kansallinen lainsäädäntö vastaamaan matkustaja-alusturvallisuutta koskevien direktiivien muutoksia. Direktiivien täytäntöönpanossa ei esitetä kansallista lisäsääntelyä.

Direktiivien täytäntöönpanon lisäksi ehdotetaan tiettyjä muita muutoksia koskien katsastustoiminnan uudistamista, talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastuksesta osittain luopumista sekä ammattiveneitä koskevan sääntelyn tarkentamista ja perinnealuksia koskevaa omaa sääntelyä. Muutosten keskeisenä tavoitteena on pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti sujuvoittaa sääntelyä ja keventää hallinnollista taakkaa. Lisäksi ehdotetaan joitakin lakitekniisiä muutoksia.

Direktiivimuutokset

Matkustaja-alusturvallisuutta koskevien direktiivien muuttamisen yleisinä tavoitteina on sääntelyn nykyaikaistaminen, yksinkertaistaminen ja selkeyttäminen, hallinnollisen taakan vähentäminen sekä sääntelyn oikeasuhtaisuuden varmistaminen.

Esityksessä ehdotetaan alusturvallisuuslakia muutettavaksi siten, että lakiin tehtäisiin tarvittavat määritelmämuutokset sekä täsmennykset.

Alusturvallisuuden valvontalakia muutettaisiin siten, että laista poistettaisiin erityiskatsastusten ja muiden tarkastusten väliset päällekkäisyydet. Lisäksi ro-ro-matkustaja-aluksille tehtävi-

en vuotuisten tarkastusten määräaikoja täsmennettäisiin sekä tarkastuksia koskevia säännöksiä selkeytettäisiin. Lisäksi lakiin tehtäisiin tarvittavat määritelmämuutokset.

Henkilöluettelolakia muutettaisiin siten, että siirtymäajan jälkeen aluksessa olevien matkustajien henkilötiedot tulisi ilmoittaa Portnet-järjestelmään. Matkustajien lukumäärä voitaisiin ilmoittaa AIS-järjestelmän kautta tai jonkun muun teknisen sovelluksen kautta. Lisäksi henkilötietojen toimitusaika lyhennettäisiin 30 minuutista 15 minuuttiin henkilöluettelodirektiivin mukaisesti. Myös henkilötietojen säilyttämisaikaa koskevat säännökset muutettaisiin vastaamaan direktiiviä. Lisäksi lakiin tulisi tehdä tarvittavat soveltamisalaa ja määritelmiä koskevat päivitykset.

Henkilöluettelolaista poistettaisiin siirtymäajan jälkeen henkilöluettelointijärjestelmän perustamiseen ja hyväksymiseen liittyvät vaatimukset sekä yhtiön nimeämää henkilöluettelon pitäjää ja tietojen luovuttamista koskevat säännökset. Henkilöluettelodirektiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden ottaa käyttöön kuuden vuoden siirtymäajan, jonka aikana voidaan sallia lain mukaisten tietojen toimittaminen nykyisin käytössä oleviin järjestelmiin. Lakiehdotuksessa esitetään tämän siirtymäajan ottamista käyttöön, jotta tietojen toimittamista koskevien järjestelmämuutosten toteuttamiselle olisi riittävästi aikaa. Siirtymäajan voimassa olevat säännökset kumottaisiin siirtymäajan jälkeen myöhemmin annettavalla erillisellä kumoamislailla.

Katsastustoiminnan uudistaminen

Katsastustoimintaa esitetään uudistettavaksi siten, että mahdollistettaisiin eräiden alusryhmien siirtyminen omavalvontaan tietyin edellytyksin. Omavalvonnalla tarkoitettaisiin laivanisännän itsensä suorittamaa säännöllistä oman aluksensa turvallisuusarviointia ja siitä raportointia 1 päivänä tammikuuta 2019 aloittavan Liikenne- ja viestintäviraston merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään. Omavalvontaan siirtymisen perusteet ja edellytykset kirjattaisiin alusturvallisuuslakiin ja tarkemmat määräykset omavalvonnasta annettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Omavalvontaan siirtyminen olisi mahdollista vain Liikenne- ja viestintäviraston antaman hyväksynnän perusteella ja se koskisi ainakin ensivaiheessa vain peruskatsastettuja kotimaanliikenteessä liikennöiviä ammattiveneitä, proomuja ja alle 24 metrin pituisia lastialuksia.

Laivanisännän tulisi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta omavalvontaan siirtymistä ja hänen olisi hakemuksessaan esitettävä kirjallinen kuvaus omavalvontatoimenpiteistä (omavalvontasuunnitelma) sekä siitä, että hänellä on omavalvonnan toteuttamiseen riittävä kyky ja osaaminen. Riittävänä osaamisena omavalvonnan toteuttamiselle pidettäisiin sitä, että laivanisännällä on vuokraveneen kuljettajankirjaa ja kansainvälistä huviveneen kuljettajan pätevyyskirjaa lukuun ottamatta voimassa oleva kansipäällystön pätevyyskirja, joista säädetään aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (508/2018, jäljempänä *miehitysasetus*). Näitä pätevyyskirjoja ovat kuljettajankirja, kotimaanliikenteen laivurinkirja, vahtiperämiehenkirja, lähiliikenteen perämiehenkirja, lähiliikenteen päällikkökirja, yli-perämiehenkirja, merikapteeninkirja, kalastusaluksen kuljettajankirja A ja B sekä kalastusaluksen laivurinkirja A ja B.

Omavalvonnan piiriin hyväksytyt laivanisännät raportoisivat suorittamistaan omavalvontatoimenpiteistä säännöllisin väliajoin Liikenne- ja viestintäviraston merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään. Liikenne- ja viestintäviraston tarkastajat, hyväksytyt luokituslaitokset tai nime-

tyt katsastajat suorittaisivat kuitenkin omavalvonnan piirissä oleville aluksille viiden vuoden välein uusintakatsastuksen tai katsastaisivat niitä tarvittaessa useamminkin, jos siihen ilmenisi erityisiä syitä.

Omavalvonnan piiriin hyväksytyiltä laivanisänniltä perittäisiin vuosittain omavalvontamaksu (arvio noin 50 euroa/vuosi), jolla katettaisiin merenkulun sähköisen tietojärjestelmän ylläpitoon, tarpeelliseen kehittämiseen sekä omavalvontalaskutukseen liittyviä kustannuksia. Omavalvontamaksu ei sisältäisi perus- ja uusintakatsastuksesta eikä erillisistä todistus- ja turvallisuuskirjoista aiheutuvia kustannuksia.

Tavoitteena on lisätä merenkulun valvonnan läpinäkyvyyttä ja keventää sääntelyä. Muutos korostaisi omavalvonnan piiriin hyväksytyjen laivanisäntien vastuuta toimintansa turvallisuudesta ja vaatimustenmukaisuudesta. Muutos myös vähentäisi katsastuksesta aiheutuvia kustannuksia laivanisännille sekä lisäisi turvallisuusarvioinnin joustavuutta. Lisäksi muutos mahdollistaisi Liikenne- ja viestintäviraston resurssien tehokkaamman kohdistamisen turvallisuuden kannalta tärkeisiin tehtäviin.

Muutos voitaisiin toteuttaa myös siten, että katsastukset siirrettäisiin kokonaisuudessaan nimettyjen katsastajien suorittamaksi. Ongelmana tässä vaihtoehdossa voisi olla katsastajien riittävyys syrjäisimmille alueille. Katsastusten hinnat saattaisivat myös matkakulujen vuoksi nousta korkeaksi.

Vaihtoehtona voisi olla myös nykytilan jatkaminen, jossa Liikenne- ja viestintävirasto ja nimetyt katsastajat jatkaisivat näiden alusten katsastamista, mutta tämän vaihtoehdon ongelmana olisi Liikenne- ja viestintäviraston resurssien riittämättömyys sekä katsastuksen suorittamiseen liittyvistä matkoista aiheutuvien matkakulujen suuri osuus. Nämä edellä mainitut vaihtoehdot eivät myöskään vähennä hallinnollista taakkaa eivätkä laivanisännille aiheutuvia kustannuksia.

Talviliikenteessä käytettävien alusten rungonkatsastus

Talviliikenteessä käytettävien alusten vuosittainen pohjan ulkopuolinen katsastus on herättänyt paljon keskustelua ja siitä myönnetään paljon poikkeuksia. Lainkohtaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että talviliikenteessä käytettävien alusten vuosittaisesta pohjan ulkopuolisesta katsastuksesta luovuttaisiin. Talviliikenteessä käytettäville aluksille asetetaan vaatimuksia alusten runkorakenteista annetun Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen (TRA-FI/9321/03.04.01.00/2013, 27.2.2014) 9 luvussa. Jatkossa alusten sopivuus talviliikenteeseen varmistetaan telakoinnin yhteydessä tehtävässä rungon tarkastuksessa. Tämä tulee tehdä aluksen ollessa telakassa vähintään viiden vuoden välein.

Muutoksen seurauksena sekä laivanisännän että Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollinen taakka vähenisi, kun poikkeusten myöntämisestä voitaisiin luopua. Muutos keventäisi myös sääntelyä sekä vähentäisi laivanisännän kuluja.

Ammattiveneet

Ammattiveneisiin liittyvien ehdotusten ja muiden ehdotusten, jotka perustuvat ammattiveneääräyksen valmistelun yhteydessä havaittuihin muutostarpeisiin, tavoitteena on sujuvoittaa sääntelyä. Ammattiveneitä koskevaa sääntelyä ehdotetaan täsmennettäväksi ja täyden-

nettäväksi siltä osin kuin voimassa olevassa ammattiveneitä koskevassa sääntelyssä ei ole huomioitu kaikkia ammattiveneiden erityispiirteitä. Lisäksi ehdotetaan pieniä täsmennyksiä varalaitaa ja lastimerkkiä, katsastuksia ja virkavastuuta koskevaan sääntelyyn. Valtuutussäännösten, joilla lain soveltamisesta voidaan antaa tarkempia määräyksiä, on oltava riittävän täsmällisiä ja tarkkarajaisia.

Perinnealukset

Alusturvallisuuslakiin ehdotetaan lisättäväksi perinnealuksia koskevia säännöksiä siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa alusturvallisuuslaissa säädettyjen yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi ja alusturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä perinnealuksen turvallisuutta koskevista seikoista ja että perinnealus voitaisiin katsastaa. Turvallisuutta arvioitaessa voitaisiin ottaa huomioon perinteisiin menetelmiin perustuvat turvallisuustekijät. Erillisillä määräyksillä voitaisiin huomioida paremmin perinnealusten rakenteelliset ratkaisut ja kulttuurihistorialliset arvot. Muutoksen tarkoituksena on parantaa perinnealusten pienimuotoista kaupallista liikennekäyttöä, mikä voisi edesauttaa perinnealusten ylläpitoa ja käyttöä.

4 Esityksen vaikutukset

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia kansallisella tasolla. Muutokset tuovat monin osin kevennystä hallinnolliseen taakkaan ja niiden tavoitteet sopivat myös hallitusohjelman kevyemmän sääntelyn tavoitteisiin.

Non-SOLAS-muutosdirektiivin vaikutukset ovat yleisesti ottaen vähäiset. Direktiivin soveltamisalan muutos voi vähentää uusien alle 24 metrin pituisten kotimaanliikenteen matkustajalusten rakentamisen kustannuksia ja kasvattaa näin tällaisten aluksien kysyntää, sillä soveltamisalan muutoksen seurauksena nämä alukset tulevat kansallisen sääntelyn piiriin. EU:ssa valmistellaan parhaillaan neuvoston suositusta alle 24 metrin pituisille aluksille, jota jäsenvaltiot voivat alkaa soveltaa sen valmistuttua.

Tarkastusdirektiivin selkeyttämisen arvioidaan tuovan hieman parannusta Liikenne- ja viestintäviraston resurssien käyttöön, sillä muutoksien seurauksena alusten tarkastukset voitaisiin tehdä tarkoituksenmukaisemmalla tavalla esimerkiksi yhdistämällä eri tarkastuksia. Myös tarkastusten suorittamisen määräaikojen täsmentäminen helpottaa Liikenne- ja viestintäviraston työsuunnittelua ja resurssien kohdentamista.

Henkilöluettelodirektiivin muutos, jossa poistetaan yhtiöiden matkustajien rekisteröintijärjestelmiä koskevia vaatimuksia, kuten järjestelmän hyväksymisvaatimus, keventää yhtiöiden ja viranomaisten hallinnollista taakkaa, sillä yhtiöiden henkilöluettelointijärjestelmille ei jatkossa enää haettaisi erillistä viranomaisen hyväksyntää. Varustamoille ja viranomaisille saattaa kuitenkin aiheutua lisäkustannuksia tietojärjestelmien tai toimintatapojen muuttamisesta matkustajatietojen toimittamiseksi digitaalisesti kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen (Suomessa Portnet-järjestelmä). Varustamoiden on kuitenkin jo voimassa olevan lain mukaan täytynyt kerätä ja säilyttää tiedot omassa henkilöluettelointijärjestelmässään, joten kustannuksia voisi syntyä lähinnä tietojen toimittamistavan muutoksista. Viranomaisille kuluja voi aiheutua Portnet-järjestelmään tehtävistä muutoksista, joilla avataan pelastusviranomaisille pääsy tietoihin. Jos viranomainen rakentaa jonkun muun teknisen keinon matkustajatietojen lähettämiseen, li-

säksi tästä aiheutuu kustannuksia. Erityisesti pienille aluksille yksinkertainen mobiilisovellus saattaisi olla paras ratkaisu matkustajamäärien ilmoittamiseen.

Kansainvälisessä matkustaja-alusliikenteessä merkittävimmät vaikutukset ajoittuvat siirtymävaiheeseen, jonka aikana luodaan menettelyt matkustajatietojen toimittamiseksi viranomaiselle nykyisen yhtiölle ilmoittamisen sijaan.

Matkustajamäärien laskemista koskeva vaatimus on ollut henkilöluettelodirektiivissä koko ajan. Henkilöluettelodirektiiviä sovelletaan matkustaja-aluksiin ja suurnopeusaluksiin, jotka kuljettavat enemmän kuin 12 matkustajaa. Direktiivin muutoksella ei muuteta direktiivin soveltamisalaa, joten esitys ei vaikuta matkustajamäärien laskemista koskevaan käytäntöön.

Omavalvontaa koskevan ehdotuksen tavoitteena on sekä Liikenne- ja viestintäviraston toiminnan tehostaminen että resurssien kohdentaminen tehokkaammin uusiin tehtäviin siten, että turvallisuus ei vaarannu. Lisäksi muutos vähentäisi katsastuksesta aiheutuvia kustannuksia laivanisännille. Tavoitteena on myös lisätä merenkulun valvonnan läpinäkyvyyttä, koska merenkulku on nykyisin ainoa liikennemuoto Suomessa, jossa viranomainen suorittaa valvomiensa kohteiden katsastuksia. Samalla edistetään uusien toimintamallien luomista ja kevennetään sääntelyä sekä korostetaan toimijoiden vastuuta.

Ammattiveneitä koskevilla ehdotuksilla pyritään täsmentämään ammattiveneitä koskevaa sääntelyä siltä osin kuin voimassa olevassa sääntelyssä ei ole huomioitu kaikkia ammattiveneiden erityispiirteitä ja niillä pyritään mahdollistamaan se, että myös muiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden viranomaisten huviveneiden osalta nimeämät ilmoitetut laitokset voivat suorittaa ammattiveneiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnin.

Perinnealuksia koskevan ehdotuksen tavoitteena on parantaa perinnealusten pienimuotoista kaupallista liikennekäyttöä, mikä voisi edesauttaa perinnealusten ylläpitoa ja käyttöä.

Talviliikenteessä käytettävien alusten vuosittaisesta rungonkatsastuksesta luopuminen kevennäisi sääntelyä, vähentäisi laivanisännän ja Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa ja vähentäisi laivanisännän kuluja. Muutoksen ei arvioida vaikuttavan turvallisuuteen, koska alukset, jotka liikennöivät jääolosuhteissa, ovat niihin olosuhteisiin rakennettuja. Aluksia, joille rungonkatsastuksia tehdään, on joitakin kymmeniä vuodessa. Liikenne- ja viestintäviraston suorittamana talviliikennekatsastus maksaa 350 euroa/tunti. Myös Liikenne- ja viestintäviraston päätös, jolla myönnetään tästä katsastuksesta vapautus, on maksullinen (505 euroa/päätös). Näin ollen rungonkatsastusta koskevasta vaatimuksesta luopuminen toisi laivanisännille kustannussäästöjä. Liikenne- ja viestintävirastolle muutoksella ei ole taloudellista vaikutusta.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Säädöshankkeesta on valmisteltu arviomuistio, joka on ollut maaliskuussa 2018 lausuttavana liikenne- ja viestintäministeriön koolle kutsumassa merenkulun sidosryhmäverkostossa. Lausunnon antoivat Suomen Höyrypursiseura ry sekä Suomen Lauttaliikenne Oy. Suomen Höyrypursiseura ry kannatti perinnelaivoja koskevaa ehdotusta. Suomen Lauttaliikenne Oy katsoi, että maantien osana liikennöivillä lautta-aluksilla ja lauttapaikoilla tulisi säilyttää niiden erikoisasema osana maantieliikennettä ja pitää ne henkilöluettelodirek-

tiivin soveltamisalan ulkopuolella. Hallituksen esityksen valmistelussa on otettu huomioon arviomuistiosta annetut lausunnot.

Hallituksen esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot seuraavilta tahoilta: Ahvenanmaan maakunnan hallitus, oikeusministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoministeriö, ympäristöministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Museovirasto, Onnettomuustutkintakeskus, Opetushallitus, Poliisihallitus, Rajavartiolaitos, Suomen ympäristökeskus (SYKE), Tietosuojavaltuutetun toimisto, Tulli, Varsinais-Suomen ELY-keskus, American Bureau of Shipping, Botnia Marin Oy Ab, Bureau Veritas, CEProof Finland, DNV GL Finland Oy Ab, Elinkeinoelämän keskusliitto, Eurofins Expert Services Oy, Innovaatorahoituskeskus Business Finland, International Marine Certification Institute, Lloyd's Register, Meritaito Oy, Suomen Höyrypurseura ry, Suomen Konepääliitysto, Suomen Lauttaliikenne Oy, Suomen Meripelastusseura ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Yrittäjät ry, Teknologiateollisuus ry ja Venealan Keskusliitto Finnboat ry. Lisäksi lausuntopyyntö lähetettiin liikenne- ja viestintäministeriön koolle kutsulle merenkulun sidosryhmäverkostolle.

Hallituksen esitystä koskevasta luonnoksesta on saatu 15 lausuntoa. Lausunnon antoivat puolustusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoministeriö, ympäristöministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Museovirasto, Poliisihallitus, Tulli, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Eurofins Expert Services Oy, Innovaatorahoituskeskus Business Finland, Suomen Lauttaliikenne Oy ja Suomen Varustamot ry.

Lausunnonantajista puolustusministeriöllä, ulkoministeriöllä, ympäristöministeriöllä ja Liikennevirastolla ei ollut lausuttavaa esitykseen. Työ- ja elinkeinoministeriö lausui painelaitelakia ja sähköturvallisuuslakia koskevista vanhentuneista viittauksista, jotka jatkovalmistelussa korjattiin esitykseen.

Sosiaali- ja terveysministeriö lausui jäljennösalueiden sisällyttämisestä perinnealusmäärittelymään. Sosiaali- ja terveysministeriö piti toivottavana, että myös jäljennösalueet katsottaisiin perinnealueiksi. Esitysluonnoksessa perinnealueeksi katsotaan alus, joka on Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröity kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävä historiallinen alus, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965. Museoviraston perinnealusrekisteriin hyväksyttävän aluksen tulee olla vähintään 50 vuotta vanha ja rekisteröity Suomessa viranomaisen ylläpitämään rekisteriin. Edellä mainituista vaatimuksista voidaan erityistapauksissa poiketa. Näin ollen myös jäljennösalueet voivat päästä Museoviraston perinnealusrekisteriin ja olla alusturvallisuuslain mukaisia perinnealueita.

Museovirasto kannatti perinnealueita koskevien säännösten muutoksia ja lisäyksiä. Museoviraston näkemyksen mukaan esitetyt muutokset ja lisäykset selkeyttävät perinnealueiden turvallisuusmääräyksiä ja pienimuotoista kaupallista käyttöä, millä on myönteinen vaikutus perinnealueiden asianmukaiseen ylläpitoon ja käyttöön.

Matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain muutoksista lausui Tulli, Poliisihallitus, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Suomen Lauttaliikenne Oy ja Suomen Varustamot ry. Tullin näkemyksen mukaan esityksessä on huomioitu Tullin tiedonsaantioikeus tarvittavin osin. Poliisihallitus on lausunnossaan katsonut, että viranomaisten toimivaltuuksien ja varustamojen velvollisuuksien selkeyttämiseksi matkustajatietojen toimittamisesta olisi hyvä säätää koko-

naisvaltaisesti henkilöluettelolaissa. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan merkittävin ongelma on siinä, että varustamot ja liikenteenharjoittajat eivät suorita tarkastustoimintaa matkustajien henkilöllisyyteen liittyen. Poliisihallitus ehdottaa, että lakiehdotusta muutettaisiin siten, että henkilötietojen keräämisen sijasta säädettäisiin henkilötietojen tarkastamisesta. Poliisihallitus katsoo, että tämä parantaisi meriliikenteen turvallisuutta viranomaisvalvonnan tehostumisen myötä. Ehdotettu muutos ei vastaa henkilöluettelodirektiivin tavoitteita kerätä henkilötietoja ainoastaan etsintä- ja pelastustarkoituksiin.

Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Suomen Lauttaliikenne Oy lausuiivat matkustajamäärien laskemiseen liittyvistä haasteista erityisesti maantielauttaliikenteessä. Henkilöiden lukumäärän laskeminen tulisi mahdollistaa siten, että henkilöiden laskenta ei aiheuta maantielauttaliikenteelle kohtuutonta viivästystä. ELY-keskuksen lausunnossa todetaan, että laissa ei oteta selvää kantaa siihen, mikä on riittävä laskennan taso. Lisäksi lausuntojen mukaan lain tulisi olla riittävän joustava ja mahdollistaa erilaiset digitaaliset ratkaisut henkilömäärän laskennassa. Ehdotetussa laissa ei määritellä, miten matkustajamäärät tulisivat laskea, joten laki mahdollistaa erilaiset tekniset toteutukset laskentaan. Esitys perustuu henkilöluettelodirektiivin vaatimukseen matkustajamäärien laskemisesta, joten jatkovalmistelussa esitystä ei katsottu tarkoituksenmukaiseksi muuttaa tältä osin.

