

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi alusturvallisuuden valvonnasta ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki, jolla kumottaisiin voimassa oleva alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annettua lakia.

Ehdotetussa laissa säädettäisiin kauppamerenkulussa käytettävien Suomen lipun alla purjehtivien alusten lippuvaltiotarkastuksista ja ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastuksista sekä ulkomaisten alusten satamavaltiotarkastuksista, ja muista alusturvallisuustarkastuksista. Voimassa oleva alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki sisältää säännöksiä erityisesti satamavaltiotarkastuksista ja ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastuksista, joiden osalta sääntelyä täsmennettäisiin uudistuksessa. Ehdotetussa laissa säädettäisiin uutena asiana lippuvaltiotarkastuksista ja pantaisiin täytäntöön päivitetty lippuvaltiodirektiivi.

Lisäksi ehdotus sisältäisi uutena kokonaisuutena muut alusturvallisuustarkastukset, joista ei ole tällä hetkellä laintasoista sääntelyä. Luku kattaisi kotimaanliikenteessä olevien alusten alusturvallisuustarkastukset. Lisäksi lukuun sisältyisivät merenkulun ympäristönsuojeluun liittyvät alusturvallisuustarkastukset. Lukuun ehdotetaan myös säännöksiä, jotka mahdollistaisivat valvontaviranomaiselle tapauskohtaisesti alusturvallisuustarkastuksen esimerkiksi onnettomuuden, vaaratilanteen tai muun perustellun syyn johdosta.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi seuraamuksista voimassa olevaa alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia täsmällisemmin. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus puuttua virheelliseen toimintaan uutena keinona hallinnollisen seuraamusmaksun määräämisellä. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta ehdotetaan säädettäväksi sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa.

Alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki uudistettaisiin siten, että lain rakenne, sääntelykokonaisuudet ja alemman asteisten säädösten valtuussäännökset olisivat nykyistä selkeämmät, tarkkarajaisemmat ja johdonmukaisemmat. Voimassa olevan lain nojalla annettuja asetustasoisia säännöksiä siirrettäisiin lain tasolle perustuslain edellyttämällä tavalla. Lailla myös annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuuksia antaa määräyksiä yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista asioista. Esityksessä otettaisiin huomioon soveltuvat kansainväliset sopimukset ja Euroopan unionin lainsäädäntö.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 6.7.2027.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	4
2 Nykytila ja sen arviointi.....	6
2.1 Yleistä	6
2.2 Kansallinen lainsäädäntö.....	7
2.2.1 Laki alusturvallisuuden valvonnasta.....	7
2.2.2 Alusturvallisuuden valvontalain nojalla annettu valtioneuvoston asetus.....	8
2.2.3 Muu lainsäädäntö ja sääntely	8
2.3 Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö	9
2.3.1 Kansainvälinen kehitys	9
2.3.2 EU:n lainsäädäntö	11
2.4 Nykytilan arviointi	14
2.4.1 Lainsäädäntö	14
2.4.2 Toimintaympäristö	16
2.4.3 Alusten valvonta	18
3 Tavoitteet	19
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	20
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	20
4.1.1 Lain rakenne, sääntelytekniikka ja kansallinen liikkumavara.....	20
4.1.2 Viranomaisten tehtävät.....	21
4.1.3 Valvonta.....	21
4.1.4 Seuraamusten uudistaminen.....	24
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	24
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	25
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	25
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailta käytetyt keinot	27
6 Lausuntopalaute	30
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	31
7.1 Laki alusturvallisuuden valvonnasta	31
7.2 Laki sakon täytäntöönpanosta.....	73
8 Lakia alemman asteinen sääntely	74
9 Voimaantulo	74
10 Toimeenpano ja seuranta	74
11 Suhde muihin esityksiin.....	74
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	75
12.1 Lakiesitykselle asetetut tavoitteet perustuslain kannalta.....	75
12.2 Oikeusvaltioperiaate ja hallinnon lainalaisuus (PL 2.3 §).....	75
12.3 Kotirauha (PL 10 §)	76
12.4 Omaisuudensuoja (PL 15 §).....	76
12.5 Elinkeinovapaus (PL 18).....	77
12.6 Oikeusturva (PL 21 §).....	78
12.7 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (PL 80).....	79

12.8 Ahvenanmaan erityisasema (PL 120 §)	80
12.9 Yksityiselämän suoja (PL 10 §)	80
12.10 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)	82
12.11 Seuraamusmaksusta säättäminen	83
LAKIEHDOTUKSET	88
Laki alusturvallisuuden valvonnasta	88
Laki sakon täytäntöönpanosta	115
LIITE	116
RINNAKKAISTEKSTI	116
Laki sakon täytäntöönpanosta	116

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Laki alusturvallisuuden valvonnasta (950/1995), jäljempänä *alusturvallisuuden valvontalaki*, on tullut voimaan vuonna 1996. Alusturvallisuuden valvontalain säätämisen tarkoituksena oli vastata silloiseen kansainväliseen kehitykseen, jossa alusturvallisuuden valvonta oli laajentunut ja valvontaviranomaisten velvollisuudet ja oikeudet puuttua muun muassa ulkomaisiin aluksiin olivat lisääntyneet. Silloin katsottiin, että alusturvallisuuden valvonnasta tulee säätää lakitasoisella säädöksellä.

Laissa säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta suomalaisiin kauppamerenkulussa käytettäviin aluksiin ja lisäksi ulkomaisiin aluksiin silloin, kun niitä käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella. Lakiin sisällytettiin aiemmin asetustasolla olleet aluksen merikelpoisuuden valvontaa koskevat säännökset uudistettuina ja täydennettyinä silloisten vaatimusten edellyttämällä tavalla. Lisäksi lakiin sisällytettiin kaikkien muiden alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta.

Alusturvallisuuden valvontalaissa määritellään alusturvallisuuden käsite, jolla tarkoitetaan merilaissa säänneltyä aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja aluksen turvatoimia sekä turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää, aluksen asumistiloja ja työskentelyolosuhteita sekä aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä. Laki sisältää aluksen merikelpoisuuden valvontaa koskevat säännökset sekä säännökset kaikkien muiden alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta.

Alusturvallisuuden valvontalain säätämisestä on kulunut 30 vuotta, joten meriliikenne ja sen toimintaympäristö sekä merenkulun kansainvälinen sääntely ja EU:n lainsäädäntö ovat muuttuneet merkittävästi. Lisäksi lakia on muutettu sen voimaantulon jälkeen useaan kertaan, joka on tehnyt laista pirstaleisen kokonaisuuden. Tämän vuoksi lakia on tarve uudistaa siten, että lain rakenne, sääntelykokonaisuudet sekä alemman asteisten säädösten ja määräysten valtuussäännökset olisivat nykyistä selkeämmät, tarkkarajaisemmat ja johdonmukaisemmat. Asetustasoisia säännöksiä tulisi siirtää lain tasolle perustuslain edellyttämällä tavalla.

Lain uudistamisessa tulee ottaa huomioon kansainväliset sopimukset, kuten ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus (International Convention for the Safety of Life at Sea, SopS 11/1981), jäljempänä *SOLAS-yleissopimus* ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, SopS 51/1983), jäljempänä *MARPOL-yleissopimus* sekä EU:n lainsäädäntö. EU:n lainsäädännön taustalla ovat muutokset lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/21/EY, jäljempänä *lippuvaltioidirektiivi*, ja muutokset satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/16/EY, jäljempänä *satamavaltiotarkastusdirektiivi*. Direktiivimuutokset pantaisiin täytäntöön kansallisesti samanaikaisesti, kun alusturvallisuuden valvontalakia uudistetaan.

1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

Euroopan komissio antoi 1.6.2023 niin sanotun meriliikennepaketin, jossa ehdotettiin viiden säädöksen tarkistamista meriturvallisuutta ja aluksista aiheutuvien päästöjen ehkäisemistä koskevien Euroopan unionin sääntöjen nykyaikaistamiseksi ja sen varmistamiseksi, että Euroopan unionilla on tarvittavat välineet, joilla voidaan edistää puhdasta ja modernia merenkulkua. Meriliikennepaketti sisälsi ehdotukset 1) lippuvaltioidirektiivin muuttamisesta (COM(2023) 272 final), 2) satamavaltiotarkastusdirektiivin muuttamisesta (COM(2023) 271 final), 3) meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan perusperiaatteista annetun direktiivin muuttamisesta 2009/18/EY (COM(2023) 270 final), 4) alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetun direktiivin muuttamisesta 2005/35/EY (COM(2023) 273 final) ja 5) Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta (COM(2023) 269 final).

Valtioneuvosto antoi lippuvaltioidirektiivin sekä satamavaltiotarkastusdirektiivin muuttamista koskevan U-kirjelmän eduskunnalle 24.8.2023 (U 32/2023 vp). Meriliikennepaketin muista ehdotuksista annettiin seuraavat U-kirjelmät; valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan perusperiaatteista annetun direktiivin 2009/18/EY muuttamisesta (U 28/2023 vp), valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) 1406/2002 kumoamisesta (U 31/2023 vp) sekä valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista, annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta (U 33/2023 vp). Meriliikennepaketin muilla ehdotuksilla ei ole suoraa vaikutusta lippuvaltioidirektiivin ja satamavaltiotarkastusdirektiivin muutoksiin, joten ne käsiteltiin EU:n tasolla ja kansallisesti omina kokonaisuuksinaan.

Meriliikennepaketti esiteltiin neuvoston merenkulkutyöryhmässä 7.6.2023. Lippuvaltioidirektiivin muutoksia koskevia ehdotuksia käsiteltiin merenkulkutyöryhmässä 26.7.2023, jonka jälkeen käsittelyä jatkettiin syys-marraskuussa 2023. Satamavaltiotarkastusdirektiivin muutoksia koskevia ehdotuksia käsiteltiin merenkulkutyöryhmässä 26.7.2023, jonka jälkeen käsittelyä jatkettiin loka-marraskuussa 2023. Molemmista direktiiviehdotuksista saavutettiin liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston yleisnäkemykset 4.12.2023.

Muutokset lippuvaltioidirektiiviin annettiin 27.11.2024 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2024/3100 lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun direktiivin 2009/21/EY muuttamisesta. Muutokset satamavaltiotarkastusdirektiiviin annettiin 27.11.2024 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2024/3099 satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta. Molemmat direktiivit tulivat voimaan 5.1.2025 ja muutokset on pantava kansallisesti täytäntöön 6.7.2027 mennessä.

Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Lisäksi valmistelun yhteydessä on eri asiakysymyksiin liittyen konsultoitu eri viranomaistahoja. Valmistelu käynnistettiin liikenne- ja viestintäministeri Ranteen

7.2.2025 hyväksymällä säädöshankepäättöksellä. Valmisteluun liittyvät materiaalit ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankesivuilta (LVM003:00/2025)¹.

Esitysluonnos oli lausuttavana Lausuntopalvelussa lausuntopalvelu.fi-sivustolla 2.3.–24.4.2026 välisenä aikana. Lausuntopalautetta kuvataan jäljempänä jaksossa 6. Lausunnot on julkaistu valtioneuvoston hankesivulla.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Yleistä

Alusturvallisuuden valvonta perustuu useisiin kansainvälisiin yleissopimuksiin, joita sovelletaan lippuvaltioiden ja satamavaltioiden toimesta, sekä asiaa koskevaan EU-lainsäädäntöön. Aluksilla tehtävillä tarkastuksilla varmistetaan, että alukset täyttävät vaaditut turvallisuus-, ympäristö- ja miehistön työolosuhteita koskevat vaatimukset. Näillä tarkastuksilla pyritään ehkäisemään onnettomuuksia, suojelemaan meriympäristöä ja varmistamaan merenkulun turvallisuus kansainvälisesti yhdenmukaisilla pelisäännöillä.

Viranomaisten rooli meriturvallisuuden varmistamisessa perustuu kolmeen julkisen toiminnan tasoon. Lippuvaltiolla on ensisijainen vastuu varmistaa, että sen lipun alla purjehtiva alus on merikelpoinen ja sillä on tarvittavat todistukset kansainvälisten sääntöjen ja normien noudattamisesta. Näin ollen lippuvaltio muodostaa ensimmäisen toimintatason. Koska lippuvaltion sääntöjä sovelletaan kuitenkin vain aluksiin, jotka purjehtivat kyseisen lipun alla ja koska kaikki lippuvaltiot eivät ole halukkaita tai kykeneviä panemaan täytäntöön laivastoihinsa sovellettavia sääntöjä, satamavaltion valvontaviranomaiset tarkastavat ulkomaisia aluksia niiden käydessä satamissa. Siten satamavaltioiden suorittama valvonta muodostaa toisen toimintatason. Näistä kahdesta ennaltaehkäisyn tasosta huolimatta voi alusten liikennöinnin tai satamassa olon aikana edelleen tapahtua onnettomuuksia ja velvoitteiden tahallisia tai tuottamuksellisia rikkomuksia. Niiden syyt olisi selvitettävä, jotta voidaan varmistaa toiminnan jatkuva parantaminen, välttää vastaavien onnettomuuksien toistuminen ja rangaista laittomaan toimintaan syyllistyneitä. Tämä on kolmas meriturvallisuuteen liittyvä toimintatase.

Kansainvälisten velvoitteiden myötä Suomi on satamavaltiona sitoutunut ja velvoitettu tekemään aluksille tietyn määrän tarkastuksia. Satamavaltiotarkastuksissa tulee käydä läpi aluksen kaikki todistus- ja turvallisuuskirjat. Lisäksi tulee tehdä etupäässä aluksen varustusta koskeva ulkoinen tarkastus. Satamavaltiotarkastuksiin sisältyvät nykyisin myös niin sanotut operatiiviset tarkastukset, joissa tarkastetaan kuinka henkilökunta osaa käyttää aluksen turvallisuus- ynnä muita varusteita. Alusten katsastuksilla on keskeinen rooli lippuvaltiovalvonnassa. Niiden avulla varmistetaan, että lippuvaltion lipun alla olevat alukset täyttävät kansainvälisten yleissopimusten ja kansallisen lainsäädännön mukaiset vaatimukset koko rekisteröintinsä ajan.

Liikenne- ja viestintävirasto on alusturvallisuuden valvonnassa toimivaltainen valvontaviranomainen. Satama-, tulli-, rajavartio-, poliisi-, työsuojelu- ja terveystoimistot sekä puolustusvoimat ja Väylävirasto ovat kukin toimialallaan velvollisia antamaan Liikenne- ja viestintävirastolle pyydettyä tarpeellista virka-apua alusturvallisuuden valvonnassa.

¹ Haettu 19.1.2026 osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM003:00/2025>

2.2 Kansallinen lainsäädäntö

2.2.1 Laki alusturvallisuuden valvonnasta

Alusturvallisuuden valvontalaissa säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta. Lakia sovelletaan alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalaisen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella. Suomen vesialue on merenkulun lainsäädännössä vakiintunut termi ja sillä tarkoitetaan Suomen aluevesiä ja sisävesialuetta. Lakia sovelletaan myös aluksen suomalaiseen laivanisäntään sekä sellaiseen ulkomaisen aluksen laivanisäntään, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen vesialueella. Laissa laivanisännällä tarkoitetaan aluksen omistajaa tai koko aluksen vuokraajaa, joka käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä.

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

Lakia sovelletaan soveltuvin osin myös hallinnolliseen alukseen ja tällaisen aluksen laivanisäntään. Hallinnollisista aluksista ei ole lainsäädännössä enää määritelmää. Lainsäädännössä on ollut hallinnollisia aluksia koskeva määritelmä voimassa olevan lain tullessa voimaan. Vuonna 2011 kumotun alusten katsastuksista annetun asetuksen (1123/1999) mukaan hallinnolliset alukset ovat sellaisia valtion tai kunnan omistamia aluksia, joita käytetään muuhun kuin matkustajien tai lastin kuljettamiseen yleisessä liikenteessä.

Voimassa olevaa alusturvallisuuden valvontalakia sovelletaan myös kauppamerenkulun aluksiin, jotka on poistettu liikenteestä vain väliaikaisesti, mutta joihin sovelletaan alusturvallisuutta koskevia säännöksiä ja määräyksiä. Lain alkuperäisenä tarkoituksena oli ottaa huomioon esimerkiksi tilapäisesti varastoina käytettävät kemikaali- ja öljysäiliöalukset. Niiden ympäristölle muodostaman vaaran vuoksi on perusteltua varata viranomaisille mahdollisuus puuttua alusten käyttöön. Lakia ei sovelleta aluksiin, jotka on poistettu liikenteestä pysyvästi. Tällaisia ovat esimerkiksi alukset, joita käytetään viljavarastona tai pysyvästi maalla oleviin verkostoihin kytkettyä asuntona, ravintolana tai hotellina.

Lakia ei sovelleta puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen alukseen, ellei sitä käytetä matkustajien tai lastin kuljettamiseen yleisessä liikenteessä. Lakia ei myöskään sovelleta huvialuksiin. Huvialuksien valvonnasta on säädetty vesiliikenneläissa (782/2019).

Voimassa oleva alusturvallisuuden valvontalaki koostuu seitsemästä luvusta. Lain 1 luvussa on yleiset säännökset soveltamisalasta ja määritelmistä. Lisäksi lukuun on sisälletty informatiivinen pykälä, missä on selostettu muuta alusturvallisuuteen liittyvää lainsäädäntöä. Lain 2 luvussa säädetään valvontaviranomaisesta ja sen tehtävästä. Liikenne- ja viestintävirasto on alusturvallisuuden valvontalaissa tarkoitettu valvontaviranomainen. Luvussa säädetään tarkastajien oikeuksista ja muiden viranomaisten velvollisuudesta tarvittaessa antaa virka-apua Liikenne- ja viestintävirastolle sekä alusliikennepalvelun tarjoajan velvollisuudesta avustaa valvontaviranomaista.

Lain 3 luvussa säädetään alusturvallisuuden toteamisesta ja aluksen ennakkoilmoituksesta. Luvussa säädetään asiakirjojen tarkastuksesta sekä aluksen tarkastuksesta. Luvussa on myös pantu täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin velvoitteet jäsenvaltiolle suorittaa alusten

yksityiskohtaiset tarkastukset, laajennetut tarkastukset ja pakolliset tarkastukset. Luku sisältää myös säännökset pakollisen tarkastuksen siirtämisestä ja poikkeuksista.

Lain 4 luvussa säädetään pakkokeinoista ja seuraamuksista. Luvussa säädetään valvontaviranomaisen ja laivanisännän tai aluksen päällikön vuorovaikutuksesta tilanteessa, jossa alus ei täytä alusturvallisuudesta annettuja säännöksiä tai määräyksiä. Luvussa säädetään uhkasakosta ja keskeyttämisuhasta, aluksen pysäyttamisestä, aluksen satamaan pääsyn epäämisestä ja aluksen karkottamisesta. Luku sisältää myös säännökset alusturvallisuuden valvontarikkomuksesta sekä vaitiolovelvollisuuden rikkomisesta.

Lain 4 a luvussa säädetään säännöllisen ro-ro matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisuuden varmistamisesta. Luvussa säädetään tarkastusdirektiivin mukaisista eri tarkastuksista, puutteiden korjaamisesta, liikkeellelähdön kieltämisestä ja tarkastuksen lykkäämisestä. Luku sisältää lisäksi asetuksenantovaltuuden.

Lain 5 luku sisältää säännökset muutoksenhausta sekä oikaisuvaatimuksen ja muutoksenhaun vaikutuksesta päätökseen. Lain 6 luku sisältää erinäisiä säännöksiä esimerkiksi rikkomuksien ilmoittamisesta ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitämisestä ja salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta. Luvussa säädetään myös eri osapuolille koituvien kustannusten sekä vahinkojen korvaamisesta. Lukuun on lisäksi sisällytetty satamavaltiotarkastusdirektiivin täytäntöönpanoon liittyvä asetuksenantovaltuus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkastettavien alusten määrästä ja tarkastettaviksi valittavista aluksista. Lopuksi luvussa 7 säädetään lain voimaantulosta.

2.2.2 Alusturvallisuuden valvontalain nojalla annettu valtioneuvoston asetus

Alusturvallisuuden valvontalain nojalla on annettu valtioneuvoston asetus ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa (1241/2010). Asetusta sovelletaan ulkomaiseen alukseen, joka käy suomalaisessa satamassa tai ankkurointialueella tai joka on vuorovaikutuksessa sataman kanssa sekä tällaisen aluksen laivaväkeen. Asetuksen soveltamisala on rajattu aluksiin, joita käytetään kaupallisessa toiminnassa.

Satamavaltiotarkastusdirektiivin täytäntöön panemiseksi asetuksessa on säädetty tarkastettavien alusten määrästä ja tarkastettaviksi valittavista aluksista, eräiden alusten pakollisista tarkastuksista, asiakirjojen tarkastuksesta ja alusten yleisen kunnon toteamisesta, laivaväen pätevyyden, viestintäkyvyn ja kielitaidon tarkastuksesta, yksityiskohtaisesta tarkastuksesta ja eräiden alusten laajennetusta tarkastuksesta, tarkastuskertomuksesta, laajennetun tarkastuksen kohteena olevista alusluokista sekä eräiden alusten pakollisesta laajennetusta tarkastuksesta, aluksen pysäyttämisperusteista, aluksen satamaan pääsyn estämistä koskevista menettelyistä, tarkastusten ja pysäyttämisen seurannasta ja tietojen antamisesta sekä tietojen vaihdosta.

Voimassa oleva alusturvallisuuden valvontalaki ei sisällä määräyksenantovaltuuksia Liikenne- ja viestintävirastolle, joten lain nojalla ei ole annettu Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä.

2.2.3 Muu lainsäädäntö ja sääntely

Alusturvallisuuslaki ja sen nojalla annetut asetukset

Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009), jäljempänä *alusturvallisuuslaki*, säätää aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä. Alusturvallisuuden valvontalaki ja alusturvallisuuslaki luovat alusturvallisuuslainsäädännön perustan.

Valtioneuvoston asetus (1796/2009) sisältää säännökset nimetyn katsastajan, aluksenmittaajan ja tarkastajan pätevyysvaatimuksista.

Valtioneuvoston asetuksessa (799/2022) säädetään nimetyille katsastajalle ja aluksenmittaajalle sekä nimetyille tarkastajalle maksettavien palkkioiden suuruudesta.

Muut alusturvallisuuden valvontaan liittyvät lait

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009) säädetään aluksen miehityksestä, vahdinpidosta, miehistön luetteloinnista sekä velvollisuudesta ilmoittaa tietoja liikenneasioiden rekisteriin. Laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella annetun lain (395/2012) tarkoituksena on varmistaa laivaväen työ- ja asuinympäristön terveellisyys ja turvallisuus sekä mahdollisuus asianmukaiseen ravintoon, virkistykseen ja vapaa-ajanviettoon aluksella.

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

Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonnasta säädetään merenkulun ympäristösuojelulaissa (1672/2009). Lain tarkoituksena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista kieltämällä tai rajoittamalla haitallisten aineiden päästäminen veteen tai ilmaan. Saman lain tarkoituksena on myös järjestää alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanotto satamissa.

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

Alusten painelaitteiden valvonnasta säädetään painelaitelaissa (1144/2016). Liikenne- ja viestintävirasto toimii valvontaviranomaisena. Lakia vaarallisten aineiden kuljetuksesta (541/2023) sovelletaan myös aluskuljetukseen Suomen vesialueilla ja suomalaisessa aluksessa Suomen vesialueiden ulkopuolella.

2.3 Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö

2.3.1 Kansainvälinen kehitys

Meriliikenteen historian ja kansainvälisen luonteen vuoksi sitä varten on kehitetty erityinen sääntelykehys. Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus (SopS 49–50/1996) on viitesopimus, joka säätelee valtioiden oikeuksista ja velvollisuuksista merialueilla sekä meriympäristön suojelun periaatteista. Suomi on merioikeusyleissopimuksen osapuoli. Merioikeusyleissopimus, jossa määrätään myös valtion velvollisuuksista lippuvaltiona, muodostaa perustan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle (International Maritime Organization), jäljempänä *IMO*, antaa tarkempia kansainvälisiä määräyksiä alusturvallisuuteen liittyvistä säännöistä ja normeista, jotka koskevat alusten suunnittelua, varusteita, toimintaa, hallinnointia, huoltoa, kelppoisuutta, miehitystä ja hävittämistä.

Merioikeusyleissopimuksessa asetetaan velvollisuuksia alusten lippuvaltioille. Lippuvaltioiden valvonta ja vastuu on olennainen osa kansainvälistä merenkulun järjestelmää. Tehokas lainkäyttö ja valvonta edistävät turvallisuutta, suojelevat meriympäristöä ja vahvistavat

kansainvälistä yhteistyötä meriliikenteen alalla. Merioikeusyleissopimuksen 94 artiklan mukaan jokaisen valtion tulee käyttää lainkäyttö- ja valvontavaltaansa tehokkaasti hallinnollisissa, teknisissä ja sosiaalisissa kysymyksissä sellaisiin aluksiin, jotka käyttävät sen lippua. Tämä vastuu kattaa hallinnolliset, tekniset ja sosiaaliset kysymykset, joiden tavoitteena on taata turvallinen, vastuullinen ja kansainvälisiä määräyksiä noudattava merenkulku. Lippuvaltion velvollisuutena on ylläpitää alusrekisteriä ja soveltaa omaa lainsäädäntöään kaikkiin rekisteröityihin aluksiin, niiden päälliköihin, päällystöön ja miehistöön. Valtioiden tulee myös toteuttaa toimenpiteitä, joilla taataan alusten turvallisuus merellä, kuten antaa tarkempia säännöksiä alusten rakenteesta, varusteista ja merikelpoisuudesta sekä miehistön pätevyydestä, koulutuksesta ja työoloista.

Lisäksi valtioiden on huolehdittava siitä, että aluksilla on asianmukaiset merikartat, navigointivälineet ja viestintäjärjestelmät, ja että ne tarkastetaan säännöllisesti pätevien tarkastajien toimesta. Päälliköiltä ja miehistöltä edellytetään vahvaa osaamista merenkulun eri osa-alueilla sekä kansainvälisten turvallisuus- ja ympäristösäännösten tuntemusta. Valtioiden on noudatettava yleisesti hyväksytyjä kansainvälisiä määräyksiä ja käytäntöjä, jotta merenkulun turvallisuus ja yhdenmukaisuus voidaan taata maailmanlaajuisesti. Mikäli jokin valtio epäilee, ettei toinen valtio ole hoitanut lippuvaltion velvoitteitaan asianmukaisesti, se voi ilmoittaa asiasta kyseiselle valtiolle, jonka on puolestaan tutkittava tilanne ja ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin. Lisäksi lippuvaltioilla on velvollisuus tutkia kaikki vakavat merionnettomuudet riippumatta siitä, missä onnettomuus tapahtuu.

Keskeisiä ovat IMO:ssa valmistellut kansainväliset yleissopimukset, joita muutetaan säännöllisesti IMO:n yleiskokouksen tai komiteoiden antamilla päätöslauselmilla. Muutostarpeita yleissopimukseen aiheuttavat esimerkiksi jatkuva alustekninen kehitys, meriliikenneonnettomuuksien seurauksena tiukentuvat turvallisuus- ja ympäristövaatimukset tai muutokset kansainvälisessä turvallisuustilanteessa.

IMO:ssa valmisteltuihin kansainvälisiin yleissopimuksiin liittyy usein yksityiskohtaisempaa sääntelyä sisältäviä pakollisia tai vapaaehtoisia säännöstöjä (code). Lisäksi IMO antaa suositustenluontoisia ohjeita (guidelines), joilla voi kuitenkin käytännössä olla merkittävä ohjaava vaikutus, vaikka ne eivät ole sopimusvaltioita sitovia.

Alusturvallisuuden valvonta perustuu useisiin kansainvälisiin yleissopimuksiin, jotka määrittelevät vaatimukset alusten rakenteelle, varustelulle, miehistölle ja toiminnalle. Keskeisin näistä on SOLAS-yleissopimus, joka kattaa muun muassa aluksen rakenteelliset turvallisuusvaatimukset, pelastuslaitteet, palontorjunnan sekä navigointijärjestelmät. SOLAS-yleissopimukseen liittyy lisäksi useita säännöstöjä, jotka sisältävät aluksia koskevia tarkempia teknisiä vaatimuksia ja täydentävät siten SOLAS-yleissopimuksen liitteen määräyksiä. Osa säännöstöistä on SOLAS-yleissopimuksen pakollisia osia, jotka sisältävät oikeudellisesti sitovia määräyksiä. Osa säännöstöistä on edelleen suositusluonteisia.

MARPOL-yleissopimus täydentää turvallisuusnäkökulmaa ympäristönsuojelun kautta, asettaen vaatimuksia esimerkiksi öljy- ja jätehuoltojärjestelmille. Kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*, määräyksillä puolestaan varmistetaan, että aluksilla työskentelevän miehistön koulutus, pätevyys ja lepoajat vastaavat kansainvälisiä vaatimuksia. Näiden lisäksi Kansainvälisen työjärjestön (International Labour Office), jäljempänä *ILO*, alaisuudessa kehitetyllä erityisellä koskevalla vuoden 2006 yleissopimuksella (Maritime Labour Convention, SopS 52/2013), jäljempänä *merityöyleissopimus*, yhteensovitetaan merityöntekijöiden oikeudet ja työolosuhteet osaksi kokonaisvaltaista meriturvallisuutta.

Edellä mainittujen yleissopimusten ja säännösten toimeenpanoa ja valvontaa ohjaa IMO:n instrumenttien täytäntöönpanoa koskeva säännöstö (IMO Instruments Implementation Code), jäljempänä *III-säännöstö*, joka velvoittaa valtioita soveltamaan kansainvälisiä säädöksiä johdonmukaisesti ja tehokkaasti. III-säännöstö kattaa niin lippuvaltio-, satamavaltio- kuin rannikkovaltioveloitteet. Sen tavoitteena on yhdenmukainen sääntelyn noudattaminen kansainvälisesti. Alusturvallisuuden valvonta on siten tiiviisti sidoksissa kansainväliseen yhteistyöhön. Tehokas valvonta edellyttää valtioilta toimivaa lainsäädäntöä, tarkastuksia sekä jatkuvaa raportointia kansainvälisille merenkulkuviranomaisille ja organisaatioille kuten IMO:lle ja ILO:lle.

2.3.2 EU:n lainsäädäntö

Lippuvaltioidirektiivi ja siihen tehdyt keskeiset muutokset

Lippuvaltioidirektiivi annettiin huhtikuussa 2009 ja sillä säädetään lippuvaltioon sovellettavien sääntöjen noudattamisen valvonnasta unionin tasolla. Vastuu siitä, että alukset noudattavat tiettyjä IMO:n yleissopimuksia, on sillä valtiolla, johon alus on rekisteröity ja jonka kansallisuus aluksella on, eli lippuvaltiolla. Direktiivillä on kaksi päätavoitetta: turvallisuussääntöjen täytäntöönpano ja pilaantumisen ehkäiseminen sekä sen varmistaminen, että jäsenvaltiot noudattavat velvollisuuksiaan lippuvaltioina. Direktiivillä pyritään näin ollen varmistamaan, että EU:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivat alukset täyttävät kaikki turvallisuutta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat vaatimukset ja että ne ovat käyttökuntoisia.

Direktiivillä pyritään myös varmistamaan, että EU:n jäsenvaltioilla on riittävät resurssit, jotta ne voivat täyttää velvollisuutensa lippuvaltioina asianmukaisesti, tosiasiallisesti ja yhdenmukaisesti. Direktiivin avulla on myös kevennetty hallinnollista taakkaa. Direktiivin myötä varmistetaan, että jäsenvaltioiden alukset täyttävät samat vaatimukset ja tämä helpottaa aluksien siirtämistä EU:n jäsenvaltioiden rekisterien välillä sisämarkkinaa helpottaen.

Lippuvaltioidirektiivin tarkistamisen tarkoituksena oli saattaa ajan tasalle ja parantaa EU-lainsäädäntöä turvallisuuden lisäämiseksi ja EU:n alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi. Uudistuneessa direktiivissä otetaan huomioon niin kansainvälisessä sääntelyympäristössä kuin teknologiassa tapahtuneet muutokset. Direktiivissä sisällytetään EU-lainsäädäntöön ne IMO:n oikeudellisten välineiden täytäntöönpanoa koskevan säännösten osat, jotka ovat lippuvaltion kannalta merkityksellisiä ja yhdenmukaistetaan EU:n veloitteet kansainvälisten määräysten kanssa. Merkittävin IMO:n oikeudellisia välineitä koskeva muutos oli viittauksen lisääminen IMO-asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevaan III-säännöstyön. Ennen direktiivimuutosta III-säännöstö oli otettu direktiivissä huomioon vain osittain ja pirstalaisella tavalla. Tällä hetkellä lippuvaltioidirektiivi vastaa paremmin III-säännöstöä, jolloin myös oikeudellinen tilanne selkeytyi.

Direktiiviin lisättiin muun muassa uudet määritelmät lippuvaltion katsastajasta ja lippuvaltion tarkastajasta. Direktiiviin lisättiin myös uutta sääntelyä lippuvaltion työntekijöiden vastuualueista ja yhteisestä valmiuksien kehittämisestä. Tähän sisältyy sellaisten koulutusohjelmien ja materiaalien jatkuva kehittäminen, joissa otetaan huomioon IMO:n kansainvälisten yleissopimusten ajantasaistamiset sekä mahdolliset uudet vaatimukset, jotka johtuvat ympäristönäkökohdista erityisesti uusien teknologioiden osalta.

Uudistuneella direktiivillä tehostetaan hyväksytyjen luokituslaitosten valvontaa ja otetaan käyttöön lippuvaltioiden tarkastusraportteja koskevat digitalisointivaatimukset. Direktiivi mahdollistaa sähköisten todistuskirjojen käytön sekä uuden tarkastustietokannan perustamisen.

Direktiivissä vaaditaan, että kansalliset viranomaiset valvovat aluskantaansa riittävästi ja auttavat siten säilyttämään alusten seurantaan ja tarkastusten suorittamiseen tarvittavan teknisen perushenkilöstön, vaikka näihin liittyvät katsastustehtävät olisi ulkoistettu kolmansille osapuolille.

Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen sen, että alukset, jotka ovat oikeutettuja purjehtimaan niiden lipun alla, noudattavat kansainvälisiä sääntöjä ja normeja. Nämä toimenpiteet sisältävät muun muassa aluksille tehtävät täydentävät lippuvaltiotarkastukset, joissa varmennetaan, että alus on todellisuudessa kunnollaan sille annettujen todistuskirjojen mukainen.

Direktiiviin lisättiin vaatimus, jonka mukaan lippuvaltiolla olisi oltava laivaston kokoon ja tyyppiin nähden riittävät resurssit, jotta se voi täyttää täydentäviä tarkastuksia koskevan velvoitteen sekä EU:n hyväksytyjen laitosten valvontaa ja seurantaa koskevat vaatimukset.

Satamavaliotarkastusdirektiivi ja siihen tehdyt keskeiset muutokset

Satamavaliotarkastusdirektiivi annettiin myös huhtikuussa 2009. Direktiivi on sen hyväksynnästä lähtien perustunut vuonna 1982 tehtyyn satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjaan, jäljempänä *Pariisin pöytäkirja*. Pariisin pöytäkirjan tavoite on lisätä tehokkuutta koordinoimalla satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia. Kaikki Euroopan talousalueen (ETA) jäsenvaltiot, joilla on merisatamia (24 valtiota), sekä Kanada ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat Pariisin pöytäkirjan osapuolia. Venäjän hyökättyä Ukrainaan sen asema Pariisin pöytäkirjan osapuolena keskeytettiin. EU ei kuulu Pariisin pöytäkirjan osapuoliin.

Satamavaliotarkastusdirektiivillä säännellään satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia EU:n tasolla. Satamavaltioiden suorittama valvonta on järjestelmä, jossa satamavaltioiden tarkastajat tarkastavat ulkomaisia aluksia muiden valtioiden kuin lippuvaltion satamissa varmistaakseen, että aluksen päällikön, muun päällystön ja miehistön pätevyys sekä aluksen kunto ja varusteet ovat kansainvälisten yleissopimusten – ja EU:n sisällä sovellettavan EU:n lainsäädännön – vaatimusten mukaisia.

Satamavaliotarkastusdirektiivin tarkoituksena on vaikuttaa siihen, että alikuntoisten alusten määrä vähenisi merkittävästi jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä. Näin ollen satamavaltioiden suorittama valvonta on tärkeää meriturvallisuuden varmistamisen ja meriympäristön suojelun kannalta. Tärkeä osa direktiivin tavoitteen saavuttamisessa on luoda yhteiset perusteet satamavaltioiden suorittamien alusten tarkastuksille ja yhdenmukaistaa tarkastus- ja pysäyttämismenettelyt käyttäen Pariisin pöytäkirjan nojalla kertynyttä asiantuntemusta ja kokemusta.