Suomen Varustamot ry lausui matkustajatietojen ilmoittamiseen liittyvistä tietojärjestelmäkustannuksista sekä katsoi, että matkustajatietojen luovuttamista ja säilyttämisaikaa koskevat säännökset ovat ristiriidassa. Esityksen mukaan yhtiön olisi jatkossakin huolehdittava siitä, että henkilötiedot hävitetään aikaisintaan 24 tunnin kuluttua ja viimeistään 72 tunnin kuluttua aluksen saapumisesta määräsatamaan, jos tietoja ei tarvita etsintä- ja pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä varten. Kyseinen säännös kumottaisiin siirtymäajan jälkeen, koska tiedot toimitettaisiin yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään. Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava siitä, että etsintä- ja pelastustoiminta- sekä onnettomuustilanteissa henkilötiedot hävitetään keskitetystä palvelupisteestä viimeistään 60 päivän kuluessa aluksen lähdöstä. Jatkovalmistelussa säännöksen sanamuotoa on selkeytetty siten, että säännöksestä ilmenee, että yhtiön vastuulla olevat hävitettävät tiedot ovat yhtiön järjestelmässä olevia tietoja.

Suomen Varustamot ry lausui myös, että esityksessä on IMO:n kansainvälisten normien ja Euroopan unionin lainsäädännön yhteys jätetty epäselväksi sekä taloudelliset vaikutukset on arvioitu pintapuolisesti. Suomen Varustamot ry:n mukaan esityksessä olisi tullut mainita, että suuri osa lisäkustannuksista johtuu siitä, että Euroopan unioni ei ole pystynyt yhdenmukaistamaan omia sääntöjään ja raportointimuodollisuuksiaan.

Eurofins Expert Services Oy lausui esityksestä ammattiveneiden osalta, ja totesi, että on tärkeää varmistaa riittävä turvallisuuden taso riippumatta siitä, kuka arvioinnin tekee. Menettelytavat vaihtelevat suuresti eri ilmoitettujen laitosten kesken, joten tulisi määrittää teknisen arvioinnin laajuus ja taso. Muuten voi olla riski, että hyvinkin erilaiset tuotteet kelpuutetaan ammattiveneiksi. Lisäksi Eurofins Expert Services Oy korosti dokumentoinnin tärkeyttä. Liikenteen turvallisuusvirasto on valmistelemassa ammattivenemääräystä, jonka valmistelussa lausutut asiat voidaan ottaa huomioon.

Innovaatorahoituskeskus Business Finland on lausunnossaan todennut, että digitalisaation huomioiminen ja sen myötä toimintojen muuttuminen on jäänyt vähemmälle huomiolle. Esi-

tyksessä on otettu digitalisaatio huomioon siinä määrin kuin se on muutettavat asiakokonaisuudet sekä Euroopan unionin lainsäädäntö huomioon ottaen mahdollista, joten jatkovalmistelussa esitystä ei ole katsottu olevan tarkoituksenmukaista muuttaa tältä osin. Jatkovalmistelussa alusturvallisuuslain säännökseen muun kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä käytettävän matkustaja-aluksen meriturvallisuuskatsastuksesta lisättiin uusina katsastuslajeina välikatsastus ja määräaikainen katsastus sekä lisättiin säännökseen myös sana tarvittaessa nykytilan selkeyttämiseksi.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy matkustaja-alusturvallisuudirektiivien täytäntöönpanoon. Direktiivit ovat tulleet voimaan 21 päivänä joulukuuta 2017 ja jäsenvaltioiden on annettava direktiivien noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 21 päivänä joulukuuta 2019. Henkilöluettelodirektiivi mahdollistaa jäsenvaltioille tiettyjen vaatimusten osalta kuuden vuoden siirtymäajan käyttämisen.

Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä tehdään myös tarpeelliset muutokset alusturvallisuuden valvontalain nojalla annettuun valtioneuvoston asetukseen ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa (1241/2010). Lisäksi valtioneuvoston asetus säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisuuden varmistamisesta (95/2002) voidaan kumota tarpeettomana.

Esitys liittyy liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseen, jossa muun muassa muutetaan lain pykälien numerointi. Tässä esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 1 ja 2 §:ää, jotka uuden numeroinnin perusteella ovat jatkossa 96 ja 97 §. Esitys liittyy myös vesiliikennelain kokonaisuudistukseen, jossa ehdotetaan muutettavaksi muun muassa alusturvallisuuslain 2 §:ää sekä 51 §:ää vuokraveneen katsastusvaatimuksen poistamisen osalta.

Hallitus on antanut 3 päivänä toukokuuta 2018 eduskunnalle esityksen (HE 61/2018 vp) laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laiksi sekä 30 päivänä elokuuta 2018 alkuperäistä hallituksen esitystä täydentävän hallituksen esityksen (HE 104/2018 vp). Eduskunta käsittelee esitystä ja liikenne- ja viestintävaliokunta on jo antanut uudistuksesta mietintönsä (LiVM 21/2018 vp). Kyseisellä hallituksen esityksellä Liikenteen turvallisuusviraston, Viestintäviraston sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistettäisiin uuteen perustettavaan Liikenne- ja viestintävirastoon ja Liikenneviraston jäljellä olevat tehtävät ja toiminnot tulisivat Väyläviraston tehtäväksi. Tämän johdosta tässä hallituksen esityksessä virastojen nimistä on käytetty 1 päivänä tammikuuta 2019 voimaan tuleviksi ehdotettujen uusien virastojen mukaisia nimiä. Kuitenkin nykytilaa koskevissa kohdissa on käytetty virastoista niiden nykyisiä nimiä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

2 §. Määritelmät.

Pykälän 38 kohdassa säädettäisiin non-SOLAS-muutosdirektiivin mukaisista merialueiden määritelmistä.

Pykälään lisättäisiin uusi 38 a kohta, johon siirrettäisiin nykyisen 38 kohdan määritelmä matkustaja-alusluokista. Määritelmä lisäksi muutettaisiin vastaamaan non-SOLAS-muutosdirektiivin mukaisia matkustaja-alusluokkia.

Pykälän 43 kohdan laivanisännän määritelmään tehtäisiin tekninen muutos ja muutettaisiin lopussa oleva piste puolipisteeksi, koska määritelmiä esitetään lisää ja kyseinen määritelmä ei olisi enää pykälän viimeinen määritelmä.

Pykälään lisättäisiin uusi 44 kohta, jossa määriteltäisiin satama-alue. Satama-alue määriteltäisiin tässä laissa ja matkustajien henkilöluetteloista annetussa laissa yhtenevällä tavalla. Satama-alueen määritelmä perustuisi satamayhtiön hallinnoimaan vesialueeseen.

Pykälään lisättäisiin uusi 45 kohta, joka perustuu non-SOLAS-muutosdirektiivin 2 artiklan ze) kohdan perinnealuksia koskevaan määritelmään. Non-SOLAS-muutosdirektiivin mukaan perinnealuksella tarkoitetaan mitä tahansa ennen vuotta 1965 suunniteltua historiallista matkustaja-alusta tai sen jäljennöstä, joka on rakennettu pääasiassa alkuperäisistä materiaaleista, mukaan lukien perinteisten purjehdus- ja merimiestaitojen kannustamiseen ja edistämiseen tarkoitettut alukset, jotka yhdessä ovat eläviä kulttuurimonumentteja ja joilla purjehditaan perinteisten merimiestaitojen ja tekniikoiden mukaisesti. Lisäksi perinnealuksen tulisi olla Museo- viraston ylläpitämässä merenkulun historian kannalta arvokkaita perinnealuksia koskevassa perinnealusrekisterissä.

Pykälään lisättäisiin uusi 46 kohta, jossa määriteltäisiin huvialus. Huvialuksen määritelmä vastaisi laivaväkilain määritelmää huvialuksista. Laissa on tällä hetkellä ainoastaan huviveneen määritelmä ja huvialuksen määritelmän lisäämisellä selkeytetään lain soveltamisalaa.

3 §. Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset. Pykälän soveltamisalaa tarkennettaisiin siten, että säännöksessä mainittaisiin, että myös huvialukset ovat huviveneiden lisäksi lain soveltamisalan ulkopuolella.

4 §. Viittaukset muuhun lainsäädäntöön. Pykälä esitetään muutettavaksi kokonaisuudessaan, mutta pykälän 1, 2, 5, 6, 8 ja 9 momentit vastaisivat nykyistä sääntelyä. Pykälän 3 ja 4 momenttien vanhentuneet viittaukset painelaitelain ja sähköturvallisuuslain säädösnumeroihin korvattaisiin voimassa olevilla säädösnumeroilla. Pykälän 7 momentissa korvattaisiin eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (621/2005) (jäljempänä ai-

kaisempi huvivenelaki) nimi nykyisen huvivenelain (laki huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista (1712/2015)) nimellä.

23 a §. Ammattiveneen vaatimustenmukaisuus. Esityksessä ehdotetaan, että alusturvallisuuslain 4 lukuun sisällytettäisiin uusi ammattiveneitä koskeva 23 a §, johon ammattiveneiden katsastuksessa apuna toimimista koskeva 36 §:n 4 momentti siirrettäisiin sisällöllisesti muutettuna. Uudessa pykälässä säädettäisiin ammattiveneen valmistajan ja laivanisännän velvollisuuksista, ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja Liikenne- ja viestintäviraston myöntämästä ammattiveneen todistuskirjasta.

Pykälän 1 momentin mukaan ammattiveneen valmistajalla olisi velvollisuus varmistaa Liikenne- ja viestintäviraston 23 §:n nojalla antamien teknisten määräysten noudattamiseksi, että ammattivene on suunniteltu ja rakennettu vaatimusten mukaisesti. Teknisillä määräyksillä tarkoitettaisiin lain 23 §:n nojalla annettavan ammattivenemääräyksen vaatimuksia, jotka koskivat ammattiveneen suunnittelua ja rakennetta.

Tämä ammattiveneen valmistajalle asetettu velvollisuus vastaisi nykyistä käytäntöä ja olisi samankaltainen kuin nykyisen huvivenelain 10 §:n 1 momentissa huviveneen valmistajalle asetettu velvollisuus varmistaa, että markkinoille saatettava tuote on suunniteltu ja valmistettu huvivenedirektiivin liitteen I olennaisten vaatimusten mukaisesti. Ammattiveneen vaatimustenmukaisuus poikkeaisi osittain huviveneen vaatimustenmukaisuudesta, sillä ammattiveneen vaatimustenmukaisuudella tarkoitettaisiin ammattiveneen rakenteelle alusturvallisuuslaissa ja sen nojalla annettavassa ammattivenemääräyksessä asetettavia vaatimuksia.

Lisäksi 1 momentin mukaan valmistajan velvollisuutena olisi huolehtia siitä, että joko nykyisen huvivenelain 4 luvussa tarkoitettu ilmoitettu laitos, vastaava toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämä ilmoitettu laitos tai hyväksytty luokituslaitos arvioi ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden. Tämä ammattiveneen valmistajan velvollisuus olisi samankaltainen kuin nykyisen huvivenelain 10 §:n 2 momentissa huviveneen valmistajalle asetettu velvollisuus huolehtia siitä, että tuotteelle suoritetaan soveltuva vaatimustenmukaisuuden arviointi.

Säännös pohjautuisi osittain alusturvallisuuslain 36 §:n 4 momenttiin, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi käyttää ammattiveneen katsastuksessa apuna aikaisemman huvivenelain 11 §:ssä tarkoitettua ilmoitettua laitosta ja joka siirrettäisiin muutettuna uuden 23 a §:n 1 momenttiin. Koska kyse on pikemminkin vaatimustenmukaisuuden arvioinnista kuin katsastuksessa apuna toimimisesta, uudessa säännöksessä viitattaisiin katsastuksessa apuna toimimisen sijasta vaatimustenmukaisuuden arviointiin. Lisäksi uudessa säännöksessä päivitettäisiin viittaus aikaisemman huvivenelain 11 §:ään viittaukseksi nykyisen huvivenelain 4 lukuun.

Huvivenelain 4 luku koskee vain Liikenne- ja viestintäviraston huviveneiden osalta Euroopan komissiolle nimeämiä ilmoitettuja laitoksia, joita on tällä hetkellä yksi, eikä se siten koske vastaavien muiden EU:n jäsenvaltioiden tai ETA-valtioiden viranomaisten nimeämiä ilmoitettuja laitoksia. Uudessa säännöksessä mahdollistettaisiin se, että ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnin voisi suorittaa Liikenne- ja viestintäviraston huviveneiden osalta nimeämän ilmoitetun laitoksen lisäksi myös vastaava toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämä ilmoitettu laitos.

Vastaavalla toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämällä ilmoitetulla laitoksella tarkoitettaisiin ilmoitettua laitosta, jonka tällainen valtio on nimennyt ilmoitetuksi laitokseksi kansallisen lainsäädäntönsä, jolla huvivenedirektiivi on saatettu osaksi kansallista oikeusjärjestystä, perusteella.

Tällaiset toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämät ilmoitetut laitokset voivat arvioida huviveneiden vaatimustenmukaisuuden myös niissäkin EU:n jäsenvaltioissa tai ETA-valtioissa, jotka eivät ole nimenneet niitä. Alusturvallisuuslain 36 §:n 4 momentin nykyinen sanamuoto ei mahdollista sitä, että näillä ilmoitetuilla laitoksilla olisi oikeus arvioida myös ammattiveneiden vaatimustenmukaisuus, eikä Liikenne- ja viestintävirasto voi nimeä niitä, koska ilmoitettu laitos voi olla vain yhden EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämä. Ammattiveneiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnin suorittajia ei tulisi rajoittaa ainoastaan Suomen nimeämiin ilmoitettuihin laitoksiin, vaan olisi tarkoituksenmukaista, että myös muiden EU:n jäsenvaltioiden tai ETA-valtioiden nimeämät ilmoitetut laitokset voisivat arvioida ammattiveneiden vaatimustenmukaisuutta. Tämä lisäisi ilmoitettujen laitosten yhdenvertaisuutta ja mahdollistaisi ilmoitettujen laitosten välisen kilpailun.

Vastaavilta muiden EU:n jäsenvaltioiden tai ETA-valtioiden viranomaisten nimeämiltä ilmoitetuilta laitoksilta edellytettäisiin edustajaa, jolla olisi kotipaikka Suomessa ja joka käyttäisi ilmoitetun laitoksen puhevaltaa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona. Edustajaa koskevalla vaatimuksella voitaisiin varmistaa se, että vaatimustenmukaisuuden arviointiin, joka on julkinen hallintotehtävä, liittyvä virkavastuu ja vahingonkorvausvastuu voidaan kohdentaa Suomeen sijoittautuneeseen edustajaan.

Uuden säännöksen mukaan myös hyväksytty luokituslaitos, joka on määritelty alusturvallisuuslain 2 §:n 42 kohdassa, voisi arvioida ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden. Tällaiselta luokituslaitokselta edellytetään alusturvallisuuslain 36 §:n 1 momentissa edustajaa, jolla on kotipaikka Suomessa ja joka käyttää luokituslaitoksen puhevaltaa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi hakemuksesta ammattiveneen todistuskirjan vaatimusten mukaiselle ammattiveneelle. Säännös mahdollistaisi sen, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää vaatimusten mukaiselle ammattiveneelle ammattiveneen todistuskirjan alusturvallisuuslain nojalla. Ammattiveneen todistuskirjoja on myönnetty vuosina 2011 – 2017 keskimäärin 24 kappaletta vuodessa.

Ammattiveneen todistuskirja on tarpeen, jotta voidaan varmistua ammattiveneen rakenneturvallisuudesta. Kyseiseen todistuskirjaan nojaututaan ammattiveneen peruskatsastuksessa, ja se on tarpeen, jotta vene voidaan katsastaa ammattiveneeksi. Sen lisäksi, että ammattiveneen todistuskirjaa tarvitaan ammattiveneen peruskatsastusta suoritettaessa, sitä tarvitaan silloin, kun öljysuojarahastosta haetaan erityisominaisuuden ”öljyntorjunta” omaavan ammattiveneen hankintakustannusten korvaamista.

Ammattiveneen todistuskirjoja ovat halunneet myös ulkomaiset ammattiveneen tilaajat sellaisissa tapauksissa, joissa ammattivene on rakennettu Suomessa mutta joissa sitä ei katsasteta Suomessa ja se viedään ulkomaille. Mahdollisuudella saada tällaisessa tapauksessa viranomaisen antama todistuskirja ammattiveneen rakenneturvallisuudesta voi olla suurikin painoarvo, kun ulkomainen ammattiveneen tilaaja pohtii, hankkiiko se ammattiveneen Suomesta vai jos-

takin muusta valtiosta. Säännös mahdollistaisi todistuskirjojen myöntämisen jatkossakin tällaisille ammattiveneille, joita ei katsasteta Suomessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi hakemuksesta ammattiveneen todistuskirjan myös toisen valtion vastaavan säännöstönsä mukaan hyväksymälle ammattiveneelle, sillä edellytyksellä, että saavutetaan ainakin Liikenne- ja viestintäviraston 23 §:n nojalla antamissa teknisissä määräyksissä asetettua ammattiveneen turvallisuustasoa vastaava turvallisuustaso. Tämä mahdollistaisi sen, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää ammattiveneen todistuskirjan esimerkiksi sellaiselle ammattiveneelle, jolle olisi myönnetty toisessa EU:n jäsenvaltiossa ulkomainen ammattiveneen todistuskirja, joka myytäisiin Suomeen ja josta tulisi suomalainen alus, sillä edellytyksellä, että saavutetaan ainakin vastaava turvallisuustaso.

Lisäksi pykälän 2 momentissa rinnastettaisiin ammattiveneen todistuskirjaan hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, jolla osoitetaan, että ammattivene täyttää hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimukset. Tällainen hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää ammattiveneen todistuskirjaa vastaava asiakirja. Ammattiveneelle, jolla olisi tällainen luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, ei tarvitsisi erikseen hakea ammattiveneen todistuskirjaa, jollei sitä sille erityisesti haluta.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja siinä käytettävistä menettelyistä ja ammattiveneen todistuskirjan hakemisesta. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä. Säännökseen on otettu osittain mallia nykyisen huvivene lain 2 luvun 7 §:n 3 momentista, jossa Liikenne- ja viestintävirastolle on annettu valtuus antaa tarkempia määräyksiä vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa käytettävistä menettelyistä Euroopan unionin säädösten mukaisesti. Määräyksenantovaltuus olisi kuitenkin hieman laajempi, koska ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ei ole – toisin kuin huviveneiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnista – EU-tason sääntelyä. Lisäksi säännös mahdollistaisi sen, että ammattiveneen todistuskirjan hakemisesta voitaisiin tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä.

26 §. Luvun soveltamisalan raja. Pykälän otsikkoon tehtäisiin lakitekkinen muutos. Lisäksi pykälää muutettaisiin nykyistä soveltamiskäytäntöä vastaavaksi.

Pykälästä poistettaisiin viittaus 3 §:n 3 momentissa mainittuihin aluksiin eli huviveneisiin, koska huviveneet on jätetty 3 §:n 3 momentissa kokonaan alusturvallisuuslain soveltamisalan ulkopuolella.

Pykälään lisättäisiin viittaus lain 3 §:n 4 momentissa tarkoitettuihin aluksiin, eli tiettyihin Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksiin ja tiettyihin vapaaehtoisessa meripelastustoiminnessa käytettäviin aluksiin, ja viittaus vuokraveneeseen.

Pykälässä säädetään, että luvun säännöksiä ei sovelleta kotimaanliikenteessä käytettävään kalastusalukseen. Säännöstä täsmennettäisiin siten, että luvun säännöksiä ei sovellettaisi lainkaan kalastusaluksiin. Yli 24 metrin pituisiin kalastusaluksiin sovelletaan alusturvallisuuslain 21 §:n nojalla omia varalaitavaatimuksiaan, joista säädetään yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annetussa

neuvoston direktiivissä 97/70/EY (kalastusalusdirektiivi), ja muihin alusturvallisuuslain soveltamisalaan kuuluviin kalastusaluksiin ei käytännössä sovelleta varalaitavaatimuksia.

Pykälässä säädetään myös, että luvun säännöksiä sovelletaan miehittämättömään proomuun, lukuun ottamatta työntävään alukseen kiinteästi kytkettävää proomua. Säännöstä täsmennettäisiin siten, että luvun säännöksiä ei sovellettaisi kotimaanliikenteessä käytettävään miehittämättömään proomuun. Luvun säännöksiä sovellettaisiin kuitenkin kansainvälisessä liikenteessä käytettävään proomuun, koska tällaisiin vähintään 24 metrin pituisiin proomuihin sovelletaan lastiviivayleissopimusta ja tällaisilta yli 15 metrin mutta alle 24 metrin pituisilta proomuilta edellytetään kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallista varalaitaa.

Pykälään lisättäisiin, että tämän luvun säännöksiä ei sovelleta ammattiveneisiin, lukuun ottamatta tämän luvun uutta 28 a §:ää. Lisäys olisi tarpeen, koska ammattiveneisiin sovelletaan erilaista varalaita- ja lastimerkkisääntelyä kuin muihin luvun soveltamisalaan kuuluviin aluksiin.

27 §. *Kansainvälisessä liikenteessä oleva alus.* Pykälää muutettaisiin siltä osin kuin kyse on niistä kansainvälisessä liikenteessä olevista aluksista, joihin ei sovelleta lastiviivayleissopimusta ja Itämeren lastiviivasopimusta.

Lastiviivayleissopimusta ei sovelleta pienempiin aluksiin, sillä sitä ei sovelleta sen 5 artiklan mukaan muun muassa niin sanottuihin uusiin aluksiin, joiden pituus on pienempi kuin 24 metriä, ja niin sanottuihin vanhoihin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on pienempi kuin 150 rekisteritonnia.

Pykälän 1 momentin ensimmäiseen lauseeseen lisättäisiin, että lause koskee lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia.

Momenttiin lisättäisiin toinen lause, jonka mukaan muulla kuin näiden sopimusten soveltamisalaan kuuluvalla kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka pituus on yli 15 metriä, mutta alle 24 metriä, olisi oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita. Säännös vastaisi soveltamiskäytäntöä, ja se vastaisi lain 28 §:n 3 momentin ensimmäistä lausetta, jonka mukaan tietyillä kotimaanliikenteessä olevilla aluksilla, joiden pituus on yli 15 metriä, mutta alle 24 metriä, on oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin, että säännös koskee lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia.

Pykälän 3 momentissa täsmennettäisiin määräyksenantovaltuutta siten, että 3 momenttiin lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä myös muun kuin näiden sopimusten soveltamisalaan kuuluvan aluksen rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä. Säännös vastaisi soveltamiskäytäntöä, ja se vastaisi lain 28 §:n 4 momentin toista lausetta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia teknisiä määräyksiä eräiden kotimaanliikenteessä olevien alusten rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta.

28 a §. *Kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä oleva ammattivene.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin, että kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalla

ammattiveneellä olisi oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita. Säännös vastaisi soveltamiskäytäntöä.

Pykälän 1 momentin mukaan lastin kuljettamiseen tarkoitettulta kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalta ammattiveneeltä edellytettäisiin ammattiveneen lastimerkkiä. Lastin kuljettamiseen tarkoitettulla ammattiveneellä tarkoitettaisiin ammattiveneettä, jolla on erityisominaisuus ”lastin kuljetus”.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä ammattiveneen rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta ja ammattiveneen lastimerkin mitoista, sijainnista ja merkitsemistavasta. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä. Määräyksenantovaltuus vastaisi pääosin 28 §:n 4 momentin toiseen ja kolmanteen lauseeseen sisältyvää määräyksenantovaltuutta, mutta se ei koskisi lastimerkin ohella käytettävien viivojen mittoja, sijaintia ja merkitsemistapaa, koska ammattiveneen lastimerkissä ei ole tällaisia lastimerkin ohella käytettäviä viivoja.

36 §. Katsastaja. Pykälän 4 momentti kumottaisiin ja momentin teksti siirrettäisiin muutettuna uuteen 23 a §:ään. Momentin tekstin siirtämisestä muutettuna 23 a §:ään on perusteltu tarkemmin 23 a §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

36 a §. Omavalvonta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta laivanisännän suorittamaan kotimaanliikenteessä liikennöivän ammattiveneen, proomun ja alle 24 metrin pituisen lastialuksen turvallisuusarvioinnin. Laivanisännän suorittamaa turvallisuusarviointia kutsuttaisiin omavalvonnaksi. Omavalvontaan voitaisiin hyväksyä peruskatsastettu alus. Laivanisännällä olisi oltava sellainen pätevyys, että hän pystyy asianmukaisesti suorittamaan omavalvontaa. Riittävänä osaamisena omavalvonnan toteuttamiselle pidettäisiin sitä, että laivanisännällä on vuokraveneen kuljettajankirjaa ja kansainvälistä huviveneen kuljettajan pätevyyskirjaa lukuun ottamatta voimassa oleva kansipäällystön pätevyyskirja, joista säädetään miehitysasetuksessa. Näitä pätevyyskirjoja ovat kuljettajankirja, kotimaanliikenteen laivurinkirja, vahtiperämiehenkirja, lähiliikenteen perämiehenkirja, lähiliikenteen päällikkökirja, yliperämiehenkirja, merikapteeninkirja, kalastusaluksen kuljettajankirja A ja B sekä kalastusaluksen laivurinkirja A ja B.

Pykälän 2 momentin mukaan laivanisännän olisi laadittava omavalvontasuunnitelma aluksen turvallisuusarviointia koskevista toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta. Laivanisännän olisi lisäksi ilmoitettava säännöllisesti omavalvontasuunnitelman mukaiset toimenpiteet Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin omavalvonnan piirissä olevien alusten katsastamisesta. Laivanisännän olisi huolehdittava siitä, että tällaiselle alukselle suoritetaan uusintakatsastus viiden vuoden välein. Laivanisännän olisi haettava katsastusta Liikenne- ja viestintävirastolta, hyväksytyltä luokituslaitokselta tai nimetyltä katsastajalta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston omavalvonnan hyväksynnän peruuttamisesta. Hyväksynnän voisi peruuttaa joko väliaikaisesti tai kokonaan.

Pykälän 5 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä omavalvontasuunnitelman sisällöstä ja omavalvontasuunnitelman mukaisten toimenpiteiden ilmoittamisesta merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään sekä omavalvontaa

suorittamaan hyväksyttävän laivanisännän pätevyydestä. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä.

48 §. *Muun kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä käytettävän matkustaja-aluksen meriturvallisuuskatsastus.* Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusina katsastuslajeina välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Katsastuslajien lisäyksellä selkeytettäisiin nykytilaa ja vastattaisiin nykyiseen katsastustarpeeseen paremmin. Lisäksi muutos mahdollistaisi laivanisännille joustavammin suoritettut katsastukset sekä toisi hieman kustannussäästöjä. Säännökseen myös lisättäisiin sana tarvittaessa, koska uusintakatsastuksen, vuosikatsastuksen, välikatsastuksen ja määräaikaisen katsastuksen tekeminen ei ole aina tarpeellista.

Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin uusina katsastuslajeina välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Lisäys mahdollistaisi sen, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa momentin nojalla tarkempia määräyksiä siitä, milloin pykälässä mainittujen alusten peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

51 §. *Erikoisaluksen, perinnealuksen, ammattiveneen ja vuokraveneen katsastus.* Perinnealukset, joiden määritelmä esitetään lisättäväksi 2 §:n 45 kohtaan, olisi jatkossa oma alusluokkansa. Pykälässä säädettäisiin perinnealusten katsastuksista.

Pykälän otsikkoa muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin perinnealus.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin, että perinnealus on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin perinnealus uutena alusluokkana. Säännökseen lisättäisiin myös sana tarvittaessa, koska uusintakatsastuksen, vuosikatsastuksen, välikatsastuksen ja määräaikaisen katsastuksen tekeminen ei olisi aina tarpeen.

Perinnealuksen lisääminen pykälään mahdollistaisi sen, että Liikenne- ja viestintävirasto antaisi pykälän 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä siitä, milloin perinnealuksen peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

52 §. *Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus.* Pykälän 1 momentista poistettaisiin vaatimus talviliikenteessä käytettävän aluksen pohjan vuosittaisesta katsastamisesta. Sen sijaan talviliikenteessä käytettävän aluksen runko olisi katsastettava uudelleen talviliikenteeseen viiden vuoden välein.

Pykälän 2 momentti kumottaisiin. Hyväksytyn luokituslaitoksen suorittaman jääluokituksen voidaan katsoa vastaavan 1 momentin mukaista rungonkatsastusta. Myös jääluokitettujen alusten runko katsastetaan viiden vuoden välein. Pykälän 2 momentin kumoamisella ei ole siis vaikutusta näiden alusten katsastuksiin. Kun alusten vuosittaisesta katsastuksesta luovutaan, ei ole myöskään jatkossa tarvetta myöntää siitä vapautuksia.

81 a §. Virkavastuu. Pykälään lisättäisiin, että rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös ilmoitetun laitoksen palveluksessa oleviin henkilöihin.

Pykälää täsmennettäisiin, koska ilmoitetun laitoksen virkavastuusta ei säädetä tällä hetkellä alusturvallisuuslaissa ja ilmoitetun laitoksen 23 a §:n nojalla suorittama vaatimustenmukaisuuden arviointi on julkinen hallintotehtävä. Huviveneiden osalta ilmoitettujen laitosten virkavastuusta säädetään tällä hetkellä nykyisen huvivenelain 34 §:ssä, jonka mukaan virkavastuu koskee vain huvivenelaissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä.

Esitetyn 23 a §:n mukaan vastaavalla toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisten nimeämällä ilmoitetulla laitoksella olisi oltava edustaja, jolla olisi kotipaikka Suomessa ja joka käyttäisi ilmoitetun laitoksen puhevaltaa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona. Tämä mahdollistaisi sen, että tällaisen ilmoitetun laitoksen virkavastuu voitaisiin kohdentaa Suomeen sijoittautuneeseen edustajaan.

91 §. Alusturvallisuusrikkomus. Pykälän 1 momentin 8 kohdassa täsmennettäisiin viittausta 27 §:ään siten, että siinä viitattaisiin 27 §:n 1 tai 2 momenttiin. Lisäksi kohtaan lisättäisiin säännös 27 §:n 1 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien varalaitavaatimusten ja 27 §:n 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen laiminlyömisestä. Lain 27 §:ään esitetyt muutokset edellyttävät, että kohtaa muutettaisiin edellä mainitulla tavalla.

Pykälän 1 momentin 9 kohdassa täsmennettäisiin viittausta 28 §:ään ja siihen lisättäisiin viittaus uuteen 28 a §:ään. Kohdassa korjattaisiin viittaus 28 §:n 2 momentissa säädettyihin muita aluksia koskevien lastimerkki- ja varalaitavaatimuksiin viittaukseksi 2 tai 3 momentissa säädettyihin muita aluksia koskeviin lastimerkki- tai varalaitavaatimuksiin. Lisäksi siinä korjattaisiin viittaus 28 §:n 3 momentissa tarkoitettuihin määräyksiin viittaukseksi 28 §:n 4 momentissa tarkoitettuihin määräyksiin.

Lisäksi kohtaan lisättäisiin säännös uuden 28 a §:n 1 momentissa säädettyjen ammattivenettä koskevien lastimerkki- tai varalaitavaatimusten ja sen 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen laiminlyönnistä. Uuden 28 a §:n lisääminen edellyttäisi, että 28 a §:n vaatimusten ja 28 a §:n 2 momentin nojalla annettavien määräysten noudattamatta jättämisestä voitaisiin tuomita rangaistus.

1.2 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Pykälän 4 kohdan tarkastusdirektiivin määritelmä muutettaisiin vastaamaan uutta direktiiviä. Pykälän 5 kohdan kansainvälisistä yleissopimuksista a) alakohdan SOLAS-yleissopimuksen määritelmää muutettaisiin siten, että määritelmä vastaisi alusturvallisuuslaissa olevaa määritelmää Pykälän 6 kohdassa muutettaisiin non-SOLAS-direktiivin määritelmä vastaamaan tämän esityksen alusturvallisuuslaissa ehdotettua määritelmää. Muutoksella myös täsmennettäisiin, että mainittu direktiivi selvästi tarkoittaa aina voimassa olevaa direktiiviä. Pykälän 10 kohtaan tehtäisiin lakitekkinen muutos ja siinä muutettaisiin viittaukset HSC-koodeihin viittauksiksi HSC-säännöstöihin. Pykälän 15 kohdan isäntävaltion määritelmä kumottaisiin, koska tarkastusdirektiivi ei tunne kyseistä määritelmää. Pykälän 35 kohdan määritelmään lisättäisiin, että tarkastustietokanta koskisi myös tarkastusdirektiivin mukaisia tarkastuksia. Pykälään lisättäisiin uusi 36 kohta, jossa määriteltäisiin HSSC-ohjeet.

5 §. Valvontaviranomainen. Pykälä esitetään muutettavaksi kokonaisuudessaan, mutta pykälän 1-3 momentit vastaisivat nykyistä sääntelyä.

Pykälän 4 momenttia muutettaisiin siten, että PSC-direktiivin lisäksi jatkossa myös tarkastus-direktiivin mukaisia tarkastuksia voivat suorittaa tarkastajat, jotka täyttävät PSC-direktiivin liitteessä XI määritellyt vähimmäisvaatimukset.

7 §. Tarkastusten toimittaminen aluksilla. Pykälä esitetään muutettavaksi kokonaisuudessaan, mutta pykälän 2 ja 3 momentit vastaisivat nykyistä sääntelyä. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus Euroopan unionin lainsäädäntöön. Momenttiin lisättäisiin myös tarkastusdirektiivin mukainen vaatimus siitä, että ro-ro-matkustaja-aluksien ja suurnopeusmatkustaja-aluksien tarkastukset on tehtävä PSC-direktiivin liitteessä XVII olevien aikarajojen ja muiden vaatimusten mukaisesti ja huomiotava satamavaltiotarkastusten vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymistä laskettaessa. Kyseisellä säännöksellä vahvistettaisiin nykyinen käytäntö.

Lisäksi momentissa säädettäisiin siitä, että PSC-direktiivin 11 artiklan b alakohdan mukaisia lisätarkastuksia, jotka koskevat kaikkia aluksia, ei huomioitaisi satamavaltiotarkastusten vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymistä laskettaessa. Lisätarkastuksilla tarkoitetaan muun muassa tarkastuksia, joita tehdään, kun toinen jäsenvaltio on tehnyt aluksesta ilmoituksen, alus on ollut osallisena yhteentörmäyksessä, alusta on epäilty vahingollisten aineiden tai jätevesien veteen päästämistä koskevien määräysten laiminlyönnistä tai alusta on ohjailtu epänormaalilla tai turvallisuutta vaarantavalla tavalla.

Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että suunniteltaessa aluksille tehtäviä tarkastuksia valvontaviranomaisen on otettava aluksen liikennöinti- ja huoltoaikataulu asianmukaisella tavalla huomioon. Tällä pyritään vähentämään tarkastuksista aiheutuvaa häiriötä laivanisännille.

8 §. Tarkastuskertomus. Pykälän 1 momentti vastaisi nykyistä sääntelyä.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin vaatimus siitä, että tarkastajan on laadittava PSC-direktiivin mukaisten tarkastusten lisäksi myös tarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista tarkastuskertomus. Säännökseen siirrettäisiin nykyisen ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annetun valtioneuvoston asetuksen (1241/2010) 12 §:n mukainen 24 tunnin määräaika tietojen syöttämiseen tarkastustietokantaan. Kyseinen säännös kumottaisiin edellä mainitusta asetuksesta. Lisäksi momenttiin korjattaisiin tarkastustietokantaan laitettut tiedot vahvistava taho.

Pykälän 3 momentti kumottaisiin tarpeettomana.

11 a §. Ennakkoilmoitus. Pykälä esitetään muutettavaksi kokonaisuudessaan, mutta pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat nykyistä sääntelyä. Pykälään lisättäisiin 3 momentti, jonka mukaan ennakkoilmoitusvelvollisuutta ei sovellettaisi PSC-direktiivin 14 a artiklan mukaisesti tarkastettuihin säännöllisesti liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin tai suurnopeusmatkustaja-aluksiin.

11 b §. Laajennettu tarkastus. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että laajennettua tarkastusta ei suoritettaisi ro-ro-matkustaja-aluksille tai suurnopeusmatkustaja-aluksille, jotka on tarkastettu PSC-direktiivin 14 a artiklan mukaisesti.

Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia ja se vastaisi nykyistä sääntelyä.

11 c §. Pakollinen tarkastus. Pykälä esitetään muutettavaksi kokonaisuudessaan, mutta pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat nykyistä sääntelyä.

Pykälään esitetään uutta 3 momenttia. Esitetyn momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi katsottava ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen kuuluvan I-kiireellisyysluokkaan, jos ro-ro-matkustaja-alusta tai suurnopeusmatkustaja-alusta ei ole tarkastettu PSC-direktiivin XVII liitteen 2 kohdan mukaisesti. Kiireellisyysluokkaa koskeva säännös tulisi sovellettavaksi silloin, kun ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus tulee liikenteeseen.

17 a §. Luvun soveltamisala. Pykälän 1 momentin soveltamisalaan lisättäisiin voimassa olevan lain 2 momentin soveltamisalaa koskevat poikkeukset. Lisäksi voimassa olevan lain 2 momentin viittaus kumoutuneeseen eräiden kotimaan matkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuudesta annettuun asetukseen korvattaisiin viittauksella alusturvallisuuslakiin.

17 b §. Perustarkastukset aluksilla. Pykälä kumottaisiin, koska siinä olevat säännökset ovat vanhentuneita.

17 c §. Perustarkastukset laivanisäntien ja lippuvaltioiden osalta. Pykälä kumottaisiin, koska siinä olevat säännökset ovat vanhentuneita.

17 d §. Ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavat tarkastukset. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan uutta tarkastusdirektiiviä.

Pykälän 1 momenttiin korjattaisiin viittaukset liitteisiin siten, että jatkossa viitattaisiin tarkastusdirektiivin liitteisiin I ja II. Lisäksi perustarkastus sana korvattaisiin sanalla tarkastus.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin vastaamaan tarkastusdirektiivin 3 artiklan 3 kohtaa, jonka mukaan laivanisännän on valvontaviranomaisen pyynnöstä toimitettava todisteet tarkastusdirektiivin liitteen I vaatimusten noudattamisesta.

17 e §. Poikkeukset ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavaa tarkastusta koskevaan velvoitteeseen. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan uutta tarkastusdirektiiviä.

Pykälän 1 momentti muutettaisiin kokonaan siten, että jatkossa momentti vastaisi muutetun tarkastusdirektiivin 4 artiklan 1 kohtaa. Momentti sisältäisi säännökset siitä, että valvontaviranomainen voi ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavien tarkastusten yhteydessä hyväksyä tietyt aiemmin suoritettavat tarkastukset ja katsastukset.

Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin lakiteknisia korjauksia siten, että poistettaisiin viittaus 17 b ja c §:iin. Lisäksi momenttiin lisättäisiin tarkastusdirektiivin 4 artiklan 3 kohtaan perustuva säännös siitä, että valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä hyväksyä aiemmin suoritettujen tarkastusten ja katsastusten soveltuvuuden uusiin liikennöintiolosuhteisiin.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että säännöksestä poistettaisiin viittaus pykälän 1 momenttiin ja kumottavaksi ehdotettaviin 17 b ja c §:iin.

17 f §. Säännölliset tarkastukset. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan uutta tarkastusdirektiiviä.

Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin siten, että säännöksessä olisi aikarajat, joiden puitteissa tarkastukset olisivat suoritettava. Momenttiin myös korjattaisiin viittaukset liitteisiin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin tarkastusdirektiivin 5 artiklan 2 kohdan vaatimuksista. Valvontaviranomainen voisi yhdistää tarkastuksia siten, että 1 momentissa tarkoitetun tarkastuksen voisi suorittaa tietyin edellytyksin samaan aikaan tai yhdessä vuotuisen lippuvaltiokatsastuksen kanssa.

Pykälän *3 momenttiin* siirrettäisiin 2 momentin säännökset ja säännöksessä päivitetäisiin viittaus liitteeseen.

17 g §. Yhteistoiminta satamavaltioiden ja aluksen lippuvaltion kesken. Pykälän otsikkoa ja *1 momenttia* muutettaisiin siten, että sana isäntävaltio korvattaisiin sanalla satamavaltio. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin valvontaviranomaista koskeva velvollisuus siten, että valvontaviranomaisen on pyydettyä kutsuttava lippuvaltion edustaja seuraamaan tarkastusta tarkkailijana.

Pykälän *2 ja 3 momentti* esitetään kumottavaksi, koska ne sisältävät vanhan tarkastusdirektiivin mukaisia säännöksiä.

17 h §. Puutteiden korjaaminen, liikkeellelähdön kieltäminen ja tarkastuksen lykkääminen. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan uutta tarkastusdirektiiviä.

Pykälä muutettaisiin vastaamaan tarkastusdirektiivin 7 artiklan säännöksiä puutteiden korjaamisesta, liikkeellelähdön kieltämisestä ja tarkastuksen lykkäämisestä.

21 a §. Kustannusten korvaaminen. Pykälän *1 momenttiin* lisättäisiin säännös lain 17 f §:n mukaisten tarkastusten kustannusten korvaamisesta. Pykälän *2 – 4 momenttiin* ei esitetä muutoksia ja momentit vastaisivat nykyistä sääntelyä.

1.3 Laki matkustaja-aluksen henkilöluettelosta annetun lain muuttamisesta

2 §. Lain soveltamisala. Pykälän *2 momentin 3 kohtaan* lisättäisiin selkeyden vuoksi huviveneiden lisäksi huvialukset. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi *4 kohta*, jossa lain soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin alukset, jotka liikennöivät yksinomaan satama-alueella tai Suomen sisävesialueella. Muutos vastaa henkilöluettelodirektiivin 3 artiklan mukaiseen soveltamisalaan tehtyjä muutoksia.

3 §. Määritelmät. Pykälän *1 kohdan* henkilöluettelodirektiivin määritelmään tehtäisiin lakitekniinen muutos. Pykälässä muutettaisiin *9 kohdan* mukaista yhtiön nimeämää henkilöluettelon pitäjää koskevaa määritelmää henkilöluettelodirektiivin 2 artiklan 6 luetelmakohdan mukaiseksi niin, ettei enää edellytettäisi henkilöluettelon pitäjän olevan maissa. Jatkossa matkustaja-aluksella olevien henkilöiden tiedot on tarkoitus toimittaa suoraan viranomaisille, joten tietojen toimittamisesta vastuussa oleva henkilö voisi olla myös aluksella. Pykälän *11 kohdan* mukainen suojaisen merialueen määritelmä korvattaisiin D-alueella koskevalla määritelmällä. Muutos vastaisi alusturvallisuuslain mukaista D-alueen määritelmää sekä nykyistä henkilö-

luettelodirektiiviä, josta kumottiin 2 artiklan mukainen suojaisan merialueen määritelmä. Pykälän *13 kohdan* määritelmään tehtäisiin tekninen muutos ja muutettaisiin lopussa oleva piste puolipisteeksi, koska määritelmiä esitetään lisää ja kyseinen määritelmä ei olisi enää pykälän viimeinen määritelmä. Pykälään lisättäisiin uusi *14 kohta*, jossa määriteltäisiin nimetty viranomais, jolla olisi pääsy keskitettyyn palvelupisteeseen tai kehitettävän mobiilisovelluksen tietoihin. Pykälään lisättäisiin uusi *15 kohta*, jossa määriteltäisiin kansallinen keskitetty palvelupiste, johon matkustajia koskevat tiedot toimitettaisiin. Tiedot tulisi toimittaa alusliikennepalvelulain 20 a §:n mukaiseen kansalliseen merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, joka tällä hetkellä on Portnet-järjestelmä. Pykälään lisättäisiin uusi *16 kohta*, jossa määriteltäisiin satama-alue. Satama-alue määriteltäisiin tässä laissa ja aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetussa laissa yhtenevällä tavalla. Satama-alueella tarkoitettaisiin satamayhtiön hallinnoimaa vesialuetta.

4 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälä esitetään kumottavaksi. Pykälässä viitataan henkilötietolakiin, ja jatkossa tulisi viitata luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen 2016/679 ja tietosuojalakiin. Tällaisten viittaussäännösten katsotaan kuitenkin olevan nykyään tarpeellisia. Esitetty laki on erityislaki suhteessa yleislakeihin, ja yleislakeja on noudatettava, ellei toisin säädetä.

5 §. *Henkilöiden lukumäärän laskeminen ja ilmoittaminen.* Pykälän *1 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi niin, että siihen lisättäisiin henkilöiden lukumäärän ilmoittaminen keskitettyyn palvelupisteeseen tai nimetylle viranomaiselle yhtiön nimeämän henkilöluettelon pitäjän tai hänen vastuulla olevan yhtiön maissa olevan järjestelmän sijasta. Momentista poistettaisiin lisäksi vaatimus ilmoittaa alus ja aluksen lähtö- ja tuloaika sekä reitit maihin tehtävällä ilmoituksella.

Pykälän *2 momentista* esitetään poistettavaksi henkilöiden lukumäärän ilmoittamista koskeva vapautus. Vapautusta koskeva säännös siirrettäisiin lain 20 §:ään, jossa säädetään vapautuksista. Pykälän *2 momenttiin* esitetään määräyksenantovaltuuden antamista Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusten antamisesta ja niiden antamiseen käytettävistä järjestelmistä. Tekniset järjestelmät ja erilaiset mahdollisuudet tietojen ilmoittamiseen kehittyvät nopeasti, joten niiden määrittäminen Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä olisi joustavampaa lainsäädäntöön perustuviin vaatimuksiin verrattuna.