Satamavaliotarkastusdirektiivin perusteella sovelletaan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää EU:n sisällä. Direktiivin tavoite on tarkastaa kaikki unionin ja Pariisin pöytäkirjan alueella sijaitsevista satamissa käyvät alukset niiden riskiprofiilista riippuvien määräajoin niin, että suuremman riskin aiheuttavat alukset tarkastetaan muita perusteellisemmin ja muita lyhyemmin aikavälein. Toistuvasti sääntöjä rikkovan aluksen saapuminen jäsenvaltioiden satamiin saatetaan estää määräajaksi ja viimein myös kieltää pysyvästi sen liikennöinti jäsenvaltioihin.

Direktiivimuutoksella pyritään parantamaan EU:n satamavaliotarkastusjärjestelmää yhdenmukaistamalla se IMO:n ja Pariisin pöytäkirjan tasolla tapahtuneen kehityksen kanssa sen varmistamiseksi, etteivät jäsenvaltioiden velvoitteet EU-tasolla ja kansainvälisellä tasolla ole

ristiriidassa keskenään. Lisäksi on pyritty saattamaan satamavaltiotarkastusdirektiivi ajan tasalle ja yhdenmukaistamaan se IMO:n painolastivesien käsittelyä koskevan yleissopimuksen, hylkyjen poistamista koskevan Nairobin yleissopimuksen ja ILO:n vahvistamien kansainvälisten sääntöjen ja menettelyjen kanssa. Satamavaltiotarkastusdirektiivin soveltamisalaa on myös laajennettu yli 24 metrin pituisiin kalastusaluksiin. Satamavaltiovalvontajärjestelmä on näiden alusten osalta vapaaehtoinen.

Direktiivimuutoksen myötä tulee myös muutoksia tarkastusvelvoitteeseen (niin kutsuttu ”kohutuullinen osuus”) ja tapaan, jolla jäsenvaltiot laskevat tarkastusvelvoitteen ja noudattavat sitä. Direktiivi yhdenmukaistettiin tarkastusvelvoitteen osalta Pariisin pöytäkirjaan tehtyjen muutosten kanssa. Jatkossa suorittamatta jääneiden tarkastusten osalta annettaisiin enemmän joustovaraa silloin, kun tämä johtuu joko toiminnallisista syistä tai ylivoimaisesta esteestä (force majeure). Uudistuneessa direktiivissä edellytetään, että laajennetun tarkastuksen toteuttaa jatkossa nykyisen yhden tarkastajan sijasta vähintään kaksi satamavaltion tarkastajaa. Uudistuneessa direktiivissä määrätään myös, että Euroopan komissio laatii satamavaltiovalvontaa harjoittaville tarkastajille tarkoitetun uuden ammatillista kehittymistä ja koulutusta koskevan ohjelman yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa.

Uudistuneen direktiivin myötä lippuvaltioiden valkoisen, harmaan ja mustan listan menetelmä korvattiin uusilla suorituskykyä kuvaavilla laadun luetteloilla (korkean, keskitason ja heikon laadun luettelo) siten, kuin Pariisin pöytäkirjassa on sovittu. Direktiivimuutoksella edistetään myös alusten sähköisten todistuskirjojen käyttöönottoa ja käyttöä säätämällä yhteistietokannasta ja yhteisestä todistuskirjojen validointityökalusta, jonka avulla alusten tarkastuksia voidaan valmistella ja kohdentaa paremmin.

Uudistuneessa direktiivissä on päivitetty tapaa, jolla tarkastuksia kohdennetaan aluksiin. Alusten riskiprofiilien määrittämisessä kiinnitetään jatkossa huomiota alusten ympäristöominaisuuksiin ja niihin liittyviin puutteisiin. Muutoksilla parannetaan myös jäsenvaltioiden valmiuksia havaita ja korjata puutteet, joita esiintyy turvallisuutta koskevien tai ympäristöön ja pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvien sääntöjen ja normien noudattamisessa.

Uudistuneessa direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltioilla on laadunhallintajärjestelmä, jolla varmennetaan satamavaltiovalvonnan hallinto-organisaatio, toimintaperiaatteet, prosessit, resurssit ja dokumentaatio. Tätä edellytetään jo nykyisin jäsenvaltioiden merenkulkuhallinnoilta lippuvaltion osalta. Laadunhallintajärjestelmän tarkoituksena on tukea jäsenvaltioita yhä monimutkaisemmista ja vaativammista satamavaltiotarkastuksista suoriutumissa.

Tarkastusdirektiivi

Euroopan unionin lainsäädäntö, joka koskee pakollista tarkastusjärjestelmää säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi, on peräisin vuodelta 1999. Euroopan parlamentin ja neuvoston 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*, pyrittiin uudistamaan tätä lainsäädäntöä, jotta olisi mahdollista ottaa huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/16/EY käyttöön otetun satamavaltiovalvontajärjestelmän täytäntöönpanossa saavutettu edistys samoin kuin 26 päivänä tammi-kuuta 1982 allekirjoitetun satamavaltioiden suorittamaa tarkastustoimintaa koskevan Pariisin pöytäkirjan toiminnasta saatu kokemus.

Tarkastusdirektiivillä poistettiin alusten erityiskatsastusten ja muissa säädöksissä säädettyjen tarkastusten väliset päällekkäisyydet. Tarkastusdirektiivillä täsmennettiin myös ro-ro-matkustaja-aluksille tehtävien vuotuisten tarkastusten määräaikoja niin, että tarkastukset on suoritettava säännöllisin noin kuuden kuukauden väliajoin. Tarkastuksia koskevia sääntöjä selvennettiin myös niin, että toinen vuosittain tehtävistä tarkastuksista tulee tehdä aluksen ollessa kulussa ja toinen voidaan tehdä aluksen ollessa satamassa. Tarkastuksissa on varmistettava, että asianomaisen EU-maan lakisääteisiä vaatimuksia noudatetaan ja niiden on katettava aluksen osastoitusta ja vakavuutta, koneistoa ja sähkölaitteita, lastausta ja vakavuutta, palosuojelua, matkustajien enimmäismäärää, hengenpelastuslaitteita ja vaarallisten aineiden kuljettamista, radioliikennettä ja navigointia koskevat vaatimukset.

2.4 Nykytilan arviointi

2.4.1 Lainsäädäntö

Johdanto

Alusturvallisuuden valvontaa koskeva lainsäädäntö edellyttää ajantasaistamista ja rakenteellista päivittämistä. Alusturvallisuuden valvontalain voimaantulosta on kulunut 30 vuotta, jonka aikana nykyinen perustuslaki on saatettu voimaan ja julkisen hallinnon toimintaa ohjaava hallinnon yleissääntely on uudistunut. Lisäksi EU:n merenkulun lainsäädäntö ja kansainvälinen sääntely ovat lisääntyneet selvästi tänä aikana. Tähän kehitykseen on vastattu tekemällä lakiin useita muutoksia vuosien varrella. Osittain sen vuoksi lain rakenne ei ole säilynyt johdonmukaisena eikä laki myöskään vastaa parhaalla mahdollisella tavalla nykyisiä vaatimuksia. Lisäksi alusturvallisuuden valvontalaissa tulisi panna täytäntöön keskeiset kansainväliset määräykset ja EU-lainsäädäntö nykyistä kokonaisvaltaisemmin. Lain soveltamista koskevissa tilanteissa on huomattu, että lippuvaltio- ja satamavaltiotarkastuksia sekä muita tarkastuksia koskevat säännökset olisivat soveltuvien osin tarpeen systematisoida erilleen erityisesti, kun huomioon otetaan edellä kuvatut erityisesti lippuvaltiovalvontaan kohdistuvat uudet EU-sääntelyn vaatimukset.

Seuraamusjärjestelmä

Nykyisin lieviin rikkomuksiin, kuten laiminlyöntiin aluksen rekisteröinnissä, puututaan yleensä huomautuksella, joka perustuu vakiintuneeseen hallintokäytäntöön. Huomautuksia käytetään erityisesti suomalaisiin aluksiin ja laivanisäntiin kohdistuvassa valvonnassa. Säännöspohjainen mahdollisuus antaa huomautus tai varoitus puuttuu kuitenkin nykyisestä alusturvallisuuden valvontalaista.

Valvontakokemuksen perusteella pieni osa laivanisännistä ei noudata viranomaisten kehotuksia tai huomautuksia, mikä heikentää sääntelyn vaikuttavuutta. Ulkomaisiin aluksiin kohdistuvat vakavat puutteet käsitellään pääasiassa pysäyttämisinä satamavaltiotarkastuksissa.

Nykyinen seuraamusjärjestelmä ei tarjoa riittäviä keinoja puuttua toistuviin tai järjestelmällisiin, mutta ei välittömästi pysäyttämistä edellyttäviin laiminlyönteihin. Tämän vuoksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi nimenomaiset säännökset huomautuksesta ja varoituksesta osana porrastettua seuraamusjärjestelmää.

Uhkasakko ja keskeyttämishukka

Voimassa olevan alusturvallisuuden valvontalain 12 §:n 1 momentissa säädetään alusturvallisuudessa havaitusta puutteesta tai epäkohdasta. Jos tarkastuksessa tai muuten havaitaan, että alus ei joltakin osin täytä alusturvallisuudesta annettuja säännöksiä ja määräyksiä tai Suomea

velvoittavia kansainvälisiä sopimuksia taikka, että laivanisäntä tai aluksen päällikkö ei muutoin noudata edellä mainittuja säännöksiä ja määräyksiä tai sopimuksia, valvontaviranomaisen on laivanisännän tai aluksen päällikön kanssa neuvoteltuaan annettava asianmukaiset ohjeet puutteellisuuksien korjaamiseksi tai epäkohtien poistamiseksi. Pykälän 2 momentin mukaan, jos laivanisäntä niskoittelee tai asia ei siedä viivytystä, valvontaviranomainen voi asianomaisia kuultuaan velvoittaa laivanisännän tai päällikön sopivan määräajan kuluessa suorittamaan tarpeelliset toimenpiteet puutteen tai epäkohdan korjaamiseksi.

Alusturvallisuuden valvontalain 13 §:n 1 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta tehostaa lain 12 §:n 2 momentissa säädettyä määräystä uhkasakolla tai keskeyttämishallalla. Uhkasakko ja keskeyttämishukka voidaan asettaa laivanisännälle tai tämän edustajalle taikka molemmille. Uhkasakosta ja keskeyttämishukasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990). Lain 13 §:n 2 momentissa säädetään että, jos valvontaviranomaisella on perusteltua aihetta epäillä, että laivanisäntä yrittää välttää päätöksen noudattamista siirtämällä aluksen pois Suomen liikenteestä, voi Liikenne- ja viestintävirasto määrätä, että laivanisännän on annettava uhkasakkoa vastaava vakuus ennen aluksen lähtöä Suomen satamasta. Valvontaviranomaisen määräämän toimenpiteen tultua suoritetuksi on vakuus palautettava laivanisännälle.

Satamavaltiotarkastusdirektiivin 34 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, jota sovelletaan direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen ja jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia. Satamavaltiotarkastusdirektiivi velvoittaa jäsenvaltioita säätämään seuraamusjärjestelmästä, mutta jättää kansallista liikkumavaraa jäsenvaltioille päättää, onko seuraamusjärjestelmä rikosoikeudellinen tai perustuuko se hallinnollisiin seuraamuksiin. Voimassa olevan alusturvallisuuslain uhkasakkoa ja keskeyttämishukkaa sekä alusturvallisuuden valvontarikkomusta koskevan sääntelyn voidaan katsoa toteuttavan satamavaltiotarkastusdirektiivin 34 artiklan velvoitetta.

Vaikka alusturvallisuuden valvonnassa ei ole nykyisellään jouduttu turvautumaan uhkasakko- tai keskeyttämishukamenettelyihin, on hallinnollisten pakkokeinojen käytön tarkoituksena lakisääteisten velvoitteiden ja viranomaisten päätösten noudattamisen turvaaminen. Viranomais-ten päätösten merkitys voi olla suuri meriturvallisuudelle ja niiden nopea täytäntöönpano voi olla välttämätöntä. Tästä syystä sekä edellä mainitusti EU-lainsäädännön velvoittamalla tavalla hallinnollisten pakkokeinojen on katsottu olevan välttämättömiä alusturvallisuuden valvonnan turvaamiseksi.

Syytteesen ilmoittaminen

Voimassa olevan alusturvallisuuden valvontalain 15 §:ssä todetaan, että jos on syytä epäillä, että alusturvallisuutta koskevia säännöksiä on rikottu, valvontaviranomaisen on tehtävä siitä ilmoitus syyttäjälle. Ilmoitus voidaan 15 §:n 2 momentin mukaan jättää tekemättä, jos epäily säännösten rikkomuksesta on vähäinen ja jos käy ilmi, että teko on johtunut olosuhteet huomi-oon ottaen anteeksiannettavasta huolimattomuudesta tai ajattelemattomuudesta eikä yleinen etu vaadi ilmoituksen tekemistä. Käytännössä epäillyt rikokset saatetaan esitutkintaviranomaiselle, jotta asiassa voidaan nykyisen sääntelyn mukaisesti tehdä esitutkinta ennen mahdollista syyte-harkintaa.

Alusturvallisuuden valvontarikkomus

Alusturvallisuuden valvontarikkomuksesta säädetään voimassa olevan alusturvallisuuden valvontalain 16 §:ssä. Säännöksen mukaan on rangaistavaa, jos laivanisäntä, hänen edustajansa,

aluksen päällikkö tai muu aluksen käytöstä vastaava ei noudata valvontaviranomaisen antamaa päätöstä tai määräystä. Rangaistavaa on myös se, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö laiminlyö 11 a §:n mukaisen ennakoilmoituksen tekemisen. Teosta on tuomittava, jollei teosta ole muualla säädetty ankarampaa rangaistusta, sakkoon alusturvallisuuden valvontarikkomuksesta. Voimassa olevan lain 16 §:n viittaus 11 a §:n täyttää myös satamavaltiotarkastusdirektiivin 34 artiklan velvoitteen seuraamusjärjestelmästä.

Alusturvallisuuden valvontalain 14 §:n 1 momentissa säädetään, että jos alusturvallisuudessa oleva vika tai puute on sellainen, että aluksen käyttö siinä liikenteessä, johon se on tarkoitettu, aiheuttaa välitöntä vaaraa alukselle tai aluksen laivaväelle, vaaraa ihmishengelle taikka olenaista vaaraa terveydelle, muulle liikenteelle tai meriympäristölle, valvontaviranomaisen on tehtävä kirjallinen päätös aluksen pysäyttämisestä, sen käytön rajoittamisesta tai sen varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämisestä, kunnes vika tai puute on korjattu. Kirjallinen päätös on perusteltava ja siinä on annettava tieto kaikista niistä olosuhteista, jotka ovat johtaneet aluksen pysäyttämiseen. Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomainen voi tehdä edellä mainitun päätöksen myös, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö vastustaa tarkastusta tai jos valvontaviranomaiselle ei anneta niitä asiakirjoja, luetteloita tai tietoja, joita se on oikeutettu lain 6 §:n nojalla saamaan, tai jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö ei korjaa alusturvallisuudessa havaittua puutetta tai epäkohtaa valvontaviranomaisen asettaman määräajan kuluessa.

Lain 11 a §:ssä säädetään satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaisesti ennakoilmoitusvelvollisuudesta. Satamavaltiotarkastusdirektiivin 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun laajennetun tarkastuksen piiriin kuuluvan aluksen päällikkö tai laivanisäntä on vastuussa satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä III tarkoitettujen alusta ja sen käyntiä koskevien tietojen toimittamisesta valvontaviranomaiselle.

Ennakoilmoitusvelvollisuuden laiminlyöntitapauksissa tulee sovellettavaksi myös ulkomaisen alusten tarkastuksesta Suomessa annetun valtioneuvoston asetuksen 10 §:n 2 momentti, jossa todetaan, että jos aluksesta ei tehdä alusturvallisuuden valvontalain 11 a §:n edellyttämää ennakoilmoitusta, alukselle on tehtävä Suomen määräsatamassa laajennettu tarkastus.

Nykyinen käytäntö, jossa asian vireillepano edellyttää rikosepäilyä ja ilmoituksen tekemistä esitutkintaviranomaiselle ei kaikissa tilanteissa riitä varmistamaan, että aluksen päällikkö tai varustaja ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin viranomaisen kehotuksesta huolimatta. Käytännössä tällaisia ilmoituksia tehdään vain harvoin, keskimäärin alle viisi vuodessa, mikä osoittaa, ettei nykyinen järjestelmä tarjoa riittäviä keinoja puuttua laiminlyönteihin ennen rikosoikeudellisen vastuun syntymistä. Näissä tilanteissa on tarpeen, että valvontaviranomaisella on käytettävissään hallinnollinen seuraamus, joka ohjaa toimijoita noudattamaan velvoitteita jo ennen rikoksen toteutumista. Aluksen pysäyttäminen on tehokas toimenpide vakavissa turvallisuuspuutteissa, mutta sen ensisijaisena tarkoituksena on estää merikelvottoman aluksen liikennöinti. Pysäytys ei ole tarkoituksenmukainen tilanteissa, joissa on kyse esimerkiksi kehotuksen laiminlyönnistä tai muusta vähäisemmästä, mutta toimenpiteitä edellyttävästä puutteesta. Hallinnollisen seuraamusmekanismin käyttöönotto loisi ennakoivan vaikutuksen ja tehostaisi valvontaa siten, että säädösten noudattaminen voidaan varmistaa ilman rikoksen toteutumista. Järjestely parantaisi alusturvallisuutta ja vahvistaisi viranomaisen mahdollisuuksia puuttua laiminlyönteihin oikeasuhtaisesti ja tehokkaasti.

2.4.2 Toimintaympäristö

Meriliikenne on elintärkeää Suomen ulkomaankaupalle, kansainväliselle matkustajaliikenteelle ja kotimaan saaristoliikenteelle. Vuonna 2024 merikuljetusten osuus ulkomaankaupan

tavarakuljetuksista oli yli 95 prosenttia tonnimäärässä mitattuna. Suomalaisten alusten osuus ulkomaankaupan tavarakuljetuksista vaihtelee vuositasolla neljäsosasta kolmasosaan. Meriturvallisuuden ylläpitämisellä voidaan varmistaa toimiva meriliikenne. Suomella on merirannikko yli 1 100 kilometriä. Itämeri on erityisen herkkä maailman suurin murtovesialue, geologisesti nuori ja matala allas. Väyläviraston ylläpitämiä kauppamerenkulun väyliä on rannikolla ja sisävesistöissä yli 4 000 kilometriä. Kauppamerenkulun alusten käyttämiä ulkomaanliikenteen satamia on noin 50. Väylät ovat vaikeita navigoida ja talvi lisää merenkulun vaativuutta. Itämerellä on vilkasta matkustajaliikennettä ja esimerkiksi paljon öljyn kuljetusta. Suomen satamiin tehdään kuukausittain 2 200–2 800 aluskäyntiä. Vuonna 2025 Suomen merisatamiin tehtiin yhteensä 22 500 ulkomaanliikenteen aluskäyntiä. Satamissa käy toistuvasti tai kertaluontoisesti vuosittain 1 300–1 500 eri kauppamerenkulun alusta. Alusten lippuvaltiojakauma on hyvin laaja. Aluskäyntimäärät ovat kokonaistasolla vähitellen vähentyneet, mutta alusten nettotilavuus (NT) on kasvanut ja se on kuukausitasolla alusten käyntimäärien mukaan yhteensä 30–35 miljoonaa nettotonnia.

Vuodesta 2022 lähtien Itämerellä on kuljetettu venäläistä öljyä yhä useammin niin sanotulla varjolaivastolla. Ilmiön taustalla on venäläiselle öljylle asetettujen pakotteiden kiertäminen. IMO:n yleiskokouksen päätöslauselman A.1192(33) määritelmän mukaisesti varjolaivastolla tarkoitetaan muun muassa niitä aluksia, jotka harjoittavat laittomia toimia pakotteiden kiertämiseksi tai joita käytetään muihin laittomiin tarkoituksiin. Nämä alukset ovat tyypillisesti iäkkeitä, teknisesti heikkokuntoisia ja rekisteröity kolmansien maiden lipun alle. Alusten kelpoisuus liikennöidä jääolosuhteissa voi olla heikko. Myöskään miehistön ammattitaidosta ja kyvystä toimia Suomenlahden olosuhteissa ei ole varmuutta. Näiden alusten omistus- ja hallintarakenteet ovat usein tarkoituksella monimutkaisia ja läpinäkymättömiä, jotta ne voivat helposti kiertää pakotteita, vakuutusvaatimuksia ja viranomaisvalvontaa.

Varjolaivaston alusten lisääntyminen kasvattaa merkittävästi meriturvallisuus- ja ympäristöriskejä Itämerellä ja erityisesti Suomenlahdella, joka on yksi maailman vilkkaimmin liikennöidyistä ja samalla haavoittuvimmista merialueista. Suurten raakaöljy- ja öljytuotelastien kuljettaminen huonokuntoisilla aluksilla ahtaissa ja vaikeissa jää- ja sääolosuhteissa nostaa vakavan öljyonnettomuuden todennäköisyyttä huomattavasti.

Uutena ja erityisen huolestuttavana ilmiönä Suomenlahdella ovat alukset, joiden lippuvaltio on epäselvä tai sitä ei ole ollenkaan. Tällaiset ”liputtomat” eli ilman kansallisuutta olevat tai epäselvän rekisteröinnin alukset muodostavat vakavan uhan meriturvallisuudelle. Kansainvälisen merioikeusyleissopimuksen mukaan aluksella on oltava lippuvaltio, joka vastaa sen valvonnan, turvallisuudesta ja kansainvälisten määräysten noudattamisesta. Ilman toimivaa lippuvaltiota nämä alukset jäävät käytännössä lippuvaltiovalvonnan ulkopuolelle. Tämän seurauksena niiltä usein puuttuvat asianmukaiset turvallisuustarkastukset, vakuutukset ja riittävä tekninen tuki ja siihen liittyvä huolto. Alusten miehistöjen pätevyys ja toimintavalmius voivat myös olla puutteellisia. Kaikki tämä lisää olennaisesti vakavan merionnettomuuden ja laajamittaisen öljyvahingon riskiä Suomenlahdella ja koko Itämerellä.

Lisäksi viime vuosina on lisääntynyt satelliittinavigointijärjestelmien häirintä, eli GNSS-häirintä. Häirintä vaikuttaa tällä hetkellä päivittäin Suomenlahden meriliikenteessä. Häiriöt vaikeuttavat alusten operatiivista toimintaa ja navigointia, mikä lisää riskiä onnettomuuksille ja vakaville ympäristövahingoille sekä yhtentörmäyksille. GNSS-häiriöt vaikuttavat myös alusten paikannukseen ja tunnistamiseen käytettävään AIS-järjestelmään. Häiriöt ovat jo aiheuttaneet muutamia vaaratilanteita. Alusten tulee ottaa GNSS-häirintä huomioon aina liikennöidessään Itämeren alueella. Erityisen suuren riskin häiriöt aiheuttavat varjolaivaston aluksille, joiden miehistöllä on hyvin vähän tai ei lainkaan kokemusta navigoinnista Itämeren olosuhteissa.

Tähän tilanteeseen vastatakseen Suomi ja Viro antoivat kesäkuussa 2025 Suomenlahdelle merivaroituksen, joka pitää sisällään yleiset toimintaohjeet GNSS-häiriöiden varalle. Suomi on myös nostanut häirinnän aktiivisesti esille useassa kansainvälisessä organisaatiossa. Suomi muun muassa lähetti kesäkuussa 2025 yhdessä Viron kanssa kiertokirjeen IMO:lle GNSS-häirinnästä, jotta alukset olisivat Suomenlahdelle saapuessaan varautuneita häiriöihin.

2.4.3 Alusten valvonta

Kotimaisia aluksia koskeville lippuvaltiotarkastuksille ei tällä hetkellä ole säädetty erillisiä kansallisia yksityiskohtaisia lainsäädännöllisiä vaatimuksia. Kansainvälisen liikenteen aluksille tehdään vuosittain 5–10 lippuvaltiotarkastusta. Tarkastusten kohdentaminen perustuu viranomaisilta saatuihin tietoihin, kuten onnettomuus- ja vaaratilanneilmoituksiin, havaittuihin puutteisiin tai muihin seikkoihin, jotka antavat aiheita epäillä aluksen turvallisuusvaatimusten laiminlyöntiä. Myös Suomen lipun alle tulevat uudet tai lipun alle siirtyvät alukset pyritään tarkastamaan. Kotimaanliikenteen aluksiin kohdistetaan lippuvaltiotarkastuksia vastaavin perustein. Lisäksi kotimaanliikenteen valvontaa voidaan toteuttaa viranomaisten yhteistyönä, kuten Liikenne- ja viestintäviraston ja Rajavartiolaitoksen yhteistyönä merialueilla sekä Poliisin kanssa sisävesillä. Suomen alusrekisterissä olevan laivaston koko (Ahvenanmaa mukaan luetuna) oli vuoden 2025 lopussa hieman yli 1 000 alusta, joista niin sanottuun varsinaiseen kauppalavastoon kuuluu hieman yli 600 alusta. Ulkomaan meriliikennettä harjoittavia varustamoja on Suomessa noin 30 kappaletta.

Satamavaltiotarkastusten tulokset ovat pääosin hyvällä tasolla. Kansainvälisessä matkustajaliikenteessä käytettäviä matkustaja-autolauttoja, mukaan lukien Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivät alukset tarkastetaan puolen vuoden välein. Rahtialukset tarkastetaan yleensä noin kerran vuodessa, mutta tarkastusten tiheys määräytyy aluksen riskiluokituksen ja satamavaltiotarkastusdirektiivin edellyttämän riskiperusteisen kohdentamisen mukaan. Suomen tarkastuskiintiö on ollut viime vuosina noin 300 tarkastusta. Satamavaltiotarkastuksissa havaittavat puutteet kohdistuvat tyypillisesti alusten paloturvallisuuteen, hengenpelastus- ja navigointilaitteisiin sekä koneiston ja teknisten järjestelmien kuntoon. Lisäksi tarkastuksissa todetaan usein puutteita miehistön pätevyyksissä, kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten (International Safety Management Code, jäljempänä *ISM-säännöstö*) työ- ja lepoaikojen noudattamisessa sekä merityöyleissopimuksen vaatimusten täyttymisessä. Ympäristönsuojeluun liittyen havaitaan puutteita erityisesti MARPOL-yleissopimuksen säännösten noudattamisessa.

Alusten päällystö ja miehistö suhtautuvat tarkastuksiin positiivisesti, koska ne hyödyttävät kaikkia osapuolia ja tukevat tasapuolista kilpailuasetelmaa. Tarkastuksiin sisältyy toisinaan harjoituksia miehistön ja laitteistojen toiminnan varmistamiseksi. Turvallisuuden ja ympäristön lisäksi keskiössä ovat alusten työntekijät ja heidän vastuullinen kohtelunsa. Myös työntekijöiden työskentely- ja asuinolosuhteet tarkastetaan. Kaikille työntekijöille tulee maksaa asianmukaista palkkaa sekä taata levon, ruoan ja juoman saatavuus.

Satamavaltio- ja lippuvaltiotarkastusten lisäksi vuositasolla suoritetaan noin 400 meriympäristöön liittyvää tarkastusta merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla. Nämä tarkastukset sisältyisivät jatkossa uuden alusvalvontalain 7 luvun mukaisiin tarkastuksiin. Yhteenlaskettuna alusturvallisuuteen liittyviä tarkastuksia suoritetaan vuosittain noin 800. Liikenne- ja viestintävirastossa näitä tarkastuksia suorittaa tällä hetkellä 20 merenkulun tarkastajaa.

Alusten valvonta saattaa kohdistua myös varjolaivastoon. Varjolaivastoon kuuluvat alukset liikkuvat kuitenkin pääsääntöisesti kansainvälisellä käytävällä eivätkä ne siten liiku Suomen aluevesillä tai saavu Suomen satamiin, eikä niille siten tehdä satamavaltiotarkastuksia. Aluevedet ovat osa rantavaltion aluetta. Aluevedet jakautuvat sisäisiin aluevesiin sekä ulkoisiin aluevesiin

eli aluemereen. Merioikeusyleissopimuksen mukaisesti määriteltävien perusviivojen maanpuoleiset vedet muodostavat valtion sisäiset aluevedet. Merioikeusyleissopimuksen mukaan valtio voi ulottaa aluemerensä enintään 12 meripeninkulman päähän perusviivoista. Suomen aluevesirajoista on säädetty Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956). Jos varjolaivastoon kuuluva alus tulee Suomen aluevesille, niin silloin sovelletaan lähtökohtaisesti kaikkea rantavaltion eli Suomen lainsäädäntöä. Aluevesillä rantavaltion täysivaltaisuutta rajoittaa kuitenkin merioikeusyleissopimuksen 17 artiklassa määrätty muiden valtioiden alusten oikeus viatomaan kauttakulkuun. Rantavaltiot määräävät talousvyöhykkeellä tehtävästä merentutkimuksesta ja ympäristönsuojelusta. Muiden valtioiden lippujen alla purjehtivilla aluksilla on vapaan merenkulun oikeus talousvyöhykkeellä.

Jos alus tulee Suomen satamiin tai ankkurointialueille niille voidaan tietyin edellytyksin tehdä satamavaltiotarkastusdirektiivin mukainen satamavaltiotarkastus. Liikenne- ja viestintävirasto suoritti tammikuussa 2025 satamavaltiotarkastuksen ankkurointialueella öljytankkeri Eagle S:lle, jota epäiltiin Suomen ja Viron välisen Estlink 2 -sähkökaapelin vaurioittamisesta. Virasto pysäytti aluksen havaittuaan siinä tarkastuksessa pysäytykseen johtavia puutteita. Tammikuussa 2026 Liikenne- ja viestintävirasto suoritti satamassa lastialus Fitburgille satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaisen satamavaltiotarkastuksen, kun alusta epäiltiin osallisuudesta Suomenlahden merikaapelivaurioihin. Tarkastuksessa alukselta löydettiin joitakin lieviä puutteita, mutta ne eivät olleet niin vakavia, että ne olisivat vaarantaneet aluksen tai sen miehistön turvallisuutta, joten alusta ei pysäytetty. Kummallakaan aluksella ei ollut lippuvaltioon liittyviä epäselvyyksiä.

Ulkomaisten alusten alusturvallisuus tarkastetaan pääsääntöisesti alusten tullessa Suomen satamiin tai ankkurointialueille. Lähtökohtana on aluksen satamavaltiotarkastus. On kuitenkin tärkeää, että lainsäädäntö mahdollistaisi alusten alusturvallisuuden tarkastamisen sellaisissa tapauksissa, joissa satamavaltiotarkastusdirektiivin mukainen tarkastus ei sovellu tai se ei ole tarkoituksenmukainen olosuhteet huomioon ottaen yksittäisessä asiassa. Tällaisia voivat olla esimerkiksi aluksen turvallisuuteen tai ympäristölle aiheutuvaan riskiin liittyvät havainnot, jotka edellyttävät nopeaa reagointia. Voi olla myös tilanteita, jotka eivät kuulu satamavaltiotarkastusdirektiivin soveltamisalaa. Näissä tilanteissa tarkastuksen sisältöä tulisi voida soveltaa joustavammin, jotta viranomaisen voi puuttua riskeihin nopeasti ja tarkoituksenmukaisesti.

3 Tavoitteet

Ehdotettavan lainsäädännön tavoitteena on selkeyttää ja sujuvoittaa nykyisen lain sääntelyä, poistaa lainsäädännön tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi. Ehdotettavan lainsäädännön tavoitteena on myös antaa EU:n lippuvaltioidirektiiviä ja satamavaltiotarkastusdirektiiviä koskevat kansallista täytäntöönpanoa edellyttävät uudistuneet säännökset, jotka tulivat voimaan 5.1.2025 ja on pantava kansallisesti täytäntöön 6.7.2027 mennessä. Laki alusturvallisuuden valvonnasta on perusteltua antaa uutena lakina. Näin toimien ylläpidetään meriturvallisuutta, ehkäistään meriliikenteen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista, varmistetaan määräyksien ja sääntöjen mukaiset asumistilat ja työskentelyolosuhteet aluksilla sekä varmistetaan, että alukset kokonaisuudessaan noudattavat kansainvälisiä sääntöjä ja määräyksiä.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Lain rakenne, sääntelytekniikka ja kansallinen liikkumavara

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi uusi laki alusturvallisuuden valvonnasta. Kokonaisuudistuksen yhteydessä selkeytetään lain rakennetta, päivitetään ja selkeytetään säännösten sanamuotoja ja arvioidaan uudelleen laki- ja asetustasoista sääntelyä. Lakia täsmennettäisiin monilta osin myös sisällöllisesti niin, että se vastaisi paremmin nykyistä soveltamiskäytäntöä ja olisi linjassa hallinnon yleislakien kanssa. Lailla myös täsmennettäisiin nykyisiä valtuuksia antaa asetuksia ja annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuuksia antaa määräyksiä yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista asioista. Esityksessä otettaisiin huomioon kansainväliset sopimukset ja EU:n lainsäädäntö.

Täytäntöön pantava EU:n lainsäädäntö koskee direktiivejä, jotka pantaisiin lähtökohtaisesti täytäntöön uudelleenkirjoittamalla vaatimukset kansalliseen lainsäädäntöön. Viittausmenetelmää käytettäisiin niiltä osin kuin direktiivien säännökset ovat niin teknisluonteisia ja yksityiskohtaisia, että ne eivät jätä jäsenvaltiolle liikkumavaraa täytäntöönpanossa. Viittausmenetelmää käytettäisiin yksittäisissä pykälissä, joissa direktiivin teknisten säännösten kirjoittaminen pykälään tekisi laista raskaslukuisen, mutta vaatisi kuitenkin asian kokonaisuuden kannalta viittauksen direktiivin vaatimukseen. Kansalliset säännökset ja direktiivi muodostaisivat yhdessä sellaisen kokonaisuuden, joka täyttää täytäntöönpanosääntelylle asetettavat yleiset vaatimukset. Kyse olisi lisäksi suurelta osin viranomaisen toimintaa koskevasta ja viranomaisen hyvin tuntemasta sääntelystä, joten viittausmenetelmän käyttäminen olisi tästäkin näkökulmasta perusteltua. Lakiehdotukseen sisältyy myös alemmanasteisen sääntelyn antamiseen valtuuttavia säännöksiä, joten valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin niistä teknisistä ja yksityiskohtaisista asioista, joista ei ole tarpeen säätää laintasolla.

Täytäntöön pantavista direktiiveistä satamavaltiotarkastusdirektiivi ja tarkastusdirektiivi jättävät vain hyvin vähän kansallista liikkumavaraa. Satamavaltiotarkastukset ovat hyvin tarkasti EU:n ja kansainvälisellä tasolla säänneltyjä ja niissä tavoitellaan hyvin laajaa harmonisointia. Tarkastusdirektiivin mukaiset tarkastukset ovat myös hyvin tarkasti säänneltyjä, joten kansallista liikkumavaraa on vähän. Kansallista liikkumavaraa kuitenkin on tarkastusdirektiivin soveltamisalassa, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat soveltaa direktiiviä ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti kotimaanmatkoilla muilla kuin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY (non-SOLAS-direktiivi) 4 artiklan tarkoittamilla merialueilla, joilla A-luokan matkustaja-alus voi liikennöidä. Tällainen liikenne sekä sisävesiliikenne ehdotetaan lakiesityksessä kuitenkin jätettäväksi luvun soveltamisalan ulkopuolelle, koska olisi kohtuutonta ja epäkäytännöllistä vaatia tällaisessa liikenteessä olevia aluksia noudattamaan kaikkia direktiivin vaatimuksia. Lippuvaltioidirektiivi puolestaan jättää kansallista liikkumavaraa päättää lippuvaltiotarkastusten kohdentamisesta sekä tarkastusten sisällöstä.

Lain 1 luku sisältäisi yleiset säännökset lain soveltamisalasta ja määritelmistä. Laissa olisi viranomaisista ja viranomaisten tehtävistä oma 2 lukunsa, johon on koottu viranomaisia koskevat velvollisuudet. Lain 3 luku sisältäisi yleiset tarkastusta koskevat säännökset. Lukuun olisi koottu kaikki eri tarkastuksia koskevat yleiset säännökset. Laissa olisi omat luvut eri tarkastusmuodoille eli lippuvaltioidirektiivin mukaisille lippuvaltiotarkastuksille (luku 4), tarkastusdirektiivin mukaisille lippuvaltion ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastuksille (luku 5), satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaisille satamavaltiotarkastuksille (luku 6) sekä muille alusturvallisuustarkastuksille (luku 7). Luku 8 koskisi aluksen satamaan pääsyn

epäämistä ja 9 luku hallinnollisia turvaamistoimia ja pakkokeinoja. Lain 10 luku koskisi seuraamuksia. Erinäisiä säännöksiä koskevassa 11 luvussa säädettäisiin muun muassa rikkomisista ilmoittamisesta, tietyistä ilmoitusvelvollisuuksista, viranomaisten tietojensaantioikeuksista, kustannusten ja vahinkojen korvaamisesta sekä virkavastuusta. Lain 12 luku sisältäisi voimaantulo- ja siirtymäsäännökset.

4.1.2 Viranomaisten tehtävät

Lippuvaltioidirektiivin muutokset laajentavat viranomaisten velvollisuuksia niin, että niiden on tehtävä säännöllisiä ja riskiperusteisia lipputarkastuksia ja varmistettava, että alusten todellinen kunto vastaa sääntelyä ja alusten sertifikaatteja. Samalla lippuvaltioiden hallinnoille tulee uusia sähköisen tiedonhallinnan ja tietojenvaihdon tehtäviä. Direktiivin mukainen EU-tason tietokanta sekä sähköiset raportointivaatimukset edellyttävät tarkastuksista ja aluksista ajantasaista ja jäljitettäviä tietoja. Näiden rinnalla viranomaisten toimintaa ryhdytään arvioimaan aiempaa systemaattisemmin sekä EU-tasolla että kansainvälisesti. Osallistuminen IMO:n pakolliseen auditointiin tulee osaksi lippuvaltioiden valvontaa sekä lisäksi Euroopan komission rooli vahvistuu jäsenvaltioiden seuraamisessa ja arvioinnissa. Myös Euroopan meriturvallisuusvirastolla on keskeinen rooli viranomaisten osaamisen vahvistamisessa, teknisen tuen antamisessa ja käytäntöjen yhdenmukaistamisessa. Tämän seurauksena kansalliset viranomaiset joutuvat tarkentamaan menettelyjään, lisäämään lippuvaltiovalvontaa ja kehittämään tietojärjestelmiä, mistä seuraa lisää hallinnollista työtä. Lisäksi direktiivi edellyttää viranomaisten henkilöstön säännöllistä, asianmukaista koulutusta ja osaamisen kehittämistä suhteessa niiden tehtäviin alusten tarkastuksissa, lippuvaltiotarkastuksissa, auditoinneissa ja muita valvontatehtäviä suoritettaessa. Direktiiviin lisätyn 4 c artiklan mukaan henkilöiden, jotka vastaavat tai suorittavat tarkastuksia, lipputarkastuksia, auditointeja ja verifiointeja aluksilla ja yrityksissä, on saatava koulutusta, joka on relevanttia juuri näihin tehtäviin ja heidän osaamistaan tulee kehittää siten, että se vastaa sekä kansallisia että kansainvälisiä vaatimuksia.

4.1.3 Valvonta

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi oma lukunsa lippuvaltiotarkastuksista. Luku sisältäisi säännökset lippuvaltiotarkastusten kohdentamisesta ja sisällöstä. Voimassa oleva laki ei sisällä lippuvaltiotarkastuksia koskevaa sääntelyä. Tämä on johtunut suurelta osin siitä, että lippuvaltioidirektiivi ei ole aiemmin sisältänyt tarkastuksiin liittyvää sääntelyä. Lippuvaltioidirektiivin muutoksen myötä direktiivi sisältää jäsenvaltioille velvollisuuden tehdä lippuvaltiotarkastukset, joissa varmennetaan, että alus on todellisuudessa kunnoltaan sillä olevien todistuskirjojen mukainen. Direktiivin mukaan lippuvaltiotarkastukset voidaan toteuttaa joko siten, että jäsenvaltio tarkastaa kaikki lippunsa alla purjehtivat alukset vähintään kerran viidessä vuodessa, tai soveltamalla riskiperusteista lähestymistapaa. Esityksessä ehdotetaan, että valvontaviranomainen voi tehdä tarkastuksia myös riskiperusteisesti eli lainsäädännössä mahdollistettuihin riskiperusteisten lähestymistapa.

Esityksessä ehdotetaan uutena asiana muiden kotimaisten alusten tarkastuksen sääntelyä. Voimassa oleva laki ei sisällä säännöksiä niiden kotimaisten alusten tarkastuksista, jotka eivät kuulu lippuvaltioidirektiivin soveltamisalaan. Käytännössä tässä tarkoitettuja aluksia ovat muun muassa yhteysalukset, erilaiset vesibussit ja vesirakentamisen erikoisalukset. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo jo tällä hetkellä kyseisiä aluksia, mutta ehdotettavalla sääntelyllä selkeytetään tarkastusten oikeudellista tilaa.

Esityksessä koottaisiin satamavaltiotarkastuksia koskevat säännökset omaan lukuunsa. Voimassa olevassa laissa satamavaltiotarkastuksia koskeva sääntely on hajallaan eri puolella lakia.

Lisäksi laissa säädettäisiin tarkemmin tarkastusten kohdentamisesta ja tarkastusten sisällöstä. Esityksessä myös pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin muutokset.

Valmistelun aikana on tunnistettu tarve säätää erikseen sellaisista alusturvallisuustarkastuksista, joille ei ole aiemmin ollut omaa nimenomaista lainkohtaa. Tästä syystä lakiin ehdotetaan lisättäväksi Muut alusturvallisuustarkastukset -luku. Luku kattaisi kotimaanliikenteessä olevien alusten alusturvallisuustarkastukset, joita koskeva sääntely on aiemmin ollut hajanaista, eikä niille ole ollut omaa selkeää tarkastusperustetta alusturvallisuuden valvontaa koskevassa lainsäädännössä. Lisäksi lukuun sisällytettäisiin merenkulun ympäristönsuojeluun liittyvät alusturvallisuustarkastukset. Vaikka valvontavastuu näissä asioissa perustuu merenkulun ympäristönsuojelulakiin, ei voimassa olevassa lainsäädännössä ole ollut nimenomaista säännöstä ympäristöturvallisuutta koskevien alustarkastusten suorittamisesta osana alusturvallisuuden valvontaa.

Lukuun ehdotetaan myös säännöksiä, jotka mahdollistaisivat valvontaviranomaiselle tapauskohtaisesti rajatun ja räätälöidyn alusturvallisuustarkastuksen (*muusta syystä tehtävä alusturvallisuustarkastus*) tilanteissa, joissa satamavaltiotarkastusdirektiivin mukainen tarkastus ei ole sovellettavissa. Tällainen tilanne voi tulla kyseeseen esimerkiksi onnettomuuden, vaaratilanteen tai muun perustellun syyn johdosta. Säännökset voisivat tulla tapauskohtaisesti sovellettaviksi myös sellaisiin aluksiin, joiden tarkastamisen valvontaviranomainen arvioisi alusturvallisuuden tai meriympäristöön liittyvästä perustellusta syystä tarpeelliseksi.

Satamavaltiotarkastusdirektiivi mahdollistaa satamavaltiotarkastukset vain satamassa tai ankkurointialueella. Muusta syystä tehtävä alusturvallisuustarkastus olisi mahdollista tehdä myös muualla Suomen vesialueella kuin satamassa tai ankkurointialueella. Muusta syystä tehtävä alusturvallisuustarkastus antaisi näin ollen valvontaviranomaiselle mahdollisuuden tarkastuksen suorittamiseen Suomen aluevesillä muuallakin kuin vain satamassa tai ankkurointialueella sekä sisällöllisesti kohdennetumpaan tarkastukseen. Lisäksi tällainen tarkastus voitaisiin tehdä niille ulkomaisille aluksille, jotka eivät kuulu satamavaltiotarkastusdirektiivin soveltamisalaan.

Kansainvälisellä merialueella mukaan lukien talousvyöhykkeellä purjehtivat alukset ovat pääsääntöisesti aluksen lippuvaltion yksinomaisen lainkäyttö- ja valvontavallan piirissä merioikeusyleissopimuksen 58 ja 92 artiklojen mukaisesti. Muilla valtioilla on oikeus puuttua alukseen ainoastaan tietyissä rajoitetuissa tapauksissa. Esimerkiksi merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan nojalla rantavaltiolla on oikeus ryhtyä tiettyihin alusta koskeviin täytäntöönpanotoimiin, kun on selviä perusteita epäillä, että alus on rikkonut aluspäästöistä johtuvaa meren pilaantumista koskevia säännöksiä, jotka vastaavat ja toimeenpanevat kansainvälisiä määräyksiä. Merioikeusyleissopimuksen 220 artikla mahdollistaa muun muassa merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 12 §:n mukaisen oikeuden suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluevesillä tai talousvyöhykkeellä. Merioikeusyleissopimuksessa ei ole vastaavaa rantavaltion oikeutta tehdä alusturvallisuustarkastuksia talousvyöhykkeellä. Muusta syystä tehtävä alusturvallisuustarkastus voitaisiin kuitenkin tehdä niille ulkomaisille aluksille, jotka ovat Suomen aluevesillä tai saapuvat Suomen satamiin, ollen näin osin Suomen lainkäyttövallan piirissä.

Sisäministeriössä on valmistelussa hallituksen esitys Rajavartiolaitoksen varautumista tukevien toimivaltuuksien tarkistamiseksi (SM037:00/2024). Merioikeusyleissopimuksen 110 artiklassa määrättyä sota-aluksen tai muun asianmukaisesti valtuutetun valtion tehtävissä olevan aluksen tarkastusoikeutta koskevia määräyksiä ei ole toistaiseksi otettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin, minkä vuoksi merioikeusyleissopimuksen 110 artiklassa tarkoitetun tarkastusoikeuden käyttäminen edellyttää viranomaisen toimivaltuudesta säätämistä kansallisella lailla. Sisäministeriön esityksessä ehdotetaan, että Rajavartiolaitokselle säädettäisiin merioikeusyleissopimuksen 110

artiklan mukainen oikeus pysäyttää ja tarkastaa talousvyöhykkeellä alus, jota epäillään joko kansallisuutta vailla olevaksi tai suomalaiseksi alukseksi, joka käyttää vierasta lippua tai kiel-täytyy näyttämästä lippuaan. Sisäministeriön esityksessä katsotaan, että ottaen huomioon Raja-vartiolaitoksen muut tehtävät ja operatiivinen suorituskyky merialueella, tarkastusoikeus olisi tarkoituksenmukaista säätää Rajavartiolaitokselle.

Merioikeusyleissopimuksessa ja EU:n alusturvallisuuden valvontaa koskevassa sääntelyssä ei ole perustetta laajentaa satamavaltiotarkastuksia tai muista syistä tehtäviä ulkomaisiin aluksiin kohdistuvia alusturvallisuustarkastuksia Suomen vesialueen ulkopuolella tehtäviksi, etenkin kun huomioon otetaan ulkomaisten alusten olevan silloin ensisijaisesti lippuvaltionsa lain-käyttö- ja valvontavallan alla.

Kansallisuutta vailla olevien alusten osalta tilanne ei ole yhtä selkeä merioikeuden näkökul-masta. Merenkulun vapaus kuuluu valtioille eikä se siten sovellu alukseen, jolla ei ole lippuval-tiota. Merioikeusyleissopimuksen 110 artiklan mukaan talousvyöhykkeellä ja aavalla merellä on mahdollista tarkastaa, onko aluksella oikeus siihen lippuun, jota se käyttää, jos on pätevää aihetta epäillä aluksen olevan vailla kansallisuutta, mutta artikla ei sisällä määräyksiä muista toimista. Oikeuskirjallisuudessa on esitetty erilaisia tulkintoja. Laajan tulkinnan mukaan kan-sallisuutta vailla oleva alus ei ole minkään valtion suojeluksessa ja mikä tahansa valtio voi sen vuoksi käyttää alukseen lainkäyttövaltaa. Laajaan tulkintaan on tukeuduttu tuomioistuinratkai-suissa ja kansallisessa lainsäädännössä erityisesti Isossa-Britanniassa ja Yhdysvalloissa, mutta nämäkään eivät käytettävissä olevien tietojen mukaan koske alusturvallisuustarkastuksia. Ka-peamman tulkinnan mukaan kansallisuudettomuuden lisäksi tarvitaan jokin yhteys toimiin ryh-tyvän valtion ja aluksen välillä tai toimet mahdollistava oikeusperusta. ”Varjolaivaston” uhkiin ja kriittisen merenalaisen infrastruktuurin turvaamiseen liittyvän kansainvälisen merioikeuske-hyksen täysimääräistä hyödyntämistä koskevassa EU:n ja sen jäsenvaltioiden julistuksessa (16829/25),² joka hyväksyttiin 15.12.2025, ei ole otettu tältä osin kantaa, vaan todetaan vain, että toimiin voidaan ryhtyä kansainvälisen oikeuden ja asianomaisen valtion kansallisen lain-säädännön mukaisesti. Käytettävissä ei ole ennakkotapauksia siitä, että mikään valtio olisi sää-tänyt alusturvallisuustarkastusten tekemisestä talousvyöhykkeellä kansallisuutta vailla olevien alusten osalta.

Tämän johdosta esityksessä ehdotetaan, että muista syistä tehtävät alusturvallisuustarkastukset ulkomaisiin aluksiin tehtäisiin silloin, kun alus on Suomen aluevesillä ja valvontaviranomainen katsoo tarkastuksen olevan alusturvallisuuden kannalta tarpeellinen. Myös kansallisuutta vailla olevalle alukselle voitaisiin tehdä muusta syystä tehtävä alusturvallisuustarkastus, jos alus siir-tyisi Suomen aluevesille. Tarkastusten turvallinen suorittaminen pystytään varmistamaan pa-remmin Suomen täysivaltaisuuteen kuuluvilla Suomen aluevesillä. Suomen lainsäädäntöä so-velletaan laajemmin Suomen aluevesillä kuin talousvyöhykkeellä, joten myös tarkastuksiin liit-tyvien oikeusturvanäkökohtien perusteella tarkastusten suorittaminen aluevesillä on perustel-tua.

Liikenne- ja viestintävirasto myös antaa tarpeellista virka-apua. Rajavartiolaitokselle annetta-vasta virka-avusta säädetään rajavartiolain (578/2005) 78 §:ssä, jonka mukaan viranomaisen on annettava rajavartiolaitokselle kuuluvan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen asianomainen viranomainen on toimivaltainen.

² Haettu 17.2.2026 osoitteesta: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-16829-2025-INIT/fi/pdf>

4.1.4 Seuraamusten uudistaminen

Valmistelussa on arvioitu, että seuraamussääntelyä on arvioitava kokonaisuutena ja arvioinnissa on kiinnitettävä erityistä huomiota rangaistussääntelyä koskeviin periaatteisiin, kuten rikosoikeuden viimesijaisuuteen. Lisäksi perustuslakivaliokunta on muun muassa edellyttänyt, että rangaistusseuraamuksen ankaruus on oikeassa suhteessa teon moitittavuuteen ja että rangaistusjärjestelmä kokonaisuudessaan täyttää suhteellisuuden vaatimukset.

Esityksessä ehdotetaan nykyisen kaltaisesta alusturvallisuuden valvontarikkomuksesta luopumisesta ja sen korvaamisesta hallinnollisella seuraamusmaksulla. Kriminalisointi on perusoikeuksiin puuttuvan luonteensa vuoksi keino, jota tulisi käyttää vasta viimeisenä vaihtoehtona. Valmistelussa on arvioitu, että nykyisen alusturvallisuuden valvontarikkomuksen sijasta hallinnollinen sanktiointi riittäisi seuraamussääntelyn tarkoituksen saavuttamiseksi. Valvontatoimien ensisijaisena kohteena ovat kauppamerenkulussa eli vastikkeellisessa kaupallisessa käytössä olevat alukset ja oikeussubjekteina ovat kyseisten alusten laivanisännät eli taloudellista toimintaa harjoittavat varustamot. Aluksen luonne huomioiden keskiössä aluksen toiminnan järjestämisen kannalta ovat myös aluksen päällikkö ja muut aluksen käytöstä vastaavat, jotka kantavat vastuuta meriturvallisuudesta. Tästä syystä esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä seuraamusmaksun laivanisännälle, hänen edustajalleen, aluksen päällikölle tai muulle aluksen käytöstä vastaavalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta ei noudata valvontaviranomaisen ehdotetun lain nojalla antamaa päätöstä tai määräystä tai ei ole korjannut valvontaviranomaisen määräämiä puutteita määräaikaan mennessä. Tämän lisäksi esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi lievimmissä tilanteissa jättää seuraamusmaksun määräämättä ja voisi sen sijaan antaa rikkomuksen tekijälle huomautuksen tai varoituksen. Ehdotetulla sääntelyllä ei kuitenkaan esitetä muutoksia merilain ja alusturvallisuuslain seuraamuksia koskevaan sääntelyyn, joissa ensisijaisina seuraamuksina olisivat rikosoikeudelliset seuraamukset.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Lakiesityksellä on vaikutuksia lähinnä lippuvaltiotarkastuksen osalta päivittyneen EU:n lainsäädännön vuoksi. Muilta osin lain ehdotetuilla päivityksillä ja uutena kokonaisuutena ehdotetuilla muilla alusturvallisuustarkastuksilla ei ole erityisiä vaikutuksia viranomaistoimintaan tai varustamoihin ja alusliikenteeseen nykytilaan nähden.

Viranomaisen suorittamien tarkastusten määrä lisääntyisi esityksen mukaisten lippuvaltiotarkastusten vuoksi jonkin verran. Tarkastukset edellyttäisivät jatkossa myös järjestelmällistä seuranta- ja valvontajärjestelmän ylläpitoa. Muutoksella ei kuitenkaan olisi merkittäviä henkilöstö- tai muita kustannusvaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle. Lippuvaltiotarkastusten kokonaismäärän arvioidaan asettuvan noin 20 tarkastukseen vuodessa. Tehtävien lisäys vastaisi arviolta 0,4 henkilötyövuoden panosta. Se voidaan tarvittaessa kattaa viraston nykyresursseilla valvontatehtävien priorisoinnin ja työjärjestelyjen avulla.

Lippuvaltiotarkastusten systematisoinnilla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta varustamoiden sääntelytaakkaan. Tarkastusten sisältö ja menettely vastaavat pitkälti satamavaltioiden käytäntöjä, jotka ovat varustamoille ja alusten miehistöille ennestään tuttuja. Vaikka lippuvaltiotarkastuksia ei tähän saakka ole suoritettu järjestelmällisesti, alukset ovat muutoin valvonnan piirissä satamavaltioiden tarkastusten, katsastusten ja muiden viranomaisvalvontatoimien kautta. Järjestelmälliset lippuvaltiotarkastukset eivät aiheuta varustamoille uusia velvoitteita tai lisää valmistautumisen tarvetta. Tarkastukset voidaan pääsääntöisesti suorittaa aluksen tavanomaisen satamakäynnin aikana ilman viivettä tai muita operatiivisia vaikutuksia aluksen liikennöintiin.

Lippuvaltiotarkastukset kattavat osaltaan myös hyväksytyjen luokituslaitosten valvontaa alusturvallisuuslain 42 §:n mukaisesti. Tämän kautta voidaan varmistaa, että luokituslaitosten toiminta vastaa Suomen lipun alla toimivien alusten vaatimuksia ja että mahdollisiin poikkeamiin tai häiriötilanteisiin voidaan puuttua viivytyksettä. Järjestely tukee varustamoiden mahdollisuuksia käyttää luokituslaitospalveluja sujuvasti ja yhdenmukaisesti sekä parantaa valvonnan laatua.

Lippuvaltiotarkastuksista aiheutuvia viranomaistoiminnan kustannuksia katetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista (1337/2025) määrätyllä valvontamaksulla. Tässä ehdottavan tarkastusten järjestelmällisyyden lisäämisen ei arvioida aiheuttavan merkittäviä muutoksia valvontamaksuun.

Lakiesityksen turvallisuusvaikutukset ovat kokonaisuudessaan myönteisiä. Lippuvaltiotarkastusten selkeä säädösperusta ja järjestelmällinen toteuttaminen vahvistavat Suomen lippuvaltiotoimintaa ja parantavat alusten turvallisuuden hallintaa. Lippuvaltiotarkastusten perustelujen mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden valvonnassa olevat alukset täyttävät kaikilta osin kansainvälisten yleissopimusten turvallisuus-, ympäristönsuojelu- ja miehitysvelvoitteet. Direktiivin johdanto-osassa korostetaan, että turvallisuuspuutteiden ennaltaehkäisy ja lippuvaltioiden valvonnan yhdenmukaistaminen ovat keskeisiä keinoja vähentää onnettomuusriskejä, henkilövahinkoja ja ympäristövahinkoja. Näiden tavoitteiden mukaisesti lippuvaltiotarkastusten lisääminen ja mahdollinen riskiperusteinen kohdentaminen parantavat viranomaisen mahdollisuuksia havaita ja korjata turvallisuuspuutteita ennen vakavien vaaratilanteiden syntymistä. Tämä vähentää onnettomuusriskiä, ehkäisee ympäristöhaittojen syntymistä ja tukee turvallisen työympäristön varmistamista aluksilla. Samalla tarkastusten ennakoiva vaikutus vahvistaa varustamoiden turvallisuuskulttuuria ja edistää velvoitteiden noudattamista jo ennen hallinnollisten tai rikosoikeudellisten seuraamusten toteutumista.

Seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta vastaisi Oikeusrekisterikeskus. Oikeusrekisterikeskus panee jo nykyisellään täytäntöön lukuisia muitakin rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamusmaksuja, joissa vuosittaiset asiamäärät vaihtelevat yksittäisistä asioista joihinkin satoihin asioihin. Toisin kuin muille keskeisille viranomaisille, täytäntöönpanotehtävän luonteen vuoksi Oikeusrekisterikeskukselta tehtävän hoitaminen ei edellyttäisi uudenlaista asiantuntemusta, vaan kyse olisi ainoastaan mahdollisesta täytäntöönpanotehtävien määrällisestä lisääntymisestä. Seuraamusmaksun täytäntöönpanossa on kyse Oikeusrekisterikeskuksen pysyväluonteisesta tehtävästä, jota toteutetaan henkilötyönä. Alustavan arvon mukaan ehdotetun lain mukaisia hallinnollisia seuraamusmaksuja määrättäisiin enintään vain yksittäisiä vuosittain, joten vaikutukset Oikeusrekisterikeskuksen toimintaan olisivat vähäiset.

Lakiesityksen ei katsota aiheuttavan taloudellisia lisärasitteita Suomen kilpailukyvyille, Suomen lipun asemalle tai Suomen merikuljetusten toimivuudelle ja huoltovarmuudelle.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Lippuvaltiotarkastusten ja satamavaltioiden tarkastusdirektiivin muutosten kansallinen täytäntöönpano edellyttävät toteutukseltaan lain tasolla olevaa sääntelyä. Näiden muutosten toteuttamiselle muualla kuin alusturvallisuuden valvontalaissa ei ole nähtävissä perusteltua vaihtoehtoa, koska alusturvallisuuden valvontalain tarkoituksena on säännellä aluksien valvontaa ja niille suoritettavia tarkastuksia. Alusturvallisuuden valvontalain on arvioitu vaativan kokonaisuudistuksen jaksossa 2.4 mainituin perustein. Jäsenvaltioita velvoittavan EU:n lainsäädännön kansallinen voimaan saattamatta jättäminen ei ole vaihtoehto.

Lippuvaltiodirektiivi mahdollistaa nimettyjen lippuvaltiotarkastajien käyttämisen, mutta ei velvoita niiden käyttöön. Merenkulku on luonteeltaan kansainvälistä ja muun muassa aluksia luokittavat kansainväliset, hyväksytyt luokituslaitokset, joilla on alusten luokittamiseen ja tarkastamiseen liittyvää osaamista. Myös suomalaisia aluksia liikennöi kolmansien valtioiden välillä. Voi ilmetä tilanteita, joissa tällaiset alukset eivät käy pitkään aikaan suomalaisessa satamassa. Ilman nimettyjä tarkastajia virkasuhteiset tarkastajat joutuisivat matkustamaan pitkiä matkoja, mikä lisäisi kustannuksia sekä viranomaiselle että varustamolle. Tämän takia olisi perusteltua, että laki mahdollistaisi nimettyjen lippuvaltiotarkastajien käyttämisen.

Lisäksi ehdotus sisältäisi uutena kokonaisuutena muut alusturvallisuustarkastukset, joista ei ole tällä hetkellä laintasoista sääntelyä. Luku kattaisi kotimaanliikenteessä olevien alusten alusturvallisuustarkastukset. Valtaosa Suomen lipun alla purjehtivista aluksista toimii kotimaanliikenteessä. Näiden alusten valvontaa on jo pitkään suoritettu käytännössä, mutta sääntely on ollut osin hajanaista ja puutteellista. Tämän vuoksi on perusteltua säätää kotimaanliikenteessä olevien alusten alusturvallisuustarkastuksista laintasoisesti, jotta voimassa oleva valvontakäytäntö saa selkeän ja johdonmukaisen oikeudellisen perustan ja alusturvallisuuden valvonta kohdistuu kattavasti kaikkiin Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin.

Lisäksi muihin alusturvallisuustarkastuksiin kuuluisi merenkulun ympäristönsuojeluun liittyvät alusturvallisuustarkastukset, joilla selkeytettäisiin sääntelyä nykyisestä. Voimassa olevassa laissa ei ole selkeästi säännelty ympäristönsuojeluun liittyvistä alusturvallisuustarkastuksista, joten ehdotettua sääntelyä voidaan pitää oikeustilan selkeyttämiseksi perusteltuna.

Esityksessä ehdotetaan myös muihin alusturvallisuustarkastuksiin liittyvinä säännöksiä, jotka mahdollistaisivat valvontaviranomaiselle tapauskohtaisesti alusturvallisuustarkastuksen tilanteissa, joissa satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan direktiivin mukainen tarkastus ei ole sovellettavissa. Näiden tarkastusten osalta valvontaviranomaisella ei ole voimassa olevassa laissa selvää toimivaltuutta esitettyjen tarkastusten tekemiseen. Edellä mainittu tarkastus tulisi tehdä muun muassa onnettomuuden takia, joten on tärkeää, että laissa on selkeät toimivaltuudet myös poikkeuksellisten olosuhteiden varalle. Myös toimintaympäristössä viime vuosina tapahtuneet muutokset huomioon ottaen on tärkeää, että lainsäädäntö on riittävän kattava erilaisia tarkastustarpeita ja tilanteita varten.

Lain seuraamuksien osalta on arvioitu nykyisen alusturvallisuuden valvontarikkomuksen ajantasaisuutta. Valmistelussa on arvioitu mahdollisuutta eriyttää nykyinen alusturvallisuuden valvontarikkomusta koskeva säännös siten, että osa tekemuodoista sanktioitaisiin hallinnollisessa menettelyssä ja osa rikosoikeudellisessa menettelyssä. Kriminalisointi on perusoikeuksiin puuttuvan luonteensa vuoksi keino, jota tulisi käyttää vasta viimeisenä mahdollisena vaihtoehtona. Valmistelussa on arvioitu, että hallinnollinen sanktiointi riittää seuraamussääntelyn tarkoituksen saavuttamiseksi, eikä rikosoikeudelliselle rikkomusmenettelylle ole erityistä tarvetta, huomioiden ettei nykyisestä alusturvallisuuden valvontarikkomuksista ei ole viime vuosina todettu. Asiassa on tarpeen lisäksi huomioida, että kyseessä on toissijainen seuraamus alusturvallisuuteen ja merenkulkuun liittyvästä seuraamussääntelystä, joiden ensisijaisista rikosoikeudellisista seuraamuksista säädetään merilaissa ja alusturvallisuuslaissa. Seuraamusmaksun määräämistöimivallan osalta on tarkasteltu vaihtoehtona Liikenne- ja viestintävirastossa tehtävälle päätöksenteolle sitä, että seuraamusmaksun määräisi tuomioistuin. Määräämistöimivallan osoittamista tuomioistuimelle ei kuitenkaan voida pitää muutoksenhaun yksiasteisuuden vuoksi lähtökohtaisesti perusteltuna, koska virastossa tapahtuvaa päätöksentekoa voidaan pitää myös hallinnon ja tuomioistuimen resurssit huomioiden tehokkaampana vaihtoehtona ja virastoon on keskitetty muitakin hallinnollista seuraamusmaksua koskevia tehtäviä. Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 7 a §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastossa on seuraamuskollegio, jonka tehtävänä on määrätä viraston toimivaltaan kuuluva seuraamusmaksu silloin, kun se on

suuruudeltaan yli 100 000 euroa. Seuraamuskollegio tekee päätöksensä esittelystä. Pykälässä on lisäksi muita täydentäviä säännöksiä kollegion kokoonpanosta ja toiminnasta.

Asiaa koskevien EU:n direktiivin vaatimukset jättävät hyvin vähän kansallista liikkumavaraa. EU:n lainsäädännön mahdollistamaa kansallista liikkumavaraa käytetään siten, että riskiperusteinen lippuvaltiovalvonta mahdollistetaan, mutta sen käyttöön ei velvoiteta. Lippuvaltioidirektiivi mahdollistaa lippuvaltiotarkastusten kohdentamisen riskiperusteisesti, mutta ei velvoita siihen. Jos riskiperusteista valvontamallia ei oteta käyttöön, direktiivin soveltamisalaan kuuluvat alukset tulee tarkastaa viiden vuoden välein. Nyt ehdotetun sääntelyn mukaisesti riskiperusteisuutta ei esitetä velvoittavaksi, vaan mahdollistetaan sen käyttöönotto. Jos riskiperusteisuus otettaisiin käyttöön velvoittavalla tavalla, aiheutuisi tästä välittömiä kustannuksia riskiperusteisen valvontasuunnitelman luomisessa. Tällä hetkellä ei ole myöskään täyttä varmuutta riskiperusteisuuden käyttöönottoon liittyvistä vaatimuksista, jonka vuoksi velvoittavan riskiperusteisuuden käyttöönotto sisältäisi tiettyjä EU-lainsäädännön epävarmuuksia. Direktiivin vaatimukset olisi mahdollista myös saattaa voimaan velvoittaen tekemään lippuvaltiotarkastukset viiden vuoden välein aluksille ilman mahdollisuutta riskiperusteisuuden hyödyntämisestä. Kun otetaan kuitenkin huomioon mahdollisuus sille, että valvontaa voisi kohdentaa jatkossa riskiperusteisesti suurempiriskisille aluksille ja kohdentaa valvontaresursseja niihin, ei tämä sääntelymalli mahdollistaisi valvontatoiminnan riskiperusteista kohdentamista samassa laajuudessa.

Satamavaltiotarkastusdirektiivi mahdollistaisi satamavaltiotarkastusten suorittamisen satamien ja ankkurointialueiden ulkopuolella, Suomen vesialueella. Direktiivin mukaisia satamavaltiotarkastuksia suoritetaan käytännössä kuitenkin pääasiassa satamissa, ja tarvittaessa ankkurointialueella. Satamavaltiotarkastuksien suorittamista ei valmistelun aikana katsottu tarkoituksenmukaiseksi suoritettavaksi muualla Suomen vesialueella, koska tämä vaatisi lisäresursseja ja uusia kulkuvälineitä suorittaa tarkastuksia muualla. Poikkeustapauksissa ehdotettu laki kuitenkin mahdollistaisi muiden kuin direktiivin mukaisten satamavaltiotarkastusten suorittamisen tarvittaessa myös muualla kuin satamissa tai ankkurointialueilla.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Kansainväliseen vertailuun valittiin Ruotsi, Tanska, Viro, Saksa, Alankomaat ja Belgia. Kyseiset valtiot kuuluvat Euroopan unioniin ja niissä alusturvallisuutta ja sen valvontaa koskevat samat kansainvälisistä yleissopimuksista ja EU-lainsäädännöstä tulevat velvoitteet. Tästä syystä näiden maiden tarkastelemisen katsottiin antavan kattavan kuvan siitä, millaista lainsäädäntöä on muissa maissa ja millaisia ovat niiden käyttämät keinot alusturvallisuuden valvonnassa. Kansainvälinen vertailu toteutettiin kirjallisilla kyselyillä ja asiantuntijatapaamisilla.

Ruotsi

Ruotsissa alusten turvallisuudesta ja niiden valvonnasta säädetään alusturvallisuuslaissa (Fartygssäkerhetslag (2003:364)) sekä alusturvallisuusasetuksessa (Fartygssäkerhetsförordning (2003:438)). Transportstyrelsen toimii toimivaltaisena viranomaisena sekä lippuvaltiotarkastuksissa että satamavaltiotarkastuksissa.

Ruotsi delegoi alusturvallisuuden valvonnan ja sertifiointit hyväksytyille laitoksille. Transportstyrelsen tekee hyväksytyjen laitosten kanssa sopimuksia EU:n asetuksen (EY) N:o 391/2009 ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Tarkastajien on täytettävä pätevyysvaatimukset. Transportstyrelsen valvoo hyväksytyjen laitosten toimintaa tarkastuksilla sekä korjaavien toimenpiteiden seurannalla.

Uudistukset satamavaltiotarkastus- ja lippuvaltioidirektiiveihin edellyttävät muutoksia sääntelyyn ja ne tulee saattaa osaksi Ruotsin lainsäädäntöä. Lisäksi muutokset vaativat kansallisten menettelyjen, tarkastajien ohjauksen ja sisäisten tietojärjestelmien päivittämistä. Näihin kuuluvat muun muassa tarkastussuunnitelumallin muuttaminen, laadunvarmistus, raportointirutiinit ja tarkastajien koulutus. Ruotsi päivittää myös hyväksytyjen laitosten kanssa tehtyjä sopimuksia vaatimustenmukaisuuden varmistamiseksi.

Ruotsilla on suunnitteilla lippuvaltioidirektiivin mukainen riskiperusteinen toimintamalli lippuvaltiotarkastuksille. Kyseessä olisi valvonta, jota Transportstyrelsen suorittaisi Ruotsin lipun alla purjehtiville aluksille. Alustavasti riskiperusteiseen malliin kuuluisi vuotuinen tarkastussuunnitelma, johon sisältyy dynaaminen priorisointi ja kohdennetut kampanjat suuremman riskin segmenteille. Tämä toteutettaisiin räätälöidyillä tarkastuksilla, joissa keskitytään turvallisuuden hallintaan, miehistön pätevyysiin, kunnossapitostandardeihin ja lakisääteiseen vaatimustenmukaisuuteen. Tarkastukset voisivat olla sekä aluksella tehtäviä että etätarkastuksia. Malli perustuisi tietoihin aluksen tyypistä, iästä, tonnistosta, onnettomuus- ja puutehistoriasta, Pariisin pöytäkirjan mukaisesta suorituksesta, yrityksen ja sen turvallisuusjohtamisjärjestelmän tiedoista, omistajuudesta ja lipunvaihdosta. Lisäksi mallissa hyödynnettäisiin tietoja hyväksytyjen laitosten suorituskyvystä.

Lippuvaltiotarkastukset ovat maksullisia. Maksuista säädetään Transportstyrelsenin määräyksessä TSFS 2023:28. Maksut ovat pääosin aikaperusteisia ja ne kattavat valmistelun, matkustamisen, tarkastustyön sekä raportoinnin. Tietyistä palveluista (esimerkiksi rekisterimerkinnot ja erityistodistukset) peritään kiinteä maksu. Maksut koskevat tarkastuksia, jotka suoritetaan sekä kotimaassa että ulkomailla. Ulkomailla tehtävistä tarkastuksista peritään lisäksi matka- ja oleskelukulut. Maksuilla ei ole ohjaavaa vaikutusta, vaan ne perustuvat tarkastustyön kustannusten kattamiseen. Tämän lisäksi Ruotsin alusrekisteri perii maksuja rekisteröintitoimista, kuten ensirekisteröinnistä, kiinnityksistä, muutoksista ja poistoista.

Jos toimija rikkoo satamavaltiotarkastuksiin tai lippuvaltiotarkastuksiin liittyvää lainsäädäntöä, Transportstyrelsen voi määrätä toimintakieltoja, peruuttaa tai keskeyttää todistuksia sekä antaa hallinnollisia määräyksiä. Vakavat rikkomukset voidaan saattaa syyttäjälle. Ulkomaisiin aluksiin sovelletaan Pariisin pöytäkirjan mukaisia satamavaltion valvontatoimenpiteitä, kuten mahdollisuutta aluksen pysäyttämiseen. Ruotsin lipun alla purjehtivien alusten osalta Transportstyrelsen toteuttaa toimenpiteitä myös yritystasolla, esimerkiksi kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten, kansainvälisen aluksien ja satamien turvallisuussäännösten (International Ship and Port Facility Security Code), jäljempänä *ISPS-säännösten* sekä MLC-yleissopimus vaatimusten puitteissa.

Viro

Virossa alusten turvallisuudesta, teknisistä vaatimuksista ja valvonnasta säädetään meriturvallisuuslaissa (Meresõiduohutuse seadus, MSOS). Lippuvaltiotehtävistä vastaa Viron liikennevirasto eli Transpordiamet.