Pykälän *3 momenttiin* siirrettäisiin yhtiön oikeus siirtymäaikana ilmoittaa tiedot nimeämälleen henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään. Yhtiö voisi kuitenkin toimittaa tiedot nimeämälleen henkilöluettelon pitäjälle tai maissa olevaan järjestelmään siirtymäaikana. Henkilöluettelodirektiivin mukaan jäsenvaltio voi kuuden vuoden siirtymäaikana sallia lain mukaisten tietojen toimittamisen nykyisiin järjestelmiin tai henkilöluettelon pitäjälle. Siirtymäaika lasketaan 20 päivästä joulukuuta 2017, joten se päättyy 21.12.2023. Lain säännökset, jotka ovat voimassa vain siirtymäajan, kumottaisiin myöhemmin annettavalla erillisellä kumoamislalla.

6 §. *Henkilötietojen ilmoittaminen.* Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan henkilöluettelodirektiivin mukaista uutta tapaa ilmoittaa henkilötiedot. Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin si-

ten, että vaatimus iän, syntymävuoden tai syntymäajan kirjaamisesta muutettaisiin vaatimukseksi syntymäajan kirjaamiseksi. Lisäksi lähtöpaikka muutettaisiin satamaksi.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan muutettavaksi aika tietojen ilmoittamiselle 30 minuutista 15 minuuttiin. Tietojen ilmoittamisaika vastaa henkilöluettelodirektiivin uutta 5 artiklaa. Lisäksi 2 momenttiin ehdotetaan muutettavaksi keskitetty palvelupiste henkilöluettelon pitäjän ja yhtiön maissa olevan järjestelmän sijaan. Momentista poistettaisiin myös tarpeettomana vaatimus siitä, että henkilötiedot on toimitettava myös aluksen päällikölle, jos matkustaja-aluksen matkan pituus on yli 40 meripeninkulmaa lähtöpaikasta. Henkilötietojen tulee jatkossa olla sähköisessä muodossa ja välittömästi saatavissa mahdollisissa onnettomuus- tai katoamistapa-uksissa.

Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin yhtiön oikeus siirtymäaikana toimittaa henkilötiedot yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

Pykälän 4 momenttiin siirrettäisiin matkustaja-aluksia koskeva vapautus 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista kirjaamis- ja ilmoitusvelvollisuudesta. Vapautusta koskevat edellytykset muutettaisiin vastaamaan henkilöluettelodirektiiviä.

Pykälän 5 momenttiin esitetään määräysenantovaltuuden antamista Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisesta.

7 §. Erityisten tietojen ilmoittaminen. Pykälän otsikko muutettaisiin vastamaan henkilöluettelodirektiivin mukaista uutta tapaa ilmoittaa tiedot sekä EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen mukaista terminologiaa.

Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi hätätilanteita varten annettavan puhelinnumeron kirjaaminen silloin, kun matkustaja tai hänen huoltajansa sitä haluaa.

Pykälän 2 momenttiin esitetään muutettavaksi keskitetty palvelupiste henkilöluettelon pitäjän ja hänen vastuullaan olevan maissa olevan järjestelmän sijaan.

Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin yhtiön oikeus toimittaa erityiset tiedot siirtymäaikana henkilöluettelon pitäjälle tai hänen vastuullaan olevaan maissa olevaan järjestelmään. 3 momentti kumottaisiin siirtymäajan jälkeen.

3 luku Tietojen keräämistä koskevat vaatimukset

Luvun otsikko esitetään muutettavaksi muotoon ”Tietojen keräämistä koskevat vaatimukset”. Uusi otsikko kuvaa lukua siirtymäajan jälkeen kumottavien säännösten johdosta paremmin.

12 §. Tietojen kerääminen. Pykälän otsikointia esitetään muutettavaksi vastaamaan paremmin pykälän uutta sisältöä.

Pykälän 1 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että siitä poistettaisiin yhtiön henkilöluettelointijärjestelmää koskevat kohdat. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin henkilöluettelodirektiiv-

vin 11 artiklan mukainen vaatimus siitä, että tiedonkeruun toistamista vältetään samoilla tai samankaltaisilla reiteillä.

Pykälän 2 momenttiin siirrettäisiin henkilöluettelointijärjestelmää koskevat vaatimukset, jotka ovat voimassa siirtymäajan, jonka jälkeen momentti kumottaisiin.

4 luku Tietojen säilyttäminen

Luvun otsikko muutettaisiin vastaamaan henkilöluettelodirektiivin mukaista uutta käytäntöä tietojen säilyttämisestä.

15 §. Henkilötietojen säilyttämisäika. Pykälän 1 momentin sanamuotoa selkeytettäisiin siten, että siitä ilmenisi, että yhtiön vastuulla olevat hävitettävät tiedot ovat yhtiön henkilöluettelointijärjestelmässä olevia tietoja. Momenttiin ei esitetä muita muutoksia. Momentti kumottaisiin siirtymäajan jälkeen.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta huolehtia lain nojalla kerättyjen henkilötietojen hävittämisestä keskitetystä palvelupisteestä. Lisäksi tietojen säilyttämisäikää muutettaisiin vastaamaan direktiivissä säädettyjä säilytysaikoja.

16 §. Valvonta. Pykälän 1 momentista poistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeus tehdä henkilöluettelointijärjestelmän toimivuutta koskevia tarkastuksia. Pykälän 2 momentti vastaisi nykyistä sääntelyä, mutta Liikenteen turvallisuusvirasto korvattaisiin Liikenne- ja viestintävirastolla.

18 §. Henkilöluettelorikkomus matkustaja-aluksella. Pykälään ei esitetä sisällöllisiä muutoksia, mutta pykälän 1 momentin 9 kohtaan esitetään lakiteknistä muutosta tarkentamalla viitetausta 15 §:n 1 momenttiin. Pykälän 1 momentin 5-9 kohdat kumottaisiin siirtymäajan jälkeen.

20 §. Henkilömäärien ilmoittamista koskeva vapautus. Pykälän otsikkoa muutettaisiin kuvaamaan paremmin pykälän uutta sisältöä.

Pykälään esitetään siirrettäväksi nykyisen lain 5 §:n 2 momentin mukainen vapautus henkilöiden lukumäärän ilmoittamisesta. Tästä vapautuksesta ei tarvitse jatkossa enää ilmoittaa Euroopan komissiolle. Pykälään on tehty henkilöluettelodirektiiviä vastaavat muutokset koskien tietojen ilmoittamista ja merialueen määritelmää. Velvollisuus ilmoittaa Euroopan komissiolle lain uuden 6 §:n 4 momentin mukaisista vapautuksista siirrettäisiin 21 §:ään.

21 §. Henkilötietojen ilmoittamista koskevat vapautukset ja poikkeukset. Pykälän otsikkoa muutettaisiin kuvaamaan paremmin uutta sisältöä.

Pykälän 1 momenttiin esitetään siirrettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus ilmoittaa Euroopan komissiolle lain 6 §:n 4 momentin mukaisista henkilötietojen ilmoittamista koskevista vapautuksista.

Pykälän 2 momenttiin siirrettäisiin nykyisen lain 21 §:n 1 momentin mukaista Euroopan komission henkilöluettelodirektiivin 9 artiklan 4 kohdan nojalla myöntämää poikkeusta koskeva säännös.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin poikkeuksen hakemisesta. Poikkeusta koskeva hakemus osoitettaisiin jatkossa liikenne- ja viestintäministeriön sijaan Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto kuulee ennen poikkeuksen hakemista niitä viranomaisia, joille asialla on merkitystä. Säännöksestä poistettaisiin vaatimus pyytää lausunto tietyiltä viranomaisilta ja Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta.

Pykälän 4 momenttiin siirrettäisiin nykyisen lain 21 §:n 3 momentti.

24 §. Muutoksenhaku. Pykälä esitetään muutettavaksi kokonaisuudessaan, mutta pykälän 1 ja 3-5 momentit vastaisivat nykyistä sääntelyä. Pykälän 2 momentista poistettaisiin maininta liikenne- ja viestintäministeriön päätöksistä.

Pykälän 5 momentti kumottaisiin siirtymäajan jälkeen.

1.4 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 22 a kohta, jossa määriteltäisiin perinnealus. Perinnealuksella tarkoitettaisiin Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965. Määritelmä olisi vastaava kuin alusturvallisuuslakiin ehdotettu määritelmä. Perinnealukset on tähän asti katsastettu joko lasti- tai matkustaja-alukseksi. Ne olisivat jatkossa oma alusluokkansa ja tästä syystä niitä koskeva määritelmä lisättäisiin laivaväkilakiin. Perinnealuksiin on tähän asti sovellettu katsastuksen mukaisesti joko lasti- tai matkustaja-aluksen miehitysvaatimuksia. Jatkossakin niihin sovellettaisiin matkustajamäärän mukaan miehitystä ja vahdinpitoa koskevia vaatimuksia. Perinnealus olisi laivaväkilain soveltamisalaan kuuluva alus ja siihen soveltuisivat myös lain 2 a luvun säännökset.

4 §. Luvun soveltamisala. Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa selkeytettäisiin perinnealusten osalta, mitä säännöksiä niihin sovelletaan. Säännöksen mukaan perinnealuksiin sovellettaisiin vastaavia vaatimuksia kuin lastialuksiin niiden kuljettaessa enintään 12 matkustajaa ja vastaavia vaatimuksia kuin matkustaja-aluksiin, kun perinnealus kuljettaa yli 12 matkustajaa. Säännös ei muuttaisi nykytilaa, mutta se on tarpeen, koska perinnealuksia ei enää katsastettaisi joko matkustaja-aluksiksi tai lastialuksiksi vaan ne olisivat oma alusluokkansa.

Laivaväkilakiin on lisätty 1 päivänä heinäkuuta 2018 voimaan tulleella laivaväkilain muutoksella (467/2018) uusi 6 a §, jonka mukaan kotimaanliikenteen liikennealueilla I ja II liikennöiville bruttovetoisuudeltaan alle 500 oleville aluksille ei vahvisteta miehitystä lain 6 §:ssä säädetyn mukaisesti, eikä niille tarvitse hakea miehitystodistusta. Miehitysasetuksessa säädetään tarkemmin näiden alusten vähimmäismiehityksestä. Kyseinen laivaväkilain 6 a § soveltuisi myös perinnealukseen, kun se liikennöi kotimaanliikenteen liikennealueilla I ja II ja kun alus on bruttovetoisuudeltaan alle 500. Samoin perinnealukseen soveltuisivat edellä mainitun asetuksen 7 §:n mukaiset vähimmäismiehitysvaatimukset. Lisäksi silloin kun perinnealuksella kuljetetaan yli 12 matkustajaa, siihen soveltuisivat esimerkiksi laivaväkilain 25 ja 26 §.

1.5 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

96 §. *Laivaväen pätevyyskiä koskevien säännösten soveltamisala.* Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jossa selvennettäisiin, mitä pätevyysvaatimuksia perinnealuksen laivaväkeen sovellettaisiin. Perinnealukset on tähän asti katsastettu joko lasti- tai matkustaja-alukseksi ja niihin on sovellettu katsastuksen mukaisesti joko lasti- tai matkustaja-aluksen laivaväkeä koskevia pätevyysvaatimuksia. Ne olisivat jatkossa oma alusluokkansa ja tästä syystä liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin niitä koskeva määritelmä ja 10 luvun soveltamisalassa selvennettäisiin, mitä pätevyysvaatimuksia niiden laivaväkeen sovellettaisiin. Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta säännös tulee olemaan 96 § (entinen II osan 10 luvun 1 §). Lisäksi liikenteen palveluista annettua lakia koskevassa lakiehdotuksessa (157/2018) esitetään pykälän otsikkoa tarkennettavaksi lain muodostaman kokonaisuuden selkeyttämiseksi (Laivaväen pätevyyskiä koskevien säännösten soveltamisala). Tässä on huomioitu liikenteen palveluista annettua lakia koskevan lakiehdotuksen mukainen uusi pykälän otsikko.

Perinnealuksiin sovellettaisiin jatkossakin matkustajamäärän mukaan joko lasti- tai matkustaja-alusten laivaväkeä koskevia pätevyysvaatimuksia riippuen siitä, kuinka monta matkustajaa aluksella kuljetetaan. Jos perinnealuksella kuljetetaan enintään 12 matkustajaa, sen päällikköön ja konepäällikköön sovellettaisiin lastialuksen laivaväkeä koskevia pätevyysvaatimuksia. Jos perinnealuksella kuljetetaan enemmän kuin 12 matkustajaa, sen päällikköön ja konepäällikköön sovellettaisiin matkustaja-aluksen laivaväkeä koskevia pätevyysvaatimuksia. Perinnealuksiin tulisivat täten sovellettavaksi 10 luvun 99 §, jossa säädetään matkustaja- ja lastialuksen päällikön pätevyysvaatimuksista, sekä 101 §, jossa säädetään lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimuksista. Myös 10 luvun 105 §:n ikävaatimukset soveltaisivat perinnealuksen päällikköön. Liikenteen palveluista annetun lain ja laivaväkilain nojalla on annettu miehityasetus. Myös kyseisen asetuksen vaatimukset, jotka koskevat matkustaja- ja lastialuksia, tulisivat sovellettaviksi. Sääntely vastaisi nykykäytäntöä.

97 §. *Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 16 a kohta, jossa määriteltäisiin perinnealus. Perinnealuksella tarkoitettaisiin Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965. Määritelmä olisi vastaava kuin alusturvallisuuslakiin ehdotettu määritelmä. Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta säännös tulee olemaan 97 §:n 1 momentin 16 a kohta (entinen II osan 10 luvun 2 §). Lisäksi liikenteen palveluista annettua lakia koskevassa lakiehdotuksessa (157/2018) esitetään pykälän otsikkoa tarkennettavaksi lain muodostaman kokonaisuuden selkeyttämiseksi (Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät). Tässä on huomioitu liikenteen palveluista annettua lakia koskevan lakiehdotuksen mukainen uusi pykälän otsikko.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Alusturvallisuuslain nojalla annettavia Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä on käsitelty 4, 5 ja 6 luvun yksityiskohtaisten perusteluiden pykäläkohtaisissa perusteluissa. Henkilöluettelolain nojalla annettavia Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä on käsitelty 2 luvun yksityiskohtaisten perusteluiden pykäläkohtaisissa perusteluissa.

3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan 21 päivänä joulukuuta 2019.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa.

Esitykseen sisältyy määräyksenantovaltuuksia, joissa esitetään, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä lainkohdissa yksilöidyistä asioista. Valtuuksien valmistelussa on otettu huomioon asiaan liittyvät perustuslain asettamat vaatimukset. Valtuutussäännökset on sijoitettu ja asiallisesti kytketty säänneltävää asiaa koskevaan pykälään, ja ne on laadittu mahdollisimman tarkkarajaisiksi ja täsmällisiksi. Lisäksi laissa säädettäisiin oikeuksista ja velvollisuuksista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Valtuutussäännökset eivät siten ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Ehdotetut lait eivät sisällä perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeusrajoituksia. Siten on perusteltua katsoa, että esitys on sopusoinnussa perustuslain kanssa ja siihen sisältyvät lait voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 36 §:n 4 momentti ja 52 §:n 2 momentti, sellaisena kuin niistä on 36 §:n 4 momentti laissa 910/2011,
muutetaan 2 §:n 38 ja 43 kohta, 3 §:n 3 momentti, 4, 26, 27, 48, 51, 52 ja 81 a § sekä 91 §:n 8 ja 9 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 43 kohta laissa 910/2011, 4 § osaksi laeissa 910/2011, 1505/2011 ja 879/2014 ja 81 a § laissa 879/2014, sekä
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 910/2011, 879/2014, 474/2016, 483/2017 ja 629/2017, uusi 38 a ja 44–46 kohta sekä lakiin uusi 23 a, 28 a ja 36 a § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

-
- 38) *merialueilla* seuraavia alueita:
- a) *A-alueella* B-, C- ja D-alueiden ulkopuolella sijaitsevaa merialuetta;
 - b) *B-alueella* merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 20 meripeninkulmaa rantaviivasta, mutta joka sijaitsee C- ja D-alueiden ulkopuolella;
 - c) *C-alueella* merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 5 meripeninkulmaa rantaviivasta, mutta joka sijaitsee D-alueen ulkopuolella ja 2,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana;
 - d) *D-alueella* merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 3 meripeninkulmaa rantaviivasta ja 1,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana;
- 38 a) *matkustaja-alusluokilla* non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen liikennöimän merialueen mukaisesti määräytyviä matkustaja-alusluokkia:
- a) *A-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä A-, B-, C- ja D-alueilla;
 - b) *B-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä B-, C- ja D-alueilla;
 - c) *C-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä C- ja D-alueilla;
 - d) *D-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä D-alueella;

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

44) *satama-alueella* satamayhtiön hallinnoimaa vesialuetta;

45) *perinnealuksella* Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

46) *huvialuksella* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500.

3 §

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen eikä huvialukseen.

4 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995) säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta.

Eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta annetussa laissa (1206/2004) säädetään turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä.

Painelaitelaissa (1144/2016) säädetään turvallisuuden varmistamisesta ja valvontaviranomaisen tehtävistä alusten painelaitteiden osalta.

Tässä laissa säädetyn lisäksi alusten sähkölaitteista säädetään sähköturvallisuuslaissa (1135/2016).

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009).

Vesiliikennelaissa (463/1996) säädetään kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia ja huviveneitä koskevista vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei säännellä muualla laissa.

Huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa säädetään ihmisten turvallisuuden ja terveyden sekä omaisuuden ja ympäristön suojelusta huviveneiden, vesikoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesikoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

Sellaisista laivavarusteista, joiden vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta on sovittu kansainvälisesti, säädetään laivavarustelaissa (1503/2011).

Merityöleissopimuksen mukaiseen merityösertifikaattiin liittyvistä tarkastuksista ja lausunnoista säädetään laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella annetussa laissa (395/2012).

23 a §

Ammattiveneen vaatimustenmukaisuus

Ammattiveneen valmistajan on varmistettava Liikenne- ja viestintäviraston 23 §:n nojalla antamien teknisten määräysten noudattamiseksi, että ammativene on suunniteltu ja rakennettu vaatimusten mukaisesti, ja huolehdittava siitä, että huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain 4 luvussa tarkoitettu ilmoitettu laitos, vastaava toisen Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisen nimeämä ilmoitettu laitos tai hyväksytty luokituslaitos arvioi ammativeneen vaatimustenmukaisuuden. Vastaavalla toisen Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisen nimeämällä ilmoitetulla laitoksella on oltava edustaja, jolla on kotipaikka Suomessa ja joka käyttää ilmoitetun laitoksen puhevaltaa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona. Jos ammativeneettä muutetaan vaatimustenmukaisuuden arvioinnin jälkeen merkittävästi, laivanisännän on huolehdittava siitä, että ammativeneelle tehdään uusi vaatimustenmukaisuuden arviointi.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta ammativeneen todistuskirjan vaatimusten mukaiselle ammativeneelle sekä ammativeneelle, jonka toisen valtion viranomainen on hyväksynyt vastaavan säännöstönsä mukaisesti, jos sen turvallisuustaso vastaa vähintään Liikenne- ja viestintäviraston 23 §:n nojalla antamissa teknisissä määräyksissä asetettua ammativeneen turvallisuustasoa. Ammativeneen todistuskirjaan rinnastetaan hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, jolla osoitetaan, että ammativene täyttää hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettua ammativeneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja siinä käytettävistä menettelyistä ja 2 momentissa tarkoitettua ammativeneen todistuskirjan hakemisesta.

26 §

Luvun soveltamisalan raja

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta 3 §:n 4 momentissa mainittuihin aluksiin, vuokraveeneeseen, kalastusalukseen eikä kotimaanliikenteessä käytettävään miehittämättömään proomuun, lukuun ottamatta työntävään alukseen kiinteästi kytkettävää proomua. Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta myöskään ammativeneeseen lukuun ottamatta 28 a §:ää.

27 §

Kansainvälisessä liikenteessä oleva alus

Lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kansainvälisessä liikenteessä olevan aluksen on täytettävä lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen määräykset. Muulla kuin lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka pituus on yli 15 metriä, mutta alle 24 metriä, on oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita.

Lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella on oltava kansainvälinen lastimerkki ja lastiviivakirja, Itämeren lastimerkki ja lasti-

viivakirja tai kansainvälinen lastiviivavapautuskirja siten kuin lastiviivayleissopimuksessa tai Itämeren lastiviivasopimuksessa määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä lastiviivayleissopimuksen ja Itämeren lastiviivasopimuksen täytäntöönpanemiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa myös tarkempia teknisiä määräyksiä muun kuin lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta.

28 a §

Kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä oleva ammattivene

Kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalla ammattiveneellä on oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita. Lastin kuljettamiseen tarkoitettulla kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalla ammattiveneellä on oltava ammattiveneen lastimerkki.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ammattiveneen rakenteellisista vaatimuksista, varalaidasta ja sen laskemisesta sekä ammattiveneen lastimerkin mitoista, sijainnista ja merkitsemistavasta.

36 a §

Omaalvonta

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta laivanisännän suorittamaan peruskatsastetun kotimaanliikenteessä liikennöivän ammattiveneen, proomun ja alle 24 metrin pituisen lastialuksen turvallisuusarvioinnin (*omavalvonta*). Laivanisännällä on oltava sellainen pätevyys, että hän pystyy asianmukaisesti suorittamaan omaalvontaa.

Laivanisännän on laadittava omaalvontasuunnitelma aluksen turvallisuusarviointia koskevista toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta. Laivanisännän on ilmoitettava säännöllisesti omaalvontasuunnitelman mukaiset toimenpiteet Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään.

Laivanisännän on huolehdittava siitä, että omaalvonnan piirissä olevalle alukselle suoritetaan uusintakatsastus viiden vuoden välein. Laivanisännän on haettava katsastusta Liikenne- ja viestintävirastolta, hyväksytyltä luokituslaitokselta tai nimetyltä katsastajalta.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava väliaikaisesti tai kokonaan 1 momentin mukainen hyväksyntä, jos laivanisäntä ei enää noudata omaalvonnalle asetettuja vaatimuksia.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset omaalvontasuunnitelman sisällöstä ja omaalvontasuunnitelman mukaisten toimenpiteiden ilmoittamisesta merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään sekä omaalvontaa suorittamaan hyväksyttävän laivanisännän pätevydestä.

48 §

Muun kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä käytettävän matkustaja-aluksen meriturvallisuuskatsastus

Kotimaanliikenteessä käytettävä matkustaja-alus, joka ei kuulu non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan, on peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulle alukselle on peruskatsastuksen lisäksi tarvittaessa tehtävä uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

51 §

Erikoisaluksen, perinnealuksen, ammattiveneen ja vuokraveneen katsastus

Erikoisalus, perinnealus, ammattivene ja vuokravene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Erikoisalukselle, perinnealukselle, ammattiveneelle ja vuokraveneelle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

52 §

Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus

Kun alus otetaan ensimmäisen kerran käyttöön talviliikenteessä, sen runko on katsastettava talviliikennettä varten. Talviliikenteessä käytettävän aluksen runko on katsastettava uudelleen talviliikenteeseen viiden vuoden välein.