Teknisen valvonnan osalta Viro erottelee alukset bruttovetoisuuden perusteella. Aluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 500 GT, tarkastukset suorittaa Transpordiamet. Yli 500 GT alusten tekniset tarkastukset suorittaa tunnustettu luokituslaitos, joka toimii Viron puolesta. Transpordiamet tekee kuitenkin itse ISM-säännösten, ISPS-säännösten ja MLC-yleissopimuksen auditoinnit myös näille aluksille. Viro ei käytä ulkoisia tarkastajia lippuvaltiotarkastuksissa, eikä tätä käytäntöä ole tarkoitus ottaa käyttöön.

Virossa ei ole käytössä virallista riskiperusteista tarkastusmallia, vaan hakemukset arvioidaan tapauskohtaisesti. Viro hyväksyy tarkastustulokset muilta EU:n lippuvaltioilta, jotka ovat samojen kansainvälisten sopimusten osapuolia. Yli 500 GT aluksille tekniset tarkastukset suoritetaan aina hyväksytyä luokituslaitos.

Kaikista tarkastuksista peritään maksu, joka määräytyy käytetyn ajan perusteella. Maksu on 100 euroa tunnilta tarkastajaa kohden ja maksimimaksu on 2 900 euroa tarkastusta kohden. Jos tarkastajia on useita, heidän tuntinsa lasketaan yhteen. Ulkomailla tehtävistä tarkastuksista peritään lisäksi matkakustannukset. Tarkastuksen jälkeen aluksen päällikölle laaditaan raportti, jossa ilmoitetaan tarkastuksen hinta ja maksutiedot. ISM-säännösten, ISPS-säännösten ja MLC-yleissopimuksen tarkastuksille sovelletaan erillistä hinnoittelua.

Seuraamuksista säädetään meriturvallisuuslaissa. Jos Viron lipun alla purjehtiva alus pysäytetään kahdesti 12 kuukauden aikana ulkomaisessa satamassa, on tehtävä seurantatarkastus kuukauden sisällä. Jos tarkastusta ei suoriteta, alukselta voidaan peruuttaa meriturvallisuustodistus ja merikelpoisuustodistus. Vakavissa tapauksissa alus voidaan poistaa rekisteristä, jos Viron tai kansainvälisten sääntöjen noudattamista ei varmisteta.

Saksa

Saksassa alusten turvallisuudesta ja sen valvonnasta säädetään alusturvallisuuslaissa (Schiffssicherheits-gesetz), meritehtävälaiissa (Seeaufgabengesetz) ja alusturvallisuusasetuksessa (Schiffssicherheitsverordnung). Lippuvaltiotarkastusdirektiivin muutosten vuoksi Saksa arvioi parhaillaan menettelyjään, mukaan lukien riskiperusteisen mallin käyttöönottoa ja mahdollisuutta hyödyntää hyväksytyjä tarkastajia.

Lippuvaltiotehtävistä vastaa BG Verkehrin alusturvallisuusosasto, joka toimii liittovaltion toimeksiannosta. BG Verkehr on julkisoikeudellinen yhteisö, joka hoitaa myös lakisääteisiä tapaturmavakuutuksia. Alusturvallisuusosasto toimii itsenäisesti ja vastaa alusturvallisuudesta, meriympäristön suojelusta, erityölainsäädännöstä ja merilääketieteestä.

Teknisiä tarkastuksia suorittavat myös luokituslaitokset, jotka ovat yksityisiä yrityksiä ja toimivat teknisinä asiantuntijoina. Ne voivat toimia lippuvaltion puolesta vain, jos ne on valtuutettu BG Verkehrin toimesta. Hyväksytyt luokituslaitokset hoitavat muun muassa rakennuspiirustusten tarkastuksia, alusten katsastuksia IMO:n yleissopimusten ja MLC-yleissopimuksen mukaisesti sekä väliaikaistodistusten myöntämisiä. Lippuvaltiotarkastukset suorittaa kuitenkin yksinomaan BG Verkehrin alusturvallisuusosasto. BG Verkehr vastaa myös satamavaltiotarkastuksista. Toimintaa koordinoidaan Hampurissa. Tarkastajat ovat kokeneita merimiehiä tai laivain-sinöörejä.

Ylimääräisistä lippuvaltiotarkastuksista peritään maksuja esimerkiksi, jos alus on pysäytetty ja vaatii lisätarkastuksen. Maksu perustuu tarkastajan työtunteihin ja lisäksi peritään matkakulut. Maksut vahvistetaan BG Verkehrin maksuasetuksella.

Alankomaat

Alusten turvallisuudesta vastaa Inspectie Leefomgeving en Transport, jäljempänä *ILT*. Perinteisten aluksella tehtävien lippuvaltiotarkastusten lisäksi ILT voi suorittaa tarkastuksia myös digitaalisesti ja järjestelmävalvonnan avulla. Saatavilla olevan tiedon ja riskiarvioinnin perusteella ILT päättää milloin ja millaista valvontaa suoritetaan. Alankomaat otti käyttöön riskiperusteisen mallin lippuvaltiotarkastuksille jo vuonna 2009. ILT käyttää valinta- ja suunnittelutyökälyä, joka muodostaa aluksista profiilin hyödyntämällä sisäisiä ja ulkoisia tietolähteitä,

kuten Pariisin pöytäkirjan tietoja. Profiilin perusteella järjestelmä valitsee sopivan valvontamuodon ottaen huomioon aluksen koon ja tonniston.

ILT suorittaa aina tarkastuksen, jos aluksesta ei ole saatavilla riittäviä tietoja. Näin varmistetaan kokonaiskuva Alankomaiden lipun alla purjehtivien alusten turvallisuudesta, työolosuhteista ja ympäristönsuorituksista. Riskiperusteisen valvonnan lisäksi ILT tekee satunnaisia tarkastuksia varmistaakseen valintamallin toimivuuden ja havaitakseen uusia riskejä.

ILT ei käytä ulkoisia tarkastajia lippuvaltiotarkastuksissa eikä aio siirtyä tähän malliin. Lippuvaltiotarkastukset ovat maksuttomia. Seuraamukset perustuvat rikosoikeudellisiin rangaistuksiin ja hallinnollisiin toimenpiteisiin, kuten aluksen pidättämiseen tai todistusten peruuttamiseen. Lain-säädäntöä on muutettu niin, että myös aluksen omistaja on vastuussa vaatimusten rikkomisesta ja hänelle voidaan määrätä sakkoja. Käytännössä todistusten peruuttaminen ja aluksen pidättäminen on katsottu riittäväksi keinoksi varmistaa vaatimustenmukaisuus.

Belgia

Belgian lippuvaltiotarkastuksia koskeva sääntely perustuu Belgian merilakiin sekä sitä täydentäviin kuninkaallisiin asetuksiin. Lippuvaltiotehtävistä vastaa Belgian Maritime Inspectorate, jäljempänä *BMI*. BMI suorittaa tarkastuksia Belgian lipun alla purjehtiville aluksille ja valvoo, että ne täyttävät kansainväliset turvallisuus-, ympäristö- ja työolosuhdevaatimukset. BMI voi tarkastus- ja sertifiointitehtäviään suorittaessaan turvautua hyväksytyihin laitoksiin. Hyväksytyt laitokset ovat Belgian tunnustamia luokituslaitoksia, joilla on lupa suorittaa Belgian lipun alla purjehtivien merialusten lakisääteisiä tarkastuksia, auditointeja ja sertifiointeja. Tämä tapahtuu sopimuksen mukaisesti ja valtuudet määritellään työmatriisissa.

Jokaiselle konventioalukselle (≥ 500 GT) tehdään vähintään yksi tekninen tarkastus ja yksi auditointi viiden vuoden aikana. Olemassa oleville matkustaja-aluksille tehdään vuotuinen kuivalaiturikatsastus matkustaja-aluksen turvallisuuskirjan uusimiseksi (voimassa yhden vuoden). Matkustaja-aluksiin liittyvän monimutkaisuuden ja riskien vuoksi tämän katsastuksen suorittaa osittain lippuvaltio hyväksytyin laitoksen läsnä ollessa.

Tarkastuksista peritään maksuja, jotka koostuvat vuosimaksusta ja tuntiperusteisista tarkastusmaksuista. Vuosimaksu on SOLAS-yleissopimuksen mukaiselle alukselle 606 euroa ja ei SOLAS-yleissopimuksen mukaiselle alukselle 121 euroa. Käynneistä, jotka liittyvät todistusten tai sertifikaattien uusimiseen tarkastusmaksu on 182 euroa tunnilta konventioaluksille ja 91 euroa tunnilta ei-konventioaluksille. Lisäksi peritään matkakustannuksia. Maksut vahvistetaan kuninkaallisella asetuksella ja niitä tarkistetaan vuosittain.

Belgian merilaki sisältää seuraamuksia aluksen omistajalle, operoijalle sekä aluksen päällikölle. Ensisijaisina hallinnollisina toimenpiteinä BMI voi määrätä lisätarkastuksia alukselle. Lisätarkastuksia tekee yksinomaan lippuvaltio, eikä niitä siirretä hyväksytyille laitokselle. Belgian lain-säädäntö mahdollistaa myös sakkoja sekä hallinnollisia seuraamusmaksuja meriliikennelain rikkomisesta.

6 Lausuntopalaute

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi pyydettiin sidosryhmiltä lausuntoja x.x –x.x.2025 välisenä aikana.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki alusturvallisuuden valvonnasta

1 luku

Yleiset säännökset

1 §. Lain soveltamisala. Lain tarkoituksena olisi säätää alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta kattavasti. Lakia sovellettaisiin alusten lippuvaltiotarkastuksiin, satamavaltiotarkastuksiin, ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastuksiin sekä muihin alusturvallisuustarkastuksiin. Pykälän 1 momentti vastaisi voimassa olevan lain 1 §:ää.

Ehdotetun lain soveltamisala ja tarkoitus eroaisivat alusturvallisuuslaista, jossa säädetään aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista ja katsastuksesta. Kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 336/2006 lisäksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin (1687/2009) on sisällytetty alusten turvallisuusjohtamista ja yhtiöiden valvontaa koskevat kansalliset täytäntöönpanosäännökset. Ehdotettu alusturvallisuuden valvontalaki sisältäisi keskeiset aluksen merikelpoisuuden valvontaa koskevat säännökset.

Pykälän 2 momentin mukaan lakia sovellettaisiin alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalaiseen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella. Suomen vesialue on merenkulun lainsäädännössä vakiintunut termi ja sillä tarkoitetaan Suomen aluevesiä ja sisävesialuetta. Momentissa säädettäisiin myös lain soveltamisesta suomalaisen ja ulkomaisen aluksen laivaväkeen, omistajaan sekä laivanisäntään. Lain soveltaminen laivanisäntään ja omistajaan on tärkeää, jotta taho, joka käyttää aluksen toiminnassa tosiasiallista määräysvaltaa ja vastaa sen käytöstä sekä turvallisuudesta aiheutuvista kustannuksista, voidaan velvoittaa huolehtimaan lain edellyttämistä velvoitteista.

2 §. Lain soveltamisalan rajaukset. Pykälä vastaisi suurelta osin voimassa olevan lain 4 §:n 2 momenttia. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset, ellei niitä käytetä matkustajien ja lastin kuljettamiseen yleisessä liikenteessä. Alusten ollessa niin sanotussa normaalissa puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen käytössä, aluksiin ei sovellettaisi lakia. Tilanteita, joissa puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alusta käytettäisiin matkustajien tai lastin kuljettamiseen yleisessä liikenteessä ei lähtökohtaisesti ole. Momentissa ei mainittaisi enää voimassa olevassa laissa olevaa hallinnollista alusta, koska kyseisiä aluksia ei ole enää käytössä.

Pykälä olisi yhteensopiva voimassa olevan EU-sääntelyn soveltamisalan kanssa. Lippuvaltioidirektiivin 2 artiklan mukaan direktiiviä sovelletaan sen jäsenvaltion hallintoon, jonka lipun alla alus purjehtii sellaisten alusten osalta, joilta edellytetään sertifiointia ja jotka liikennöivät millä tahansa kansainvälisillä reiteillä. Käytännössä edellä mainituilta aluksilta ei edellytetä vastaavia sertifiointeja. Satamavaltiotarkastusdirektiivin soveltamisalan rajauksista säädetään 3 artiklan 4 kohdassa, jonka puolia aluksia koskeva rajaus sisällytettäisiin satamavaltiotarkastuksia koskevaan 5 lukuun.

3 §. Määritelmät. Ehdotetussa 3 pykälässä säädettäisiin laissa käytettävistä määritelmistä. Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin alusturvallisuuden käsite. Alusturvallisuuden määritelmä sisältäisi aluksen merikelpoisuuden ja aluksen turvallisen käytön. Aluksen merikelpoisuudesta

säädetään merilain (674/1994) 1 luvun 8 §:ssä. Aluksen turvallisesta käytöstä säädetään puolestaan alusturvallisuuslaissa. Lisäksi määritelmä sisältäisi merenkulun turvatoimet sekä aluksen asumistilat, työskentelyolosuhteet ja laivaväen työsuhteen ehdot. Aluksen turvatoimilla tarkoitetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen aluksia ja satamarakenteita koskevan kansainvälisen turvasäännösten velvoitteita. ILO:n vuoden 2006 kansainvälinen merityöyleissopimus sisältää määräyksiä alusten asumistilojen ja työskentelyolosuhteiden tarkastamisesta. Alusturvallisuuden määritelmä kattaisi myös aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen. Määritelmä vastaisi suurelta osin voimassa olevan lain 2 §:n 1 kohtaa, mutta määritelmään lisättäisiin uutena kokonaisuutena työsuhteen ehdot, jotka ovat olleet vuodesta 2013 alkaen osa merityöyleissopimuksen mukaista valvontaa. Merityöyleissopimuksen noudattamisen valvonta kuuluu Suomessa ensisijaisesti työsuojeluviranomaisen toimivaltaan ja vastuualueelle. Koska merityöyleissopimuksen vaatimusten valvonta on kuitenkin erottamaton osa satamavaltiotarkastuksia, jotka kuuluvat Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan, on perusteltua sisällyttää merityöyleissopimusta koskevat näkökohdat alusturvallisuustarkastuksia koskeviin säännöksiin. Laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella annetun lain 18 §:n 2 momentin mukaan ulkomaisen aluksen osalta työsuojeluviranomainen valvoo sitä, että merityöyleissopimuksen vaatimukset työsuhteen ehdoista, aluksen työ- ja asuintilojen terveellisyydestä ja turvallisuudesta sekä oikeudesta asianmukaiseen ravintoon, virkistäytymiseen ja vapaaajan viettoon täyttyvät. Tämä selkeyttää viranomaisten toimivaltajakoa ja varmistaa, että merityöyleissopimuksen vaatimukset voidaan ottaa huomioon osana kokonaisvaltaista aluksen turvallisuuden ja vaatimustenmukaisuuden arviointia.

Pykälän 2 kohdassa määriteltäisiin lippuvaltion käsite, joka vastaisi voimassa olevan lain 2 §:n 21 kohtaa.

Pykälän 3 kohta sisältäisi lippuvaltion hallinnon määritelmän. Määritelmä vastaisi lippuvaltioidirektiivin 3 artiklan b kohdan hallinnon määritelmää, jonka mukaan hallinnolla tarkoitetaan sen jäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia, jonka lipun alla alus purjehtii. Määritelmä vastaisi voimassa olevan lain 2 §:n 14 kohtaa.

Pykälän 4 kohdassa määriteltäisiin lippuvaltioidirektiivi. Voimassa olevassa laissa ei ole määriteltäviä lippuvaltioidirektiiviä. Määritelmän lisääminen olisi perusteltua, koska jäljempänä ehdotetun mukaisesti tarkastukset systematisoitaisiin ehdotetussa laissa erityisesti eri direktiivien mukaisiin tarkastuksiin.

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin satamavaltiotarkastusdirektiivi. Voimassa olevassa laissa kyseisestä direktiivistä käytetään lyhennettä PSC-direktiivi, joka tulee englanninkielisestä nimestä Port State Control. Direktiivin nimike muutettaisiin lain yhtenäisyyden vuoksi suomenkieliseksi.

Pykälän 6 kohdassa määriteltäisiin tarkastusdirektiivi. Määritelmä vastaisi voimassa olevan lain 2 §:n 4 kohtaa.

Pykälän 7 kohdassa määriteltäisiin Pariisin pöytäkirja. Määritelmä vastaisi satamavaltiotarkastusdirektiivin 2 artiklan 2 kohtaa ja voimassa olevan lain 2 §:n 22 kohtaa.

Pykälän 8 kohdassa määriteltäisiin Pariisin pöytäkirjan alue. Määritelmä vastaisi satamavaltiotarkastusdirektiivin 2 artiklan 4 kohtaa ja voimassa olevan lain 2 §:n 34 kohtaa.

Pykälän 9 kohta sisältäisi määritelmän Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytystä heikon toiminnan laadun luettelosta. Lippuvaltioiden luokitusta koskeva vuosittain julkaistava luettelo on

julkinen. Lippuvaltioiden sijoittuminen luettelossa perustuu huomautusten määrään suhteessa tarkastuksiin. Luettelon tiedot perustuvat tarkastustietokantaan kirjattuihin tietoihin.

Pykälän 10 kohta sisältäisi määritelmän Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytystä korkean tai keskitason toiminnan laadun luettelosta. Lippuvaltioiden luokitusta koskevat vuosittain julkaistavat luettelot ovat julkisia. Lippuvaltioiden sijoittuminen luettelossa perustuu huomautusten määrään suhteessa tarkastuksiin. Luettelon tiedot perustuvat tarkastustietokantaan kirjattuihin tietoihin. Korkean ja keskitason laadun luettelot ovat lippuvaltioiden toiminnan laatuluokituksia, jotka perustuvat satamavaltiotarkastuksissa kerättyyn objektiiviseen tilastolliseen tietoon ja kuvaavat sitä, kuinka tehokkaasti lippuvaltio huolehtii kansainvälisten merenkulun velvoitteidensa täytäntöönpanosta.

Pykälän 11 kohta sisältäisi määritelmän lippuvaltiotarkastuksesta, jolla tarkoitettaisiin lippuvaltioidirektiivin mukaisia tarkastuksia. Lippuvaltioidirektiiviä sovelletaan sen jäsenvaltion hallintoon, jonka lipun alla alus purjehtii sellaisten alusten osalta, joilta edellytetään sertifiointia ja jotka liikennöivät millä tahansa kansainvälisillä reiteillä.

Pykälän 12 kohta sisältäisi määritelmän satamavaltiotarkastuksesta, jolla tarkoitettaisiin satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaista tarkastusta. Satamavaltiotarkastusdirektiiviä sovelletaan sellaiseen ulkomaiseen alukseen ja sen miehistöön, joka käy jäsenvaltion satamassa tai ankkurointialueella ja osallistuu aluksen ja sataman vuorovaikutukseen.

Pykälän 13 kohdassa määriteltäisiin muut alusturvallisuustarkastukset, joilla tarkoitettaisiin alukselle suoritettavaa tarkastusta, joka ei olisi lippuvaltioidirektiivin, satamavaltiotarkastusdirektiivin tai tarkastusdirektiivin mukainen tarkastus. Muut alusturvallisuustarkastukset sisältyisivät ehdotetun lain 7 lukuun.

Pykälän 14 kohdassa määriteltäisiin lippuvaltiotarkastaja. Lippuvaltiotarkastajalla tarkoitettaisiin valvontaviranomaiseen virkasuhteessa olevaa virkamiestä, jonka virkatehtäviin kuuluisi suorittaa lippuvaltiotarkastuksia. Lippuvaltiotarkastaja suorittaisi sekä lippuvaltioidirektiivin mukaisia lippuvaltiotarkastuksia että muita alusturvallisuustarkastuksia.

Pykälän 15 kohta sisältäisi määritelmän satamavaltiotarkastajasta. Satamavaltiotarkastajalla tarkoitettaisiin valvontaviranomaiseen virkasuhteessa olevaa virkamiestä, jonka virkatehtäviin kuuluisi suorittaa satamavaltiotarkastuksia. Satamavaltiotarkastaja suorittaisi sekä satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaisia että muita alusturvallisuustarkastuksia.

Pykälän 16 kohdassa määriteltäisiin tarkastaja, jolla tarkoitettaisiin edellä mainittua lippuvaltiotarkastajaa ja satamavaltiotarkastajaa. Erillisen tarkastajaa koskevan määritelmän mukaan ottaminen olisi perusteltua erityisesti lakiteknisistä syistä. Koska ehdotetussa laissa on useampia eri tarkastajia, olisi lain selkeyden vuoksi tarpeen määritellä tietyt yhtenäiset tarkastajan oikeudet ja velvollisuudet.

Pykälän 17 kohdassa määriteltäisiin nimetty lippuvaltiotarkastaja. Määritelmä olisi uusi ja nimetyllä lippuvaltiotarkastajalla tarkoitettaisiin henkilöä, joka ei olisi Liikenne- ja viestintäviraston yksinomaisessa palveluksessa ja jonka Liikenne- ja viestintävirasto on asianmukaisesti valtuuttanut. Käytännössä kyse voisi olla luokituslaitoksen palveluksessa olevasta lippuvaltiotarkastukseen perehtyneestä asiantuntijasta, joka toimisi kuitenkin kyseisiä tehtäviä tehdessään virkavastuulla. Nimetyn lippuvaltiotarkastajan asemasta ja nimityskirjasta sekä sen peruuttamisesta säädettäisiin ehdotetun lain 9–11 §:ssä.

Pykälän 18 kohdassa määriteltäisiin luokituslaitosasetus. Määritelmä vastaisi voimassa olevan lain 2 §:n 18 kohtaa.

Pykälän 19 kohta sisältäisi määritelmän hyväksytystä luokituslaitosasetuksesta, jolla tarkoitettaisiin luokituslaitosasetuksen mukaisesti hyväksyttyä laitosta, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt katsastusvaltuutusta koskevan sopimuksen.

Pykälän 20 kohdassa määriteltäisiin todistuskirjat. Todistuskirjoilla tarkoitettaisiin kansainvälisillä matkoilla liikennöiville aluksille kansainvälisten yleissopimusten nojalla lippuvaltion tai sen puolesta annettuja todistuskirjoja sekä tarvittaessa vapautuskirjoja ja liikennöintilupia ja kotimaan matkoilla liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten osalta non-SOLAS-direktiivin mukaisesti annettuja turvallisuuskirjoja sekä asianmukaisia varusteluetteloita ja tarvittaessa vapautuskirjoja ja liikennöintilupia tai muita alusturvallisuuslain mukaisesti myönnettyjä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja. Määritelmä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 2 §:n 12 ja 13 kohtien määritelmiä todistus- ja vapautuskirjoista.

Pykälän 21 kohdan määritelmä vastaisi voimassa olevan lain 2 §:n 3 kohdan laivanisäntää koskevaa määritelmää. Laivanisäntä on merenkulun kansallisessa lainsäädännössä vakiintunut määritelmä. Määritelmä vastaisi myös suurelta osin satamavaltiotarkastusdirektiivin 2 artiklan 18 kohdan yhtiötä koskevaa määritelmää, jonka mukaan yhtiöllä tarkoitetaan aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten hoitoyhtiötä tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajaa, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnasta varustamolta, ja joka on vastuun otettuun suostunut hoitamaan kaikki kansainvälisestä turvallisuusjohtamissäännöstöstä johtuvat velvoitteet ja vastuut.

Pykälän 22 kohdassa määriteltäisiin ro-ro-matkustaja-alus. Määritelmä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan lain 2 §:n 7 kohtaa ja alusturvallisuuslain 2 §:n 20 kohtaa. Ro-ro-matkustaja-alus on matkustaja- ja rahtialuksen yhdistelmä, jossa rahti (yleensä kuorma-autot, perävaunut ja muut ajoneuvot) lastataan ja puretaan ajamalla perä-, sivu- tai keularampeista. Alus sisältää myös tilat enemmän kuin 12 matkustajan majoittamista ja palveluita varten.

Pykälän 23 kohta sisältäisi suurnopeusmatkustaja-aluksen määritelmän. Määritelmä vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan lain 2 §:n 8 kohtaa ja alusturvallisuuslain 2 §:n 21 kohtaa. Suurnopeusmatkustaja-alus tarkoittaa nopeaa, matkustajia kuljettavaa alusta, joka usein liikennöi lyhyillä reiteillä.

Pykälän 24 kohdassa määriteltäisiin säännöllinen liikennöinti, jolla tarkoitettaisiin liikennettä ennalta määrättyjen aikataulujen tai reittien mukaisesti. Määritelmä vastaisi alusturvallisuuslain 2 §:n 33 kohdan säännöllistä liikennettä koskevaa määritelmää. Tarkastusdirektiivin 2 artiklan 6 kohdan mukaan säännöllisellä liikennöinnillä tarkoitetaan sarjaa aluksella tehtäviä matkoja, joilla hoidetaan kahden tai useamman saman sataman välistä liikennettä, tai sarjaa matkoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu tunnistettavissa oleva järjestelmällinen sarja. Voimassa olevan lain 2 §:n 11 kohdan määritelmä vastaa direktiivin määritelmää. Ehdotettavalla määritelmällä se yksinkertaistettaisiin ja yhdenmukaistettaisiin alusturvallisuuslain määritelmän kanssa.

Pykälän 25 kohdan tarkastustietokannalla tarkoitettaisiin satamavaltiotarkastuksiin liittyviä tietoja koskevaa THETIS-tietojärjestelmää (The Hybrid European Targeting and Inspection System). THETIS-tietojärjestelmä on Pariisin pöytäkirjan osallistujien yhteinen tietojärjestelmä,

jota käytetään satamavaltiotarkastusten hallintaan ja dokumentointiin. Järjestelmän tuotannosta ja ylläpidosta vastaa Euroopan meriturvallisuusvirasto.

Pykälän 26 kohta sisältäisi ankkurointialueen määritelmän. Satamavaltiotarkastusdirektiivissä käytetty termi ankkuripaikka ei vastaa Suomessa käytössä olevaa käsitteistöä, sillä Suomessa ei ole virallisesti määriteltyjä ankkuripaikkoja, vaan ankkurointialueita. Ankkurointialue on määritelty esimerkiksi Traficomien julkaisemassa asiakirjassa "Vesiväyliin liittyvät käsitteet" (Traficom 552253/03.04.01.01/2021).

Pykälän 27 kohdassa pysäyttämällä tarkoitettaisiin satama- tai lippuvaltiotarkastuksen perusteella tehtävää hallinnollista päätöstä, jolla alusta kielletään jatkamasta matkaa, jos tarkastuksessa havaitut puutteet yksin tai yhdessä vaarantavat aluksen merikelpoisuuden.

Pykälän 28 kohdassa määriteltäisiin toiminnon kieltäminen. Toiminnon kieltämiselle tarkoitettaisiin, että aluksen toiminto voidaan keskeyttää välittömästi, jos havaittu puute tekee toiminnon jatkamisen vaaralliseksi. Tällä ehkäistään onnettomuuksia ja suojataan miehistön, matkustajien sekä meriympäristön turvallisuutta.

Pykälän 29 kohdan pääsyn epäämisellä tarkoitettaisiin alikuntoisten tai vakavia puutteita omaavien alusten pääsyn epäämisen suomalaisiin satamiin ja ankkurointialueille, jotta vältetään turvallisuus- ja ympäristöriskit.

Pykälän 30 kohdassa määriteltäisiin liikkeellelähtökielto. Se tarkoittaisi, että ro-ro- tai suurnopeusmatkustaja-alus ei saa liikennöidä, jos siinä on puutteita, jotka vaarantavat matkustajien tai miehistön turvallisuuden.

Pykälän 31 kohdassa HSSC-ohjeilla tarkoitettaisiin IMO:n Harmonized System of Survey and Certification -järjestelmän katsastusohjeita. Nämä ohjeet määrittelevät yhdenmukaistetun järjestelmän alusten katsastuksille ja todistuskirjoille IMO:n yleissopimusten mukaisesti. Ohjeet yhdenmukaistavat erilaisten alusten katsastusjaksot, katsastustyyppit ja todistusten voimassaoloajat sekä mahdollistavat eri yleissopimusten katsastusten yhteensovittamisen. Ohjeella avulla on tarkoitus varmistaa alusten johdonmukainen, tehokas ja ennakoitava katsastus- ja sertifiointikäytäntö aluksen koko elinkaaren ajan.

4 §. Sovellettavat kansainväliset yleissopimukset ja pöytäkirjat. Pykälässä säädettäisiin niistä yleissopimuksista ja pöytäkirjoista, jotka laissa säädetyissä eri tarkastuksissa tulisi tarkastaa. Luettelo yleissopimuksista ja pöytäkirjoista olisi satamavaltiotarkastusdirektiivin 2 artiklassa olevan listauksen sekä X liitteen mukainen paitsi, että ehdotetussa luettelossa olisi myös vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen vuoden 2010 pöytäkirja (HNS-yleissopimus). HNS-yleissopimus ei ole satamavaltiotarkastusdirektiivin luettelossa, koska yleissopimus ei ole vielä tullut kansainvälisesti voimaan. Suomessa eduskunta on hyväksynyt HNS-yleissopimuksen vuonna 2019. HNS-yleissopimus lisätään satamavaltiotarkastusdirektiivin luetteloon, kun se on tullut voimaan kansainvälisesti. Voimassa olevassa laissa sovellettavat kansainväliset yleissopimukset ja pöytäkirjat on lueteltu lain määritelmiä koskevassa 2 §:ssä.

2 luku

Viranomaiset ja viranomaisten tehtävät

5 §. Valvontaviranomainen. Pykälässä säädettäisiin alusturvallisuuden valvontaa suorittavasta valvontaviranomaisesta. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 5 §:n 1 momenttia. Lain

tarkoittama valvontaviranomainen olisi Liikenne- ja viestintävirasto, jonka tehtävistä säädetään Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018). Liikenne- ja viestintävirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka hoitaa liikenteen ja sähköisen viestinnän lupa-, valvonta- ja rekisteröintitehtäviä sekä muita viranomais-tehtäviä. Viraston tehtäviin kuuluu nykyisellään laaja-alaisesti merenkulkuun ja alusturvallisuuteen liittyviä viranomaistehtäviä.

6 §. Valvontaviranomaisen tehtävät. Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaisen tehtävistä. Nykyisellään valvontaviranomaisen tehtävistä on säädetty yleisluontoisemmin voimassa olevan lain 5 §:n 2 momentissa. Huomioiden alusturvallisuuden valvontaa koskevat kansainvälisistä yleissopimuksista ja EU-lainsäädännöstä tulevat velvoitteet, näistä tehtävistä olisi tarpeen säätää voimassa olevaa lakia tarkemmin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen valvontatehtävästä. Valvontaviranomaisen tulisi valvoa alusturvallisuudesta annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sekä huolehtia lippuvaltioidirektiivin, tarkastusdirektiivin ja satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista, ilmoituksista sekä niiden mukaisten tietojen antamisesta ja tietojen vaihdosta. Lisäksi valvontaviranomainen huolehtisi muista tässä laissa säädetyistä alusturvallisuustarkastuksista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaiselle asetettavasta tarkastustehtävästä ja -velvoitteista. Nykyisellään kansainvälisissä yleissopimuksissa ja EU-lainsäädännössä asetetaan Suomea sitovalla tavalla velvoitteita suorittaa alustarkastuksia tietty vuosittainen määrä. Näiden velvoitteiden täyttämisen varmistamiseksi olisi niistä tarpeen säätää lailla. Valvontaviranomaisen olisi vuosittain tarkastettava kansainvälisistä yleissopimuksista tai EU-lainsäädännöstä tulevan velvoitteen mukainen määrä aluksia. Valvontaviranomaisen olisi vuosittain tarkastettava kaikki satamavaltiotarkastusdirektiivin 12 artiklan a alakohdassa tarkoitetut satamassa tai ankkurointialueella käyvät I-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset sekä tarkastettava 12 artiklan a ja b alakohdassa tarkoitettuja I-kiireellisyysluokkaan ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvia aluksia Suomen osuutta vastaava tarkastusten kokonaismäärä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen tehtävästä evätä ulkomaisen aluksen pääsy suomalaisen satamaan tai ankkurointialueelle, jos Euroopan unionin toisen jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan osallistujan toimivaltainen viranomainen olisi evännyt kyseiseltä ulkomaiselta alukselta pääsyn sen satamaan tai ankkurointialueelle. Kyseisellä säännöksellä laitettaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 3 kohdan velvoite evätä yhtenäisesti aluksen pääsy unionin alueen satamiin ja ankkurointialueille.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin poikkeuksesta sallia aluksen satamaan pääsy, vaikka pääsyn epäämisen edellytykset täytyisivät, jos tietyt poikkeukselliset olosuhteet vallitsisivat. Vaikka satamaan pääsyn epäämisen edellytykset täytyisivät, valvontaviranomainen voisi näin ollen yksittäistapauksessa sallia aluksen pääsyn satamaan ylivoimaisen esteen sattuessa, ylivoimaisesti tärkeimpien turvallisuusnäkökohtien vuoksi, puutteiden korjaamiseksi tai saastuttamisvaaran poistamiseksi, jos aluksen omistaja, laivanisäntä tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin turvallisen satamaan tulon varmistamiseksi.

7 §. Tarkastajat. Pykälässä säädettäisiin tarkastajien tehtävistä. Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomaisen virkamiehet olisivat tässä laissa tarkoitettuja tarkastajia. Käytännössä kyseiset tarkastajat olisivat viraston tähän tehtävään hyväksymiä virkamiehiä, joiden virkatehtäviin kuuluisi alustarkastusten suorittaminen. Kyseiset virkamiehet suorittaisivat julkista hallintotehtävää ja niiden tehtäviin sisältyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä.

Pykälän 2 momentin mukaan lippuvaltiotarkastuksia voisivat suorittaa tarkastajat, jotka olisivat saaneet tehtäviin liittyvän koulutuksen. Säännöksellä toimeenpantaisiin osaltaan lippuvaltiorektiivin 4 c artiklan 1 kohdan mukainen koulutusvaatimus, joka kohdistuu tarkastajiin. Lippuvaltiorektiivin 3 artiklan 1 kohdan i alakohdassa on määritelty lippuvaltion tarkastaja ja siihen kohdistuvat vaatimukset. Lippuvaltiorektiivin 8 artiklan 1 kohdassa asetetaan tarkastajaan kohdistuvia pätevyys- ja riippumattomuusvaatimuksia.

Pykälän 3 momentin mukaan satamavaltiotarkastuksia ja tarkastusdirektiivin mukaisia tarkastuksia voisivat suorittaa tarkastajat, jotka täyttäisivät satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteen XI vaatimukset. Säännöksellä saatettaisiin voimaan satamavaltiotarkastusdirektiivin 22 artiklan 1 ja 5 kohtien vaatimukset, joissa asetetaan tarkastajille ammatillisia pätevyysvaatimuksia. Tarkastuksia voisi tehdä vain vaatimukset täyttävä tarkastaja. Tarkemmista pätevyysvaatimuksista säädetään direktiivin liitteessä XI. Tarkastajalla olisi oltava valvontaviranomaisen antama yhteisen mallin laatimisesta satamavalvontaa suorittavien tarkastajien henkilötodistusta varten annetun komission direktiivin 96/40/EY liitteessä edellytetyt tiedot sisältävä todistus, joka osoittaisi, että henkilö on valtuutettu suorittamaan tarkastuksia. Satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä XI määritellään, millainen koulutus, kokemus, pätevyys ja kielitaito vaaditaan satamavaltion tarkastajilta, jotta he voivat pätevästi ja asiantuntevasti valvoa alusten turvallisuutta ja kansainvälisten määräysten noudattamista. Kyseinen säännös vastaisi voimassa olevan lain vaatimuksia.

Pykälän 4 momentissa täsmennettäisiin, että muita alusturvallisuustarkastuksia voisivat suorittaa tarkastajat, jotka ovat saaneet kyseiseen tarkastustehtävään liittyvän koulutuksen. Säännöksen tarkoituksena olisi varmistaa, että 7 luvun mukaiset tarkastukset voidaan kohdentaa tarkoituksenmukaisesti siten, ettei tarkastusten yhdenmukaisuus ja laatu kuitenkaan heikkene. Esimerkiksi kotimaanliikenteen aluksiin kohdistuvat sekä meriympäristöön liittyvät alusturvallisuustarkastukset eivät välttämättä edellytä samaa osaamista kuin satamavaltio- ja lippuvaltiotarkastukset, jolloin muita alusturvallisuustarkastuksia voitaisiin näin ollen teettää myös sellaisilla tarkastajilla, joilla ei ole satama- tai lippuvaltiotarkastajan roolia, edellyttäen että heillä on tehtävän edellyttämä koulutus. Kyse olisi Liikenne- ja viestintäviraston laadunhallintajärjestelmän mukaisesta perehdytyksestä ja sisäisestä koulutuksesta tai muusta vastaavasta koulutuksesta, joka kattaisi muun muassa tarkastuksen ominaisuudet, menettelyt ja raportoinnin.