81 a §

Virkavastuu

Rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovelletaan hyväksytyn luokituslaitoksen työntekijään, ilmoitetun laitoksen palveluksessa olevaan henkilöön, nimettyyn katsastajaan tai nimettyyn aluksenmittaajaan tämän suorittaessa tässä laissa tarkoitettua julkista hallintotehtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

91 §

Alusturvallisuusrikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta:

8) laiminlyö 27 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettujen lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen tai 1 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien varalaitavaatimusten tai 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

9) laiminlyö 28 §:n 1 momentissa tarkoitettujen non-SOLAS-direktiivin lastiviivavaatimusten tai 2 tai 3 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien lastimerkki- tai varalaitavaatimusten tai 4 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen taikka 28 a §:n 1 momentissa säädettyjen ammattivenettä koskevien lastimerkki- tai varalaitavaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *alusturvalisuuksirikkomuksesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 15 kohta, 8 §:n 3 momentti, 17 b ja 17 c § sekä 17 g §:n 2 ja 3 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 8 §:n 3 momentti laissa 1138/2010 ja 17 b ja 17 c § sekä 17 g §:n 2 ja 3 momentti laissa 55/2002,

muutetaan 2 §:n 4 kohta, 5 kohdan a alakohta, 6, 10 ja 35 kohta, 5, 7, 8, 11 a – 11 c, 17 a, 17 d – 17 h ja 21 a §, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 4 kohta laissa 543/2004, 2 §:n 5 kohdan a alakohta laissa 861/2016, 2 §:n 6, 10 ja 35 kohta, 5, 7, 8 ja 11 a – 11 c § laissa 1138/2010, 17 a ja 17 d – 17 h § laissa 55/2002 ja 21 a § laeissa 543/2004 ja 1138/2010, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 55/2002, 543/2004, 1138/2010, 1504/2011 ja 861/2016, uusi 36 kohta sekä 11 c §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1138/2010, uusi 3 momentti seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

4) *tarkastusdirektiivillä* tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2017/2110;

5) *kansainvälisillä yleissopimuksilla*:

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

6) *non-SOLAS-direktiivillä* matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

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

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

36) *HSSC-ohjeilla* IMO:n Harmonized System of Survey and Certification -järjestelmän katsastusohjeita, sellaisina kuin ne kulloinkin ovat voimassa.

5 §

Valvontaviranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen.

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

Valvontaviranomaisen virkamiehet ovat tässä laissa tarkoitettuja tarkastajia.

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

7 §

Tarkastusten toimittaminen aluksilla

Alusturvallisuuden tarkastuksia on tehtävä niin usein ja niin tehokkaasti kuin valvonnan kannalta on tarpeellista ja Suomea velvoittavat kansainväliset yleissopimukset, Euroopan unionin lainsäädäntö tai kansalliset säännökset ja määräykset sitä edellyttävät. Säännöllisesti liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastukset on tehtävä PSC-direktiivin liitteessä XVII olevien aikarajojen ja muiden vaatimusten mukaisesti ja huomiotava satamavaltiotarkastusten vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymistä laskettaessa. PSC-direktiivin 11 artiklan b alakohdan mukaisia lisätarkastuksia ei huomioida satamavaltiotarkastusten vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymistä laskettaessa.

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

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

Alusturvallisuuden tarkastus tai aluksen pysäyttäminen on toimitettava siten, että valvonnan tarkoitus saadaan toteutetuksi aiheuttamatta tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle. Suunniteltaessa aluksille tehtäviä tarkastuksia valvontaviranomaisen on otettava aluksen liikennöinti- ja huoltoaikataulu asianmukaisella tavalla huomioon. Alusturvallisuuden tarkastamisesta on ilmoitettava laivanisännälle tai päällikölle. Heidän poissaolonsa ei ole esteenä tarkastuksen toimittamiselle.

8 §

Tarkastuskertomus

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

Tarkastajan on laadittava tarkastusdirektiivin sekä PSC-direktiivin mukaisesta tarkastuksesta PSC-direktiivin liitteen IX mukainen tarkastuskertomus tarkastustietokantaan 24 tunnin kuluessa aluksen todellisesta satamasta lähtöajasta. Valvontaviranomainen vastaa siitä, että tarkastustietokantaan siirretyt tiedot vahvistetaan 72 tunnin kuluessa tarkastuksen päättymisestä.

11 a §

Ennakkoilmoitus

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

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

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

11 b §

Laajennettu tarkastus

Valvontaviranomaisen on suoritettava aluksen PSC-direktiivin mukainen laajennettu tarkastus, jos alus täyttää PSC-direktiivin I liitteen II osan 3A ja 3B kohdassa mainitut edellytykset. Laajennettua tarkastusta ei suoriteta ro-ro-matkustaja-aluksille tai suurnopeusmatkustaja-aluksille, jotka on tarkastettu PSC-direktiivin 14 a artiklan mukaisesti.

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

11 c §

Pakollinen tarkastus

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

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

Valvontaviranomaisen on katsottava ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen kuuluvan I-kiireellisyysluokkaan, jos ro-ro-matkustaja-alusta tai suurnopeusmatkustaja-alusta ei ole tarkastettu PSC-direktiivin XVII liitteen 2 kohdan mukaisesti.

17 a §

Luvun soveltamisala

Tätä lukua sovelletaan ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti Suomen satamaan tai satamasta. Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n 38 kohdan a alakohdassa tarkoitettuihin B-, C- tai D-luokan matkustaja-aluksiin taikka Suomen sisävesillä liikennöiviin aluksiin.

17 d §

Ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavat tarkastukset

Ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista valvontaviranomaisen on suoritettava tarkastusdirektiivin liitteiden I ja II mukainen tarkastus sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus täyttää säännöllisen liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset.

Laivanisännän on valvontaviranomaisen pyynnöstä toimitettava todisteet tarkastusdirektiivin liitteen I vaatimusten noudattamisesta ennalta, kuitenkin aikaisintaan kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista edeltävää tarkastusta.

17 e §

Poikkeukset ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavaa tarkastusta koskevaan velvoitteeseen

Valvontaviranomainen voi ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavien tarkastusten yhteydessä päättää olla soveltamatta tiettyjä tarkastusdirektiivin liitteissä I ja II olevia vaatimuksia tai menettelyjä, jotka kuuluvat viimeksi kuluneiden kuuden kuukauden aikana tehtyyn vuotuisen lippuvaltiokatsastukseen tai tarkastukseen edellyttäen, että HSSC-ohjeissa määritellyjä katsastuksissa käytettäviä soveltuvia menettelyjä ja ohjeita tai saman tavoitteen saavuttamiseksi laadittuja menettelyjä on noudatettu. Valvontaviranomaisen on siirrettävä tarvittavat tiedot tarkastustietokantaan. Valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä vahvistaa ennalta, että se hyväksyy aiemmin suoritettujen tarkastusten ja katsastusten soveltuvuuden uusiin liikennöintiolosuhteisiin.

Jos ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus, joka harjoittaa tässä luvussa tarkoitettua säännöllistä liikennöintiä Suomen satamasta tai satamaan, siirretään harjoittamaan säännöllistä liikennöintiä uudelle reitille ja jos valvontaviranomainen katsoo, että aluksen uuden reitin ominaisuudet ovat samanlaiset kuin entisen ja alus täyttää kaikki kyseisen liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset, ei 17 d §:ää tarvitse soveltaa. Valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä vahvistaa etukäteen, että se pitää reittien ominaisuuksia samanlaisina. Valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä vahvistaa etukäteen, että se hyväksyy aiemmin suoritettujen tarkastusten ja katsastusten soveltuvuuden uusiin liikennöintiolosuhteisiin.

Valvontaviranomainen voi sallia, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus odottamattomien olosuhteiden vuoksi korvataan pikaisesti toisella liikennepalvelujen jatkumisen turvaamiseksi, vaikka 2 momenttia ei voida soveltaa, jos asiakirjat ja aluksen silmämää-

räinen tarkastus eivät anna aiheutta epäillä liikennöinnin harjoittamisen turvallisuutta. Valvontaviranomaisen on tällöin saatettava 17 d §:ssä tarkoitetut tarkastukset päätökseen kuukauden kuluessa korvaamisesta.

17 f §

Säännölliset tarkastukset

Valvontaviranomaisen on kerran 12 kuukaudessa tehtävä ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tarkastusdirektiivin liitteen II mukainen tarkastus sekä säännöllisen liikennöinnin aikana suoritettava tarkastus aikaisintaan neljä kuukautta, mutta viimeistään kahdeksan kuukautta tarkastusdirektiivin liitteen II mukaisen tarkastuksen jälkeen. Tarkastuksen on katettava tarkastusdirektiivin liitteessä III luetellut seikat sekä tarkastajan ammatillisen näkemyksen mukaisesti riittävä määrä liitteissä I ja II luetelluista seikoista sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus täyttää edelleen kaikki liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset.

Valvontaviranomainen voi suorittaa 1 momentissa tarkoitetun tarkastusdirektiivin liitteen II mukaisen tarkastuksen samaan aikaan tai yhdessä vuotuisen lippuvaltiokatsastuksen kanssa edellyttäen, että tällaisessa katsastuksessa noudatetaan HSSC-ohjeissa määritellyjä katsastuksissa käytettäviä soveltuvia menettelyjä ja ohjeita tai saman tavoitteen saavuttamiseksi laadittuja menettelyjä.

Valvontaviranomaisen on suoritettava tarkastus tarkastusdirektiivin liitteen II mukaisesti joka kerta, kun ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä tai kun aluksen laivanisäntä tai lippu vaihtuu tai kun alus siirretään toiseen luokkaan. Alus voidaan kuitenkin vapauttaa tässä momentissa säädetystä tarkastuksesta, kun aluksen laivanisäntä tai lippu vaihtuu tai kun alus siirretään toiseen luokkaan, jos vaihto tai siirto ei vaikuta aluksen turvalliseen liikennöintiin ottaen huomioon alukselle aiemmin tehdyt tarkastukset.

17 g §

Yhteistoiminta satamavaltioiden ja aluksen lippuvaltion kesken

Valvontaviranomaisen on tätä lukua soveltaessaan toimittava yhteistyössä säännöllistä liikennöintiä harjoittavan ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen muun satamavaltion hallinnon sekä, jos alus ei ole suomalainen, sen lippuvaltion hallinnon kanssa. Valvontaviranomaisen on pyydettyäessä kutsuttava lippuvaltion edustaja seuraamaan tarkastusta tarkkailijana.

17 h §

Puutteiden korjaaminen, liikkeellelähdön kieltäminen ja tarkastuksen lykkääminen

Valvontaviranomaisen on varmistettava, että tarkastusdirektiivin mukaisissa tarkastuksissa varmistuneet tai ilmenneet puutteet korjataan.

Valvontaviranomaisen on annettava liikkeellelähtökielto ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen päällikölle, jos havaitaan sellaisia puutteita, jotka ovat terveyden tai turvallisuuden kannalta selvästi vaarallisia tai joista aiheutuu välitön vaara terveydelle tai hengelle.

Liikkeellelähtökieltoa ei saa peruuttaa ennen kuin puute on poistettu ja valvontaviranomainen toteaa, että alus voi tarpeelliseksi katsotuin ehdoin lähteä merelle tai jatkaa liikennöintiä vaarantamatta matkustajien tai laivaväen turvallisuutta ja terveyttä tai aiheuttamatta vaaraa alukselle tai muille aluksille.

Jos 2 momentissa tarkoitettua puutetta ei voida korjata nopeasti satamassa, jossa se on varmistunut tai ilmennyt, valvontaviranomainen voi antaa alukselle luvan siirtyä sopivalle korjaustelakalle, jossa puute voidaan nopeasti korjata.

Jos ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen yleinen kunto ei selvästikään vastaa vaatimuksia, valvontaviranomainen voi poikkeuksellisissa olosuhteissa lykätä aluksen tarkastusta. Tarkastusta voidaan lykätä siihen asti, kunnes yhtiö toteuttaa tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen käyttö ei enää aiheuta selkeää vaaraa turvallisuudelle tai terveydelle eikä välitöntä hengenvaaraa sen laivaväelle tai matkustajille, taikka sen varmistamiseksi, että se täyttää sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten asiaa koskevat vaatimukset.

Jos valvontaviranomainen lykkää tarkastusta 5 momentin mukaisesti, määrätään ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus ilman eri toimenpiteitä liikkeellelähtökieltoon. Liikkeellelähtökielto on peruutettava, kun tarkastus on aloitettu uudelleen ja saatettu asianmukaisesti loppuun, 3 momentin mukaiset vaatimukset täyttyvät ja kustannukset on maksettu kokonaan tai kustannusten takaisinmaksusta on annettu riittävä vakuus.

Sataman ruuhkautumisen välttämiseksi valvontaviranomainen voi sallia liikkeellelähtökieltoon määrätyn ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen siirtämisen sataman toiseen osaan, jos se on turvallista. Sataman ruuhkautumiseen liittyviä näkökohtia ei kuitenkaan saa ottaa huomioon tehtäessä päätöksiä aluksen liikkeellelähtökiellon asettamisesta tai peruuttamisesta. Satamayhtiöiden on helpotettava tällaisten alusten sijoittamista.

21 a §

Kustannusten korvaaminen

Jos 10, 11, 11 b tai 11 c §:ssä tarkoitetuissa tarkastuksissa havaitaan sellaisia puutteita, jotka oikeuttavat aluksen pysäyttämiseen, aluksen omistajan, laivanisännän tai hänen edustajansa on korvattava kaikki tarkastuksiin liittyvät kustannukset. Jos 17 f §:ssä tarkoitetuissa tarkastuksissa havaitaan sellaisia puutteita, jotka oikeuttavat 17 h §:n mukaiseen liikennöinnin estämiseen, aluksen omistajan, laivanisännän tai hänen edustajansa on korvattava kaikki tarkastuksiin liittyvät kustannukset.

Jos alus pysäytetään 14 §:n 2 momentin mukaisesti asiakirjojen puutteellisuuden tai niiden puuttumisen vuoksi, aluksen omistaja tai laivanisäntä vastaa kaikista kuluista, joita valvontaviranomaiselle aluksen pysäyttamisestä aiheutuu.

Aluksen omistajan tai laivanisännän on korvattava 14 c §:n 2 momentissa, 14 d §:n 2 momentissa, 14 e §:n 2 momentin 4 kohdassa sekä 14 g §:n 2 momentissa valvontaviranomaisen epäämispäätösten kumoamiseen liittyvistä tarkastuksista aiheutuneet kustannukset.

Pysäyttämistä ei saa peruuttaa ennen kuin kustannukset on kokonaan maksettu tai niiden maksamisesta on annettu riittävä vakuus.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain (1038/2009) 4 §,
muutetaan 2 §, 3 §:n 1, 9, 11 ja 13 kohta, 5 – 7 §, 3 luvun otsikko, 12 §, 4 luvun otsikko, 15, 16, 18, 20, 21 ja 24 §, sellaisena kuin niistä on 24 § laissa 993/2015, sekä
lisätään 3 §:ään uusi 14 – 16 kohta seuraavasti:

2 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan kaikkiin suomalaisiin matkustaja-aluksiin ja sellaisiin ulkomaisiin matkustaja-aluksiin, jotka saapuvat suomalaiseen satamaan tai lähtevät suomalaisesta satamasta.

Tätä lakia ei sovelleta:

- 1) sota-alukseen eikä joukkojenkuljetusalukseen;
- 2) Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen alukseen, ellei sitä säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia;
- 3) huviveneeseen eikä huvialukseen;
- 4) sellaiseen alukseen, joka liikennöi yksinomaan satama-alueella tai Suomen sisävesialueella.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *henkilöluettelodirektiivillä* yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annettua neuvoston direktiiviä 98/41/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

- 9) *yhtiön nimeämällä henkilöluettelon pitäjällä* vastuullista henkilöä, jonka yhtiö on nimenyt täyttämään ISM-säännösten velvoitteet, tai henkilöä, jonka yhtiö on nimennyt vastaamaan yhtiön matkustaja-aluksella olevia henkilöitä koskevien tietojen toimittamisesta;

- 11) *D-alueella* merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 3 meripeninkulmaa rantaviivasta ja 1,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana;

- 13) *kansainvälisellä matkalla* merimatkaa Suomen satamasta Suomen ulkopuolella olevaan satamaan tai päinvastoin sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle;

- 14) *nimetyllä viranomaisella* Rajavartiolaitosta ja Onnettomuustutkintakeskusta;
- 15) *keskitetyllä palvelupisteellä* alusliikennepalvelulain (623/2005) 20 a §:n mukaista kansallista merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;
- 16) *satama-alueella* satamayhtiön hallinnoimaa vesialuetta.

5 §

Henkilöiden lukumäärän laskeminen ja ilmoittaminen

Yhtiön on huolehdittava siitä, että ennen matkustaja-aluksen lähtöä satamasta aluksessa olevat henkilöt lasketaan ja lukumäärä ilmoitetaan aluksen päällikölle sekä keskitettyyn palvelupisteeseen tai nimetyllä viranomaisella.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusten antamisesta ja ilmoitusten antamiseen käytettävistä järjestelmistä.

Yhtiö voi ilmoittaa tiedot 1 momentissa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen tai nimetyn viranomaisen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

6 §

Henkilötietojen ilmoittaminen

Jos matkustaja-aluksen matkan pituus on yli 20 meripeninkulmaa satamasta, yhtiön on 5 §:n 1 momentissa säädetyn lisäksi huolehdittava siitä, että aluksella olevien henkilöiden sukunimi, etunimi, sukupuoli, kansalaisuus ja syntymäaika kirjataan.

Yhtiön on huolehdittava siitä, että henkilötiedot kerätään ennen aluksen lähtöä satamasta ja ilmoitetaan viimeistään 15 minuutin kuluessa lähdöstä keskitettyyn palvelupisteeseen.

Yhtiö voi toimittaa henkilötiedot 2 momentissa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

Jos matkustaja-alus liikennöi kahden sataman välisillä matkoilla tai matkoilla, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa Suomen D-alueella, se on kuitenkin vapautettu 1 ja 2 momentissa tarkoitetusta kirjaamis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisesta.

7 §

Erityisten tietojen ilmoittaminen

Kansainvälisellä matkalla tai, jos henkilötiedot on kirjattava 6 §:n mukaisesti, on matkustajan tai hänen huoltajansa pyynnöstä kirjattava myös sellainen vanhuuden, vammaisuuden tai muun syyn aiheuttama huolenpidon tai avun tarve, jolla on merkitystä pelastustoimenpiteiden kannalta, sekä matkustajan tai hänen huoltajansa halutessa puhelinnumero hätätilanteita varten.

Yhtiön on varmistettava, että 1 momentissa tarkoitetut tiedot kirjataan ja toimitetaan ennen aluksen lähtöä satamasta aluksen päällikölle ja keskitettyyn palvelupisteeseen.

Yhtiö voi toimittaa tiedot 2 momentissa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

3 luku

Tietojen keräämistä koskevat vaatimukset

12 §

Tietojen kerääminen

Yhtiön on suunniteltava ja toteutettava tässä laissa tarkoitettujen tietojen kerääminen ja ilmoittaminen siten, että:

- 1) alukseen tulevia tai sieltä poistuvia matkustajia ei viivytetä aiheuttomasti;
 - 2) tiedonkeruun toistamista vältetään samoilla tai samankaltaisilla reiteillä.
- Yhtiön on toteutettava henkilöluettelointijärjestelmänsä siten, että:
- 1) järjestelmään tallennetut tiedot ovat helposti luettavassa muodossa;
 - 2) järjestelmään tallennetut tiedot ovat tarvittaessa vaivattomasti Rajavartiolaitoksen, Liikenne- ja viestintäviraston, Häätokeskuslaitoksen, poliisin, Tullin, Onnettomuustutkintakeskuksen sekä pelastuslaissa (379/2011) tarkoitettujen pelastusviranomaisten ja pelastuslaitoksen saatavilla;
 - 3) järjestelmä toimii joustavasti;
 - 4) järjestelmään tallennetut tiedot suojataan tarpeellisilla teknisillä ja organisatorisilla toimenpiteillä, jotta ne eivät tuhoutuisi tai häviäisi vahingossa, tai niitä ei vahingossa tai laittomasti hävitettäisi, muutettaisi, luovutettaisi, paljastettaisi, siirrettäisi tai annettaisi käyttöön ilman lupaa, taikka muutoin käsiteltäisi laittomasti.

4 luku

Tietojen säilyttäminen

15 §

Henkilötietojen säilyttämisaika

Jollei 6 tai 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, yhtiön on huolehdittava siitä, että ne hävitetään yhtiön henkilöluettelointijärjestelmästä aikaisintaan 24 tunnin kuluttua ja viimeistään 72 tunnin kuluttua aluksen saapumisesta määräsatamaan.

Jollei 6 tai 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava siitä, että henkilötiedot hävitetään keskitetystä palvelupisteestä, kun aluksen matka on päättynyt turvallisesti, mutta viimeistään 60 päivän kuluttua aluksen lähdöstä.

16 §

Valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain säännösten noudattamista.
Jos yhtiö ei noudata tämän lain säännöksiä ja niiden rikkominen on selvää ja vakavaa, Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltiolle.

18 §

Henkilöluettelorikkomus matkustaja-aluksella

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

- 1) laiminlyö 5 §:ssä säädetyn laskemis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 2) laiminlyö 6 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 3) laiminlyö 7 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 4) laiminlyö 8 §:ssä säädetyn huolehtimisvelvollisuuden,
- 5) laiminlyö 10 §:ssä säädetyn perustamis-, nimeämis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 6) kerää ja tallentaa tietoja henkilöluettelointijärjestelmää varten 11 §:ssä säädetyn vastaisesti,
- 7) laiminlyö 13 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn säilyttämis-, tallentamis- tai lähettamisvelvollisuuden taikka ilmoittamisvelvollisuuden,
- 8) luovuttaa tietoa 14 §:ssä säädetyn luovuttamisoikeuden vastaisesti tai
- 9) laiminlyö 15 §:n 1 momentissa säädetyn hävittämistä velvollisuuden,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa tai yhtä ankaraa rangaistusta, henkilöluettelorikkomuksesta matkustaja-aluksella sakkoon.

Sitä, joka rikkoo 17 §:n nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua velvoitetta, ei voida tuomita rangaistukseen samasta teosta.

20 §

Henkilömäärien ilmoittamista koskeva vapautus

Yhtiöllä ei ole 5 §:ssä säädettyä velvollisuutta ilmoittaa henkilöiden lukumäärää keskitettyyn palvelupisteeseen tai nimetylle viranomaiselle sellaisten matkustaja-alusten osalta, jotka liikennöivät yksinomaan D-alueella, jonka lähistöllä etsintä- ja pelastuspalvelut voidaan hoidtaa, sellaisessa säännöllisessä liikenteessä, jossa satamien välinen matka kestää alle tunnin.