Pykälän 5 momentin mukaan laajennetun tarkastuksen toteuttaisi lähtökohtaisesti vähintään kaksi satamavaltiotarkastajaa. Jos se ei olisi mahdollista, Liikenne- ja viestintävirasto kirjaisi syyt tarkastustietokantaan. Kyseisellä säännöksellä pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 14 artiklan 4 kohdan vaatimus siitä, että laajennetun tarkastuksen toteuttaisi mahdollisuuksien mukaan vähintään kaksi satamavaltiotarkastajaa, ja muussa tapauksessa syyt tästä poikkeamiseen kirjattaisiin tarkastustietokantaan. Laajennetun tarkastuksen sisällöstä ja siinä tarkastettavista kohteista säädettäisiin tarkemmin sitä koskevassa ehdotetun lain satamavaltiotarkastuksia koskevassa luvussa.

8 §. Tarkastajan oikeudet. Pykälässä säädettäisiin tarkastajan oikeuksista. Pykälän sisältö vastaisi nyt voimassa olevan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 6 §:ää. Tarkastuksen suorittamiseksi tarkastajalla olisi oikeus päästä valvottavaan alukseen milloin tahansa, tarkastaa alusturvallisuuteen liittyvät asiakirjat, luettelot ja järjestelmät sekä saada niistä jäljennöksiä, tietoja ja apua aluksen henkilökunnalta. Hän voisi käyttää asiantuntijoita tai valtuutettuja luokituslaitoksia apunaan sekä suorittaa tarvittavat tarkastukset ja varmistaa, että alus ja sen miehistö täyttävät turvallisuusvaatimukset. Alusten asianmukaisten tarkastusten varmistamiseksi tarkastajan oikeuksista olisi säädettävä kattavasti.

9 §. *Nimetyt lippuvaltiotarkastajat.* Pykälässä säädettäisiin nimetyistä lippuvaltiotarkastajista. Lippuvaltiotarkastusdirektiivin muutos mahdollistaa jatkossa nimettyjen lippuvaltiotarkastajien käyttämisen lippuvaltiotarkastajien mukaisiin tarkastuksiin. Nimetyt lippuvaltiotarkastajat olisivat uusi tarkastajaryhmä ja toimisivat vastaavalla tavalla valvontaviranomaisen nimeämänä kuin alusturvallisuuslaissa tarkoitetut nimetyt katsastajat. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi nimetä riippumattoman ja puolueettoman lippuvaltiotarkastajan suorittamaan lippuvaltiotarkastuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan nimetyllä lippuvaltiotarkastajalla tulisi olla sellainen pätevyys, että hän pystyy asianmukaisesti suorittamaan tarkastuksia. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön osaltaan lippuvaltiotarkastajien 4 c artiklan 1 kohdan mukainen koulutusvaatimus, joka kohdistuu tarkastajiin. Lippuvaltiotarkastajien 3 artiklan 1 kohdan i alakohdassa on määritelty lippuvaltion tarkastaja ja siihen kohdistuvat vaatimukset. Lippuvaltiotarkastajien 8 artiklan 1 kohdassa asetetaan tarkastajaan kohdistuvia pätevyys- ja riippumattomuusvaatimuksia. Tarkemmin koulutusvaatimuksista säädettäisiin pykälän 4 momentin perusteella annettavassa valtioneuvoston asetuksessa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tarkemmin, mitä lainsäädäntöä nimetyt lippuvaltiotarkastajat olisivat tässä laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitaessaan noudatettava. Vastavanlainen nimetty tarkastaja koskeva säännös on merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 2 §:ssä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä nimetyt lippuvaltiotarkastajien pätevyysvaatimuksista.

10 §. *Nimetyt lippuvaltiotarkastajien nimeäminen ja nimityskirja.* Pykälän 1 momentin mukaan nimetyt lippuvaltiotarkastajien nimityskirja myönnettäisiin määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi. Määräaikaisuus korostaa sitä, että nimitys ei ole pysyvä, vaan sen edellytykset on arvioitava säännöllisesti. Nimityskirja voidaan uusua hakemuksesta, jos hakija osoittaa säilyttäneensä pätevyytensä. Uusiminen edellyttää siten aktiivista hakemista sekä viranomaisen tekemää arviota siitä, että nimetty lippuvaltiotarkastaja edelleen täyttää tehtävän edellyttämät osaamis- ja pätevyysvaatimukset. Menettely mahdollistaa sen, että valvontaviranomainen voi seurata ja varmistaa lippuvaltiotarkastajien osaamisen ajantasaisuuden sekä tarvittaessa jättää nimityksen uusimatta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta julkaista verkkosivuillaan nimetyt lippuvaltiotarkastajien nimi ja yhteystiedot sekä toimialue. Julkaisemisen tarkoituksena on parantaa lippuvaltiotoiminnan läpinäkyvyyttä ja varmistaa, että alusten päälliköt, laivanisännät ja muut asianosaiset voivat varmistua tarkastajien asemasta ja toimivallasta. Verkkosivuilta olisi lisäksi käytävä ilmi, mitä tehtävää lippuvaltiotarkastaja on oikeutettu hoitamaan. Tämä rajaa tarkastajan toimivallan selkeästi ja ehkäisee epäselvyyksiä tilanteissa, joissa nimetyt lippuvaltiotarkastajien toimivalta koskee vain tiettyjä tehtäviä tai tarkastustyyppisiä.

Säännös tukisi tehtävien asianmukaista hoitamista, toimivallan selkeyttä ja julkisen vallan käytön ennakoitavuutta sekä vahvistaa valvontaviranomaisen vastuuta lippuvaltiotarkastajien nimeämisessä ja toiminnan järjestämisessä.

11 §. *Nimetyt lippuvaltiotarkastajien nimityskirjan peruuttaminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nimityskirjan pakollisesta peruuttamisesta, jos nimetty lippuvaltiotarkastaja ei enää täytä nimityksen edellytyksiä tai jos hän vakavasti tai toistuvasti rikkoo tätä lakia tai sen nojalla

annettuja säännöksiä tai määräyksiä. Säännös on välttämätön, jotta viranomaisella olisi selkeä toimivalta puuttua tilanteisiin, joissa nimitykseen perustuvan julkisen vallan käyttö ei ole enää perusteltua.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuulemisvelvollisuudesta ennen nimityskirjan peruuttamista. Kuulemisella varmistetaan nimetyn lippuvaltiotarkastajan oikeusturva ja asianmukainen hallintomenettely.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta velvoittaa nimetty lippuvaltiotarkastaja palauttamaan nimityskirjansa viipymättä 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa. Säännöksellä estettäisiin nimitykseen perustuvan toimivallan käyttö tilanteissa, jossa sen edellytykset eivät enää täyty.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin nimityskirjan peruuttamisen kestosta. Nimityskirja voidaan peruuttaa kokonaan tai määräajaksi, mikä mahdollistaa seuraamuksen oikeasuhtaisen kohdentamisen.

12 §. *Nimetyt lippuvaltiotarkastajan oikeudet.* Pykälässä säädettäisiin nimetyt lippuvaltiotarkastajan oikeuksista, jotka olisivat suhteutettu kyseisen tarkastajan asemaan ja toisaalta tehtävän luonteeseen. Pykälän mukaan nimetyllä lippuvaltiotarkastajalla olisi oikeus tarkastuksen asianmukaista suorittamista varten saada nähtäväkseen tarpeelliset asiakirjat, saada aluksen päälliköltä ja muilta aluksessa palvelevilta henkilöiltä tietoja ja selvityksen, että aluksen henkilökunta kykenee niihin tehtäviin, jotka ovat välttämättömiä aluksen turvallisuudelle sekä tarkastaa laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä alusturvallisuuden vaatimassa laajuudessa.

13 §. *Nimettyä lippuvaltiotarkastajaa koskeva valvonta.* Pykälässä säädettäisiin nimettyä lippuvaltiotarkastajaa koskevasta valvonnasta. Liikenne- ja viestintäviraston olisi valvottava, että nimetty lippuvaltiotarkastaja suorittaisi tälle annettuun nimityskirjaan perustuvat tehtävänsä. Valvontatehtävä olisi perusteltua säätää tehtävän luonteen vuoksi, koska nimetty lippuvaltiotarkastaja ei ole virkasuhteessa.

14 §. *Järjestelmät.* Pykälässä säädettäisiin järjestelmistä, joita valvontaviranomaisella tulisi olla. Nämä vaatimukset perustuvat lippuvaltio- ja satamavaltioiden tarkastusdirektiiveihin. Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomaisella olisi oltava järjestelmä, jolla kehitettäisiin ja ylläpidettäisiin tarkastajien osaamista. Pykälän 1 momentilla saatettaisiin voimaan satamavaltioiden tarkastusdirektiivin 22 artikla ja lippuvaltioiden tarkastusdirektiivin 4 c artikla.

Pykälän 2 momentilla pantaisiin täytäntöön lippuvaltioiden tarkastusdirektiivin 5 artiklan 2 kohta.

Pykälän 3 momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltioiden tarkastusdirektiivin 30 artikla ja lippuvaltioiden tarkastusdirektiivin 8 artikla.

15 §. *Virka-apuviranomaiset.* Pykälässä säädettäisiin virka-apuviranomaisista. Kyseisen säännöksen viranomaiset vastaisivat voimassa olevan lain 9 §:ssä mainittuja viranomaisia, mutta viranomaisten nimet päivitetäisiin. Virka-apuviranomaisista säätäminen olisi tarpeen jatkossakin, koska usealla eri viranomaisella on omia vastuualueita ja toimivaltuuksia aluksiin, alusturvallisuuteen ja niiden miehistöön liittyen.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ehdotetussa laissa tarkoitetuissa asioissa Rajavartiolaitos, poliisi, Tulli, Väylävirasto, Puolustusvoimat sekä kuntien terveydensuojeluviranomaiset olisivat kukin toimialallaan velvollisia antamaan pyydettyä tarpeellista virka-apua Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Rajavartiolaitoksen ja poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua tarkastuksen toimittamista varten, jos ehdotetussa laissa tarkoitettua tarkastusta tai muuta toimenpidettä yritettäisiin estää tai häiritä taikka valvontaviranomaisen antamaa päätöstä ei noudatettaisi. Momentti vastaisi suurelta osin voimassa olevan lain 9 §:n 2 momenttia, mutta säännökseen ehdotetaan lisättäväksi Rajavartiolaitoksen antama virka-apu. Lisäksi virka-avun kohteena olevat tilanteet laajennettaisiin koskemaan valvontaviranomaisen päätöksen noudattamatta jättämistä. Kyseeseen voisi tulla esimerkiksi valvontaviranomaisen aluksen pääsyn epäämistä koskeva päätös, jossa valvontaviranomainen pyytäisi Rajavartiolaitokselta virka-apua. Rajavartiolaitoksen tehtävistä säädetään rajavartiolain (578/2005) 3 §:ssä. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta ja tuesta säädetään rajavartiolain 77 §:ssä, jonka mukaan Rajavartiolaitos voi antaa pyynnöstä virka-apua valtion viranomaiselle sen laissa säädetyn valvontavelvollisuuden toteuttamiseksi. Rajavartiolaitoksen antamasta avusta poliisille ja Tullille säädetään poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta annetussa laissa.

16 §. *Alusliikennepalvelun tarjoajan ja luotsausyhtiön velvollisuus avustaa valvontaviranomaista.* Pykälässä säädettäisiin alusliikennepalvelun tarjoajan ja luotsausyhtiön velvollisuudesta avustaa valvontaviranomaista. Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettulla alusliikennepalvelun tarjoajalla ja luotsauslaissa (561/2023) tarkoitettulla luotsausyhtiöllä olisi velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua valvontaviranomaiselle tarkastustehtävässä. Kyseinen pykälä vastaisi osin voimassa olevan lain 9 a §:ää. Jatkossa avustamisvelvollisuus olisi perusteltua ulottaa myös luotsausyhtiölle, jolla on keskeinen tehtävä merenkulun turvallisuuden, erityisesti väylänavigointiosaamisen näkökulmasta.

17 §. *Luotsin velvollisuus avustaa valvontaviranomaista.* Pykälässä säädettäisiin luotsin velvollisuudesta avustaa valvontaviranomaista sen lakisääteisten valvontatehtävien hoitamisessa. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että valvontaviranomainen saa käyttöönsä luotsien hallussa olevat tehtävien hoitamisen kannalta olennaiset tiedot ilman aiheetonta viivytystä. Luotsilla on luotsaustehtävänsä perusteella yksityiskohtaista ja tapauskohtaista tietoa aluksen liikkeistä, navigoinnista, olosuhteista ja aluksen toiminnasta satama- ja väyläalueilla. Nämä tiedot voivat olla keskeisiä lippuvaltio- ja satamavalvonnan toteuttamisessa sekä poikkeamien ja vaaratilanteiden selvittämisessä. Ilman nimenomaista avustamisvelvollisuutta valvontaviranomaisen mahdollisuudet saada tarvittavat tiedot oikea-aikaisesti voisivat heikentyä.

18 §. *Tarkastuksia koskevien tietojen toimittaminen.* Pykälässä säädettäisiin tarkastuksia koskevien tietojen toimittamisesta. Kyseiset tietojen toimittamisvelvoitteet perustuvat velvoittavaan EU-sääntelyyn, erityisesti satamavaltiotarkastusdirektiivin, tarkastusdirektiivin ja lippuvaltioidirektiivin nimenomaisiin asiaa koskeviin artikloihin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen vuosittaisesta ilmoitusvelvollisuudesta Euroopan komissiolle lippuvaltioidirektiivin 4 a artiklan mukaisesti suoritettujen lippuvaltiotarkastusten lukumäärästä ja velvollisuudesta mainita kunkin lippuvaltiotarkastuksen osalta aluksen IMO-numero, päivämäärä ja paikka. Kyseinen säännös perustuu lippuvaltioidirektiivin 9 b artiklan mukaisiin jäsenvaltion ilmoitusvelvollisuutta koskeviin vaatimuksiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta tallentaa tarkastustietokantaan tarkastusdirektiivin mukaisiin tarkastuksiin liittyvät tiedot heti, kun tarkastuskertomus on saatu valmiiksi tai liikkeellelähtökielto on annettu, peruutettu tai muutettu. Kyseinen säännös perustuu tarkastusdirektiivin 10 artiklan 2 kohdan vaatimuksiin. Momentin mukaan tarkastustietokantaan siirretyt tiedot tulisi myös vahvistaa julkaisemista varten 72 tunnin kuluessa. Tällä vaatimuksella pantaisiin täytäntöön tarkastusdirektiivin 10 artiklan 3 kohta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta tallentaa tarkastustietokantaan satamavaltiotarkastuksiin liittyvät tiedot heti, kun tarkastuskertomus on saatu valmiiksi, epäämispäätös on annettu tai pysäyttämispäätös on kumottu. Tarkastustietokantaan siirretyt tiedot tulisi vahvistaa julkaisemista varten 72 tunnin kuluessa. Kyseiset säännökset perustuvat satamavaltiotarkastusdirektiivin 24 artiklan 3 kohtaan. Vastaava velvoite sisältyy osin nykyisen lain 8 §:n 2 momenttiin. Liikenne- ja viestintäviraston olisi toimitettava Euroopan komissiolle vuosittain satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä XIV luetellut edellistä vuotta koskevat tiedot viimeistään 1 päivänä huhtikuuta. Kyseisellä säännöksellä pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 29 artiklan ja direktiivin liitteen XIV tietojen toimittamisvelvoite.

Pykälän 4 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tarkastuksia koskevien tietojen sisällöstä sekä toimittamistavoista.

19 §. Lippuvaltiotoiminnasta annettavien tietojen toimittaminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lippuvaltiotoiminnasta annettavien tietojen toimittamisesta. Säännös perustuu lippuvaltiotarkastusdirektiivin 8 artiklan 2 kohtaan, jossa asetetaan jäsenvaltioille asiaa koskeva tietojentoimitusvelvoite. Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava Euroopan komissiolle selvitys lippuvaltiotoiminnastaan, jos Suomi on Pariisin pöytäkirjan uusimmassa vuosikertomuksessa julkaistussa heikon suorituskyvyn luettelossa tai kahtena perättäisenä vuonna keskitason suorituskyvyn luettelossa. Selvitys olisi annettava Euroopan komissiolle viimeistään neljän kuukauden kuluttua kyseisen vuosikertomuksen julkaisemisesta. Selvityksessä olisi direktiivin edellyttämällä tavalla määritettävä ja analysoitava keskeiset syyt, jotka johtivat pysäyttämisiin ja puutteisiin ja sitä kautta heikkoon tai keskitasoiseen suorituskykyyn.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi tallennettava Suomen lipun alla purjehtivien alusten todistuskirjat, katsastusten ja auditointien päivämäärät sekä tiedot Suomen lipun alta pois siirtyneistä aluksista Euroopan komission kehittämään yhteen toimivaan digitaaliseen portaaliin. Momentilla pannaan täytäntöön lippuvaltiotarkastusdirektiivin 6 artiklan 1 kohta. Lippuvaltiotarkastusdirektiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaan portaalilla on tarkoitus olla yhteyspiste edellä mainituille tiedoille ja Euroopan komission on luotava portaalilla viimeistään 6.1.2028.

20 §. Vaatimustenmukaisuuden seuranta. Pykälän mukaan valvontaviranomainen vastaisi IMO:n Suomen merenkulun hallintoa koskevasta auditoinnista valmistelusta IMO:n hyväksymän aikataulun mukaisesti. Suomi on saanut vuonna 2024 järjestetyssä IMO:n auditoinnissa poikkeaman siitä, että kansallisesta lainsäädännöstä on puuttunut auditoinnista valmistelua koskeva sääntely. Valvontaviranomaisen olisi julkaistava auditoinnista tulokset. Pykälällä pantaisiin täytäntöön lippuvaltiotarkastusdirektiivin 7 artiklan 1 kohta.

21 §. Kansainvälisten yleissopimusten ja Euroopan unionin säädösten rikkomuksista ilmoittaminen. Pykälässä säädettäisiin valvontaviranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta 4 §:ssä tarkoitettuna yleissopimuksen tai Euroopan unionin säädöksen alusta koskevasta rikkomuksesta toimivaltaiselle viranomaiselle. Valvontaviranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta on määräys muun muassa alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomuksista määrättävistä seuraamuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/35/EY sekä turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehdyssä Hongkongin kansainvälisessä yleissopimuksessa (SopS 48/2025). Pykälässä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voisi olla muun muassa aluksen lippuvaltion viranomainen. Pykälässä säädettäisiin lisäksi valvontaviranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle toimista, joihin rikkomuksen johdosta on ryhdytty. Rikkomuksista ja niitä koskevista ilmoitusmenettelyistä määrätään yleissopimuksissa erikseen. Ehdotetun pykälän sisältö

vastaisi osittain voimassa olevan lain 11 §:n 4 momenttia, joka koskee vain Hongkongin yleissopimuksesta tulevia vaatimuksia.

3 luku

Yleiset tarkastusta koskevat säännökset

22 §. *Alusturvallisuuden varmistaminen.* Pykälässä säädettäisiin alusturvallisuuden varmistamisesta ja alustarkastusten yleisistä periaatteista. Pykälän tarkoituksena olisi määritellä, mitä alustarkastuksilla tarkoitetaan ja mikä on niiden merkitys kokonaisvaltaisessa alusturvallisuuden valvontajärjestelmässä. Pykälä olisi koko lain tarkastustoimintaa koskeva lähtökohtasäännös, jota täydentäisivät myöhemmissä luvuissa lippu- ja satamavaltiotarkastuksia sekä muita alustarkastuksia koskevat säännökset. Säännös perustuisi Suomea velvoittaviin kansainvälisiin yleissopimuksiin, kuten SOLAS- ja MARPOL-yleissopimuksiin, sekä niitä täydentävään Euroopan unionin lainsäädäntöön, kuten satamavaltiotarkastusdirektiiviin, lippuvaltioidirektiiviin ja tarkastusdirektiiviin. Näiden velvoitteiden nojalla jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden lipun alla purjehtivat alukset sekä niiden satamissa käyvät ulkomaiset alukset täyttävät turvallisuutta, miehitystä ja ympäristönsuojelua koskevat kansainväliset vaatimukset.

Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi tehtävä alustarkastuksia niin usein ja niin tehokkaasti kuin valvonnan kannalta on tarpeellista ja kuin Suomea velvoittavat kansainväliset yleissopimukset, Euroopan unionin säädökset tai kansalliset säännökset ja määräykset edellyttävät. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että viranomaisella on sekä lippuvaltion roolissa vastuu Suomen lipun alla purjehtivien alusten jatkuvasta turvallisuudesta että satamavaltion roolissa vastuu muiden valtioiden alusten valvonnasta niiden saapuessa Suomen satamiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta varmistaa, että alus täyttää Suomea velvoittavat kansainväliset yleissopimukset, Euroopan unionin säädökset tai kansalliset säännökset ja määräykset. Valvontaviranomaisen olisi lisäksi tarkastettava aluksen laivaväen viestintäkyky. Säännöksellä täytäntöön pantaisiin merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/993 19 artiklan. Artikla koskee kommunikointia laivalla ja artiklan f kohdan mukaan suorittaessaan satamavaltiona valvontaa satamavaltiotarkastusdirektiivin säännösten nojalla jäsenvaltioiden on varmistettava, että myös kolmannen maan lipun alla purjehtivat alukset noudattavat tätä artiklaa. Momentissa säädettäisiin lisäksi, että aluksella on oltava voimassa olevat todistuskirjat ja aluksen tosiallinen tilanne vastaa todistuskirjoissa annettuja tietoja. Aluksen todistuskirjat ovat virallisia dokumentteja, jotka osoittavat aluksen täyttävän kansainväliset ja kansalliset määräykset koskien meriturvallisuutta, ympäristönsuojelua ja miehistön työolosuhteita. Todistuskirjojen merkitys on suuri, koska ne toimivat tarkastuksissa todisteena siitä, että todistuskirjassa mainitut asiat ovat kunnossa tarkastettavalla aluksella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tarkastukset on suoritettava siten, että valvonnan tarkoitus saavutetaan ilman tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle. Tämä korostaa valvonnan oikeasuhtaisuutta ja tehokkuutta, tarkastukset tulisi kohdentaa riskeihin ja toteuttaa yhteistyössä aluksen päällikön ja laivanisännän kanssa, ottaen huomioon aluksen liikenne- ja huoltoaikataulu. Säännöksen tavoitteena olisi turvata korkea ja yhtenäinen alusturvallisuustaso Suomen vastuulla olevissa aluksissa ja vesillä sekä edistää kansainvälisen merenkulun turvallisuutta ja meriympäristön suojelua. Pykälällä luotaisiin yhteinen viitekehys kaikille lain nojalla suoritettaville tarkastuksille ja varmistetaan, että Suomen valvontajärjestelmä täyttää IMO:n yleissopimusten ja EU-lainsäädännön mukaiset perusveloitteet.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta. Virasto voisi antaa tarkempia määräyksiä tarkastettavista osa-alueista, tarkastusten sisällöstä ja menettelyistä sekä tarkastuksissa käytettävistä lomakkeista ja asiakirjoista. Tällainen valtuutus on tarpeen, jotta tarkastusten toteuttaminen voidaan räätälöidä esimerkiksi alustyyppin, liikennealueen ja tarkastettavan osa-alueen ominaisuuksien perusteella. Määräyksillä voidaan myös varmistaa, että tarkastuksissa käytetään yhtenäisiä ja ajantasaisia menettelyjä, jotka vastaavat lippuvaltioidirektiivin mukaisia velvoitteita ja kansainvälisesti hyväksytyistä standardeista.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta antaa tarkempia säännöksiä laivaväen viestintäkyvystä.

23 §. Tarkastuskertomus. Pykälässä säädettäisiin tarkastuskertomuksen laatimisesta ja siihen sisällytettävistä tiedoista. Tarkastuskertomus on keskeinen osa alusturvallisuuden valvontaprosessia, sillä se dokumentoi tarkastuksessa havaitut seikat, määrätyt toimenpiteet ja mahdolliset puutteet, ja mahdollistaa tarkastusten valvonnan ja seurannan sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Myös hallintolaki nykyisellään edellyttää tarkastuskertomuksen tekemistä, mutta asiaan liittyvistä kansainvälisistä ja EU-oikeudellisista velvoitteista johtuen tarkastuskertomukseen liittyvistä vaatimuksista olisi tarpeen säätää tarkemmin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin alusturvallisuuden tarkastuksesta laadittavan tarkastuskertomuksen sisällöstä ja toimittamisesta. Tarkastuskertomuksessa olisi vähintään mainittava tarkastuksen ajankohta ja paikka, havaitut poikkeamat ja puutteet, määrätyt toimenpiteet ja niiden määrääjat sekä tarkastuksen suorittaneen virkamiehen tai tarkastajan nimi ja asema. Tarkastuskertomus olisi toimitettava aluksen päällikölle. Tiedot mahdollistavat tarkastuksen kohteen ja vastuuhenkilöiden yksilöimisen sekä myöhempien valvontatoimien ja seurantatarkastusten toteuttamisen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin satamavaltiotarkastuksista ja tarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista laadittavista kertomuksista. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 15 artiklan 2 kohta ja liite IX, joissa säädetään tarkastusraporttien muodosta ja tietojen siirtämisestä EU:n yhteiseen THETIS-tarkastustietokantaan. Tarkastajan olisi laadittava satamavaltiotarkastuksesta direktiivin liitteen IX mukainen tarkastuskertomus ja tallennettava se tietokantaan 24 tunnin kuluessa aluksen todellisesta satamasta lähtöajasta. Valvontaviranomaisen vastuulla olisi varmistaa, että tietokantaan siirretyt tiedot vahvistetaan 72 tunnin kuluessa tarkastuksen päättymisestä. Näin turvataan tietojen oikeellisuus ja yhdenmukaisuus EU- sekä Pariisin pöytäkirjan osallistujien kesken.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lippuvaltiotarkastusten ja muiden kansallisten tarkastusten tarkastuskertomuksista. Tarkastajan olisi laadittava kertomus viipymättä tarkastuksen päätyttyä, ja lippuvaltiotarkastuksen osalta kertomus olisi toimitettava kansalliseen tarkastustietokantaan. Momentilla pantaisiin osittain täytäntöön lippuvaltioidirektiivin 4 a artiklan 4 kohta, jossa edellytetään, että lippuvaltiotarkastuksen tuloksista laaditaan raportti.

24 §. Tarkastuksessa havaittu puute tai epäkohta. Pykälässä säädettäisiin menettelystä, jota sovelletaan silloin, kun tarkastuksen yhteydessä aluksessa havaitaan vikoja tai puutteita. Puutteeksi katsottaisiin myös esimerkiksi todistuskirjan puuttuminen. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että tarkastuksissa todetut epäkohdat korjataan asianmukaisesti ja valvontaviranomaisella on tieto korjaavien toimenpiteiden toteutumisesta. Pykälä muodostaa siten keskeisen osan alusturvallisuuden valvontajärjestelmästä ja täydentää tarkastuskertomusta koskevaa säännöstä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tarkastajan ja nimetyn lippuvaltiotarkastajan velvollisuudesta ilmoittaa tarkastuksessa havaitusta viasta tai puutteesta aluksen päällikölle tai laivanisännälle sekä asettaa määräaika sen korjaamiselle tai poistamiselle. Ohjeistuksella tarkoitettaisiin esimerkiksi tarkastusraportin kirjausta puutteen ominaisuuksista ja jatkotoimista. Ennen määräajan asettamista tarkastajan tai nimetyn lippuvaltiotarkastajan on kuultava aluksen päällikköä tai laivanisäntää. Määräaika ja sen perustelut merkitään tarkastuskertomukseen, jotta korjaavien toimenpiteiden seuranta voidaan valvoa. Menettely vastaa Pariisin pöytäkirjan mukaisia tarkastusohjeita, joiden mukaan tarkastavan viranomaisen on puututtava aluksen vaatimustenvastaisuuksiin, mutta samalla on vältettävä aluksen tarpeetonta viivyttämistä tai pidättämistä. Momentilla pannaan täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 1 kohta, jonka mukaan toimivaltaisen viranomaisen on varmistuttava siitä, että tarkastuksessa ilmenneet puutteet korjataan yleissopimusten mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta ilmoittaa puutteiden korjaamisesta valvontaviranomaiselle. Lippuvaltiotarkastuksessa tai muussa alusturvallisuustarkastuksessa havaitun vian tai puutteen korjaamisesta on määräajan kuluessa tehtävä ilmoitus valvontaviranomaiselle. Tämä mahdollistaa sen, että valvontaviranomainen voi seurata korjausten toteutumista ja tarvittaessa määrätä seurantatarkastuksen. Momentti on linjassa lippuvaltiotarkastusdirektiivin 4 a artiklan 3 kohdan kanssa, jossa edellytetään, että tarkastuksissa ilmenneet puutteet korjataan lippuvaltion määräämässä määräajassa.

25 §. Puutteiden korjaaminen. Pykälässä säädettäisiin puutteiden korjaamiseen liittyvistä menettelyistä. Pykälän 1 momentti vastaisi asiallisesti sisällöltään voimassa olevan lain 17 h §:n 1 momentin sekä ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annetun valtioneuvoston asetuksen 4 §:n säännöksiä. Pykälän 2 momentti vastaisi asiallisesti sisällöltään voimassa olevan lain 14 b §:n säännöstä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta varmistaa, että tarkastuksissa varmistuneet tai ilmenneet puutteet korjataan. Säännös olisi tarpeen, jotta varmistuttaisiin puutteiden korjaamisesta alusturvallisuuden varmistamiseksi. Kyseinen velvoite varmistua puutteiden korjaamisesta perustuisi erityisesti satamavaltiotarkastusdirektiivin 13 artiklan 1 kohtaan ja tarkastusdirektiivin 7 artiklan 1 kohtaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin matkatietojen tallentimen puutteen korjaamiseen liittyvästä poikkeuksesta. Jos matkatietojen tallentimeen liittyvää puutetta ei voitaisi korjata nopeasti pysäyttämissatamassa, valvontaviranomainen voi edellyttää, että puute korjataan 30 päivän kuluessa. Kyseinen poikkeus perustuu satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 4 kohtaan.

26 §. Merityöyleissopimusta koskevat menettelyt. Pykälässä säädettäisiin menettelystä tilanteissa, joissa aluksen pysäyttäminen perustuu laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteissa ilmeneviin olennaisiin puutteisiin. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että tällaiset puutteet käsitellään siten että menettely täyttää merityöyleissopimuksen vaatimukset. Momentilla pannaan täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 6 kohta, jonka mukaan satamavaltion on mahdollisuuksien mukaan kutsuttava lippuvaltion hallinnon edustaja paikalle, jos päätös aluksen pysäyttämisestä perustuu laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteissa ilmeneviin olennaisiin puutteisiin. Lisäksi valvontaviranomaisen on ilmoitettava puutteista valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille. Pykälän tavoitteena on vahvistaa merityöyleissopimuksen täytäntöönpanoa osana alusturvallisuuden valvontaa sekä varmistaa, että vakaviin työ- ja asumisolosuhteiden puutteisiin puututaan nopeasti ja johdonmukaisesti. Samalla korostettaisiin yhteistyötä lippuvaltion ja työmarkkinajärjestöjen kanssa, jotta merenkulkijoiden turvallisuus ja oikeudet toteutuvat kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

27 §. Aluksen tarkastamatta jättäminen. Pykälässä säädettäisiin yleisestä menettelystä, jota sovelletaan kaikissa alusturvallisuutta koskevissa tarkastuksissa tilanteissa, joissa tarkastuksen suorittaminen ei ole mahdollista turvallisesti. Pykälän 1 momentin tarkoituksena on turvata tarkastajien, aluksen ja sen miehistön turvallisuus sekä ehkäistä tilanteet, joissa tarkastuksen suorittaminen voisi aiheuttaa riskin satamalle tai meriympäristölle. Pykälä koskee kaikkia lain nojalla tehtäviä tarkastuksia, mukaan lukien alusturvallisuustarkastukset, lippuvaltiotarkastukset ja satamavaltiotarkastukset. Satamavaltiotarkastuksia koskevat yksityiskohtaiset säännökset sisältyvät kuitenkin lain erilliseen lukuun, jossa pannaan täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivi. Tarkastamatta jättäminen on poikkeuksellinen menettely, jota voidaan soveltaa vain silloin, kun tarkastuksen suorittaminen aiheuttaisi objektiivisesti arvioiden ilmeisen vaaran tarkastajalle, alukselle, miehistölle, satamalle tai meriympäristölle.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi kirjattava tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 8 artiklan 4 kohdan säännös, jonka mukaan tarkastusta ei suoriteta poikkeuksellisten ja odottamattomien olosuhteiden vuoksi, sitä ei lasketa suorittamatta jätetyksi, ja tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy on kirjattava tarkastustietokantaan. Kyseiset olosuhteet olisi direktiivin säännöksen mukaisesti perusteltava asianmukaisesti, ja niistä olisi raportoitava Euroopan komissiolle.

28 §. Aluksen tarkastuksen keskeyttäminen. Pykälässä säädettäisiin tarkastuksen keskeyttämisestä poikkeuksellisissa olosuhteissa, joissa aluksen yleinen kunto ei selvästikään vastaisi vaatimuksia. Näissä tilanteissa valvontaviranomainen voisi lykätä aluksen tarkastusta siihen asti, kun yhtiö toteuttaa tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, ettei aluksen käyttö enää aiheuta selkeää vaaraa turvallisuudelle tai terveydelle eikä välitöntä hengenvaaraa sen laivaväelle tai matkustajille tai varmistaa, että se täyttää sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten asiaa koskevat vaatimukset. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 17 h §:ää, mutta jatkossa sääntely koskisi kaikkia aluksia. Voimassa olevan lain mukaan aluksen tarkastuksen keskeyttäminen koskee vain ro-ro-matkustaja-aluksia ja suurnopeusmatkustaja-aluksia. Pykälällä pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 5 kohta ja tarkastusdirektiivin 7 artiklan 5 kohta.

4 luku

Lippuvaltiotarkastukset

29 §. Lippuvaltiotarkastuksen kohdentaminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lippuvaltiotarkastusten kohdentamisesta. Momentilla pantaisiin täytäntöön lippuvaltiotarkastusdirektiivin 4 a artikla. Lähtökohtaisesti lippuvaltiotarkastusdirektiivin soveltamisalaan kuuluva alus olisi tarkastettava vähintään joka viides vuosi.

Pykälän 2 momentin mukaan lippuvaltiotarkastukset voitaisiin kuitenkin suorittaa noudattamalla riskiperusteista valvontasuunnitelmaa. Tällöin tarkastusten kohdentaminen perustuisi erityisesti tietoihin alusten satamavaltiotarkastusten tuloksista, katsastuksista, auditoinneista, alukselle tapahtuneista onnettomuuksista sekä muissa kansallisen lainsäädännön mukaisesti tehdyissä tarkastuksissa havaituista puutteista. Lisäksi voitaisiin ottaa huomioon valvontaviranomaisen tarpeellisiksi katsomat tiedot. Riskiperusteinen valvontasuunnitelma mahdollistaa sen, että valvontaa kohdistetaan erityisesti niihin aluksiin, joissa on havaittu merkittäviä poikkeamia tai puutteita, ja että valvontaresursseja voidaan käyttää tehokkaasti siten, että saavutetaan merkittävin hyöty turvallisuudelle. Alukset, joista ei ole saatavilla riittäviä tietoja riskiluokituksen laskemiseksi, tarkastettaisiin pykälän 1 momentin mukaan vähintään joka viides vuosi. Tällä varmistettaisiin, että kaikkien Suomen lipun alla purjehtivien alusten turvallisuus tarkastetaan säännöllisesti riippumatta niiden riskiprofilista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta tarkastaa suomalainen alus, jos valvontaviranomainen saa toisen yleissopimuksen sopimuspuolelta tiedon alusta koskevasta, kyseisen yleissopimuksen mukaiseen velvoitteeseen liittyvästä rikkomuksesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta antaa tarkempia säännöksiä lippuvaltiotarkastuksen kohdentamisesta.