21 §

Henkilötietojen ilmoittamista koskevat vapautukset ja poikkeukset

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava henkilöluettelodirektiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti Euroopan komissiolle 6 §:n 4 momentissa tarkoitetuista henkilötietojen ilmoittamista koskevista vapautuksista.

Yhtiöllä ei ole 6 §:ssä säädettyä henkilöiden kirjaamis- ja ilmoittamisvelvollisuutta sellaisen alueen säännöllisessä liikenteessä, jolle Euroopan komissio on myöntänyt kokonaan tai osittain poikkeuksen henkilöluettelodirektiivin 5 artiklan 1 kohdan vaatimuksista direktiivin 9 artiklan 4 kohdassa säädetyin edellytyksin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua poikkeusta koskeva hakemus on osoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto hakee esitettyä poikkeusta Euroopan komissiolta, jos henkilöluettelodirektiivin 9 artiklan 4 kohdassa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Poikkeus voi koskea Suomen satamista liikennöiviä matkustaja-aluksia, jotka purjehtivat SOLAS-yleissopimuksen sopimuspuolena olevan muun kuin Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla vain, jos kyseinen valtio antaa siihen luvan.

24 §

Muutoksenhaku

Tämän lain 17 §:n nojalla tehtyyn Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Muuhun Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaisissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Liikenne- ja viestintäviraston päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Liikenne- ja viestintäviraston henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä perittävään maksuun saa hakea muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 95/2013, 878/2014 ja 467/2018, uusi 22 a kohta ja 4 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 95/2013 ja 467/2018, uusi 4 momentti seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

22 a) *perinnealuksella* Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

4 §

Luvun soveltamisala

Perinnealukseen sovelletaan tämän luvun:

- 1) lastialuksia koskevia säännöksiä, kun perinnealuksella kuljetetaan enintään 12 matkustajaa,
- 2) matkustaja-aluksia koskevia säännöksiä, kun perinnealuksella kuljetetaan enemmän kuin 12 matkustajaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 96 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018 ja (/), uusi 5 momentti ja 97 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018 ja (/), uusi 16 a kohta seuraavasti:

96 §

Laivaväen pätevyyskoskevien säännösten soveltamisala

Perinnealukseen sovelletaan lastialusten laivaväkeä koskevia pätevyysvaatimuksia, kun aluksella kuljetetaan enintään 12 matkustajaa, ja matkustaja-alusten laivaväkeä koskevia pätevyysvaatimuksia, kun aluksella kuljetaan enemmän kuin 12 matkustajaa.

97 §

Laivaväen pätevyyskoskevat määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

16 a) *perinnealuksella* Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 18 lokakuuta 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

1.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 36 §:n 4 momentti ja 52 §:n 2 momentti, sellaisena kuin niistä on 36 §:n 4 momentti laissa 910/2011,

muutetaan 2 §:n 38 ja 43 kohta, 3 §:n 3 momentti, 4, 26, 27, 48, 51, 52 ja 81 a § sekä 91 §:n 8 ja 9 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 43 kohta laissa 910/2011, 4 § osaksi laeissa 910/2011, 1505/2011 ja 879/2014 ja 81 a § laissa 879/2014, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 910/2011, 879/2014, 474/2016, 483/2017 ja 629/2017, uusi 38 a ja 44–46 kohta sekä lakiin uusi 23 a, 28 a ja 36 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

38) *matkustaja-alustenluokilla* non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen liikennöimän meri-alueen mukaisesti määräytyviä matkustaja-alusluokkia:

38) *merialueilla* seuraavia alueita:

a) *A-luokan matkustaja-aluksella* kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä myös B-, C- ja D-luokkien ulkopuolella;

a) *A-alueella* B-, C- ja D-alueiden ulkopuolella sijaitsevaa merialuetta;

b) *B-luokan matkustaja-aluksella* matkustaja-alusta, joka liikennöi, paitsi C- ja D-luokkien alueilla, kotimaan matkoilla, joilla aluksen suurin etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 20 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna;

b) *B-alueella* merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 20 meripeninkulmaa rantaviivasta, mutta joka sijaitsee C- ja D-alueiden ulkopuolella;

c) *C-luokan matkustaja-aluksella* matkus-

c) *C-alueella* merialuetta, jonka maantie-

taja-alusta, joka liikennöi, paitsi D-luokan alueella, kotimaan matkoilla sellaisilla merialueilla, joilla 2,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana ympärivuotisessa liikennöinnissä, tai tietyinä rajoitettuna vuodenaikana yksinomaan kyseisenä vuodenaikana tapahtuvassa liikennöinnissä, ja joilla aluksen etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 15 meripeninkulmaa suojapaikasta eikä suurempi kuin 5 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna;

d) *D-luokan matkustaja-aluksella* matkustaja-alusta, joka liikennöi kotimaan matkoilla ainoastaan sellaisilla merialueilla, joilla 1,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana ympärivuotisessa toiminnassa, tai tietyinä rajoitettuna vuodenaikana yksinomaan kyseisenä vuodenaikana tapahtuvassa liikennöinnissä, ja joilla aluksen etäisyys ei missään vaiheessa ole suurempi kuin 6 meripeninkulmaa suojapaikasta eikä suurempi kuin 3 meripeninkulmaa rantaviivasta, jossa haaksirikkoutuneet pääsevät maihin, keskimääräisen vuoroveden korkeuden mukaisesti laskettuna;

teellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 5 meripeninkulmaa rantaviivasta, mutta joka sijaitsee D-alueen ulkopuolella ja 2,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana;

d) *D-alueella* merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 3 meripeninkulmaa rantaviivasta ja 1,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana;

38 a) *matkustaja-alusluokilla non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen liikennöimän merialueen mukaisesti määräytyviä matkustaja-alusluokkia:*

a) *A-luokan matkustaja-aluksella kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä A-, B-, C- ja D-alueilla;*

b) *B-luokan matkustaja-aluksella kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä B-, C- ja D-alueilla;*

c) *C-luokan matkustaja-aluksella kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä C- ja D-alueilla;*

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

d) D-luokan matkustaja-aluksella kotimaan matkoilla liikennöivää matkustaja-alusta, joka saa liikennöidä D-alueella;

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

44) *satama-alueella satamayhtiön hallinnoimaa vesialuetta;*

45) *perinnealuksella Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;*

46) *huvialuksella urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500.*

3 §

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen.

3 §

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen *eikä* huvialukseen.

4 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995) säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta.

Eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta annetussa laissa (1206/2004) säädetään turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä.

4 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995) säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta.

Eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta annetussa laissa (1206/2004) säädetään turvallisen lastaamisen ja lastinpurkamisen yhdenmukaistetuista edellytyksistä ja menettelyistä.

Painelaitelaissa (869/1999) säädetään turvallisuuden varmistamisesta ja valvontaviranomaisen tehtävistä alusten painelaitteiden osalta.

Tässä laissa säädetyn lisäksi alusten sähkölaitteista säädetään sähköturvallisuuslaissa (410/1996).

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009).

Vesiliikennelaissa (463/1996) säädetään kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia ja huviveneitä koskevista vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei säännellä muualla laissa.

Eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa säädetään ihmisten turvallisuuden ja terveyden sekä omaisuuden ja ympäristön suojelusta huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

Sellaisista laivavarusteista, joiden vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta on sovittu kansainvälisesti, säädetään laivavarustelaissa (1503/2011).

Merityöyleissopimuksen mukaiseen merityösertifikaattiin liittyvistä tarkastuksista ja lausunnoista säädetään laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella annetussa laissa (395/2012).

Painelaitelaissa (1144/2016) säädetään turvallisuuden varmistamisesta ja valvontaviranomaisen tehtävistä alusten painelaitteiden osalta.

Tässä laissa säädetyn lisäksi alusten sähkölaitteista säädetään sähköturvallisuuslaissa (1135/2016).

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009).

Vesiliikennelaissa (463/1996) säädetään kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia ja huviveneitä koskevista vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei säännellä muualla laissa.

Huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa säädetään ihmisten turvallisuuden ja terveyden sekä omaisuuden ja ympäristön suojelusta huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

Sellaisista laivavarusteista, joiden vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta on sovittu kansainvälisesti, säädetään laivavarustelaissa (1503/2011).

Merityöyleissopimuksen mukaiseen merityösertifikaattiin liittyvistä tarkastuksista ja lausunnoista säädetään laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella annetussa laissa (395/2012).

23 a §

Ammattiveneen vaatimustenmukaisuus

Ammattiveneen valmistajan on varmistettava Liikenne- ja viestintäviraston 23 §:n nojalla antamien teknisten määräysten noudattamiseksi, että ammattivene on suunniteltu ja rakennettu vaatimusten mukaisesti, ja huolehdittava siitä, että huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain 4 luvussa tarkoitettu ilmoitettu laitos, vastaava toisen Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisen nimeämä il-

moitettu laitos tai hyväksytty luokituslaitos arvioi ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden. Vastaavalla toisen Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisen nimeämällä ilmoitetulla laitoksella on oltava edustaja, jolla on kotipaikka Suomessa ja joka käyttää ilmoitetun laitoksen puhevaltaa tuomioistuimessa ja muun viranomaisen luona. Jos ammattiveneettä muutetaan vaatimustenmukaisuuden arvioinnin jälkeen merkittävästi, laivanisännän on huolehdittava siitä, että ammattiveneelle tehdään uusi vaatimustenmukaisuuden arviointi.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta ammattiveneen todistuskirjan vaatimusten mukaiselle ammattiveneelle sekä ammattiveneelle, jonka toisen valtion viranomainen on hyväksynyt vastaavan säännöstönsä mukaisesti, jos sen turvallisuustaso vastaa vähintään Liikenne- ja viestintäviraston 23 §:n nojalla antamissa teknisissä määräyksissä asetettua ammattiveneen turvallisuustasoa. Ammattiveneen todistuskirjaan rinnastetaan hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, jolla osoitetaan, että ammattivene täyttää hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettua ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja siinä käytettävistä menettelyistä ja 2 momentissa tarkoitetun ammattiveneen todistuskirjan hakemisesta.

26 §

Alukset, joihin luvun säännöksiä ei sovelleta

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta 3 §:n 3 momentissa mainittuihin aluksiin, kotimaanliikenteessä käytettävään kalastusalukseen eikä miehittämättömään proomuun, lukuun ottamatta työntävään alukseen kiinteästi kytkettävää proomua.

26 §

Luvun soveltamisalan rajaus

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta 3 §:n 4 momentissa mainittuihin aluksiin, vuokra-veneeseen, kalastusalukseen eikä kotimaanliikenteessä käytettävään miehittämättömään proomuun, lukuun ottamatta työntävään alukseen kiinteästi kytkettävää proomua. Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta myöskään ammattiveneeseen lukuun ottamatta 28 a §:ää.

27 §

Kansainvälisessä liikenteessä oleva alus

Kansainvälisessä liikenteessä olevan aluksen on täytettävä lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen määräykset.

Aluksella on oltava kansainvälinen lastimerkki ja lastiviivakirja, Itämeren lastimerkki ja lastiviivakirja tai kansainvälinen lastiviivavapautuskirja siten kuin lastiviivayleissopimuksessa tai Itämeren lastiviivasopimuksessa määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä lastiviivayleissopimuksen ja Itämeren lastiviivasopimuksen täytäntöönpanemiseksi.

27 §

Kansainvälisessä liikenteessä oleva alus

Lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kansainvälisessä liikenteessä olevan aluksen on täytettävä lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen määräykset. Muulla kuin lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka pituus on yli 15 metriä, mutta alle 24 metriä, on oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita.

Lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella on oltava kansainvälinen lastimerkki ja lastiviivakirja, Itämeren lastimerkki ja lastiviivakirja tai kansainvälinen lastiviivavapautuskirja siten kuin lastiviivayleissopimuksessa tai Itämeren lastiviivasopimuksessa määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä lastiviivayleissopimuksen ja Itämeren lastiviivasopimuksen täytäntöönpanemiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa myös tarkempia teknisiä määräyksiä muun kuin lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviivasopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta.

28 a §

Kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä oleva ammattivene

Kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalla ammattiveneellä on oltava kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallinen varalaita. Lastin kuljettamiseen tarkoitetulla kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalla ammattiveneellä on oltava ammattiveneen lastimerkki.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ammattiveneen rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskemisesta ja ammattiveneen lastimerkin mitoista, sijainnista ja merkitsemistavasta.

36 §

Katsastaja

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää ammattiveneen katsastuksessa apuna eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain 11 §:ssä tarkoitettua ilmoitettua laitosta.

36 §

Katsastaja

(kumotaan)

36 a §

Omaavolunta

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta laivanisännän suorittamaan peruskatsastetun kotimaanliikenteessä liikennöivän ammattiveneen, proomun ja alle 24 metrin pituisen lastialuksen turvallisuusarvioinnin (omaavolunta). Laivanisännällä on oltava sellainen pätevyys, että hän pystyy asianmukaisesti suorittamaan omaavoluntaa.

Laivanisännän on laadittava omaavoluntasuunnitelma aluksen turvallisuusarviointia koskevista toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta. Laivanisännän on ilmoitettava säännöllisesti omaavoluntasuunnitelman mukaiset toimenpiteet Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään.

Laivanisännän on huolehdittava siitä, että omaavolunnon piirissä olevalle alukselle suoritetaan uusintakatsastus viiden vuoden välein. Laivanisännän on haettava katsastusta Liikenne- ja viestintävirastolta, hyväksytyltä luokituslaitokselta tai nimetyltä katsastajalta.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutet-

tava väliaikaisesti tai kokonaan 1 momentin mukainen hyväksyntä, jos laivanisäntä ei enää noudata omavalvonnalle asetettuja vaatimuksia.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset omavalvontasuunnitelman sisällöstä ja omavalvontasuunnitelman mukaisten toimenpiteiden ilmoittamisesta merenkulun sähköiseen tietojärjestelmään sekä omavalvontaa suorittamaan hyväksyttävän laivanisännän pätevyydestä.

48 §

Muun kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä käytettävän matkustaja-aluksen meriturvalisuuskatsastus

Kotimaanliikenteessä käytettävä matkustaja-alus, joka ei kuulu non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan, on peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulle alukselle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus ja vuosikatsastus.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus ja vuosikatsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

51 §

Erikoisaluksen, ammattiveneen ja vuokraveneen katsastus

Erikoisalus, ammattivene ja vuokravene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Erikoisalukselle, ammattiveneelle ja vuokraveneelle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tar-

48 §

Muun kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä käytettävän matkustaja-aluksen meriturvalisuuskatsastus

Kotimaanliikenteessä käytettävä matkustaja-alus, joka ei kuulu non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan, on peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulle alukselle on peruskatsastuksen lisäksi tarvittaessa tehtävä uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

51 §

Erikoisaluksen, perinnealuksen, ammattiveneen ja vuokraveneen katsastus

Erikoisalus, *perinnealus*, ammattivene ja vuokravene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Erikoisalukselle, *perinnealukselle*, ammattiveneelle ja vuokraveneelle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä *tarvittaessa* uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tar-

kemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

52 §

Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus

Kun alus otetaan ensimmäisen kerran käyttöön talviliikenteessä, sen runko on katsastettava talviliikennettä varten. Talviliikenteessä käytettävän aluksen pohja on katsastettava ulkopuolelta vuosittain ennen kuin alusta käytetään uudelleen talviliikenteeseen.

Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttaman hyväksytyn luokituslaitoksen jääluokittamalle alukselle ei tarvitse tehdä 1 momentissa tarkoitettua katsastusta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi erityisistä syistä vapauttaa luokittamattoman aluksen 1 momentissa tarkoitettua katsastuksesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta.

81 a §

Virkavastuu

Rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovelletaan hyväksytyn luokituslaitoksen työntekijään, nimettyyn katsastajaan tai nimettyyn aluksenmittaajaan tämän suorittaessa tässä laissa tarkoitettua julkista hallintotehtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

91 §

Alusturvallisuusrikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

8) laiminlyö 27 §:ssä tarkoitettujen lastiviivayleissopimuksen tai Itämeren lastiviiv-

kemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

52 §

Talviliikenteessä käytettävän aluksen rungonkatsastus

Kun alus otetaan ensimmäisen kerran käyttöön talviliikenteessä, sen runko on katsastettava talviliikennettä varten. Talviliikenteessä käytettävän aluksen *runko on katsastettava uudelleen talviliikenteeseen viiden vuoden välein.*

(kumotaan)

81 a §

Virkavastuu

Rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovelletaan hyväksytyn luokituslaitoksen työntekijään, *ilmoitetun laitoksen palveluksessa olevaan henkilöön*, nimettyyn katsastajaan tai nimettyyn aluksenmittaajaan tämän suorittaessa tässä laissa tarkoitettua julkista hallintotehtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

91 §

Alusturvallisuusrikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

8) laiminlyö 27 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettujen lastiviivayleissopimuksen tai

vasopimuksen määräysten noudattamisen,

9) laiminlyö 28 §:n 1 momentissa tarkoitettujen non-SOLAS-direktiivin lastiviiva-vaatimusten tai 2 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien lastimerkki- ja varalaitavaatimusten tai 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *alusturvallisuusrikkomuksesta* sakkoon.

Itämeren lastiviivasopimuksen tai 1 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien varalaitavaatimusten tai 3 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

9) laiminlyö 28 §:n 1 momentissa tarkoitettujen non-SOLAS-direktiivin lastiviiva-vaatimusten tai 2 tai 3 momentissa säädettyjen muita aluksia koskevien lastimerkki- tai varalaitavaatimusten tai 4 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen tai 28 a §:n 1 momentissa säädettyjen ammatti-venettä koskevien lastimerkki- tai varalaitavaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *alusturvallisuusrikkomuksesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 15 kohta, 8 §:n 3 momentti, 17 b ja 17 c § sekä 17 g §:n 2 ja 3 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 8 §:n 3 momentti laissa 1138/2010 ja 17 b ja 17 c § sekä 17 g §:n 2 ja 3 momentti laissa 55/2002,

muutetaan 2 §:n 4 kohta, 5 kohdan a alakohta, 6, 10 ja 35 kohta, 5, 7, 8, 11 a – 11 c, 17 a, 17 d – 17 h ja 21 a §, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 4 kohta laissa 543/2004, 2 §:n 5 kohdan a alakohta laissa 861/2016, 2 §:n 6, 10 ja 35 kohta, 5, 7, 8 ja 11 a – 11 c § laissa 1138/2010, 17 a ja 17 d – 17 h § laissa 55/2002 ja 21 a § laeissa 543/2004 ja 1138/2010, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 55/2002, 543/2004, 1138/2010, 1504/2011 ja 861/2016, uusi 36 kohta sekä 11 c §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1138/2010, uusi 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Esitys

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

4) *tarkastusdirektiivillä* pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustajalalusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annettua neuvoston direktiiviä 1999/35/EY, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY;

4) *tarkastusdirektiivillä tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustajalalusliikenteen ja suurnopeusmatkustajalalusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2017/2110;*

5) kansainvälisillä yleissopimuksilla:

a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981, *SOLAS-yleissopimus*);

5) kansainvälisillä yleissopimuksilla:

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

6) *non-SOLAS-direktiivillä* matkustajalusten turvallisuussäännöistä ja määräyksistä annettua Euroopan parlamentin ja neu-

6) *non-SOLAS-direktiivillä* matkustajalusten turvallisuussäännöistä ja määräyksistä annettua Euroopan parlamen-

voston direktiiviä 2009/45/EY;

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

15) *isäntävaltiolla* Euroopan yhteisön jäsenvaltiota, jonka satamaan tai satamasta ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus harjoittaa säännöllistä liikennettä;

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

5 §

Valvontaviranomainen

Liikenteen turvallisuusvirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen.

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

Valvontaviranomaisen virkamiehet ovat tässä laissa tarkoitettuja tarkastajia.

PSC-direktiivin mukaisia tarkastuksia voivat suorittaa tarkastajat, jotka täyttävät

tin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

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

(kumotaan)

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

36) *HSSC-ohjeilla IMon Harmonized System of Survey and Certification -järjestelmän katsastusohjeita, sellaisina kuin ne kulloinkin ovat voimassa.*

5 §

Valvontaviranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen.

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

Valvontaviranomaisen virkamiehet ovat tässä laissa tarkoitettuja tarkastajia.

PSC-direktiivin ja tarkastusdirektiivin mukaisia tarkastuksia voivat suorittaa tar-

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

7 §

Tarkastusten toimittaminen aluksilla

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

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

Tarkastajan on lisäksi tarkastettava ulkomaisen matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen laivaväen viestintäkyky ja kielitaito sen varmistamiseksi, että laivaväki pystyy välittämään keskenään turvallisuutta koskevia tietoja ja vaihtamaan tietoja maissa olevien viranomaisten kanssa. Samoin tarkastajan on tarkastettava, että ulkomaisella matkusta-

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

7 §

Tarkastusten toimittaminen aluksilla

Alusturvallisuuden tarkastuksia on tehtävä niin usein ja niin tehokkaasti kuin valvonnan kannalta on tarpeellista ja Suomea velvoittavat kansainväliset yleissopimukset, Euroopan unionin lainsäädäntö tai kansalliset säännökset ja määräykset sitä edellyttävät. Säännöllisesti liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastukset on tehtävä PSC-direktiivin liitteessä XVII olevien aikarajojen ja muiden vaatimusten mukaisesti ja huomioitava satamavaltiotarkastusten vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymistä laskettaessa. PSC-direktiivin 11 artiklan b alakohdan mukaisia lisätarkastuksia ei huomioida satamavaltiotarkastusten vuosittaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymistä laskettaessa.

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

Tarkastajan on lisäksi tarkastettava ulkomaisen matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen laivaväen viestintäkyky ja kielitaito sen varmistamiseksi, että laivaväki pystyy välittämään keskenään turvallisuutta koskevia tietoja ja vaihtamaan tietoja maissa olevien viranomaisten kanssa. Samoin tarkastajan on tarkastettava, että ulkomaisella matkusta-

ja-aluksella matkustajia hätätilanteessa autamaan nimetty henkilö pystyy välittämään matkustajille riittävästi tietoa tällaisessa tilanteessa.

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

8 §

Tarkastuskertomus

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

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

Tarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista on laadittava tarkastusdirektiivin 9 artiklassa tarkoitettu tarkastuskertomus.

11 a §

Ennakkoilmoitus

PSC-direktiivin 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun laajennetun tarkastuksen piiriin kuuluvan aluksen päällikkö tai laivanisäntä on vastuussa PSC-direktiivin liitteessä III tarkoitettujen alusta ja sen käyntiä koskevien tietojen toimittamisesta valvontaviran-

ja-aluksella matkustajia hätätilanteessa autamaan nimetty henkilö pystyy välittämään matkustajille riittävästi tietoa tällaisessa tilanteessa.

Alusturvallisuuden tarkastus tai aluksen pysäyttäminen on toimitettava siten, että valvonnan tarkoitus saadaan toteutetuksi aiheuttamatta tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle. *Suunniteltaessa aluksille tehtäviä tarkastuksia valvontaviranomaisen on otettava aluksen liikennöinti- ja huoltoaikataulu asianmukaisella tavalla huomioon.* Alusturvallisuuden tarkastamisesta on ilmoitettava laivanisännälle tai päällikölle. Heidän poissaolonsa ei ole esteenä tarkastuksen toimittamiselle.

8 §

Tarkastuskertomus

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

Tarkastajan on laadittava *tarkastusdirektiivin sekä* PSC-direktiivin mukaisesta tarkastuksesta PSC-direktiivin liitteen IX mukainen tarkastuskertomus tarkastustietokantaan 24 tunnin kuluessa aluksen todellisesta satamasta lähtöajasta. *Valvontaviranomainen vastaa siitä, että tarkastustietokantaan siirretyt tiedot vahvistetaan 72 tunnin kuluessa tarkastuksen päättymisestä.*

(kumotaan)

11 a §

Ennakkoilmoitus

PSC-direktiivin 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun laajennetun tarkastuksen piiriin kuuluvan aluksen päällikkö tai laivanisäntä on vastuussa PSC-direktiivin liitteessä III tarkoitettujen alusta ja sen käyntiä koskevien tietojen toimittamisesta valvontaviran-

omaiselle. Tiedot on toimitettava PortNet-järjestelmän välityksellä viimeistään kolme päivää ennen aluksen laskettua saapumisaikaa satamaan tai ankkuripaikalle taikka ennen edellisestä satamasta lähtöä, jos matkan oletetaan kestävän alle kolme päivää. Aluksen edustaja tai asiamies on vastuussa aluksen todellisen saapumis- ja lähtöajan ilmoittamisesta PortNet-järjestelmään.

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

11 b §

Laajennettu tarkastus

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

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

11 c §

Pakollinen tarkastus

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

omaiselle. Tiedot on toimitettava *Portnet*-järjestelmän välityksellä viimeistään kolme päivää ennen aluksen laskettua saapumisaikaa satamaan tai ankkuripaikalle taikka ennen edellisestä satamasta lähtöä, jos matkan oletetaan kestävän alle kolme päivää. Aluksen edustaja tai asiamies on vastuussa aluksen todellisen saapumis- ja lähtöajan ilmoittamisesta Portnet-järjestelmään.

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

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

11 b §

Laajennettu tarkastus

Valvontaviranomaisen on suoritettava aluksen PSC-direktiivin mukainen laajennettu tarkastus, jos alus täyttää PSC-direktiivin I liitteen II osan 3A ja 3B kohdassa mainitut edellytykset. *Laajennettua tarkastusta ei suoriteta ro-ro-matkustaja-aluksille tai suurnopeusmatkustaja-aluksille, jotka on tarkastettu PSC-direktiivin 14 a artiklan mukaisesti.*

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

11 c §

Pakollinen tarkastus

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

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

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

Valvontaviranomaisen on katsottava ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen kuuluvan I-kiireellisyysluokkaan, jos ro-ro-matkustaja-alusta tai suurnopeusmatkustaja-alusta ei ole tarkastettu PSC-direktiivin XVII liitteen 2 kohdan mukaisesti.

17 a §

Luvun soveltamisala

Tätä lukua sovelletaan ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti Suomen satamaan tai satamasta. Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta sellaisiin 1 momentissa tarkoitettuihin aluksiin, jotka liikennöivät pelkästään eräiden kotimaan matkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuudesta annetun asetuksen (1307/1999) 5 §:ssä tarkoitetun B-, C- tai D-luokan alueella taikka Suomen sisävesillä.

17 a §

Luvun soveltamisala

Tätä lukua sovelletaan ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti Suomen satamaan tai satamasta. Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n 38 kohdan a alakohdassa tarkoitettuihin B-, C- tai D-luokan matkustaja-aluksiin taikka Suomen sisävesillä liikennöiviin aluksiin.

17 b §

Perustarkastukset aluksilla

Ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista ro-ro-matkustaja-aluksella tai suurnopeusmatkustaja-aluksella valvontaviranomaisen on tarkastettava, että alus täyttää seuraavat vaatimukset:

1) sillä on lippuvaltion hallinnon tai sen puolesta toimivan hyväksytyn laitoksen myöntämät voimassa olevat todistuskirjat;

2) se on katsastettu todistuskirjojen myöntämistä varten yhdenmukaistetussa katsastus- ja todistuskirjojen myöntämisjärjestelmässä noudatettavista katsastusohjeista annetun Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleiskokouksen päätöslauselman A.746(18) liitteenä olevien soveltuvien menettelyjen ja ohjeiden mukaisesti, sellaisina kuin ne olivat 29 päivänä huhtikuuta 1999, tai muiden vas-

(kumotaan)

taavien menettelyjen mukaisesti;

3) se on hyväksytyn laitoksen säännöissä tai lippuvaltion hallinnon samanarvoisiksi hyväksymissä säännöissä täsmennettyjen luokitusvaatimusten mukainen rungon, koneiston sekä sähkö- ja hallintalaitteiden rakentamisen ja kunnossapidon osalta;

4) se on varustettu matkatietojen tallentimella.

Lisäksi on tarkastettava, että suomalainen ro-ro-matkustaja-alus ja muun sopimusvaltion lipun alla purjehtiva ro-ro-matkustaja-alus on määrättyjen Luoteis-Euroopan ja Itämeren satamien välillä tapahtuvassa tai näihin satamiin tai näistä satamista suuntautuvassa säännöllisessä kansainvälisessä reitiliikenteessä liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten vakavuuden erityisvaatimuksista tehdyn sopimuksen (SopS 20/1997) vaatimusten mukainen.

17 c §

Perustarkastukset laivanisäntien ja lippuvaltioiden osalta

(kumotaan)

Ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista valvontaviranomaisen on tarkastettava, että laivanisännät, jotka harjoittavat tai aikovat harjoittaa säännöllistä liikennöintiä ro-ro-matkustaja-aluksella tai suurnopeusmatkustaja-aluksella, toteuttavat tarvittavat toimenpiteet, jotta tarkastusdirektiivin liitteen I mukaisia erityisvaatimuksia ja tämän lain 17 b §:n säännöksiä noudatetaan.

Valvontaviranomaisen on tarkastettava myös, että laivanisännät suostuvat etukäteen siihen, että isäntävaltiot ja sellaiset muut Euroopan yhteisön jäsenvaltiot, joita asia merkittävässä määrin koskee, saavat suorittaa merellä sattuneiden onnettomuuksien tai vaaratilanteiden tutkimuksen, osallistua siihen täysipainoisesti tai toimia yhteistyössä tässä tutkinnassa tarkastusdirektiivin 12 artiklan mukaisesti. Niin ikään valvontaviranomaisen on tarkastettava, että laivanisännät antavat sen käyttöön tällaisessa onnettomuudessa tai vaaratilanteessa osallisena olleen aluksensa matkatietojen tallentimesta saatavat

tiedot.

Lisäksi valvontaviranomaisen on tarkastettava, että muun kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltion lipun alla purjehtivan ro-ro-matkustaja-aluksen ja suurnopeusmatkustaja-aluksen lippuvaltio on hyväksynyt laivanisännän sitoumuksen täyttää 1 ja 2 momentin vaatimukset.

17 d §

Erityiset perustarkastukset

Ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista valvontaviranomaisen on suoritettava tarkastusdirektiivin liitteiden I ja III mukainen *erityinen perustarkastus* sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus täyttää säännöllisen liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset.

Valvontaviranomaisen on asetettava tarkastuksen suorittamiselle määräaika, joka on enintään yhden kuukauden kuluttua 17 b ja 17 c §:ssä tarkoitettujen perustarkastusten päätökseen saattamiseen tarvittavien todisteiden vastaanottamisesta.

17 e §

Erityissäännöksiä tarkastuksista

Jos tässä luvussa tarkoitettuun liikennöintiin verrattavaa liikennöintiä muualla harjoittavalla ro-ro-matkustaja-aluksella tai suurnopeusmatkustaja-aluksella aiotaan aloittaa tässä luvussa tarkoitettu liikennöinti Suomen satamaan tai satamasta, valvontaviranomaisen on otettava mahdollisimman suuressa määrin huomioon kyseiselle alukselle aikaisempaa säännöllistä liikennöintiä varten suoritettut perustarkastukset ja erityiset perustarkastukset. Jos valvontaviranomainen hyväksyy nämä aikaisemmin suoritettut tarkastukset ja ne soveltuvat uusiin lii-

17 d §

Ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavat tarkastukset

Ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista valvontaviranomaisen on suoritettava tarkastusdirektiivin liitteiden I ja II mukainen tarkastus sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus täyttää säännöllisen liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset.

Laivanisännän on valvontaviranomaisen pyynnöstä toimitettava todisteet tarkastusdirektiivin liitteen I vaatimusten noudattamisesta ennalta, kuitenkin aikaisintaan kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista edeltävää tarkastusta.

17 e §

Poikkeukset ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavaa tarkastusta koskevaan velvoitteeseen

Valvontaviranomainen voi ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavien tarkastusten yhteydessä päättää olla soveltamatta tiettyjä tarkastusdirektiivin liitteissä I ja II olevia vaatimuksia tai menettelyjä, jotka kuuluvat viimeksi kuluneiden kuuden kuukauden aikana tehtyyn vuotuisen lippuvaltiokatsastukseen tai tarkastukseen edellyttäen, että HSSC-ohjeissa määritellyt katsastuksissa käytettäviä soveltuvia menettelyjä ja ohjeita tai saman tavoitteen saavuttamiseksi laadittuja menettelyjä on noudatettu. Valvontaviranomaisen on siirrettävä tarvit-

kennöintiolosuhteisiin, ei sen tarvitse soveltaa 17 b–17 d §:ää ennen uuden liikennöinnin aloittamista.

Jos ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus, joka harjoittaa tässä luvussa tarkoitettua säännöllistä liikennöintiä Suomen satamasta tai satamaan, siirretään harjoittamaan säännöllistä liikennöintiä uudelle reitille ja jos valvontaviranomainen ja muut *isäntävaltiot* katsovat, että aluksen uuden reitin ominaisuudet ovat samanlaiset kuin entisen ja että alus täyttää kaikki kyseisen liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset, ei 17 b–17 d §:ää tarvitse soveltaa. Valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä vahvistaa etukäteen, että se pitää reittien ominaisuuksia samanlaisina.

Valvontaviranomainen voi sallia, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus odottamattomien olosuhteiden vuoksi korvataan pikaisesti toisella liikennepalvelujen jatkumisen turvaamiseksi, vaikkei 1 ja 2 momenttia voida soveltaa, jos asiakirjojen ja aluksen silmämääräinen tarkastus eivät anna aihetta epäillä liikennöinnin harjoittamisen turvallisuutta. Valvontaviranomaisen on tällöin saatettava 17 b–17 d §:ssä tarkoitettut tarkastukset päätökseen kuukauden kuluessa korvaamisesta.

17 f §

Säännölliset erityistarkastukset ja muut tarkastukset

Valvontaviranomaisen on kerran 12 kuukaudessa tehtävä ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tarkastusdirektiivin liitteen III mukainen *erityistarkastus* sekä säännöllisen liikennöinnin kuluessa tarkastus, jossa tarkastetaan riittävä määrä tarkastusdirektiivin liitteissä I, III ja

tavat tiedot tarkastustietokantaan. Valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä vahvistaa ennalta, että se hyväksyy aiemmin suoritettujen tarkastusten ja katsastusten soveltuvuuden uusiin liikennöintiolosuhteisiin.

Jos ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus, joka harjoittaa tässä luvussa tarkoitettua säännöllistä liikennöintiä Suomen satamasta tai satamaan, siirretään harjoittamaan säännöllistä liikennöintiä uudelle reitille ja jos valvontaviranomainen katsoo, että aluksen uuden reitin ominaisuudet ovat samanlaiset kuin entisen ja alus täyttää kaikki kyseisen liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset, ei 17 d §:ää tarvitse soveltaa. Valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä vahvistaa etukäteen, että se pitää reittien ominaisuuksia samanlaisina. *Valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä vahvistaa etukäteen, että se hyväksyy aiemmin suoritettujen tarkastusten ja katsastusten soveltuvuuden uusiin liikennöintiolosuhteisiin.*

Valvontaviranomainen voi sallia, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus odottamattomien olosuhteiden vuoksi korvataan pikaisesti toisella liikennepalvelujen jatkumisen turvaamiseksi, vaikka 2 momenttia ei voida soveltaa, jos asiakirjat ja aluksen silmämääräinen tarkastus eivät anna aihetta epäillä liikennöinnin harjoittamisen turvallisuutta. Valvontaviranomaisen on tällöin saatettava 17 d §:ssä tarkoitettut tarkastukset päätökseen kuukauden kuluessa korvaamisesta.

17 f §

Säännölliset tarkastukset

Valvontaviranomaisen on kerran 12 kuukaudessa tehtävä ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tarkastusdirektiivin liitteen II mukainen tarkastus sekä säännöllisen liikennöinnin aikana suoritettava tarkastus aikaisintaan neljä kuu-

IV tarkoitetuista seikoista sen varmistamiseksi, että alus täyttää kaikki liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset.

Valvontaviranomaisen on suoritettava erityistarkastus tarkastusdirektiivin liitteen III mukaisesti joka kerta, kun ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä tai kun aluksen laivanisäntä tai lippu vaihtuu tai kun alus siirretään toiseen luokkaan. Alus voidaan kuitenkin vapauttaa tässä momentissa säädetystä erityistarkastuksesta, kun aluksen laivanisäntä tai lippu vaihtuu tai kun alus siirretään toiseen luokkaan, jos vaihto tai siirto ei vaikuta aluksen turvalliseen liikennöintiin ottaen huomioon alukselle aiemmin tehdyt tarkastukset.

Jos 1 momentissa tarkoitetuissa tarkastuksissa ilmenee tämän luvun vaatimuksiin liittyviä puutteita, jotka antavat aiheita liikennöinnin estämiseen, laivanisännän on korvattava kaikki tarkastuksiin liittyvät kustannukset.

17 g §

Yhteistoiminta isäntävaltioiden ja aluksen lippuvaltion kesken

Valvontaviranomaisen on tätä lukua soveltaessaan toimittava yhteistyössä säännöllistä liikennöintiä harjoittavan ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen muun isäntävaltion hallinnon sekä, jos alus ei ole suomalainen, sen lippuvaltion hallinnon kanssa.

kautta, mutta viimeistään kahdeksan kuukautta tarkastusdirektiivin liitteen II mukaisen tarkastuksen jälkeen. Tarkastuksen on katettava tarkastusdirektiivin liitteessä III luetellut seikat sekä tarkastajan ammatillisen näkemyksen mukaisesti riittävä määrä liitteissä I ja II luetelluista seikoista sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus täyttää edelleen kaikki liikennöinnin turvallista harjoittamista koskevat vaatimukset.

Valvontaviranomainen voi suorittaa 1 momentissa tarkoitetun tarkastusdirektiivin liitteen II mukaisen tarkastuksen samaan aikaan tai yhdessä vuotuisen lippuvaltiokatsastuksen kanssa edellyttäen, että tällaisessa katsastuksessa noudatetaan HSSC-ohjeissa määritellyjä katsastuksissa käytettäviä soveltuvia menettelyjä ja ohjeita tai saman tavoitteen saavuttamiseksi laadittuja menettelyjä.

Valvontaviranomaisen on suoritettava tarkastus tarkastusdirektiivin liitteen II mukaisesti joka kerta, kun ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä tai kun aluksen laivanisäntä tai lippu vaihtuu tai kun alus siirretään toiseen luokkaan. Alus voidaan kuitenkin vapauttaa tässä momentissa säädetystä tarkastuksesta, kun aluksen laivanisäntä tai lippu vaihtuu tai kun alus siirretään toiseen luokkaan, jos vaihto tai siirto ei vaikuta aluksen turvalliseen liikennöintiin ottaen huomioon alukselle aiemmin tehdyt tarkastukset.

17 g §

*Yhteistoiminta **satamavaltioiden** ja aluksen lippuvaltion kesken*

Valvontaviranomaisen on tätä lukua soveltaessaan toimittava yhteistyössä säännöllistä liikennöintiä harjoittavan ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen muun satamavaltion hallinnon sekä, jos alus ei ole suomalainen, sen lippuvaltion hallin-

Valvontaviranomaisen myöntämän tai tunnustaman vapautuskirjan asianmukaisuutta koskeva mahdollinen erimielisyys on ratkaistava ennen erityisen perustarkastuksen suorittamista.

Ulkomaisen suurnopeusmatkustajaluksen osalta valvontaviranomaisen on varmistettava, että lippuvaltio ottaa huomioon ihmishenkien, luonnonvarojen ja rannikolla tapahtuvan toiminnan suojelemiseksi annetut Suomen liikennöintirajoitukset ennen suurnopeussäännösten mukaisen liikennöintiluvan myöntämistä suurnopeusalukselle.

17 h §

Liikennöinnin estäminen

Jollei 2 momentissa toisin säädetä, valvontaviranomaisen on tehtävä päätös ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen säännöllisen liikennöinnin estämisestä Suomen satamaan tai satamasta seuraavissa tapauksissa:

1) 17 b ja 17 c §:ssä tarkoitetuissa tarkastuksissa ei pystytä varmistamaan, että alus täyttää mainituissa säännöksissä tarkoitettut vaatimukset;

2) 17 d ja 17 f §:ssä tarkoitetuissa tarkastuksissa havaitaan sellaisia puutteita, joista aiheutuu välitön vaara ihmishengelle, alukselle, sen laivaväelle tai matkustajille;

3) vaarallisten tai merta pilaavien aineiden aluskuljetuksiin liittyvistä ilmoitusvelvollisuuksista annetun asetuksen (869/1994), soveltuvien osin aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyyydestä ja vahdinpidosta annetun asetuksen (1256/1997) tai ro-ro-matkustajalusten turvallisuusjohtamisesta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 179/98, noudattaminen todetaan laiminlyödyksi siten, että siitä aiheutuu välitön vaara ihmishengelle, alukselle, sen laivaväelle tai matkustajille; tai

4) ulkomaisen aluksen lippuvaltion hallin-

non kanssa. *Valvontaviranomaisen on pyydettyäessä kutsuttava lippuvaltion edustaja seuraamaan tarkastusta tarkkailijana.*

(kumotaan)

(kumotaan)

17 h §

Puutteiden korjaaminen, liikkeellelähdön kieltäminen ja tarkastuksen lykkääminen

Valvontaviranomaisen on varmistettava, että tarkastusdirektiivin mukaisissa tarkastuksissa varmistuneet tai ilmenneet puutteet korjataan.

Valvontaviranomaisen on annettava liikkeellelähdökielto ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen päällikölle, jos havaitaan sellaisia puutteita, jotka ovat terveyden tai turvallisuuden kannalta selvästi vaarallisia tai joista aiheutuu välitön vaara terveydelle tai hengelle.

Liikkeellelähdökieltoa ei saa peruuttaa ennen kuin puute on poistettu ja valvontaviranomainen toteaa, että alus voi tarpeelliseksi katsotuin ehdoin lähteä merelle tai jatkaa liikennöintiä vaarantamatta matkustajien tai laivaväen turvallisuutta ja terveyttä tai aiheuttamatta vaaraa alukselle tai muille aluksille.

Jos 2 momentissa tarkoitettua puutetta ei voida korjata nopeasti satamassa, jossa se on varmistunut tai ilmennyt, valvontaviranomainen voi antaa alukselle luvan siirtyä sopivalle korjaustelakalle, jossa puute voidaan nopeasti korjata.

Jos ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurno-

to ei ole neuvotellut valvontaviranomaisen kanssa 17 g §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen asioiden johdosta.

Jos ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus jo liikennöi säännöllisesti Suomen satamaan tai satamasta ja 1 momentissa mainituissa tarkastuksissa havaitaan sellaisia 1 momentissa tarkoitettuja puutteita, jotka eivät aiheuta välitöntä vaaraa ihmishengelle, alukselle, sen laivaväelle tai matkustajille, valvontaviranomaisen on vaadittava laivanisäntää tekemään tarvittavat toimenpiteet niiden korjaamiseksi viipymättä tai tarkoin määritellyn kohtuullisen ajan kuluessa. Suoritettujen toimenpiteiden jälkeen valvontaviranomaisen on tarkastettava, että ne on tehty kaikilta osin tyydyttävällä tavalla. Jos niin ei ole tehty, valvontaviranomaisen on tehtävä päätös, jolla aluksen liikennöinti Suomen satamaan tai satamasta estetään.

Valvontaviranomaisen on kirjallisesti ilmoitettava laivanisännälle päätöksestä, jolla aluksen liikennöinti on estetty, ja annettava päätöksen perustelut.

peusmatkustaja-aluksen yleinen kunto ei selvästikään vastaa vaatimuksia, valvontaviranomainen voi poikkeuksellisissa olosuhteissa lykätä aluksen tarkastusta. Tarkastusta voidaan lykätä siihen asti, kunnes yhtiö toteuttaa tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen käyttö ei enää aiheuta selkeää vaaraa turvallisuudelle tai terveydelle eikä välitöntä hengenvaaraa sen laivaväelle tai matkustajille, taikka sen varmistamiseksi, että se täyttää sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten asiaa koskevat vaatimukset.

Jos valvontaviranomainen lykkää tarkastusta 5 momentin mukaisesti, määrätään ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus ilman eri toimenpiteitä liikkeellelähtökieltoon. Liikkeellelähtökielto on peruutettava, kun tarkastus on aloitettu uudelleen ja saatettu asianmukaisesti loppuun, 3 momentin mukaiset vaatimukset täyttyvät ja kustannukset on maksettu kokonaan tai kustannusten takaisinmaksusta on annettu riittävä vakuus.

Sataman ruuhkautumisen välttämiseksi valvontaviranomainen voi sallia liikkeellelähtökieltoon määrätyn ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen siirtämisen sataman toiseen osaan, jos se on turvallista. Sataman ruuhkautumiseen liittyviä näkökohtia ei kuitenkaan saa ottaa huomioon tehtäessä päätöksiä aluksen liikkeellelähtökiellon asettamisesta tai peruuttamisesta. Satamayhtiöiden on helpotettava tällaisten alusten sijoittamista.

21 a §

Kustannusten korvaaminen

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

21 a §

Kustannusten korvaaminen

Jos 10, 11, 11 b tai 11 c §:ssä tarkoitetuissa tarkastuksissa havaitaan sellaisia puutteita, jotka oikeuttavat aluksen pysäyttämiseen, aluksen omistajan, laivanisännän tai hänen edustajansa on korvattava kaikki tarkastuksiin liittyvät kustannukset. Jos 17 f §:ssä tarkoitetuissa tarkastuksissa havaitaan sel-

laisia puutteita, jotka oikeuttavat 17 h §:n mukaiseen liikennöinnin estämiseen, aluksen omistajan, laivanisännän tai hänen edustajansa on korvattava kaikki tarkastuksiin liittyvät kustannukset.