30 §. Riskiperusteinen valvontasuunnitelma. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin riskiperusteisesta valvontasuunnitelmasta. Valvontaviranomaisen olisi riskiperusteisessa valvontasuunnitelmassa otettava huomioon seuraavat asiat: lippuvaltion suorittamien lakisääteisten katsastuksien ja auditointien tiedot puutteista ja vaatimustenvastaisuuksista (1 kohta), asiaankuuluvat onnettomuustutkintaraportit (2 kohta), satamavaltiovalvonnassa saadut pysäyttämiset tai toimintakiellot (3 kohta), valvontaviranomaisen vahvistaman satamavaltiovalvonnan puutesuhdeluvun ylittäminen (4 kohta), tiedot puutteista, jotka valvontaviranomainen on saanut lippuvaltiotarkastuksista (5 kohta) sekä muut asiaankuuluvat tarpeellisiksi katsotut tiedot (6 kohta). Kyseiset seikat perustuisivat lippuvaltiodirektiivin 4 a artiklan 2 kohdan vaatimukseen riskiperusteisen lähestymistavan soveltamisessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella riskiperusteisessa valvontasuunnitelmassa huomioon otettavista asioista. Asetuksenantovaltuus olisi perusteltua, koska kyse olisi teknisluonteisista huomioon otettavista seikoista lippuvaltiovalvonnan kohdentamisessa riskiperusteisesti, jos Suomessa päädytään ottamaan käyttöön riskiperusteinen valvontamalli.

31 §. Lippuvaltiotarkastuksen sisältö. Pykälässä säädettäisiin lippuvaltiotarkastuksen tarkoituksesta ja sisällöstä. Momentilla pantaisiin täytäntöön lippuvaltiodirektiivin 4 a artiklan 1 kohta sekä 2 kohdan a ja b alakohdat. Lippuvaltiotarkastuksen tarkoituksena olisi varmistaa, että Suomen lipun alla purjehtivien alusten toiminta täyttää niitä koskevien kansainvälisten yleissopimusten, niiden nojalla annettujen pakollisten määräysten sekä Euroopan unionin ja kansallisen lainsäädännön vaatimukset, mukaan lukien turvallisuusnormit, sosiaaliset normit sekä ympäristönormit. Lippuvaltiolla on velvollisuus soveltaa kansainvälisessä merenkulussa kaikilta osin yleissopimuksissa vahvistettuja lippuvaltioita koskevia velvoittavia määräyksiä niissä tarkoituksissa aluksissa. Tarkoituksena on siten varmistaa, että Suomen lipun alla purjehtivat alukset noudattavat kansainvälisiä turvallisuus- ja ympäristösääntöjä ja että Suomi täyttää lippuvaltiona kansainväliset vastuunsa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tarkastuksen sisällöstä. Momentilla pantaisiin täytäntöön lippuvaltiodirektiivin 4 a artiklan 2 kohdan a ja b alakohdat. Tarkastuksessa olisi varmennettava, että alus on todellisuudessa kunnoltaan, varustukseltaan ja toiminnaltaan sille myönnettyjen todistuskirjojen mukainen. Tarkastus kattaisi aluksen kunnan, varustuksen, miehistön pätevyyden, toiminnan ja asiakirjat sen varmistamiseksi, että alus täyttää sovellettavat kansainväliset vaatimukset ja on turvallinen käyttää. Tarkastus ei aina edellyttäisi aluskäyntiä, jos tarvittavat tiedot saadaan myös muuta kautta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta lippuvaltiotarkastuksen suorittamiseen, kun ulkomainen alus siirtyy Suomen lipun alle. Kyseessä olisi ulkomaan lipun alta Suomen lipun alle siirtyneen aluksen ensimmäinen lippuvaltiotarkastus. Kun huomioidaan lippuvaltiodirektiivissä, etenkin 4 artiklassa asetetut vaatimukset, tarkastaa aluksen aiemman lippuvaltion toimivaltaisen viranomaisen havaitsemat korjattavat puutteet ja muut aluksen turvallisuuteen liittyvät merkitykselliset seikat. Lippuvaltiodirektiivin 4 artiklan 1 kohdassa asetetaan jäsenvaltiolle nimenomainen velvoite varmistua aluksen kansainvälisten sääntöjen mukaisuudesta, mukaan lukien sitä koskeva historia, ennen kuin sen sallitaan toimia. Tältä osin Suomen lipun alle

siirtyvän aluksen ensimmäinen lippuvaltiotarkastus olisi perusteltua ja velvoittavaa. Tästä syystä olisi perusteltua myös se, että tätä varten valvontaviranomainen voisi tarvittaessa pyytää kyseiset tiedot aluksen aiemman lippuvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, kun huomioidaan lippuvaltioidirektiivin 4 artiklan mukainen velvollisuus asianomaiselle jäsenvaltiolle antaa tietoja aluksesta sen lippuvaltiolle.

32 §. Suomalaisen aluksen pysäyttämisen jälkeiset toimenpiteet. Pykälässä säädettäisiin menettelystä tilanteissa, joissa suomalainen alus on pysäytetty ulkomailla suoritetun satamavaltiotarkastuksen seurauksena. Momentilla pantaisiin täytäntöön lippuvaltioidirektiivin 5 artikla. Jos suomalainen alus on pysäytetty ulkomailla, Liikenne- ja viestintäviraston olisi valvottava, että alus saatetaan vastaamaan sovellettavia kansainvälisiä yleissopimuksia ennen liikennöinnin jatkamista. Valvonnan tarkoituksena on varmistaa, että pysäytyksen perusteena olleet puutteet tai vaatimustenvastaisuudet korjataan asianmukaisesti ja että alus täyttää jälleen kansainväliset turvallisuus- ja ympäristövaatimukset. Säännös perustuu lippuvaltion velvollisuuteen huolehtia aluksiensa vaatimustenmukaisuudesta myös silloin, kun puutteet on havaittu toisen valtion viranomaisen suorittamassa satamavaltiotarkastuksessa. Menettelyllä varmistetaan, että Suomen lipun alla purjehtivien alusten pysäytyksiin reagoidaan johdonmukaisesti ja että alusten turvallisuustaso palautetaan kansainvälisten velvoitteiden mukaiseksi viipymättä pysäytyksen jälkeen. Pykälä ei ota kantaa siihen, miten valvonta käytännössä toteutetaan. Valvonta voi sisältää lippuvaltiotarkastuksen, hyväksytyin luokituslaitoksen suorittaman tarkastuksen tai muun vastaavan toimenpiteen, jonka valvontaviranomainen hyväksyy riittäväksi osoitukseksi vaatimustenmukaisuuden täyttymisestä. Säännöksellä vahvistetaan Suomen velvoitteiden täyttämistä lippuvaltiona ja tuetaan kansainvälisen merenkulun turvallisuutta sekä Suomen mainetta vastuullisena lippuvaltiona. Lain 2 luvussa säädettäisiin lisäksi tähän liittyvästä valvonta- ja seurantajärjestelmästä suomalaisen aluksen pysäyttämiseen liittyen.

5 luku

Lippuvaltion ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastukset

33 §. Luvun soveltamisala. Tarkastusdirektiivillä varmistetaan, että ne alukset, jotka liikennöivät lippuvaltion ja kolmannen maan välillä tulevat tarkastetuksi. Direktiivin soveltamisala on rajoitettu aluksiin, joilla harjoitetaan säännöllistä ro-ro-matkustaja-alusliikennettä tai suurnopeusmatkustaja-alusliikennettä jäsenvaltion sataman ja kolmannen maan sataman välillä, kun aluksen lippuvaltio on asianomainen jäsenvaltio. Satamavaltiotarkastusdirektiiviä puolestaan sovelletaan ro-ro-matkustaja-alusliikennettä ja suurnopeusmatkustaja-alusliikennettä jäsenvaltion ja kolmannen maan välillä säännöllisesti harjoitaviin aluksiin, jos aluksen lippuvaltio ei ole asianomainen jäsenvaltio.

Ehdotetun 1 momentin mukaan lukua sovellettaisiin kaikkiin Suomen lipun alla purjehtiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, joilla harjoitetaan säännöllistä liikennettä Suomen satamiin tai satamista muun kuin Euroopan unionin jäsenvaltiossa sijaitsevan sataman välillä ja säännöllisesti kotimaanmatkoilla liikennöiviin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n 38 a kohdassa tarkoitettuihin A-luokan matkustaja-aluksiin. Tällä pantaisiin täytäntöön tarkastusdirektiivin 1 artiklan 1 kohta. Tarkastusdirektiivin 1 artiklan 2 kohdan mukaan direktiiviä ei sovelleta satamavaltiotarkastusdirektiivin soveltamisalaan kuuluviin ro-ro-matkustaja-aluksiin eikä suurnopeusmatkustaja-aluksiin. Tästä ei tarvitse soveltamisalassa erikseen säätää, koska soveltamisalaan kuuluvien alusten lippuvaltion tulee olla Suomi, jolloin aluksille ei voida tehdä tämän lain nojalla satamavaltiotarkastuksia, joita tehdään vain ulkomaisille aluksille. Satamavaltiotarkastuksista on laissa oma lukunsa. Tältä osin ehdotettu lain systematiikka eroaa voimassa olevan alusturvallisuuden valvontalain systematisoinnista, koska ehdotetun lain ro-ro-matkustaja-alusliikennettä tai

suurnopeusmatkustaja-alusliikennettä koskevaa lukua sovellettaisiin ainoastaan Suomen lipun alla oleviin aluksiin, kun puolestaan voimassa olevan lain 4 a lukua vastaavien alusten osalta soveltamisalan piirissä ovat Suomen ja ulkomaan lipun alla olevat alukset. Tämä olisi perusteltua, koska eri tarkastuksia koskevat luvut 4–6 on systematisoitu direktiiviperusteisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan lukua ei sovellettaisi alusturvallisuuslain 2 §:n 38 a kohdassa tarkoitettuihin B-, C- tai D-luokan matkustaja-aluksiin taikka Suomen sisävesillä liikennöiviin aluksiin. A-luokan alue tarkoittaa merialueita, joilla alus kulkee yli 20 meripeninkulman päässä rantaviivasta. Momentti koskisi tarkastusdirektiivin 1 artiklan 3 kohtaa, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat soveltaa tätä direktiiviä ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti kotimaanmatkoilla muilla kuin 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuilla merialueilla. Direktiivin jättäessä kansallista liikkumavaraa, tällainen liikenne sekä sisävesiliikenne ehdotetaan lakiesityksessä kuitenkin jätettäväksi luvun soveltamisalan ulkopuolelle, koska olisi kohtuutonta ja epäkäytännöllistä vaatia tällaisessa liikenteessä olevia aluksia noudattamaan kaikkia direktiivin vaatimuksia. Pykälä vastaisi suurelta osin voimassa olevan lain 17 a §:ää.

34 §. *Ennen liikennöinnin aloittamista suoritettava tarkastus.* Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 17 d §:n sääntelyä. Pykälän 1 momentilla pantaisiin täytäntöön tarkastusdirektiivin 3 artiklan 1 ja 2 kohdat. Artiklan 1 kohdan mukaan valvontaviranomaisen olisi ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista suoritettava aluksen tarkastus tarkastusdirektiivin liitteiden I ja II mukaisesti. Liite I sisältää säännöllisesti liikennöiviä aluksia koskevia erityisvaatimuksia. Liite II puolestaan sisältää säännöksiä tarkastuksissa noudatettavista menettelyistä. Liitteen mukaan tarkastuksissa on varmistettava, että erityisesti aluksen rakennetta, osastoimista ja vakavuutta, koneistoa ja sähkölaitteita, lastausta, vakavuutta, palosuojelua, matkustajien enimmäismäärää, hengenpelastuslaitteita ja vaarallisten aineiden kuljettamista, radioliikennettä ja navigointia koskevia lakisääteisiä vaatimuksia noudatetaan.

Pykälän 2 momentin mukaan laivanisännän olisi toimitettava todisteet tarkastusdirektiivin liitteen I vaatimusten noudattamisesta ennalta. Momentilla pantaisiin täytäntöön tarkastusdirektiivin 3 artiklan 3 kohta.

35 §. *Poikkeukset ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavaa tarkastusta koskevaan velvoitteeseen.* Pykälän 1 momentti vastaisi tarkastusdirektiivin 4 artiklan 1 kohtaa. Momentin mukaan aikaisemmat lippuvaltiokatsastukset ja lippuvaltiotarkastukset olisi otettava huomioon, jotta velvollisuudet eivät kävisi laivanisännille liian raskaiksi. Edellytyksenä kuitenkin olisi, että HSSC-ohjeissa määritellyt katsastuksissa käytettäviä soveltuvia menettelyjä ja ohjeita tai saman tavoitteen saavuttamiseksi laadittuja menettelyjä on noudatettu. HSSC-ohjeet määrittelevät yhdenmukaistetun järjestelmän alusten katsastuksille ja todistuskirjoille. Niiden tarkoituksena on varmistaa, että IMO:n yleissopimusten vaatimuksia sovelletaan johdonmukaisesti kaikissa alusten katsastuksissa.

Pykälän 2 momentin mukaan ro-ro-matkustaja-alukset ja suurnopeusmatkustaja-alukset olisi vapautettava tarkastuksista, jos muilla samankaltaisilla reiteillä liikennöintiä varten on vahvistettu, että ne täyttävät tämän lain tarkoittamat turvallista liikennöintiä koskevat vaatimukset.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin edellytyksistä, jolloin alus voitaisiin korvata toisella aluksella. Valvontaviranomaisen olisi tällöin saatettava tarkastusdirektiivin 3 artiklassa tarkoitettut tarkastukset päätökseen kuukauden kuluessa korvaamisesta. Pykälä vastaisi suurelta osin voimassa olevan lain 17 e §:ää.

36 §. Vuosittainen tarkastus. Pykälä vastaisi osittain voimassa olevan lain 17 f §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tarkastusdirektiivin 5 artiklan 1 kohdan vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi kerran 12 kuukaudessa tehtävä ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tarkastusdirektiivin liitteen II mukainen tarkastus. Liitteen II mukaan tarkastuksissa on varmistettava, että erityisesti rakennetta, osastoimista ja vakavuutta, koneistoa ja sähkölaitteita, lastausta ja vakavuutta, palosuojelua, matkustajien enimmäismäärää, hengenpelastuslaitteita ja vaarallisten aineiden kuljettamista, radioliikennettä ja navigointia koskevia lippuvaltion asettamia tai sen puolesta asetettuja lakisääteisiä vaatimuksia noudatetaan.

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 momentissa säädettäisiin tarkastusdirektiivin 5 artiklan 3 kohdan vaatimuksista. Säännös vastaisi asiallisesti voimassa olevan alusturvallisuuden valvontalain 17 f §:n 3 momentin sisältöä. Momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi suoritettava tarkastus tarkastusdirektiivin liitteen II mukaisesti joka kerta, kun ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä taikka kun aluksen laivanisäntä tai lippu vaihtuu tai alus siirretään toiseen luokkaan. Tämän tarkoituksena on varmistaa, että aluksen turvallisuustaso arvioidaan uudelleen tilanteissa, joissa aluksen tekniset ratkaisut, turvallisuusjärjestelyt tai operatiivinen vastuu voivat muuttua. Käytännössä huomattavina korjaus- tai muutostöinä voidaan pitää esimerkiksi matkustajatilojen laajentamista, vakavuuteen vaikuttavia rakenteellisia muutoksia, paloturvallisuusjärjestelyjen muutoksia, koneiston tai sähköjärjestelmien merkittäviä uudistuksia sekä lastaus- ja ramppijärjestelyihin tehtäviä muutoksia. Tällaisissa tilanteissa pelkkä asiakirjatarkastus ei olisi riittävä, vaan aluksen todellinen turvallisuustaso olisi arvioitava paikan päällä liitteen II mukaisessa tarkastuksessa. Laivanisännän tai lipun vaihdos taikka aluksen siirtyminen toiseen luokkaan vaikuttaa usein aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän tai teknisen valvonnan järjestelyihin, mikä edellyttää liitteen II mukaista tarkastusta. Momentissa säädetään kuitenkin mahdollisuudesta vapauttaa alus tällaisesta tarkastuksesta, jos muutos tai siirto ei vaikuta aluksen turvalliseen liikennöintiin ottaen huomioon alukselle aiemmin tehdyt tarkastukset. Käytännössä vapauttamisharkinta voi tulla kyseeseen esimerkiksi tilanteessa, jossa alukselle on äskettäin tehty liitteen II mukainen tarkastus eikä muutos tosiasiallisesti vaikuta aluksen turvallisuustasoon. Vapauttamista koskevassa arvioinnissa valvontaviranomaisen olisi otettava huomioon aluksen tarkastushistoria ja muutoksen todellinen vaikutus turvalliseen liikennöintiin. Säännöksellä varmistettaisiin, että tarkastus kohdistuu tilanteisiin, joissa turvallisuusriskit käytännön kokemuksen perusteella tyypillisesti kasvavat. Samalla vältettäisiin tarpeeton tarkastusten päällekkäisyys tilanteissa, joissa aluksen turvallisuustaso voidaan muutoin luotettavasti todeta riittäväksi.

37 §. Säännöllisen liikennöinnin aikana suoritettava tarkastus. Pykälä vastaisi osittain voimassa olevan lain 17 f §:ää. Pykälässä säädettäisiin tarkastusdirektiivin 5 artiklan 1 kohdan vaatimuksista. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi liikennöinnin aloittamisen jälkeen vuosittaisen tarkastuksen jälkeen säännöllisin väliajoin suoritettavista tarkastuksista. Tarkastuksissa tulisi tarkastaa tarkastusdirektiivin liitteessä III lueteltuja seikkoja, kuten matkustajatiedot, lastaus- ja vakavuustiedot, laivapäiväkirjamerkinnät, vaaralliset aineet ja viestintä hätätilanteessa. Valvontaviranomaisen tulisi lisäksi tarkastaa ammatillisen näkemyksen mukaisesti riittävä määrä liitteissä I ja II luetelluista seikoista. Liitteen I mukaan valvontaviranomaisen on muun muassa tarkastettava, että aluksen päällikkö saa ennen ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen matkaan lähtöä tarvittavat tiedot mahdollisuudesta käyttää maista annettavan

navigointituen järjestelmiä ja muita tietopalveluita, joiden tarkoituksena on avustaa häntä liikennöimään turvallisesti.

6 luku

Satamavaltiotarkastukset

38 §. *Luvun soveltamisala.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä aluksista ja miehistöstä, joihin luvun satamavaltiotarkastuksia koskevaa sääntelyä sovelletaan. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan 1 alakohta. Direktiivin mukaan virallisia satamavaltiotarkastuksia voidaan tehdä satamassa tai ankkurointialueella. Lukua sovellettaisiin myös sataman tai ankkurointialueen ulkopuolella säännöllisen liikennöinnin aikana suoritettaviin ro-ro-matkustaja-alusten tai suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastuksiin. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan 7 alakohta. Käytännössä säännöksen mukaisia satamavaltiotarkastuksia tehdään esimerkiksi Viron tai Ruotsin lipun alla purjehtiville matkustaja-autolautoille, kun tarkastus on aloitettu suomalaisessa satamassa aluksen ja sataman vuorovaikutuksen yhteydessä ja sitä voidaan tarkastuksen luonteesta riippuen jatkaa säännöllisen liikennöinnin aikana suomalaisen sataman ja virolaisen tai ruotsalaisen sataman välillä. Muut kuin edellä mainitut ulkomaisille aluksille tehtävät tarkastukset olisivat tämän lain 7 luvun mukaisia muita alusturvallisuustarkastuksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin aluksista, jotka jäävät luvun soveltamisalan ulkopuolelle. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 3 artiklan 4 kohta. Satamavaltiotarkastusdirektiivissä soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kalastusalukset, joiden pituus on alle 24 metriä. Direktiivin mukaan kalastusaluksen pituus määritetään Torremolinoksessa vuonna 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuonna 1993 tehdyn Torremolinoksen pöytäkirjan määräysten täytäntöönpanosta vuonna 2012 tehdyn Kapkaupungin sopimuksen mukaisesti. Direktiivin mukaan kalastusaluksille olisi perustettava rinnakkainen ja erillinen satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva järjestelmä, koska suurin osa suurempiin kalastusaluksiin sovellettavista kansainvälisistä yleissopimuksista poikkeaa niistä, joita nykyisin pannaan täytäntöön satamavaltioiden suorittaman valvonnan avulla, ja jotta vältetään epätoivotut heijastusvaikutukset nykyiseen satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaan järjestelmään. Luvun soveltamisalassa kaikki kalastusalukset jätettäisiin luvun sääntelyn ulkopuolelle. Kalastusaluksiin, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän sovellettaisiin luvun 7 säännöksiä.

Momentin mukaan soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät myös satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaisesti perinteistä rakennetta olevat puualukset.

Satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaan soveltamisalan ulkopuolelle jäävät myös sota-alukset, laivaston apualukset, valtion alukset, joita ei käytetä kaupalliseen tarkoitukseen sekä huviveneet. Näihin soveltuisi lain yleinen soveltamisalan rajauksia koskeva 2 §, joten näiden osalta ei tarvitsisi säätää enää erikseen soveltamisalan ulkopuolelle jäämisestä.

39 §. *Satamavaltiotarkastusten suorittaminen eräissä tapauksissa.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niin sanotusta ”ei suotuisampaa kohtelua -periaatteesta” (No more favourable treatment) satamavaltiotarkastuksissa. Momentin tarkoittamat tarkastukset tehtäisiin normaalin aikaikkunan puitteissa, mutta jos huomataan, että alus ei ole tietyn yleissopimuksen osapuoli, valvontaviranomaisen tulee varmistaa, että alusta ja sen miehistöä ei kohdella suotuisemmin, kuin kyseisen yleissopimuksen osapuolta. Kyseessä on kansainvälisen merioikeuden periaate, jonka mukaan valtioiden on sovellettava samoja kansainvälisiä standardeja sellaisiin aluksiin, jotka purjehtivat sellaisen lipun alla, jotka eivät ole yleissopimuksen osapuoli, kuin niihin

aluksiin, jotka purjehtivat yleissopimuksen osapuolen lipun alla. Sen tarkoituksena on estää aluksia saamasta epäreilua kilpailuetua välttämällä kansainvälisiä määräyksiä sekä varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset niille, jotka noudattavat sääntöjä. Momentilla pantaisiin osittain täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 3 artiklan 3 kohta.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin alle 500 bruttovetoisuuden alusten sekä alusten, joihin ei sovelleta mitään yleissopimusta, tarkastamisesta. Satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on soveltaessaan tätä kohtaa otettava huomioon Pariisin pöytäkirjan liite 1. Liite 1 sisältää Pariisin pöytäkirjan yhteiset käytännöt ja ohjeet, joita jäsenvaltioiden on noudatettava tehdessään satamavaltiotarkastuksia jäsenvaltion satamissa. Liite 1 kattaa muun muassa riskiperusteisen tarkastusten kohdistamisen, tarkastusten laajuuden ja tavan sekä tarkastustulosten dokumentoinnin. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 3 artiklan 2 kohta.

Pykälän 3 momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 14 a artiklan 1 kohta. Kohdan mukaan säännöllisesti liikennöiville ro-ro-matkustaja-aluksille ja suurnopeusmatkustaja-aluksille voidaan tehdä tarkastuksia liitteessä XVII olevien aikarajojen ja muiden vaatimusten mukaisesti. Liite mahdollistaa muun muassa sen, että jäsenvaltio voi ottaa huomioon ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle viimeisten kahdeksan kuukauden aikana jossakin jäsenvaltiossa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa muuta säännöllistä liikennöintiä varten suoritettut tarkastukset edellyttäen, jos ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen on määrä ryhtyä harjoittamaan säännöllistä liikennöintiä edellyttäen, että jäsenvaltio katsoo kussakin tapauksessa aiempien tarkastusten olevan asianmukaisia uusia liikennöintiolosuhteita varten ja että näiden tarkastusten aikana säännöllisen liikennöinnin turvallisen harjoittamisen edellyttämät vaatimukset on täytetty.

40 §. Satamavaltiotarkastuksen kohdentaminen ja tarkastusvelvoitteen täytyminen. Pykälän 1 momentti vastaisi voimassa olevan ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annettua valtioneuvoston asetuksen (1241/2010) 2 §:n 1 momenttia. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 5 artiklan 1 ja 2 kohta sekä 12 artikla.

Pykälän 2 momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 6 artiklan 3 kohta. Momentissa tarkoitetut alukset ovat esimerkiksi aluksia, jotka käyvät harvoin Pariisin pöytäkirjan osallistujien satamissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että alus olisi tarkastettava kiireellisyysluokasta riippumatta, jos aluksessa ilmenee ensisijainen tekijä. Momentin mukaan valvontaviranomainen voisi tarkastaa aluksen, jos siinä ilmenee ennalta arvaamaton tekijä. Ennalta arvaamattoman tekijän arvioinnissa valvontaviranomaisen tulisi käyttää ammatillista harkintaa. Ensisijainen ja ennalta arvaamaton tekijä on määritelty satamavaltiotarkastusdirektiivin I liitteen II osan 2 A ja 2 B kohdissa. Momentilla pantaisiin täytäntöön myös satamavaltiotarkastusdirektiivin 23 artiklan 4 kohta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että luotsien ja satamaorganisaatioiden ilmoittamien ilmeisten sääntöjenvastaisuuksien johdosta toteutetaan tarvittavat jatkotoimenpiteet. Satamavaltiotarkastusdirektiivin I liitteen II osan 2 B kohdan mukaan ennalta arvaamaton tekijä on muun muassa luotsien ja satamaorganisaatioiden 23 artiklan mukaisesti tekemä ilmoitus ilmeisestä sääntöjenvastaisuudesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin satamavaltiotarkastusten tarkempaa kohdentamista koskevista asetustenantovaltuudesta. Satamavaltiotarkastusdirektiivi ja sen liitteet sisältävät hyvin tarkkaa ja yksityiskohtaista sääntelyä satamavaltiotarkastusten kohdentamisesta, joista olisi perusteltua antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

41 §. *Satamavaltiotarkastuksissa noudatettavat menettelyt.* Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi aluksen tarkastuksessa noudatettava satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä VI mainittuja menettelytapoja ja ohjeita. Alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 725/2004 soveltamisalaan kuuluvia aluksia tarkastettaessa olisi puolestaan noudatettava satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteen VI turvatoimien tarkastuksia koskevia erityisiä ohjeita. Pykälällä pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 15 artiklan 1 ja 2 kohta.

Pykälän 2 momentissa säädetään tilanteesta, jossa toinen Euroopan unionin jäsenvaltio tai Pariisin pöytäkirjan osallistuja sopii Suomen kanssa sen tarkastusvelvollisuuden piiriin kuuluvan aluksen pakollisen satamavaltiotarkastuksen lykkäämisestä ja suorittamisesta suomalaisessa satamassa tai ankkurointialueella. Kyse on satamavaltiotarkastusdirektiivin 8 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettusta menettelystä.

Pykälän 3 momentissa säädetään niistä tilanteista, joissa valvontaviranomainen ei saa hyväksyä 2 momentissa tarkoitettua sopimusta toisen jäsenvaltion kanssa. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa satamavaltiodirektiivin 8 artiklan noudattaminen erityisesti I- ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten osalta. Suomi ei saa ottaa vastaan tarkastuksen suorittamista, ellei ole varmuutta siitä, että tarkastus voidaan tosiasiallisesti tehdä satamavaltiotarkastusdirektiivissä säädetyn 15 vuorokauden määräajan kuluessa ja direktiivin edellytysten mukaisesti.

42 §. *Satamavaltiotarkastuksen ajoittaminen ja laajuus.* Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi tehtävä tarkastuksia satamavaltiotarkastusdirektiivin I liitteen II osan 1 kohdassa ennalta määrätyn väliajoin. Liitteen mukaan tarkastusväli määritetään aluksen riskiprofiilin mukaan. Suuren turvallisuusriskin aluksille on tehtävä määräaikaistarkastus vähintään kuuden kuukauden välein. Muiden riskiprofiilin aluksille määräaikaistarkastuksia suoritetaan sitä harvemmin, mitä pienempi turvallisuusriski on.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi valittava satamavaltiotarkastusdirektiivin I liitteen II osan 3 kohdan perusteella se, että tehdäänkö alukselle perustarkastus, yksityiskohtainen tarkastus vai laajennettu tarkastus. Liitteen II osan 3 kohta sisältää määräykset tarkastusten valintajärjestelmästä.

43 §. *Perustarkastus.* Pykälällä pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 13 artiklan 2 kohta. Satamavaltiotarkastusdirektiivissä asetetaan vähimmäisvaatimukset perustarkastuksille. Perustarkastuksessa tarkastetaan aluksella vaadittujen todistuskirjojen ja muiden asiakirjojen voimassaolo ja asianmukaisuus, varmistetaan mahdollisesti aiemmissa Pariisin pöytäkirjan alueen satamissa suoritettujen tarkastuksissa havaittujen puutteiden korjaaminen sekä arvioidaan aluksen yleinen kunto ja hygienia, mukaan lukien konehuone ja asuintilat.

44 §. *Yksityiskohtainen tarkastus.* Pykälällä pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 13 artiklan 3 alakohta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä tilanteista, joissa alukselle tulee tehdä yksityiskohtainen tarkastus. Momentissa mainittu ilmeinen syy olisi olemassa, kun tarkastaja havaitsee seikkoja, jotka hänen ammatillisen harkintansa mukaan oikeuttavat tekeään alukselle yksityiskohtaisen tarkastuksen. Satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä V on mainittu esimerkkeinä ilmeisistä syistä muun muassa, että öljyn rahtikirjaa ei ole pidetty asianmukaisesti, todistuskirjojen ja muiden asiakirjojen tarkastamisen yhteydessä on ilmennyt epätarkkuuksia sekä yleissopimuksissa vaaditut olennaiset varusteet tai järjestelmät puuttuvat. Pykälällä pantaisiin täytäntöön myös satamavaltiotarkastusdirektiivin 18 a artiklan 2 kohta, jonka mukaan valvontaviranomaisen on valituksen luonteesta riippuen tarkastettava myös se, onko asiassa noudatettu erityisyleissopimuksen mukaista aluksella tapahtuvaa valitusmenettelyä. Tarkastaja voi myös suorittaa direktiivin 13 artiklan mukaisen yksityiskohtaisen tarkastuksen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta tehdä alukselle yksityiskohtainen tarkastus, jos aluksen lippuvaltio ei ole 4 §:ssä mainitun alukseen sovellettavan yleissopimuksen osapuoli. Yksityiskohtainen tarkastus olisi tehtävä Pariisin pöytäkirjan nojalla vahvistettujen menettelyjen mukaisesti. Momentin mukaan yksityiskohtaista tarkastusta ei tarvitsisi kuitenkaan tehdä alukselle, jonka lippuvaltio ei ole öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehdyn vuoden 1992 pöytäkirjan (SopS 43/1996) eli niin sanotun CLC-yleissopimuksen, vuoden 2001 kansainvälisen yleissopimuksen aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 4/2009) eli niin sanotun vuoden 2001 bunkkeriyleissopimuksen tai vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 14/2017) eli niin sanotun Nairobin yleissopimuksen osapuoli, jos aluksella on yleissopimuksen osapuolen myöntämä todistuskirja. Kyseessä ei olisi lippuvaltion vaan jonkun toisen valtion, joka on yleissopimuksen osapuoli, myöntämä todistuskirja. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 3 artiklan 3 kohdan loppuosa. Direktiivin mukaan päätös ja perustelut siitä, että alukselle ei edellä mainituissa tilanteissa tehdä yksityiskohtaista tarkastusta on kirjattava tarkastustietokantaan. Tiedot siitä, että alukselle ei tehdä yksityiskohtaista tarkastusta kirjattaisiin tarkastuskertomukseen, josta säädetään lain 22 §:ssä.

Pykälän 3 momentissa tarkoitettulla yksityiskohtaisella tarkastuksella tarkoitettaisiin tarkastusta, jonka yhteydessä alus, sen varusteet ja henkilökunta kokonaisuudessaan tai tarvittaessa osa siitä, alistetaan satamavaltiotarkastusdirektiivin 13 artiklan 3 kohdassa määritellyissä olosuhteissa perusteelliseen tutkimukseen, joka kattaa aluksen rakenteen, varusteet, miehityksen, asumis- ja työskentelyolosuhteet sekä sen, että noudatetaanko aluksella vaadittavia toimintatapoja.

45 §. Laajennettu tarkastus. Pykälän 1 momenttiin sisältyisi viittaus satamavaltiotarkastusdirektiivin VII liitteen luetteloon niistä asioista, joita laajennetussa tarkastuksessa tulisi tarkastaa. Luettelon mukaan laajennettu tarkastus koskee erityisesti seuraavien riskikohteiden yleistä kuntoa: asiakirjat, rakenteellinen kunto, säätiiviys, hätäjärjestelmät, radioviestintä, lastioperaatiot, paloturvallisuus, hälytyslaitteet, elin- ja työolot, navigointilaitteet, pelastusvälineet, vaaralliset tavarat, kuljetuskoneisto ja apukoneisto sekä saastumisen ehkäiseminen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä aluksista, joille laajennettu tarkastus voitaisiin tehdä. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 14 artiklan 1 kohta.

Pykälän 3 momentin mukaan aluksen laivanisännän tai päällikön olisi huolehdittava siitä, että laajennettuun tarkastukseen varataan riittävästi aikaa. Laajennetun tarkastuksen suorittaminen vie yleensä enemmän aikaa kuin muiden tarkastusten, joten riittävän ajan varaaminen tarkastuksen tekemistä varten on tärkeää. Laajennetun tarkastuksen tekeminen vie keskimäärin yhden työpäivän. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 14 artiklan 2 kohta.

46 §. Poikkeukset satamavaltiotarkastuksen suorittamiseen aluksen myöhemmän käynnin vuoksi. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin edellytyksistä, joiden nojalla valvontaviranomainen voisi siirtää aluksen tarkastamisen myöhempään ajankohtaan. Pykälä vastaisi satamavaltiotarkastusdirektiivin 8 artiklan 1 kohdan 1 alakohtaa. Tämä tarkoittaa käytännössä tilannetta, jossa tarkastus voidaan suorittaa aluksen myöhemmällä käynnillä Suomen satamassa. Myöhemmän käynnin tulee tapahtua 15 päivän kuluessa aluksen todellisesta lähtöajasta eikä alus saa kyseisenä aikana käydä missään muussa unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa, lukuun ottamatta aluksen lippuvaltion satamia.

47 §. Poikkeukset satamavaltiotarkastuksen suorittamiseen toiminnallisista syistä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin poikkeuksellista olosuhteista, milloin I tai II-kiireellisyysluokkaan

kuuluvaa alusta ei tarkasteta toiminnallisista syistä. Yleisin momentin mukainen tarkastamatta jättämisen syy on tilanne, jossa aluksen satamassa käynti kestää niin lyhyen ajan, että tarkastusta ei voida suorittaa tyydyttävällä tavalla. Myös alusten käynti yöaikaan on yleinen syy jättää tarkastus suorittamatta. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 8 artiklan 2 kohdan 1 alakohta.

Pykälän 2 momentin säännöksellä varmistettaisiin, että myös säännöllisesti yöaikaan satamassa käyvät alukset tarkastetaan asianmukaisesti. Tällä hetkellä Suomeen ei liikennöi säännöllisesti sellaisia aluksia, jotka ovat satamassa vain yöaikaan. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 8 artiklan 2 kohdan 2 alakohta.

48 §. Poikkeukset satamavaltiotarkastuksen suorittamiseen ankkurointialueella. Pykälässä säädetäisiin tilanteista, joissa ankkurointialueella olevan aluksen tarkastamatta jättämistä ei lasketa suorittamatta jätetyksi tarkastukseksi. Momentissa tarkoitettu tilanne voisi tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun alukseen nouseminen turvallisesti ei ole mahdollista sääolosuhteista johtuen. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 8 artiklan 3 kohta.

Pykälän 1 kohdan mukaan valvontaviranomainen voi jättää aluksen tarkastamatta, jos alus tarkastetaan jossakin muussa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkurointialueella. Tässä tapauksessa valvontaviranomaisen ei tarvitsisi kirjata tarkastuksen suorittamatta jättämisen syytä tarkastustietokantaan. Pykälän 2 ja 3 kohdissa säädetäisiin poikkeuksellista olosuhteista, milloin tarkastus voidaan jättää suorittamatta sekä tämän kirjaamisesta ja perustelemisesta tarkastustietokantaan. Kyseiset olosuhteet on perusteltava asianmukaisesti, jotta voidaan varmistaa, että jäsenvaltioiden tarkastamatta jättäminen perustuu perusteltuihin syihin ja huolelliseen harkintaan.

49 §. Yhteistoiminta. Pykälässä säädetäisiin satamavaltiotarkastusdirektiivin 14 a artiklan 6 kohdan vaatimuksista yhteistoiminnasta aluksen lippuvaltion kanssa. Pykälän mukaan valvontaviranomaisen olisi pyydettyä kutsuttava jäsenvaltion lippuvaltion edustaja seuraamaan tarkastusta tarkkailijana. Käytännössä laivanisäntä pyytää valvontaviranomaiselta kutsua lippuvaltion edustajalle. Lisäksi artiklan mukaan valvontaviranomainen voi hyväksyä sen, että ro-ro-matkustaja-alusten tai suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastuksen aikana hänen lisäkseen paikalla on tarkkailijana toisen jäsenvaltion satamavaltiotarkastaja. Pykälä vastaisi osittain voimassa olevan lain 17 g §:ää.