Jos alus pysäytetään 14 §:n 2 momentin mukaisesti asiakirjojen puutteellisuuden tai niiden puuttumisen vuoksi, aluksen omistaja tai laivanisäntä vastaa kaikista kuluista, joita valvontaviranomaiselle aluksen pysäyttämisestä aiheutuu.

Aluksen omistajan tai laivanisännän on korvattava 14 c §:n 2 momentissa, 14 d §:n 2 momentissa, 14 e §:n 2 momentin 4 kohdassa sekä 14 g §:n 2 momentissa tarkoitettua valvontaviranomaisen epäämispäätösten kumoamiseen liittyvistä tarkastuksista aiheutuneet kustannukset.

Pysäyttämistä ei saa peruuttaa ennen kuin kustannukset on kokonaan maksettu tai niiden maksamisesta on annettu riittävä vakuus.

Jos alus pysäytetään 14 §:n 2 momentin mukaisesti asiakirjojen puutteellisuuden tai niiden puuttumisen vuoksi, aluksen omistaja tai laivanisäntä vastaa kaikista kuluista, joita valvontaviranomaiselle aluksen pysäyttämisestä aiheutuu.

Aluksen omistajan tai laivanisännän on korvattava 14 c §:n 2 momentissa, 14 d §:n 2 momentissa, 14 e §:n 2 momentin 4 kohdassa sekä 14 g §:n 2 momentissa valvontaviranomaisen epäämispäätösten kumoamiseen liittyvistä tarkastuksista aiheutuneet kustannukset.

Pysäyttämistä ei saa peruuttaa ennen kuin kustannukset on kokonaan maksettu tai niiden maksamisesta on annettu riittävä vakuus.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain (1038/2009) 4 §,
muutetaan 2 §, 3 §:n 1, 9, 11 ja 13 kohta, 5 – 7 §, 3 luvun otsikko, 12, 4 luvun otsikko, 15, 16, 18, 20, 21 ja 24 §, sellaisena kuin niistä on 24 § laissa 993/2015, sekä
lisätään 3 §:ään uusi 14 – 16 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan kaikkiin suomalaisiin matkustaja-aluksiin ja sellaisiin ulkomaisiin matkustaja-aluksiin, jotka saapuvat suomalaiseen satamaan tai lähtevät suomalaisesta satamasta.

Tätä lakia ei sovelleta:

- 1) sota-alukseen eikä joukkojenkuljetusalukseen;
- 2) puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen alukseen, ellei sitä säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia;
- 3) huviveneeseen, jolle ei ole määrätty miehitystä ja jolla ei kuljeteta yli 12:ta matkustajaa kaupallisessa tarkoituksessa.

Tätä lakia sovelletaan kaikkiin suomalaisiin matkustaja-aluksiin ja sellaisiin ulkomaisiin matkustaja-aluksiin, jotka saapuvat suomalaiseen satamaan tai lähtevät suomalaisesta satamasta.

Tätä lakia ei sovelleta:

- 1) sota-alukseen eikä joukkojenkuljetusalukseen;
- 2) *Puolustusvoimien* eikä *Rajavartiolaitoksen* alukseen, ellei sitä säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia;
- 3) huviveneeseen *eikä huvialukseen*;
- 4) *sellaiseen alukseen, joka liikennöi yksinomaan satama-alueella tai Suomen sisävesialueella.*

3 §

3 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *henkilöluettelodirektiivillä* yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henki-

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *henkilöluettelodirektiivillä* yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henki-

löiden rekisteröinnistä annettua neuvoston direktiiviä 98/41/EY, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/84/EY;

9) yhtiön nimeämällä henkilöluettelon pitäjällä vastuullista maissa olevaa henkilöä, jonka yhtiö on nimennyt täyttämään ISM-säännösten velvoitteet, tai maissa olevaa henkilöä, jonka yhtiö on nimennyt vastaamaan yhtiön matkustaja-aluksella olevia henkilöitä koskevien tietojen tallentamisesta henkilöluettelointijärjestelmään sekä henkilöluettelointijärjestelmässä olevien tietojen säilyttämisestä ja lähettämistä tiedoksi hätätilanteessa tai onnettomuuden jälkeen;

11) suojaisella merialueella avomeren vaikutuksilta suojassa olevaa merialuetta, jolla matkustaja-alus ei milloinkaan ole yli kuuden meripeninkulman päässä suojapaikasta, jossa haaksirikkoutuneet voivat nousta maihin, ja jonka lähistöllä etsintä- ja pelastuspalvelut voidaan hoitaa;

13) kansainvälisellä matkalla merimatkaa Suomen satamasta Suomen ulkopuolella olevaan satamaan tai päinvastoin sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle.

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Jollei tässä laissa toisin säädetä, matkustaja-aluksen henkilöluetteloon sisältyvän henkilötiedon käsittelyyn ja henkilöluetteloon merkityn oikeuksiin sovelletaan, mitä henkilötietolaissa (523/1999) säädetään.

löiden rekisteröinnistä annettua neuvoston direktiiviä 98/41/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

9) yhtiön nimeämällä henkilöluettelon pitäjällä vastuullista henkilöä, jonka yhtiö on nimennyt täyttämään ISM-säännösten velvoitteet, tai henkilöä, jonka yhtiö on nimennyt vastaamaan yhtiön matkustaja-aluksella olevia henkilöitä koskevien tietojen toimitamisesta;

11) D-alueella merialuetta, jonka maantieteellisten koordinaattien etäisyys ei missään kohdassa ole yli 3 meripeninkulmaa rantaviivasta ja 1,5 metriä ylittävän merkitsevän aallonkorkeuden todennäköisyys on pienempi kuin 10 prosenttia yhden vuoden aikana;

13) kansainvälisellä matkalla merimatkaa Suomen satamasta Suomen ulkopuolella olevaan satamaan tai päinvastoin sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle;

14) nimetyllä viranomaisella Rajavartiolaitosta ja Onnettomuustutkintakeskusta;

15) keskitetyllä palvelupisteellä alusliikennepalvelulain (623/2005) 20 a §:n mukaista kansallista merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;

16) satama-alueella satamayhtiön hallinnoimaa vesialuetta.

4 §

(kumotaan)

5 §

Henkilöiden lukumäärän laskeminen ja ilmoittaminen

Yhtiön on huolehdittava siitä, että ennen matkustaja-aluksen lähtöä satamasta aluksessa olevat henkilöt lasketaan ja lukumäärä ilmoitetaan aluksen päällikölle sekä yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään. Alus, sen lähtö- ja tuloaika ja reitit on yksilöitävä maihin tehtävässä ilmoituksessa.

Edellä 1 momentissa tarkoitetusta henkilöiden lukumäärän ilmoittamisesta yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään ovat kuitenkin vapautettuja matkustaja-alukset, jotka liikennöivät yksinomaan Suomen sisävesialueella tai sellaisessa säännöllisessä liikenteessä Suomen suojaisilla merialueilla, jossa satamien välinen matka kestää alle tunnin.

6 §

Henkilötietojen kirjaaminen ja ilmoittaminen

Jos matkustaja-aluksen matkan pituus on yli 20 meripeninkulmaa lähtöpaikasta, yhtiön on 5 §:n 1 momentissa säädetyn lisäksi huolehdittava siitä, että aluksella olevien henkilöiden sukunimi, etunimi, sukupuoli, kansalaisuus *sekä se, ovatko he aikuisia, lapsia vai sylilapsia, taikka heidän ikänsä, syntymävuotensa* tai syntymäaikansa kirjaataan.

Yhtiön on huolehdittava siitä, että henkilötiedot kerätään ennen aluksen lähtöä satamasta ja toimitetaan viimeistään 30 minuutin kuluttua lähdöstä yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään. Jos «matkustaja-aluksen» matkan pituus on

5 §

Henkilöiden lukumäärän laskeminen ja ilmoittaminen

Yhtiön on huolehdittava siitä, että ennen matkustaja-aluksen lähtöä satamasta aluksessa olevat henkilöt lasketaan ja lukumäärä ilmoitetaan aluksen päällikölle *sekä keskitettyyn palvelupisteeseen tai nimetylle viranomaiselle*.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusten antamisesta ja ilmoitusten antamiseen käytettävistä järjestelmistä.

Yhtiö voi ilmoittaa tiedot 1 momentissa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen tai nimetyn viranomaisen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

6 §

Henkilötietojen ilmoittaminen

Jos matkustaja-aluksen matkan pituus on yli 20 meripeninkulmaa *satamasta*, yhtiön on 5 §:n 1 momentissa säädetyn lisäksi huolehdittava siitä, että aluksella olevien henkilöiden sukunimi, etunimi, sukupuoli, kansalaisuus ja syntymäaika kirjataan.

Yhtiön on huolehdittava siitä, että henkilötiedot kerätään ennen aluksen lähtöä satamasta ja *ilmoitetaan viimeistään 15 minuutin kuluttua lähdöstä keskitettyyn palvelupisteeseen*.

Yhtiö voi toimittaa henkilötiedot 2 momentissa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluette-

yli 40 meripeninkulmaa lähtöpaikasta, henkilötiedot on toimitettava mainitussa ajassa myös aluksen päällikölle.

Jos matkustaja-alus liikennöi vain Suomen sisävesialueella tai Suomen suojaisilla merialueilla, se on kuitenkin vapautettu 1 ja 2 momentissa tarkoitetusta kirjaamis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

lon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

Jos matkustaja-alus liikennöi kahden sataman välisillä matkoilla tai matkoilla, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa Suomen D-alueella, se on kuitenkin vapautettu 1 ja 2 momentissa tarkoitetusta kirjaamis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisesta.

7 §

Erityisten tietojen kirjaaminen ja ilmoittaminen

Kansainvälisellä matkalla tai, jos henkilötiedot on kirjattava 6 §:n mukaisesti, *henkilöluetteloon* on matkustajan tai hänen huoltajansa pyynnöstä merkittävä myös sellainen vanhuuden, vammaisuuden tai muun syyn aiheuttama huolenpidon tai avun tarve, jolla on merkitystä pelastustoimenpiteiden kannalta.

Yhtiön on varmistettava, että 1 momentissa tarkoitettut tiedot kirjataan ja toimitetaan ennen aluksen lähtöä satamasta aluksen päällikölle ja yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

7 §

Erityisten tietojen ilmoittaminen

Kansainvälisellä matkalla tai, jos henkilötiedot on kirjattava 6 §:n mukaisesti, on matkustajan tai hänen huoltajansa pyynnöstä *kirjattava* myös sellainen vanhuuden, vammaisuuden tai muun syyn aiheuttama huolenpidon tai avun tarve, jolla on merkitystä pelastustoimenpiteiden kannalta, *sekä matkustajan tai hänen huoltajansa halutessa puhelinnumero hätätilanteita varten.*

Yhtiön on varmistettava, että 1 momentissa tarkoitettut tiedot kirjataan ja toimitetaan ennen aluksen lähtöä satamasta aluksen päällikölle ja *keskitettyyn palvelupisteeseen.*

Yhtiö voi toimittaa tiedot 2 momentissa tarkoitettun keskitetyn palvelupisteen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.

3 luku

Henkilöluettelointijärjestelmä

12 §

Henkilöluettelointijärjestelmän toimintavaatimukset

Yhtiön on suunniteltava ja toteutettava henkilöluettelointijärjestelmänsä siten, että:

1) järjestelmään tallennetut tiedot ovat helposti luettavassa muodossa;

2) järjestelmään tallennetut tiedot ovat tarvittaessa vaivattomasti rajavartiolaitoksen, Liikenteen turvallisuusviraston, Hätäkeskuslaitoksen, poliisin, tullilaitoksen, Onnettomuustutkintakeskuksen sekä pelastuslaissa (468/2003) tarkoitettujen pelastusviranomaisten ja pelastuslaitoksen saatavilla;

3) järjestelmä toimii joustavasti ja ettei alukseen tulevia tai sieltä poistuvia matkustajia viivytetä aiheuttomasti;

4) järjestelmään tallennetut tiedot suojataan tarpeellisilla teknisillä ja organisatorisilla toimenpiteillä, jotta ne eivät tuhoutuisi tai häviäisi vahingossa, tai niitä ei vahingossa tai laittomasti hävitettäisi, muutettaisi, luovutettaisi, paljastettaisi, siirrettäisi tai annettaisi käyttöön ilman lupaa, taikka muutoin käsiteltäisi laittomasti.

3 luku

Tietojen keräämistä koskevat vaatimukset

12 §

Tietojen kerääminen

Yhtiön on suunniteltava ja toteutettava tässä laissa tarkoitettujen tietojen kerääminen ja ilmoittaminen siten, että:

1) alukseen tulevia tai sieltä poistuvia matkustajia ei viivytetä aiheuttomasti;

2) tiedonkeruun toistamista vältetään samoilla tai samankaltaisilla reiteillä.

Yhtiön on toteutettava henkilöluettelointijärjestelmänsä siten, että:

1) järjestelmään tallennetut tiedot ovat helposti luettavassa muodossa;

2) järjestelmään tallennetut tiedot ovat tarvittaessa vaivattomasti Rajavartiolaitoksen, Liikenne- ja viestintäviraston, Hätäkeskuslaitoksen, poliisin, Tullin, Onnettomuustutkintakeskuksen sekä pelastuslaissa (379/2011) tarkoitettujen pelastusviranomaisten ja pelastuslaitoksen saatavilla;

3) järjestelmä toimii joustavasti;

4) järjestelmään tallennetut tiedot suojataan tarpeellisilla teknisillä ja organisatorisilla toimenpiteillä, jotta ne eivät tuhoutuisi tai häviäisi vahingossa, tai niitä ei vahingossa tai laittomasti hävitettäisi, muutettaisi, luovutettaisi, paljastettaisi, siirrettäisi tai

annettaisi käyttöön ilman lupaa, taikka muutoin käsiteltäisi laittomasti.

4 luku

Tietojen luovuttaminen ja säilyttämisaika

15 §

Henkilötietojen säilyttämisaika

Jollei *tämän lain* 6 ja 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, yhtiön on huolehdittava siitä, että ne hävitetään aikaisintaan 24 tunnin kuluttua ja viimeistään 72 tunnin kuluttua aluksen saapumisesta määräsatamaan.

16 §

Valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain säännösten noudattamista. Liikenteen turvallisuusvirasto tekee henkilöluettelointijärjestelmän toimivuutta koskevia tarkastuksia. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu asumiseen tarkoitettuihin tiloihin.

Jos yhtiö ei noudata tämän lain säännöksiä ja niiden rikkominen on selvää ja vakavaa, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltiolle.

18 §

Henkilöluettelorikkomus matkustaja-aluksella

4 luku

Tietojen säilyttäminen

15 §

Henkilötietojen säilyttämisaika

Jollei *6 ja 7 §:n* nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, yhtiön on huolehdittava siitä, että ne hävitetään *yhtiön henkilöluettelointijärjestelmästä* aikaisintaan 24 tunnin kuluttua ja viimeistään 72 tunnin kuluttua aluksen saapumisesta määräsatamaan.

Jollei 6 ja 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava siitä, että henkilötiedot hävitetään keskitetystä palvelupisteestä, kun aluksen matka on päättynyt turvallisesti, mutta viimeistään 60 päivän kuluttua aluksen lähdöstä.

16 §

Valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain säännösten noudattamista.

Jos yhtiö ei noudata tämän lain säännöksiä ja niiden rikkominen on selvää ja vakavaa, *Liikenne- ja viestintäviraston* on viipymättä ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltiolle.

18 §

Henkilöluettelorikkomus matkustaja-aluksella

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) laiminlyö 5 §:ssä säädetyn laskemis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

2) laiminlyö 6 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

3) laiminlyö 7 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

4) laiminlyö 8 §:ssä säädetyn huolehtimisvelvollisuuden,

5) laiminlyö 10 §:ssä säädetyn perustamis-, nimeämis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

6) kerää ja tallentaa tietoja henkilöluettelointijärjestelmää varten 11 §:ssä säädetyn vastaisesti,

7) laiminlyö 13 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn säilyttämis-, tallentamis- tai lähettämismisvelvollisuuden tai ilmoittamisvelvollisuuden,

8) luovuttaa tietoa 14 §:ssä säädetyn luovuttamisoikeuden vastaisesti tai

9) laiminlyö 15 §:ssä säädetyn hävittämismisvelvollisuuden,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa tai yhtä ankaraa rangaistusta, henkilöluettelorikkomuksesta matkustaja-aluksella sakkoon.

Sitä, joka rikkoo 17 §:n nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua velvoitetta, ei voida tuomita rangaistukseen samasta teosta.

20 §

Vapautukset

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava henkilöluettelodirektiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti Euroopan yhteisöjen komissiolle luettelointivaatimusten vapautuksista, joita 5 §:n 2 momentin ja 6 §:n 3 momentin mukaan on muualla kuin Suomen sisävesialueella.

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) laiminlyö 5 §:ssä säädetyn laskemis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

2) laiminlyö 6 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

3) laiminlyö 7 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

4) laiminlyö 8 §:ssä säädetyn huolehtimisvelvollisuuden,

5) laiminlyö 10 §:ssä säädetyn perustamis-, nimeämis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,

6) kerää ja tallentaa tietoja henkilöluettelointijärjestelmää varten 11 §:ssä säädetyn vastaisesti,

7) laiminlyö 13 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn säilyttämis-, tallentamis- tai lähettämismisvelvollisuuden tai ilmoittamisvelvollisuuden,

8) luovuttaa tietoa 14 §:ssä säädetyn luovuttamisoikeuden vastaisesti tai

9) laiminlyö 15 §:n 1 momentissa säädetyn hävittämismisvelvollisuuden,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa tai yhtä ankaraa rangaistusta, henkilöluettelorikkomuksesta matkustaja-aluksella sakkoon.

Sitä, joka rikkoo 17 §:n nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua velvoitetta, ei voida tuomita rangaistukseen samasta teosta.

20 §

Henkilömäärien ilmoittamista koskeva vapautus

Yhtiöllä ei ole 5 §:n mukaista velvollisuutta ilmoittaa henkilöiden lukumäärää keskitettyyn palvelupisteeseen tai nimetyille viranomaiselle sellaisten matkustaja-alusten osalta, jotka liikennöivät yksinomaan D-alueella, jonka lähistöllä etsintä- ja pelastuspalvelut voidaan hoitaa, sellaisessa säännöllisessä liikenteessä, jossa satamien välinen matka kestää alle tunnin.

21 §

Poikkeukset

Yhtiöllä ei ole 6 §:n mukaista henkilöiden kirjaamis- ja ilmoittamisvelvollisuutta sellaisen alueen säännöllisessä liikenteessä, jolle Euroopan yhteisöjen komissio on myöntänyt kokonaan tai osittain poikkeuksen henkilöluettelodirektiivin 5 artiklan 1 kohdan vaatimuksista direktiivin 9 artiklan 4 kohdassa säädettyin edellytyksin.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua poikkeusta koskeva hakemus on osoitettava liikenne- ja viestintäministeriölle. Liikenne- ja viestintäministeriö hakee esitettyä poikkeusta Euroopan yhteisöjen komissiolta, jos henkilöluettelodirektiivin 9 artiklan 4 kohdassa säädetty edellytykset täyttyvät. Liikenne- ja viestintäministeriön on ennen päätöksen tekemistä pyydettävä asiasta lausunto Liikenteen turvallisuusvirastolta, rajavartiolaitokselta sekä myös Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta niissä tapauksissa, joissa poikkeuksella on merkitystä Ahvenanmaan maakunnan liikenteelle.

Poikkeus voi koskea Suomen satamista liikennöiviä matkustaja-aluksia, jotka purjehtivat SOLAS-yleissopimuksen sopimuspuolena olevan muun kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltion lipun alla vain, jos kyseinen valtio antaa siihen luvan.

24 §

Muutoksenhaku

Tämän lain 17 §:n nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

21 §

Henkilötietojen ilmoittamista koskevat vapautukset ja poikkeukset

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava henkilöluettelodirektiivin 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti Euroopan komissiolle 6 §:n 4 momentissa tarkoitetuista henkilötietojen ilmoittamista koskevista vapautuksista.

Yhtiöllä ei ole 6 §:ssä säädettyä henkilöiden kirjaamis- ja ilmoittamisvelvollisuutta sellaisen alueen säännöllisessä liikenteessä, jolle Euroopan komissio on myöntänyt kokonaan tai osittain poikkeuksen henkilöluettelodirektiivin 5 artiklan 1 kohdan vaatimuksista direktiivin 9 artiklan 4 kohdassa säädettyin edellytyksin.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua poikkeusta koskeva hakemus on osoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto hakee esitettyä poikkeusta Euroopan komissiolta, jos henkilöluettelodirektiivin 9 artiklan 4 kohdassa säädetty edellytykset täyttyvät.

Poikkeus voi koskea Suomen satamista liikennöiviä matkustaja-aluksia, jotka purjehtivat SOLAS-yleissopimuksen sopimuspuolena olevan muun kuin Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla vain, jos kyseinen valtio antaa siihen luvan.

24 §

Muutoksenhaku

Tämän lain 17 §:n nojalla tehtyyn *Liikenne- ja viestintäviraston* päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Muuhun Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen sekä *liikenne- ja viestintäministeriön* päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Liikenteen turvallisuusviraston päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Liikenteen turvallisuusviraston henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä perittävään maksuun saa hakea muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään.

Muuhun *Liikenne- ja viestintäviraston* päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Liikenne- ja viestintäviraston päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Liikenne- ja viestintäviraston henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä perittävään maksuun saa hakea muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

4.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 95/2013, 878/2014 ja 467/2018, uusi 22 a kohta ja 4 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 95/2013 ja 467/2018, uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Eesitys

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

22 a) *perinnealuksella* Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

4 §

Luvun soveltamisala

Perinnealukseen sovelletaan tämän luvun:
1) *lastialuksia* koskevia säännöksiä, kun perinnealuksella kuljetetaan enintään 12 matkustajaa,
2) *matkustaja-aluksia* koskevia säännöksiä, kun perinnealuksella kuljetetaan enemmän kuin 12 matkustajaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 96 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018 ja (/), uusi 5 momentti ja 97 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018 ja (/), uusi 16 a kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Esitys

II OSA

LIIKENNEMARKKINAT

10 luku

Laivaväen pätevyudet

1 §

Luvun soveltamisala

96 §

Laivaväen pätevyysvaatimusten soveltamisala

Perinnealukseen sovelletaan lastialusten laivaväkeä koskevia pätevyysvaatimuksia, kun aluksella kuljetetaan enintään 12 matkustajaa, ja matkustaja-alusten laivaväkeä koskevia pätevyysvaatimuksia, kun aluksella kuljetaan enemmän kuin 12 matkustajaa.

2 §

Määritelmät

97 §

Laivaväen pätevyysvaatimukset

Tässä luvussa tarkoitetaan:

Tässä luvussa tarkoitetaan:

16 a) *perinnealuksella* Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka

on suunniteltu ennen vuotta 1965;

Tämä laki tulee voimaan _____
päivänä kuuta
20 . _____