7 luku

Muut alusturvallisuustarkastukset

50 §. Kotimaanliikenteen alusten alusturvallisuustarkastus. Pykälän 1 momentissa säädetäisiin valvontaviranomaisen toimivallasta suorittaa kotimaanliikenteessä alusturvallisuuslain nojalla katsastusvelvollisuuden piiriin kuuluvalla aluksella alusturvallisuustarkastus riskiperusteisesti. Pykälän tarkoittamat tarkastukset kohdistuisivat Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin, jotka ovat kotimaanliikenteessä ja joilla ei ole kansainvälisten yleissopimusten mukaisia todistuskirjoja. Tarkastusten kohteena ovat alukset eroaisivat näin ollen lippuvaltiotarkastusten soveltamisalasta, joka koskee Suomen lipun alla purjehtivia kansainvälisillä reiteillä liikennöiviä aluksia, joilla on todistuskirja. Kotimaanliikenteessä käytettävät alukset ovat lastialuksia, matkustaja-aluksia ja kalastusaluksia. Näihin alusluokkiin sisältyvät hinaajat, työveneet, vesibussit, proomut, yhteysalukset ja lossit. Nämä alukset liikennöivät kotimaanliikenteessä, ja ne edustavat määrällisesti valtaosaa Suomen lipun alla olevista kaupallisista aluksista. Pykälässä luetellaan ne seikat, joilla katsotaan olevan merkitystä aluksen riskiprofiilin arvioinnissa kotimaanliikenteessä. Ensimmäinen kohta koskee valvontaviranomaiselle tehtyjä ilmoituksia

alusturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta. Tällainen ilmoitus voi tulla aluksen miehistöltä, aluksen toimintaan liittyvältä taholta tai myös täysin ulkopuoliselta taholta, kuten yksityishenkilöltä. Toisessa kohdassa tarkoitetaan aluksella tapahtuneita onnettomuuksia tai vaaratilanteita, mikä on käsitteenä laajempi kuin kolmannessa kohdassa tarkoitettu merenkulkuonnettomuus tai sitä koskeva vaaratilanne. Merenkulkuonnettomuudella viitataan vakiintuneeseen merilainsäädännössä käytettyyn käsitteeseen. Neljännessä kohdassa mainitut aluksen katsastus- ja tarkastushistoria ovat keskeinen osa aluksen kokonaisriskin arviointia ja mahdollistavat aiemmin havaittujen puutteiden ja niiden korjaamisen huomioon ottamisen. Viidennen kohdan mukaiset muut tarpeellisiksi katsotut tiedot mahdollistavat riskinarvioinnissa myös muun valvontaviranomaiselle käytettävissä olevan olennaisen tiedon hyödyntämisen. Luettelo vastaa rakenteeltaan lippuvaltiotarkastusten riskiperusteista valvontasuunnitelmaa koskevaa sääntelyä, mutta luettelo on sisällöltään mukautettu kotimaanliikenteen alusten erityispiirteet huomioon ottavaksi.

Tarkastettavan aluksen valinta riskiperusteisesti mahdollistaisi valvontaresurssien kohdentamisen niihin aluksiin ja tilanteisiin, joissa alusturvallisuuteen, laivaväen turvallisuuteen tai meriympäristön suojeluun kohdistuvat riskit ovat suurimmat. Tarkastettavan aluksen valinnassa huomioon otettavista seikoista säädettäisiin luettelomaisesti ja ne kattaisivat viranomaisen tietoon tulleet ilmoitukset sääntelyrikkomuksista, aluksella tai merenkulussa tapahtuneet onnettomuudet ja vaaratilanteet, aluksen aikaisemman katsastus- ja tarkastushistorian sekä muut asiakuuluvat tiedot. Luettelo ei olisi tyhjentävä, mikä mahdollistaisi joustavan reagoinnin ennakkoimattomiin tai tapauskohtaisiin riskeihin. Säännöksen tarkoituksena olisi luoda selkeä ja yhtenäinen oikeusperusta kotimaanliikenteen alusten alusturvallisuuden valvonnalle, jota koskeva sääntely on aiemmin ollut hajanaista eikä nimenomaisesti kytkeytynyt alusturvallisuuden valvontaa koskevaan lainsäädäntöön.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin alusturvallisuustarkastuksen sisältö. Tarkastus kattaisi aluksen turvallisuuden ja kunnon lisäksi varustuksen, miehistön pätevyyden ja toiminnan, asiakirjat sekä ympäristövaatimusten noudattamisen. Tarkoituksena olisi varmistaa kokonaisvaltaisesti se, että alus täyttää siihen sovellettavat kansainväliset ja kansalliset vaatimukset samalla antaen valvontaviranomaiselle harkintavaltaa kohdistaa tarkastuksia niille osa-alueille, joissa on todettu olevan eniten ongelmia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tarkastettaviksi valittavista aluksista ja riskiperusteisesta lähestymistavasta. Esitettävistä seikoista olisi perusteltua säätää tarkemmin asetustasolla, koska kyseessä olisivat tekniluonteiset tarkastuksen kohdentamiseen liittyvät seikat.

51 §. Meriympäristöön liittyvä alusturvallisuustarkastus. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen toimivallasta tehdä meriympäristöön liittyviä alusturvallisuustarkastuksia siltä osin kuin merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 2 §:n mukaiset Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät edellyttävät. Säännöksen tarkoituksena olisi selkeyttää ja nimenomaisesti kytkeä merenkulun ympäristönsuojeluun liittyvät valvontatehtävät alusturvallisuustarkastuksia ohjaavaan lainsäädäntöön, vaikka varsinainen aineellinen sääntely perustuukin merenkulun ympäristönsuojelulakiin.

Pykälän 2 momentti sisältäisi asetuksenantovaltuuden. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tarkastuksissa huomioon otettavista asioista. Asetuksenantovaltuus olisi perusteltua, koska kyseessä olisi tekniluonteinen tarkastuksen tarkempaan sisältöön kohdistuva sääntely.

52 §. Muusta syytä tehtävä alusturvallisuustarkastus. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta tehdä alusturvallisuustarkastus ulkomaiselle alukselle, joka ei kuuluisi satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaisiin I- tai II-kiireellisyysluokkiin. Tarkastus voisi perustua alukselle tapahtuneeseen merionnettomuuteen, aluksella havaittuun vikaan, valvontaviranomaiselle tehtyyn perusteltuun ilmoitukseen tai muuhun perusteltuun syyhyn. Tähän pykälään sisältyisivät myös alusten turvatoimia koskevat alusturvallisuustarkastukset Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 725/2004 mukaisesti. Säännöksellä mahdollistettaisiin tapauskohtaisesti rajattu ja tarkoituksenmukainen viranomaisvalvonta tilanteissa, joissa aluksen turvallisuuteen, turvatoimiin tai meriympäristöön kohdistuu erityinen riski, mutta johon satamavaltiotarkastusdirektiivin mukainen satamavaltiotarkastus ei sovellu.

Momentissa tarkoitettujen alusturvallisuustarkastusten suorittamisessa tulisi ottaa huomioon merioikeusyleissopimuksen mukainen ulkomaisen aluksen oikeus viattomaan kauttakulkuun alueremellä. Ulkomaisen aluksen viattoman kauttakulun on tapahduttava viivyttämättä, eikä se saa uhata rantavaltion rauhaa, yleistä järjestystä tai turvallisuutta. Kauttakulun on oltava etenevää, ja sen tulee tapahtua keskeytyksettä, jolloin pysähtyminen on sallittua vain siinä määrin, kun se kuuluu tavanomaisen merenkulkuun tai on välttämätöntä ylivoimaisen esteen tai hätätilan vuoksi. Momentin tarkoittama alusturvallisuustarkastus tulisi kyseeseen muun muassa silloin, kun aluksen matka pysähtyisi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vastaavasta toimivallasta suomalaisen aluksen osalta. Säännöksellä mahdollistettaisiin tapauskohtaisesti rajattu ja tarkoituksenmukainen viranomaisvalvonta tilanteissa, joissa aluksen turvallisuuteen, turvatoimiin tai meriympäristöön kohdistuu erityinen riski, mutta johon lippuvaltiotarkastus ei sovellu.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muusta syytä tehtävän alusturvallisuustarkastuksen sisällöstä. Tarkastus kattaisi aluksen turvallisuuden, kunnan, varustuksen, miehistön pätevyuden ja toiminnan sekä ympäristövaatimusten ja asiakirjojen tarkastamisen. Tarkoituksena olisi varmistaa, että alus täyttää sille sovellettavat 4 §:ssä tarkoitetut kansainväliset yleissopimukset, Euroopan unionin säädökset tai kansalliset säännökset siltä osin, kuin se on tarkastuksen peruste huomioon ottaen tarpeellista. Tarkastuksen laajuus voidaan suhteuttaa havaittuun riskiin ja tarkastuksen syyhyn.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä muusta syytä tehtävissä alusturvallisuustarkastuksissa huomioon otettavista asioista. Asetuksenantovaltuus olisi perusteltua, koska kyseessä olisi teknisluonteista tarkastuksen tarkempaan sisältöön kohdistuvaa sääntelyä.

8 luku

Aluksen satamaan pääsyn epääminen

53 §. Luvun soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin luvun soveltamisalasta, koska luku koskisi vain ro-ro-matkustaja-aluksia, suurnopeusmatkustaja-aluksia sekä satamavaltiotarkastusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Aluksen satamaan pääsyn epääminen olisi mahdollista tehdä tämän luvun mukaan vain ulkomaisille aluksille.

54 §. Aluksen satamaan ja ankkurointialueelle pääsyn epääminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen epäämistä koskevasta päätöksestä. Alukseen kohdistuvat vaihteittain ankaroituvat valvontatoimenpiteet ovat keskeinen osa satamavaltiotarkastusdirektiivin tarkastusjärjestelmää, jolla pyritään poistamaan EU:n vesiltä alikuntoiset ja riskialttiit alukset, jotka eivät täytä kansainvälisten sopimusten ja säännösten edellyttämiä vaatimuksia. Mikäli

alus ei täytä kansainvälisten sopimusten asettamia edellytyksiä, tulee sen pääsy satamaan tai ankkurointialueelle evätä pykälässä esitetyllä tavalla.

Alukseen kohdistuvilla epäämismääräyksillä on kumulatiivinen vaikutus siten, että tietty määrä alukseen kohdistuvia epäämismääräyksiä johtaa viime kädessä siihen, että aluksen pääsy satamaan tai ankkurointialueelle evätään pysyvästi. Myös kumottujen epäämismääräysten kumulatiivista merkitystä voidaan perustella sillä, että alus on toistuvasti päästetty sellaiseen kuntoon, ettei se täytä sille asetettuja kansainvälisiä velvoitteita. Epäämismääräys on viranomaispäätös, johon asianomainen voi lain 11 luvun säännösten mukaisesti hakea muutosta. Jos epäämismääräys valituksen johdosta kumotaan, määräyksellä ei tuolloin ole kumulatiivista merkitystä, sillä muutoin muutoksenhaku jäisi vaille merkitystä. Epääminen koskee kaikkia kaupallisessa liikenteessä käytettäviä aluksia. Lähinnä kyseeseen tulevat lasti-, kaasu-, öljy- ja kemikaalisäiliö-, irtolasti- ja matkustaja-alukset. Kyseeseen voi kuitenkin tulla myös muun tyyppinen alus, jos sitä käytetään kauppamerenkulkuun. Tarkastusvelvollisuus ulottuu lähtökohtaisesti myös ankkurointialueella olevaan alukseen.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi epäämispäätöstä antaessaan noudatettava satamavaltiotarkastusdirektiivin VIII liitteen mukaisia menettelyjä. Liitteen mukaan, jos 16 artiklan 1 kohdassa kuvatut ehdot täyttyvät, on sen sataman, jossa alus pysäytetään kolmannen kerran, toimivaltaisen viranomaisen ilmoitettava kirjallisesti aluksen päällikölle, että aluksesta tehdään pääsyn epäämispäätös, joka tulee voimaan välittömästi aluksen poistuttua satamasta. Pääsyn epäämispäätös tulee voimaan heti, kun alus poistuu satamasta sen jälkeen, kun pysäyttämisen syynä olleet puutteet on korjattu.

Pykälän 3 momentin mukainen velvollisuus ilmoittaa päätöksestä kirjallisesti perustuu satamavaltiotarkastusdirektiivin VIII liitteen 2 kohtaan, jonka mukaan toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava jäljennös pääsyn epäämispäätöksestä lippuvaltion hallinnolle. Jäljennös päätöksestä on myös toimitettava asianomaiselle luokituslaitokselle, jonka ei tarvitse olla hyväksytty luokituslaitos. Maailmanlaajuisesti on yli 50 luokituslaitosta, joista vain yhdellätoista on hyväksyntä toimia Euroopan unionin alueella. Näin ollen asianomaisen luokituslaitoksen ei tarvitse olla hyväksytty luokituslaitos. Lisäksi päätöksen jäljennös on toimitettava muille Euroopan unionin jäsenvaltioille ja Pariisin pöytäkirjan muille osallistujille, Euroopan komissiolle ja Pariisin pöytäkirjan sihteeristölle.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artikla.

55 §. *Aluksen satamaan pääsyn epääminen ensimmäisen kerran.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin tilanteista, joissa valvontaviranomaisen on evättävä pysäyttämänsä aluksen pääsy satamaan tai ankkurointialueelle. Momentissa viitattaisiin Euroopan komission vuosittain julkaisemaan Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksyttyyn lippuvaltioiden luokitusta koskevaan julkiseen luetteloon. Momentin 1 kohdalla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 1 kohdan a alakohta. Momentin 2 kohdalla pantaisiin täytäntöön 16 artiklan 1 kohdan b alakohta.

Pykälän 2 momentti koskisi tilanteita, joissa valvontaviranomainen voisi sallia kyseisessä pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun aluksen pääsyn tiettyyn satamaan tai ankkurointialueelle ylivoimaisen esteen sattuessa tai ylivoimaisesti tärkeämpien turvallisuusnäkökohtien vuoksi, pilaantumisvaaran poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka puutteiden korjaamiseksi. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 1 kohdan 1 alakohta ja 21 artiklan 6 kohta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin epäämismääräyksen kumoamisesta. Momentin mukaan aluksen tulee täyttää satamavaltiotarkastusdirektiivin VIII liitteen 3–6 kohdassa mainitut edellytykset. Liitteen 3 kohdan mukaan pääsyn epäämispäätöksen kumoamiseksi aluksen omistajan tai liikenteenharjoittajan on esitettävä virallinen pyyntö pääsyn epäämispäätöksen tehneen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Tällaiseen pyyntöön on liitettävä lippuvaltion hallinnon antama asiakirja, joka on laadittu lippuvaltion hallinnon valtuuttaman katsastajan aluksella käynnin perusteella ja joka osoittaa, että alus on täysin sovellettavien 4 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisten yleissopimusten määräysten mukainen. Lippuvaltion hallinnon on esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle todisteet katsastajan käynnistä aluksella. Asiakirja voi olla virallinen lausunto, jonka on oltava lippuvaltion hallinnon antama. Hyväksytyin laitoksen lausunto ei kelpaa todisteeksi.

Liitteen 4 kohdan mukaan pääsyn epäämispäätöksen kumoamista koskevaan pyyntöön on tarvittaessa liitettävä myös aluksen luokitukselta vastaavan luokituslaitoksen antama asiakirja, joka on laadittu luokituslaitoksen katsastajan aluksella käynnin perusteella ja joka osoittaa, että alus on kyseisen laitoksen määrittelemien luokitusvaatimusten mukainen. Luokituslaitoksen on esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle todisteet katsastajan käynnistä aluksella.

Liitteen 5 kohdan pääsyn epäämispäätös voidaan kumota vasta tämän direktiivin 16 artiklassa tarkoitettujen ajanjakson kuluttua. Yhtiön on esitettävä asiasta virallinen pyyntö kiellon asettaneen Euroopan unionin jäsenvaltion satamavaltion viranomaiselle ja toimitettava 3 ja 4 kohdassa vaaditut asiakirjat.

Liitteen 6 kohdan mukainen pyyntö ja vaaditut asiakirjat on toimitettava kiellon asettaneelle valtiolle vähintään kuukautta ennen kieltoajan päättymistä. Tämän määräajan noudattamatta jättäminen voi johtaa enintään yhden kuukauden viivästykseen siitä, kun kiellon asettanut valtio on vastaanottanut pyynnön.

Ehdotetun 4 momentin mukaan pääsyn epäämistä sovellettaisiin heti. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 1 kohdan 3 alakohta.

56 §. *Aluksen satamaan pääsyn epääminen toisen kerran.* Pykälän 1 momenttia sovellettaisiin tilanteeseen, jossa alus pysäytetään ja alukselle annettaisiin toinen epäämismääräys. Epäämisen perusteet olisivat samat kuin 55 §:n 1 momentissa. Epäämismääräykseksi lasketaan myös sittemmin kumottu epäämismääräys.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi kumottava epäämismääräys aikaisintaan 12 kuukauden kuluttua epäämismääräyksen antamisesta aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että alus täyttää satamavaltiotarkastusdirektiivin VIII liitteen 3–6 kohdassa mainitut edellytykset. Edellytyksiä on selostettu edellä olevan 55 §:n 3 momentin perusteluissa. Epäämispäätöstä ei olisi mahdollista kumota ennen kuin 12 kuukautta on kulunut epäämismääräyksen antamisesta siitä huolimatta, että alus täyttäisi edellä esitetyt VIII liitteessä määritellyt edellytykset aikaisemmin. Ensimmäiseen epäämispäätökseen verrattuna karenssiaika on nelinkertainen. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 2 kohta.

57 §. *Aluksen satamaan pääsyn epääminen kolmannen kerran.* Pykälän 1 momenttia sovellettaisiin tilanteeseen, jossa alus pysäytetään ja alukseen on tuolloin kohdistunut kaksi aikaisempaa epäämismääräystä. Momentissa säädettäisiin satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 3 kohdan mukaisesti siitä, että valvontaviranomaisen on evättävä aluksen pääsy satamaan tai ankkurintialueelle Euroopan unionin alueella. Käytännössä epääminen on käytössä kaikkialla Pariisin pöytäkirjan alueella.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi evättävä aluksen pääsy satamaan tai ankkurointialueelle 24 kuukaudeksi pykälän 1 momentin mukaisissa tilanteissa. Epäämismääräykseksi lasketaan myös sittemmin kumottu epäämismääräys. Momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi kumottava aluksen epäämismääräys aikaisintaan 24 kuukauden kuluttua määräyksen antamisesta, jos alus täyttää kaikki momentin 1–4 kohdan mukaiset edellytykset. Momentin 1 kohdan edellytyksen mukaan aluksen lippuvaltiota ei saisi olla Pariisin pöytäkirjan heikon eikä keskitason toiminnan luettelossa. Momentin 2 kohdassa säädettäisiin siitä, että aluksen lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 391/2009 mukaisesti hyväksytyt laitoksen tai hyväksytyjen laitosten antamia. Satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 3 kohdassa ei mainita EU:n jäsenvaltion toimivaltaista viranomaista tahoksi, jonka antamat lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset olisivat yksi epäämismääräyksen kumoamisedellytyksistä. Esityksen mukaan hyväksyttäisiin ainoastaan EU:n jäsenmaiden ja Pariisin pöytäkirjan osallistujien toimivaltaisten viranomaisten myöntämät todistuskirjat ja luokitustodistukset. EU:n ja Pariisin pöytäkirjan alueen ulkopuolisten maiden lipun alla purjehtivilta aluksilta edellytettäisiin hyväksytyt luokituslaitoksen antamaa todistuskirjaa ja luokitustodistusta. Tämä on tärkeää riittävän viranomaisvalvonnan mahdollistamiseksi.

Momentin 3 kohdan mukaan alusta hallinnoivan yhtiön toiminnan laatu on yksi satamavaltiotarkastusdirektiivin I liitteen I osan I kohdassa määritellyistä aluksen riskiprofiilin määrittävistä osatekijöistä. Jos aluksen omistavan yhtiön toiminnan laatu suhteessa sen alusten pysäyttämiseen EU:ssa tai Pariisin pöytäkirjan alueella on korkea, katsotaan alus vähemmän riskialttiiksi. Vastaavasti jos yhtiön toiminnan laatu on heikko tai erittäin heikko, katsotaan alus riskialttiimmaksi.

Ehdotetussa 4 kohdassa viitattaisiin satamavaltiotarkastusdirektiivin VIII liitteen 3–6 kohdassa mainittuihin edellytyksiin. Edellytyksistä on selostettu 55 §:n 3 momentin perusteluissa.

Pykälällä pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 3 kohta.

58 §. *Aluksen satamaan pääsyn epääminen pysyvästi.* Pykälän 1 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi evättävä aluksen pääsy satamiin ja ankkurointialueille Euroopan unionin alueella pysyvästi, jos alus ei 24 kuukauden kuluttua täytä 57 §:n 2 momentissa mainittuja edellytyksiä. Ehdotus perustuu satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 3 kohtaan. Pääsyn pysyvän epäämisen tarkoituksena on pitää suomalaisista satamista ja ankkurointialueilta pois alukset, jotka eivät toistuvista valvontatoimenpiteistä huolimatta täytä kansainvälisten sopimusten ja säännösten määräyksiä ja ovat näin ollen alusturvallisuuden kannalta riski.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksen lippuvaltion sijoittuminen keskitason tai heikon toiminnan laadun luetteloon vaikuttaisi aluksen pääsyn epäämiseen pysyvästi. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 4 kohta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin edellytyksistä, joiden perusteella valvontaviranomaisen olisi evättävä korkean toiminnan laadun luettelossa mainitun valtion lipun alla purjehtivan aluksen pääsy kaikkiin Euroopan unionin satamiin ja ankkurointialueille 24 kuukauden ajaksi tai pysyvästi. Pykälässä viitattaisiin luokituslaitosasetukseen, jossa vahvistetaan toimenpiteet, joita alusten tarkastuksesta ja katsastuksesta sekä niiden todistuskirjojen antamisesta vastaavien laitosten on noudatettava merenkulun turvallisuutta ja meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevien kansainvälisten yleissopimusten noudattamiseksi, edistään samalla tavoitteena olevaa palvelujen tarjoamisen vapautta. Asetuksen mukaan tähän kuuluu myös kansainvälisten yleissopimusten soveltamisalaan kuuluvien alusten runkoa, koneistoa, sähkölaitteita ja hallintalaitteita koskevien turvallisuusmääräysten laatiminen ja täytäntöönpano. Momentti vastaisi suurelta osin

voimassa olevan lain 14 f §:ää. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 4 a kohta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin epäämisen keston pidentämisestä. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 4 b kohta.

59 §. *Aluksen karkottaminen tai satamaan pääsyn epääminen eräissä muissa tilanteissa.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin merilain 7 luvun 3 §:n mukaisen vakuutustodistuksen puuttumisen johdosta annettavasta karkotuspäätöksestä. Alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/20/EY antaa toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden antaa alukselle karkotusmääräys, mikäli aluksella ei ole vaadittua vakuutustodistusta. Toimivaltainen viranomainen ei siten ole velvollinen tekemään sitä, vaan voi yksittäistapauksessa jättää karkotuspäätöksen antamatta. Näihin tapauksiin voidaan katsoa tilanteet, kun aluksen päällikkö esittää perustellun syyn todistuksen puuttumiselle, jolloin alukselle voidaan antaa mahdollisuus korjata tilanne. Toimivaltainen viranomainen voi olosuhteet huomioon ottaen katsoa tarpeettomaksi antaa karkotusmääräys, mikäli alus esimerkiksi omistajan vaihdon yhteydessä odottaa uutta todistusta eikä aluksen muutoin katsota aiheuttavan vaaraa ihmishengelle tai olennaista vaaraa terveydelle tai välitöntä vaaraa alukselle, muulle liikenteelle tai meriympäristölle.

Valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa jättää karkotuspäätöksen tekemättä myös vastaavilla perusteilla kuin alukselta voidaan evätä pääsy satamaan esityksen 60 §:n 3 momentin mukaisesti. Karkotuspäätöksen voi siten jättää tekemättä ylivoimaisen esteen sattuessa, ylivoimaisesti tärkeimpien turvallisuusnäkökohtien vuoksi, puutteiden korjaamiseksi tai saastuttamisvaaran poistamiseksi, jos aluksen omistaja, laivanisäntä tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin vakuutustodistuksen saamiseksi alukselle.

Aluksen karkottamista ja satamaan pääsyn epäämistä koskevat säännökset koskevat vain ulkomaisialaisia aluksia. Säännökset eivät koske suomalaista alusta, eli karkotuspäätöstä tai päätöstä evätä satamaan pääsy suomalaisen aluksen osalta ei voida tehdä. Suomen tulee lippuvaltiona huolehtia siitä, että alukset täyttävät niille asetetut vaatimukset. Suomalainen alus voidaan pysäyttää satamaan ja vaatia, että se täyttää sille asetetut vaatimukset ennen kuin se päästetään liikenteeseen.

Aluksen karkottaminen hallinnollisena sanktiona olisi rinnakkainen rikosoikeudellisen rangaistuksen kanssa. Mikäli aluksella ei ole vakuutustodistusta, voidaan aluksen päällikölle tuomita merilain 20 luvun 9 d §:n mukainen rikosoikeudellinen rangaistus vakuutustodistuksen mukana pitovelvollisuuden laiminlyönnistä, joka on rangaistavaa tahallisesti tehtynä. Rikosoikeudellista rangaistusta voidaan pitää ensisijaisena rangaistuksena. Tämän lisäksi on kuitenkin mahdollista karkottaa ulkomainen alus toimivaltaisen viranomaisen harkintaa käyttäen direktiivin 2009/20/EY tarkoittamalla tavalla. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 14 g §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tapauksista, joissa alus lähtee merelle ilman, että se täyttää niitä ehtoja, jotka valvontaviranomainen tai muun jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen ovat asettaneet tai alus kieltäytyy noudattamasta vaatimuksia. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 14 g §:n 2 momenttia. Lisäksi momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta evätä ulkomaisen aluksen pääsy satamaan ja ankkurointialueelle. Näissä tilanteissa vakuutusdirektiivi ei anna toimivaltaiselle viranomaiselle harkintavaltaa vaan sen velvollisuus on tehdä karkotuspäätös, mikäli alus on karkotettu muussa jäsenvaltiossa eikä ole esitetty todisteita siitä, että alus on korjannut puutteet ja ne on hyväksytyt.

Pykälän 3 momentin mukaan aluksen pääsy satamaan on evätty, kunnes aluksen omistaja tai laivanisäntä on esittänyt todisteet siitä, että alus täyttää yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset ja puutteet on korjattu. Tällaisia todisteita voisivat olla esimerkiksi luokituslaitoksen tarkastusraportti sekä vahvistus siitä, että havaitut puutteet on korjattu ja mahdolliset ehdolliset vaatimukset on poistettu. Todisteita voivat olla myös korjaus- ja huoltoyritysten raportit sekä niihin liittyvä mahdollinen valokuvadokumentaatio tehdyistä korjauksista sekä aluksen omistajan tai laivanisännän luotettava kirjallinen selvitys, jossa vahvistetaan, että alus täyttää sovellettavien kansainvälisten yleissopimusten kuten SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen ja siihen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan sekä STCW-yleissopimuksen vaatimukset ja että kaikki vaadittavat todistukset ovat voimassa. Edelleen todisteita voivat olla testaus- ja koekäyttöpöytäkirjat, jotka osoittavat aluksen turvallisuus- ja ympäristönsuojelujärjestelmien toimivuuden sekä mahdollisen satamavaltiotarkastuksen jälkitarkastuksen hyväksyntäraportti, mikäli olisi edellytetty erillisen jälkitarkastuksen suorittamisesta.

60 §. *Aluksen satamaan pääsyn epäamisessä noudatettavat menettelyt.* Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että epäämismääräystä olisi sovellettava välittömästi sen jälkeen, kun ulkomaiselle alukselle on annettu lupa poistua siitä satamasta tai ankkurointialueelta, jossa se on pysäytetty ja jossa sille on annettu epäämismääräys. Valvontaviranomainen voi edellyttää, että pysäyttämisen syynä olleet puutteet on korjattu ennen kuin alukselle annetaan poistumislupa. Alukselta kielletäisiin siten vastaisuudessa pääsy suomalaiseen satamaan ja ankkurointialueelle. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 1 kohta ja momentti vastaisi voimassa olevan lain 14 h §:ää.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi varmistettava, ettei ulkomaista alusta päästetä suomalaiseen satamaan tai ankkurointialueelle jos EU:n jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on evännyt pääsyn omaan satamaan tai ankkurointialueelle. Käytännössä alusliikennettä valvova viranomainen ei antaisi alukselle lupaa saapua väylälle. Viime kädessä Rajavartiolaitos estäisi aluksen pääsyn satamaan tai ankkurointialueelle. Lain 15 §:ssä säädettäisiin tarkemmin virka-apuviranomaisista. Momentti perustuisi satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklaan. EU:n jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antamalla epäämismääräyksellä olisi siten koko EU:n alueen laajuinen vaikutus, jos aluksen pääsy on evätty kolmannen kerran 24 kuukaudeksi tai jos aluksen pääsy evätään pysyvästi. Tällä pyritään saamaan alikuntoiset alukset pois koko EU:n merialueelta. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 14 h §:n 2 momenttia.

Pykälän 3 momentin mukaan valvontaviranomainen voisi päästää aluksen satamaan, jos turvallisuusnäkökohdat siihen pakottaisivat. Tällöin tulisi ottaa huomioon esimerkiksi ihmishenkien suojelu sekä meriympäristön pilaantumisen ehkäiseminen.

61 §. *Pääsyn epäämisen kumoaminen.* Pykälässä säädettäisiin pääsyn epäämispäätöksen kumoamista koskevasta menettelystä. Säännöksellä saatettaisiin voimaan satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 5 kohdan vaatimukset epäämistä ja sen kumoamista koskevista menettelyistä. Epäämispäätöksen kumoamisesta seuraisi, että alus voi jälleen liikennöidä EU:n vesillä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että pääsyn epäämispäätöksen kumoamiseksi aluksen omistajan tai laivanisännän olisi esitettävä virallinen pyyntö päätöksen tehneelle valvontaviranomaiselle. Kumoamismenettely käynnistyisi aluksen vastuutahon hakemuksesta. Käytännössä pyyntö tehtäisiin oletettavasti sen jälkeen, kun aluksen puutteet on korjattu ja direktiivissä säädetty määräaika on päättynyt

Pykälän 2 momentin mukaan pyyntöön olisi liitettävä aluksen lippuvaltion hallinnon antama asiakirja, joka perustuu lippuvaltion valtuuttaman katsastajan aluksella käyntiin ja joka osoittaa, että alus on täysin sovellettavien yleissopimusten määräysten mukainen. Tällä varmistetaan,

että pääsyn epäämisen perusteena olleet puutteet on korjattu ja aluksen turvallisuustaso on asianmukaisesti todennettu. Käytännössä tämä edellyttäisi aluksella suoritettua katsastusta tai tarkastusta ja kirjallista vahvistusta siitä, että aiemmin havaitut puutteet on poistettu eikä aluksella ole uusia vaatimustenvastaisuuksia, jotka estäisivät pääsyn satamaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että epäämispäätös tulisi kumota direktiivin mukaisesti vasta säädetyin määräajan päätyttyä ja kun liitteessä VIII asetetut edellytykset täyttyvät. Epäämispäätöksen kumoamisesta seuraisi, että alus voisi jälleen liikennöidä unionin alueen satamiin ja ankkurointialueille. Säännöksellä turvattaisiin sekä pääsyn epäämisen tehokkuus seuraamuksena että mahdollisuus palauttaa liikennöintioikeus silloin, kun alus täyttää sille asetetut kansainväliset velvoitteet. Säännöksellä saatettaisiin voimaan satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan 5 kohdan vaatimukset epäämistä ja sen kumoamista koskevista menettelyistä.

9 luku

Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot

62 §. *Aluksen pysäyttäminen, sen käytön rajoittaminen ja toiminnan keskeyttäminen.* Pykälä täyttäisi satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 2 kohdan ja 2 a kohdan määräykset. Aluksen pysäyttäminen merkitsee sitä, ettei alus saa lähteä liikkeelle eli aluksen matkaanlähtö evätään sellaisten havaittujen puutteiden takia, jotka yksin tai yhdessä tekevät aluksesta merikellvottoman. Toimenpide ei merkitse sitä, että aluksen toiminta olisi keskeytettävä. Alus saa pysäyttämisestä huolimatta lastata ja purkaa lastia sekä ottaa ja jättää pois matkustajia ja sen koneistoja voidaan huoltaa ja muita vastaavia kunnossapito- ja valmistelutoimia voidaan suorittaa. Toiminnan keskeyttäminen tarkoittaa alukselle annettua virallista kieltoa jatkaa jotakin toimintoistaan sen vuoksi, että havaitut puutteet tekisivät yksinään tai yhdessä toiminnon jatkamisen vaaralliseksi.

Soveltamisedellytyksenä olisi, että alusturvallisuudessa oleva vika tai puute on sellainen, että se aiheuttaa välitöntä vaaraa alukselle tai aluksen laivaväelle, vaaraa ihmishengelle taikka olennaista vaaraa terveydelle tai vaaraa muulle liikenteelle tai meriympäristölle. Vaaralla tarkoitettaisiin ihmishengen menetyksen tai siihen rinnastettavaa olennaisen terveyden menettämisen mahdollisuutta aluksen tai sen osan käyttöön liittyvänä seurauksena. Riittävä edellytys ei toisaalta olisi pelkkä laivaliikenne, joten vaaran tulee liittyä nimenomaan kyseisen aluksen käyttöön. Välittömällä vaaralla tarkoitetaan tilannetta, jossa vaara voi muuttua vahingoksi koska tahansa ja esimerkiksi jo seuraavan merimatkan aikana. Seurausten tulee toteutuessaan myös olla vakavia. Välitön vaara aluksen laivaväelle seuraisi, kun kyseessä ovat erityisesti laivaväen asumistiloissa tai työskentelyolosuhteissa olevat välitöntä vaaraa aiheuttavat tai vakavat puutteet. Satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 2 a kohdan lisäksi esitys perustuu merityöleissopimuksen normiin A.5.2.1(6).

Ehdotetun pykälän 1 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen toimivallasta pysäyttää alus, rajoittaa sen käyttöä tai keskeyttää toiminto. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tämän lisäksi terveyttä koskevasta olennaisesta vaarasta, joka voi aiheutua puutteista alusturvallisuudessa. Satamavaltiotarkastusdirektiivissä käytetään terveyttä koskevan selvän vaaran määrettä. Tämä voidaan tulkita tarkoittavan sellaista vaaraa, mikä on selvästi havaittavissa, mutta mitä ei välttämättä ole vakava. Toisaalta määre voidaan tulkita myös siten, että mikäli vaara on selvästi havaittavissa, on se samalla myös vakava. Säännöksessä esitetään käytettäväksi vaaran olennaisuuden määrettä, jotta tuodaan selvästi esille se, että kyse on vähäistä vakavammasta vaarasta terveydelle. Aluksen pysäyttäminen on toimenpiteenä siinä määrin vakavaa aluksen toimintaan puuttumista, ettei siihen tulisi ryhtyä vähäisillä perusteilla.

Lisäedellytyksenä pykälän soveltamiselle olisi se, että vaara aiheutuu siinä liikenteessä, johon alus on tarkoitettu. Vaaraa on toisin sanoen arvioitava aluksen tarkoitettun liikenteen mukaan. Tähän kuuluvat liikennealueen ohella myös aluksen lasti, aluksen käytön laajuus ja luonne sekä joissakin tapauksissa sääolosuhteet, kuten esimerkiksi talviliikenne. Jos on olemassa selvät perusteet olettaa, että alusta tosiasiallisesti käytetään toisin kuin ilmaistussa käyttötarkoituksessa, todellinen käyttö on otettava huomioon vaaran arvioinnissa.

Momentin mukaan valvontaviranomaisen on myös pysäytettävä alus, jos alusta ei ole varustettu toimivalla ja vaatimustenmukaisella matkatietojen tallentimella. Vaatimuksella pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 4 kohta.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisen olisi sovellettava satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä X olevia perusteita arvioidessaan oikeuttavatko 1 momentissa mainitut viat tai puutteet satamavaltiotarkastusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen pysäyttämisen. Liitteen X mukaan valvontaviranomaisen on päättäessään, ovatko aluksessa havaitut puutteet riittävän vakavia oikeuttaakseen pysäyttämisen arvioitava, onko aluksella 1) asianmukaiset ja voimassa olevat asiakirjat sekä 2) miehistöstä mukainen miehistö. Tarkastuksen yhteydessä valvontaviranomaisen on lisäksi arvioitava kykeneekö alus ja/tai sen miehistö 3) navigoimaan turvallisesti koko tulevan matkan ajan, 4) käsittelemään ja kuljettamaan lastin ja valvomaan sen tilaa turvallisesti koko tulevan matkan ajan, 5) käyttämään konehuonetta turvallisesti koko tulevan matkan ajan, 6) ylläpitämään kuljetuskoneistoa ja ohjausta koko tulevan matkan ajan, 7) torjumaan tehokkaasti tulipaloja kaikissa aluksen osissa tarpeen tullen tulevan matkan aikana, 8) evakuoimaan aluksen nopeasti ja turvallisesti ja tarvittaessa ryhtymään pelastustoimiin tulevan matkan aikana, 9) ehkäisemään meriympäristön pilaantumista koko tulevan matkan ajan, 10) ylläpitämään riittävää vakavuutta koko tulevan matkan ajan, 11) ylläpitämään riittävää vedenpitävyyttä koko tulevan matkan ajan, 12) tarvittaessa viestimään hätätilanteissa tulevan matkan aikana, 13) ylläpitämään turvallisia ja terveellisiä olosuhteita aluksella koko tulevan matkan ajan ja 14) antamaan mahdollisimman täydelliset tiedot onnettomuuden sattuessa. Jos vastaus johonkin edellä lueteltuun väittämään on kielteinen, on vakavasti harkittava aluksen pysäyttämistä kaikki havaitut puutteet huomioon ottaen. Useamman lievemmän puutteen esiintyminen voi myös oikeuttaa aluksen pysäyttämisen. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 3 kohta.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin siitä, että valvontaviranomainen voi pysäyttää aluksen tai keskeyttää toiminnon myös, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö vastustaa tarkastusta tai jos valvontaviranomaiselle ei anneta niitä asiakirjoja, luetteloita tai tietoja, joita se olisi oikeutettu 8 §:n nojalla saamaan. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 2 kohta.

Ehdotetun pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että valvontaviranomainen voi pysäyttää aluksen tai keskeyttää toiminnon, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö ei korjaa alusturvallisuudessa havaittua puutetta tai epäkohtaa valvontaviranomaisen asettaman määräajan kuluessa. Määräajan asettamisesta säädettäisiin 24 §:ssä.

Ehdotettu pykälä vastaisi osittain voimassa olevan lain 14 §:ää.

63 §. Liikkeellelähtökielto. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin terveyden tai turvallisuuden puutteiden vuoksi annettavasta liikkeellelähtökiellosta. Jos havaitaan sellaisia puutteita, jotka ovat terveyden tai turvallisuuden kannalta selvästi vaarallisia tai joista aiheutuu välitön vaara terveydelle tai hengelle, ro-ro-matkustaja-alukselle, suurnopeusmatkustaja-alukselle, aluksen laivaväelle tai matkustajille, on jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen varmistettava, että ro-

ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-alukselle annetaan määräys, jolla sen liikkeellelähtö kielletään. Liikkeellelähtökiellosta on toimitettava jäljennös aluksen päällikölle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin liikkeellelähtökiellon peruuttamisesta. Momentilla pantaisiin täytäntöön tarkastusdirektiivin 7 artiklan 6 kohta.

Pykälän 3 momentin mukaan liikkeellelähtökieltoa ei saisi peruuttaa ennen kuin puute on poistettu ja valvontaviranomainen on saanut riittävän varmuuden asiasta tai ennen kuin jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen toteaa, että alus voi, tarpeelliseksi katsotuin ehdoin, lähteä merelle tai jatkaa liikennöintiä vaarantamatta matkustajien tai laivaväen turvallisuutta ja terveyttä tai aiheuttamatta vaaraa ro-ro-matkustaja-alukselle, suurnopeusmatkustaja-alukselle tai muille aluksille. Pykälällä pantaisiin täytäntöön tarkastusdirektiivin 7 artiklan 3 kohta ja pykälä vastaisi osittain voimassa olevan lain 17 h §:ää.

64 §. *Aluksen pysäyttämistä, sen käytön rajoittamista, toiminnon keskeyttämistä ja liikkeellelähtökieltoa koskeva päätös.* Ehdotetun pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että aluksen pysäyttämistä, sen käytön rajoittamisesta tai toiminnon keskeyttämistä on tehtävä valvontaviranomaisen päätös. Päätökseen sovellettaisiin hallintolakia. Päätös olisi perusteltava ja siinä olisi annettava tieto kaikista niistä olosuhteista, jotka ovat johtaneet aluksen pysäyttämiseen tai toiminnan keskeyttämiseen. Puuttuvat tai puutteelliset katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat voivat yksinään muodostaa pysäyttämisperusteen, joka aiheuttaa ja täyttää 62 §:n mukaiset edellytykset pysäyttämiseksi. Päätös olisi voimassa, kunnes se kumoutuisi jäljempänä olevan 65 §:n nojalla. Tyypillisesti alusten pysäyttämistä koskevat päätökset ovat voimassa enintään joitakin päiviä.

Ehdotetun pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että päätökseen olisi liitettävä tarkastuskerromus. Päätös olisi toimitettava aluksen päällikölle ja ulkomaisen aluksen ollessa kyseessä myös lippuvaltion hallinnolle tai sitä edustavalle lähimmälle konsulille tai diplomaattiselle edustajalle.

Ehdotetun pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että 62 §:ssä tarkoitettu päätös on tarvittaessa toimitettava laivanisännälle, Rajavartiolaitokselle, alusliikennepalvelun tarjoajalle, luotausyhtiölle, satamaoperaattorille, nimetyille katsastajalle tai hyväksytyille laitoksille, jotka vastaavat luokitustodistusten antamisesta.

Ehdotettu pykälä vastaisi satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 2 a ja 6 kohtien vaatimuksia. Lisäksi ehdotettu pykälä vastaisi osittain voimassa olevan lain 14 §:ää.

65 §. *Aluksen pysäyttämistä, sen käytön rajoittamisesta ja toiminnon kieltämisestä vapautumista koskeva päätös.* Voimassa olevassa laissa ei ole säännöstä aluksen pysäyttämistä ja toiminnon keskeyttämistä vapautumisesta. Koska aluksen pysäyttäminen ja toiminnon keskeyttäminen on merkittävä pakkokeino, on tarpeen säätää siitä vapautumisesta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pysäytetyn aluksen vapauttamisesta. Valvontaviranomainen vapauttaisi pysäytetyn aluksen, kun pysäytykseen tai toiminnon keskeyttämiseen johtaneet olosuhteet tai edellytykset olisivat tarkastuksessa todistetusti poistuneet. Käytännössä esimerkiksi aiemmin havaitut puutteet tulisi olla korjattu. Valvontaviranomainen kirjaisi asian tarkastusraporttiin. Valvontaviranomainen voisi antaa laivanisännän edustajalle tiedoksi aluksen vapauttamista koskevan päätöksen. Suomi on käyttänyt Pariisin pöytäkirjan mukaisissa satamavaltiotarkastuksissa yhtenäistä asiakirjapohjaa aluksen vapauttamista koskevan asian antamisessa tiedoksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tahoista, joille vapautumista koskeva päätös tulisi toimittaa. Momentissa tarkoitetut tahot olisivat samat kuin kenelle 64 §:n mukainen päätös tulisi toimittaa, jolla varmistettaisiin, että asiaan liittyvät saisivat tiedon vapauttamista koskevasta päätöksestä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin 1 momentista poikkeavasta menettelystä tilanteissa, joissa aluksen pysäyttäminen tai toiminnon keskeyttäminen perustuu laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteissa ilmeneviin olennaisiin puutteisiin. Näissä tilanteissa puutteiden välitön korjaaminen ei aina ole käytännössä mahdollista, jonka vuoksi momentti mahdollistaa Pariisin yhteistyöpöytäkirjaan liittyvien ohjeiden mukaisen menettelyn, jossa alus tai toiminto voidaan vapauttaa, jos valvontaviranomainen on hyväksynyt toimintasuunnitelman ja on vakuuttunut siitä, että suunnitelma pannaan täytäntöön ripeästi ja asianmukaisessa määräajassa. Säännöksellä varmistetaan laivaväen tehokas suojele samalla kun mahdollistetaan valvonnan yhdenmukainen ja käytännössä toimiva toteuttaminen.

66 §. Aluksen pysäyttämiseen liittyvä siirtolupa. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin aluksen siirtoluvasta soveltuvalla korjaustelakalle tai seuraavaan satamaan. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 21 artiklan 1 kohta ja tarkastusdirektiivin 7 artiklan 4 kohta. Jos satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja puutteita ei voida korjata tarkastussatamassa, kyseisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi antaa alukselle luvan jatkaa matkaansa ilman perusteetonta viivästystä pysäyttämissatamasta lähimmälle sopivalle, päällikön ja kyseisten viranomaisten valitsemalle korjaustelakalle, jossa jatkotoimintapiteet voidaan toteuttaa, mikäli alus noudattaa lippuvaltion toimivaltaisen viranomaisen määräämiä ja kyseisen jäsenvaltion hyväksymiä ehtoja. Näiden ehtojen avulla varmistetaan, että alus voi lähteä matkaan aiheuttamatta vaaraa matkustajien tai miehistön turvallisuudelle ja terveydelle tai muille aluksille tai aiheuttamatta kohtuutonta vaaraa meriympäristölle. Jos päätös lähettää alus korjaustelakalle perustuu IMO:n päätöslauselman A.744 (18) noudattamatta jättämiseen joko aluksen asiakirjojen tai aluksen rakenteellisten vikojen tai puutteiden suhteen, valvontaviranomainen voisi muun muassa satamavaltiotarkastusdirektiivin 21 artiklan 2 kohdan mukaisesti edellyttää, että tarvittavat paksumittaukset suoritetaan pysäyttämissatamassa ennen kuin alus saa poistua satamasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa 1 momentissa tarkoitetuista tilanteista sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa korjaustelakka sijaitsee ja lippuvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle aluksen matkaa koskevista ehdoista. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 21 artiklan 3 kohdan 1 alakohta.

Pykälän 3 momentin mukaan valvontaviranomainen voisi sallia pysäytetyn aluksen siirtämisen sataman toiseen osaan, jos se on turvallista. Satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 9 kohdan mukaan valvontaviranomainen voi sallia pysäytetyn aluksen siirtämisen sataman toiseen osaan sataman ruuhkautumisen välttämiseksi, jos se on turvallista. Valvontaviranomainen voisi myös sallia liikkeellelähtökieltoon määrätyn ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen siirtämisen sataman toiseen osaan. Tämä perustuisi tarkastusdirektiivin 7 artiklan 7 kohtaan. Lisäksi voi olla muitakin pakottavia tilanteita, jolloin alus tulisi voida siirtää sataman toiseen osaan, kuten esimerkiksi tilanteet, jossa aluksella tulee tehdä tulitöitä ja niitä ei voida tehdä sataman siinä osassa, jossa alus on.

67 §. Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka. Ehdotetun pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että jos on epäilyksiä, ettei alusturvallisuuden noudattamiseksi annettuja säännöksiä ja määräyksiä noudateta, valvontaviranomainen voi tehostaa 62 §:n ja 63 §:n mainittua määräämistään uhkasakolla, teettämisuhalla tai keskeyttämisuhalla. Se voitaisiin asettaa laivanisännälle, tämän edustajalle tai molemmille. Uhkasakosta, teettämisuhasta ja keskeyttämisuhasta

säädetään uhkasakkolaissa (1113/90). Uhkasakkolain mukaan uhkasakko voidaan asettaa päävelvoitteena olevan kiellon tai käskyn toteuttamisen tehosteeksi. Teettämishukka asetetaan määrämällä päävelvoite noudatettavaksi uhalla, että tekemättä jätetty työ tehdään laiminlyöjän kustannuksella. Keskeyttämisessä uhataan päävelvoitteen laiminlyöjää työnteon tai muun toiminnan keskeyttämisellä taikka laitteen tai muun esineen käytön estämisellä. Uhkasakon, teettämishukan tai keskeyttämisuhan asettamispäätöksen tekisi Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintävirasto päättäisi myös uhkasakon määräämisestä maksettavaksi, jos sen sanktioimaa määrääystä ei noudateta.

Ehdotetun pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että jos on perusteltu syy epäillä, että laivanisäntä yrittää välttää päätöksen noudattamista siirtämällä aluksen pois Suomesta, Liikenne- ja viestintävirasto voi pykälän 2 momentin mukaan määrätä laivanisännän antamaan vakuuden ennen aluksen lähtöä Suomesta. Uhkasakon suuruiseksi määrättävä vakuus olisi palautettava, kun toimenpide on suoritettu.

10 luku

Seuraamukset

68 §. Huomautus ja varoitus. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa laivanisännälle, hänen edustajallensa, omistajalle aluksen päällikölle tai muulle aluksen käytöstä vastaavalle huomautuksen, jos tämä muutoin kuin 62 §:n tarkoitetulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamista. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

On tarpeen, että laissa mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle huomautuksen tai varoituksen antaminen esimerkiksi lievemmässä tilanteessa, jossa säännösten tai määräysten rikominen tai laiminlyönti ei ole tehty tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta. Tavoitteena on, että laivanisännälle, hänen edustajallensa, omistajalle, aluksen päällikölle tai muulle aluksen käytöstä vastaavalle varataan mahdollisuus korjata omaa toimintaansa viranomaisen edellyttämällä tavalla.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annettaisiin kirjallisesti. Suomalaisen aluksen laivanisännälle, hänen edustajalleen, omistajalle, aluksen päällikölle tai muulle aluksen käytöstä vastaavalle annettua varoituksesta tehdään merkintä liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin. Vaikka huomautuksen ja varoituksen voi antaa ulkomaiselle alukselle, Liikenne- ja viestintävirasto ei merkitsisi niitä liikenneasioiden rekisteriin, sillä rekisteriin ei tallenneta tietoja muista kuin suomalaisista kulkuneuvoista ja aluksista ja suomalaisista luonnollisista- tai oikeushenkilöistä.

69 §. Seuraamusmaksu. Pykälään koottaisiin yksilöity luettelo teonkuvauksista, joiden perusteella laivanisännälle, hänen edustajalleen, omistajalle, aluksen päällikölle tai muulle aluksen käytöstä vastaavalle voitaisiin määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu. Seuraamusmaksun määräämisen edellytyksenä on tekijän tahallisuus tai huolimattomuus. Pykälässä sanktioitavaksi ehdotetut teot voivat merkittävästi heikentää merenkulun turvallisuutta ja Suomen etuja rantavaltiona, joten toimijoiden huolellinen toiminta on erityisen tärkeää. Vastuuta on myös tärkeää tehostaa viranomaisen riittävän tehokkailla mahdollisuuksilla puuttua virheelliseen toimintaan. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi lainkohdan sanamuodon perusteella mahdollisuus jättää seuraamusmaksu määräämättä harkintansa mukaan. Määräämättä jättäminen voisi tulla

kyseeseen esimerkiksi tilanteissa, joissa virhe tai laiminlyönti arvioidaan vähäiseksi tai niiden syntymiseen on vaikuttanut muita lieventäviä seikkoja.

Pykälän 1 kohdan mukaan seuraamusmaksu voitaisiin määrätä, jos toimija ei noudata valvojan viranomaisen 64 §:n nojalla antamaa päätöstä tai määräystä. Sanktioinnin tarkoitus on ennaltaehkäistä tilanteita, joissa toimijat laiminlyövät velvollisuutensa noudattaen viranomaisen päätöstä tai määräystä. Sanktio tehostaisi myös viranomaisen mahdollisuuksia puuttua kyseeseen moitittavaan toimintaan.

Pykälän 2 kohdan mukaan seuraamusmaksu voitaisiin määrätä, jos toimija ei noudata valvontaviranomaisen asettamaa epäämispäätöstä. Sanktio kohdistuu ulkomaisiin aluksiin, jotka epäämismääräyksestä huolimatta saapuvat suomalaiseen satamaan tai ankkurointialueelle. Pykälän 2 kohdalla säädettäisiin tilanteista, joissa Suomen valvontaviranomainen on antanut epäämispäätöksen.

Pykälän 3 kohdalla säädettäisiin tilanteista, joissa epäämispäätöksen on antanut muun Euroopan unionin jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan osallistujan toimivaltainen valvontaviranomainen. Samoin kuten pykälän 1 kohdassa, sanktioinnin tarkoitus on ennaltaehkäistä tilanteita, joissa toimijat laiminlyövät velvollisuutensa noudattaen viranomaisen päätöstä tai määräystä. Sanktio tehostaisi myös viranomaisen mahdollisuuksia puuttua kyseeseen moitittavaan toimintaan.

Pykälän 4 kohdan mukaan seuraamusmaksu voitaisiin määrätä, jos toimija ei 68 §:n nojalla annetusta varoituksesta huolimatta kohtuullisessa määräajassa korjaa puutetta tai laiminlyöntiä sääntelyn noudattamisessa. Varoituksen tavoitteena on, että laivanisännälle, hänen edustajalensa, aluksen päällikölle tai muulle aluksen käytöstä vastaavalle varataan mahdollisuus korjata omaa toimintaansa viranomaisen edellyttämällä tavalla. Jos toimija ei varoituksesta huolimatta korjaa toimintaansa olisi valvojan viranomaisen varoitusta kohtuullista tehostaa sanktiolla.

Satamavaltiotarkastusdirektiivin 34 artiklan ja tarkastusdirektiivin 11 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, jota sovelletaan direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen, ja jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Näin säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia. Pykälä vastaisi täten myös satamavaltiotarkastusdirektiivin 34 artiklan ja tarkastusdirektiivin 11 artiklan vaatimuksia.

70 §. Seuraamusmaksun suuruus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi seuraamusmaksun suuruudesta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin oikeushenkilölle määrättävän seuraamusmaksun suuruudesta. Seuraamusmaksu saisi olla oikeushenkilölle enintään neljä prosenttia toimijan edellisen tilikauden maailmanlaajuisesta vuotuisesta kokonaisliikevaihdosta, kuitenkin enintään 1 000 000 euroa.

Pykälän 2 momentin mukaan luonnolliselle henkilölle määrättävä seuraamusmaksu saisi olla enintään neljä prosenttia hänen rikkomuksensa päättymistä edeltäneenä vuonna toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan, kuitenkin enintään 10 000 euroa. Jos tuloja ei voida luotettavasti selvittää verotuksen mukaisista tuloista, ne voitaisiin arvioida muun saatavan selvityksen perusteella.

Seuraamusmaksun tarkoitus olisi ehkäistä ennalta laiminlyöntejä ja siten turvata lain tarkoituksen toteutumista, eli merenkulun turvallisuutta. Ehdotettuja seuraamusmaksun enimmäissuuruuksia arvioidessa on pyritty määrittämään tasot, jotka ovat vaikutukseltaan riittävän ennaltaehkäiseviä, ottaen huomioon kauppamerenkulun toimijoiden taloudellisen toiminnan arvon vaihteluväli ja luonnollisten henkilöiden maksukyky sekä seuraamusten mahdollinen arvo.

Arvioinnissa on otettu huomioon se, että 69 §:ssä tarkoitetuissa teoissa on pahimmillaan kysymys merkittävästä merenkulun (aluksen, merihenkilöstön, lastin ja matkustajien) ja ympäristön turvallisuuden vaarantamisesta.

Arvioinnissa on kuitenkin otettava huomioon, että kansalliseen harkintaan perustuvien seuraamusmaksujen suuruuden on oltava hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevien sääntelyperiaatteiden mukaan lähtökohtaisesti maltillinen³. Toisaalta on otettava huomioon, että 69 §:n tarkoittamat tekijätahot voivat olla monenlaisia. Kyseessä voi olla esimerkiksi pienehkö paikallinen varustamo tai alus, mutta toisaalta myös suuri maailmanlaajuisesti operoiva monikansallinen varustamoyhtiö, jonka kansainvälinen liikevaihto on huomattava. Osaan teoista voisi syyllistyä myös yksityishenkilö. Myös tekotavat eroavat niiden muodostaman vahinkoriskin osalta.

Tämän vuoksi pykälän 3 momentissa säädettäisiin seuraamusmaksun suuruudessa huomioon otettavista seikoista. Maksun suuruus perustuisi kokonaisarviointiin ja kaikki asiaan vaikuttavat olosuhteet olisi otettava huomioon. Huomioon otettavia tekijöitä olisivat 1) rikkomuksen laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus, 2) rikkomuksella saavutettu hyöty, jos tämä tieto on saatavilla, 3) toimijan toimet vahingon lieventämiseksi tai korjaamiseksi ja 4) tekijän taloudellinen asema. Esimerkiksi tekijän keskiarvoa vahvempi taloudellinen asema voisi puoltaa euromäärältään suuremman seuraamusmaksun määräämistä suhteessa tekoon, jossa tekijä on pienempi toimija. Taloudellisella asemalla tarkoitettaisiin siten oikeushenkilöiden osalta esimerkiksi niiden liikevaihtoon kohdistuvaa arviointia.

Seuraamusmaksun suuruutta on arvioitu myös jaksossa 12.8.

71 §. *Seuraamusmaksun määrääminen tai määräämättä jättäminen.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi tarkemmin seuraamusmaksun määräämisestä ja määräämättä jättämisen edellytyksistä. Pykälän 1 momentin mukaan seuraamusmaksun määräisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintäviraston työjärjestyksen⁴ mukaan viraston ylijohtaja tekee päätöksen seuraamusmaksuja ja muita hallinnollisia seuraamuksia koskien. Työjärjestyksen mukaan viraston päätökset tehdään pääsääntöisesti esittelystä. Asia voidaan ratkaista ilman esittelyä, jos päätös on rutiiniluontoinen ja asian ratkaiseminen ilman esittelyä ei vaaranna asianosaisen tai yleistä oikeusturvaa eikä päätöksen tekemiseen esittelystä ole muutoinkaan erityistä syytä. Asia voidaan ratkaista ilman esittelyä myös, jos ratkaisu on välttämätöntä tehdä välittömässä valvontatoimessa ilman viivytyksiä eikä esittelymenettelyä voida asian luonteen vuoksi pitää tarkoituksenmukaisena. Pääjohtaja vahvistaa tarvittaessa tarkemmat määräykset ratkaisuvallasta.

Ehdotettu laki mahdollistaa seuraamusmaksuja, jotka ovat suuruudeltaan yli 100 000 euroa. Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain ([935/2018](#)) 7 a §:ssä säädetään, että Liikenne- ja viestintävirastossa on seuraamuskollegio, jonka tehtävänä on määrätä viraston toimivaltaan kuuluva seuraamusmaksu silloin, kun se on suuruudeltaan yli 100 000 euroa. Seuraamuskollegio tekee päätöksensä esittelystä.

Seuraamusmaksun kohteen oikeusturvasta johtuu, että päätös seuraamusmaksusta tulisi tehdä lähtökohtaisesti esittelystä. Perustuslain 118 §:n 2 momentin säännöksen esittelijän vastuusta voidaan katsoa viittaavan siihen, että päätöksenteko esittelystä hallintoasioissa, kuten seuraamusmaksujen määräämiseksi, on yleinen lähtökohta. Liikenne- ja viestintävirastosta annetun

³ Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintä. Oikeusministeriö, Mietintöjä ja lausuntoja 52/2018, s. 41.

⁴ TRAFICOM/120320/00.00.01/2020, annettu 20.6.2022 ja tullut voimaan 21.6.2022

lain 7 §:n mukaan pääjohtaja ratkaisee virastolle kuuluvat asiat, joita ei ole säädetty tai viraston työjärjestyksellä määrätty muun virkamiehen ratkaistavaksi. Pääjohtaja voi myös ottaa yksittäistapauksessa ratkaistavakseen asian, joka muutoin olisi hänen alaisensa ratkaistava. Säännös antaa mahdollisuuden antaa työjärjestyksellä tästä poikkeavia määräyksiä taikka määräyksiä siitä, että seuraamusmaksun määrääminen osoitetaan jonkun muun kuin pääjohtajan toimivaltaan kuuluvaksi.

Seuraamusmaksua koskevasta päätöksestä saisi valittaa ehdotetun lain 81 §:n mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että seuraamusmaksua ei saisi esittää määrättäväksi ja se olisi jätettävä määräämättä, jos rikkomus ei ole vakava tai toistuva ja tekijä on ryhtynyt riittäviin toimenpiteisiin rikkomuksen korjaamiseksi välittömästi sen havaitsemisen jälkeen taikka jos seuraamusmaksun määräämistä on pidettävä ilmeisen kohtuuttomana. Tekijällä tarkoitettaisiin moitittavaan tekoon syyllistynyttä laivanisäntää, hänen edustajaansa, aluksen päällikköä tai muuta aluksen käytöstä vastaavaa, jolle seuraamusmaksu esitetään määrättäväksi.

Säännökseen sisältyvä viittaus kohtuuttomuuteen, samoin kuin 69 §:n mukainen sanamuoto ”voidaan määrätä” jättäisi viranomaiselle harkintavaltaa tehdä oikeasuhtaisuusarviota käytettävissä olevien keinojen välillä. Seuraamusmaksun tarvetta arvioitaessa viranomaisen tulisi ottaa huomioon myös muut käytettävissä olevat keinot ja valita niistä oikeasuhtaisin. Lähtökohdaksi on asetettavissa se, että rangaistusluontoisen hallinnollisen sanktion, kuten seuraamusmaksun, tulee olla viimesijainen suhteessa muihin samasta rikkomuksesta määrättäviin hallinnollisiin seuraamuksiin, kuten esimerkiksi varoituksen antamiseen. Perustuslakivaliokunta on käytännössään edellyttänyt, että viranomaisen harkinnan sanktion määräämättä jättämisestä tulee olla sidottua harkintaa siten, että seuraamusmaksu on jätettävä määräämättä laissa säädettyjen edellytysten täytyessä (PeVL 49/2017 vp ja PeVL 39/2017 vp).

Lainsäädännössä ei ole yleistä vanhentumissäännöstä hallinnollisille sanktioille. Tämän vuoksi pykälän 2 momentin mukaan seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta. Ehdotettu viiden vuoden määräaika vastaisi merenkulun hallinnollisia seuraamuksia koskevassa sääntelyssä vakiintunutta käytäntöä. Lisäksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 4 b §:ssä säädetään seuraamusten raukeamista koskevasta viiden vuoden määräajasta.

Pykälän 3 momentti sisältäisi *ne bis in idem* -periaatteen eli kaksoisrangaistavuuden kiellon. Säännöksen mukaan seuraamusmaksua ei saisi esittää määrättäväksi tai määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saisi tuomita tuomioistuimessa rangaistusta samasta teosta.

Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklan mukaan ketään ei saa saman valtion tuomiovallan nojalla tutkia uudelleen tai rangaista oikeudenkäynnissä rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi kyseisen valtion lakien ja oikeudenkäyntimenettelyn mukaisesti. Tämä kielto sisältyy myös kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 14 artiklan 7 kohtaan ja EU:n perusoikeuskirjan 50 artiklaan. Myös Suomen perustuslain yksilön oikeusturvaa koskevan 21 §:n 2 momentin säännös oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeista edellyttää, että kielto otetaan huomioon lainsäädännössä. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännössä kiellon soveltamisala ei rajoitu vain varsinaisiin rikosoikeudellista rangaistusta koskeviin tuomioihin, vaan se ulottuu myös erilaisiin rangaistusluonteisiin hallinnollisiin seuraamuksiin.

72 §. Seuraamusmaksun täytäntöönpano. Pykälään ehdotetaan sisällytettävän seuraamusmaksun vanhentumista ja täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Maksun täytäntöönpanosta

säädettäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa ([672/2002](#)). Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta vastaisi siten Oikeusrekisterikeskus. Toimivaltaisen viranomaisen päätös hallinnollisesta seuraamusmaksusta on täytäntöönpanokelpoinen, kun päätös on saanut lainvoiman.

11 luku

Erinäiset säännökset

73 §. Rikkomisista ilmoittaminen. Pykälän 1 momentin mukaan ilmoitus valvontaviranomaiselle alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta olisi tehtävä pääsääntöisesti kirjallisesti. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain, jos kirjallinen ilmoitus ei tapauksen kiireellisyyden tai muun vastaavan syyn vuoksi ole mahdollinen.

Menettely karsisi esimerkiksi ilkeiden vuoksi tehtyjä turhia ilmiantoja. Viime kädessä valvontaviranomaisen harkintaan jää, onko syytä ryhtyä toimenpiteisiin nimettömän suullisen ilmiannon perusteella. Varsinaista toimintavelvoitetta ei tällöin synny, mutta viranomainen voi harkintansa mukaan kuitenkin ryhtyä toimenpiteisiin. Edellä lausuttu koskee myös nimetöntä kirjallista ilmiantoa. Menettely perustuu IMO:n päätöslauselmaan A.466 (XIII). Kannanotolle on saatavissa tukea myös merimieslain (423/78) 78 §:stä, joka koskee laivahenkilökunnan oikeutta vaatia katsastusta tietyissä tapauksissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa tehdystä ilmoituksesta eteenpäin. Käytännössä momentin tarkoittama ilmoitusvelvollisuus voisi koskea esimerkiksi aluksen kansimiehen aluksen puutteita koskevaa ilmoitusta, josta valvontaviranomaisen olisi ilmoitettava eteenpäin aluksen lippuvaltion hallinnolle ja tarvittaessa suomalaiselle työsuojeluviranomaiselle. Velvollisuudella varmistetaan, että lippuvaltio saa tiedon epäkohdista sekä suomalainen työsuojeluviranomainen aluksen laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteisiin liittyvistä puutteista. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 18 ja 18 a artiklat. Momentti koskisi kuitenkin myös suomalaisia aluksia, joten kaikki ilmoitukset käsiteltäisiin tämän momentin mukaisesti. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 20 §:n 3 momenttia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisen velvollisuudesta tiedottaa lippuvaltion hallintoa laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevasta ilmoituksesta, jos asiaa ei ole kyetty käsittelemään aluksella. Valvontaviranomaisen olisi myös pyydettävä suunnitelma korvaavista toimenpiteistä. Momentin mukaan valvontaviranomaisen tulisi toimittaa tällaista ilmoitusta koskevan tarkastusraportin sekä lippuvaltion vastauksen ILO:lle ja valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 18 a artiklan 6 kohta, jonka mukaan satamavaltion on toimitettava Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajalle tarkastuskertomuksen jäljennös ja liitettävä siihen lippuvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta asetetussa määräajassa mahdollisesti saatu vastaus. Kansainvälinen työtoimisto on ILO:n pysyvä sihteeristö.

74 §. Alusliikennepalvelun tarjoajan ja satamaoperaattorin ilmoitusvelvollisuus. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin alusliikennepalvelun tarjoajan ja satamaoperaattorin velvollisuudesta toimittaa valvontaviranomaiselle kirjallisesti tieto sellaisesta tavanomaisten tehtäviensä suorittamisen yhteydessä tietoonsa tulleesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen ilmeisestä rikkomisesta, joka voisi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle. Ilmoitusvelvollisuus olisi välttämätön, koska alusliikennepalvelun tarjoajalla ja satamaoperaattoreilla olisi sellaista ensi käden tietoa alusturvallisuudesta, jota valvontaviranomaisella ei olisi muuten mahdollista saada.

Pykälän 2 momentin mukaan tieto tulisi toimittaa mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tieto voitaisiin toimittaa suullisesti, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi tiedon kirjallinen toimittaminen ei olisi mahdollista. Ilmoitukseen olisi liitettävä aluksen nimi (1 kohta), aluksen IMO-tunnistenumero (2 kohta), radiokutsutunnus (3 kohta), lippuvaltio (4 kohta), edellinen käyntisatama (5 kohta), määräsatama (6 kohta) ja kuvaus aluksella todetuista rikkomuksista (7 kohta). Näiden tietojen voitaisiin katsoa olevan välttämättömiä valvontaviranomaiselle valvonta-asian hoitamiseksi ja kuvaavan, millaisesta alus- ja meriturvallisuutta vaarantavasta toiminnasta olisi kyse. Säännös vastaisi pääpiirteittäin voimassa olevan lain 20 §:n 5 momentin säännöstä, joskin ilmoitusvelvollisuus kohdistuisi alusliikennepalvelun tarjoajan lisäksi satamaoperaattoreihin, joista myös jälkimmäisillä olisi jatkuvaa ja ajantasaista näkymää satamissa tapahtuvaan aluksen ja sataman väliseen rajapintaan ja mahdollisiin turvallisuutta ja ympäristöä vaarantaviin toimiin.

75 §. Ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen. Koska edellä 74 §:ssä tarkoitettu ilmoituksen tekijä saattaisi joutua epäedullisten seuraamusten kohteeksi paljastuessaan, pykälän mukaan viranomaisen ei saisi tarkastusta toimittaessaan ilmoittaa toimivansa ilmoituksen perusteella.

76 §. Viranomaisen oikeus saada ja luovuttaa tietoja. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että valvontaviranomaisella olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada välttämättömiä tietoja toimijoilta valvontatehtäviensä hoitamiseksi ja myös muun tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi. Tietojensaantioikeus henkilötietojen osalta rajoittuisi vain valvonnan kannalta välttämättömiin tietoihin. Momentin mukaan tiedot olisi luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan viranomaisen saisi salassapitosäännösten estämättä luovuttaa saatuja tietoja, jos ne ovat välttämättömiä laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Momentti vastaisi viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999), jäljempänä *julkisuuslaki*, 29 §:n sääntelyä salassa pidettävien tietojen antamisesta toiselle viranomaiselle. Julkisuuslain mukaan yksi edellytys on, että viranomaisen voi antaa toiselle viranomaiselle tiedon salassa pidettävästä asiakirjasta, jos tiedon antamisesta tai oikeudesta tiedon saamiseen on laissa erikseen nimenomaisesti säädetty. Tietoja voidaan tarvita suoritettaessa tässä laissa säädettyä valvontaa tai muuta laissa säädettyä tehtävää. Tietoa voisi luovuttaa sellaiselle taholle, joka suorittaa julkista hallintotehtävää tai muuta laissa säädettyä tehtävää.

Momentin mukaan tietoja voitaisiin luovuttaa myös samoin perustein alusturvallisuuden valvontaan liittyviä tehtäviä hoitavalle ulkomaiselle valvontaviranomaiselle sekä kansainvälisille toimielimille näiden tehtävien suorittamiseksi. Tällaisia luovutettavia tietoja voisivat olla toimivaltaiselle ulkomaan viranomaiselle ja kansainväliselle toimielimelle, kuten IMO:lle ja ILO:lle annettavat tiedot muun muassa Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteen toteuttamiseksi.

Kaikessa henkilötietojen käsittelyssä olisi noudatettava yleistä tietosuojasetusta (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta), jonka sääntely kattaa myös vaatimuksia henkilötietojen siirtämisestä kolmansiin maihin tai kansainvälisille järjestöille.

77 §. Kustannusten korvaaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 21 a §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin satamavaltiotarkastusdirektiivin 28 artiklan 1 kohdan mukaisesti siitä, että jos tarkastuksissa havaitaan sellaisia puutteita, jotka oikeuttavat aluksen pysäyttämiseen, on aluksen omistaja, laivanisäntä tai heidän edustajansa velvollinen korvaamaan kaikki

tarkastamiseen liittyvät kustannukset. Samoin, jos alus pysäytetään sen vuoksi, että sillä ei ole tarvittavia asiakirjoja, vastaisi aluksen omistaja tai laivanisäntä kaikista pysäyttämisen valvontaviranomaiselle aiheutuneista kustannuksista.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin, että pysäyttämistä ja liikkeellelähtökieltoa ei saa peruuttaa ennen kuin kustannukset on kokonaan maksettu tai niiden maksamisesta on annettu riittävä vakuus. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 28 artiklan 4 kohta ja tarkastusdirektiivin 9 artiklan 2 kohta.

78 §. *Maksujen ja kustannusten korvaaminen Liikenne- ja viestintävirastolle.* Pykälän 1 momentin mukaan 77 §:ssä tarkoitetut kustannukset perittäisiin valtion maksuperustelain (150/1992) mukaisesti.

Ehdotettu 2 momentti olisi informatiivinen ja siinä tuotaisiin esille se, että muista kuin 77 §:n mukaisista Liikenne- ja viestintäviraston suoritteista perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaissa. Tarkempia säännöksiä maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista. Momentissa tarkoitettuja maksuja olisivat muun muassa lippuvaltiotarkastuksista perittävät maksut. Informatiivinen viittaus olisi tässä perusteltu, jotta laista ilmenee, että kaikista maksuista ei säädetä tässä laissa.

79 §. *Kustannusten korvaaminen nimetyille lippuvaltiotarkastajalle.* Pykälässä ehdotettu kustannusten korvaaminen vastaisi alusturvallisuuslain kustannusten korvaamista nimetyille katsastajalle ja aluksenmittaajalle koskevaa 85 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lippuvaltiotarkastuksen tilaajan velvollisuudesta maksaa nimetyille lippuvaltiotarkastajalle palkkio tämän suorittamasta ehdotettuun lakiin tai sen perusteella annettuihin säännöksiin tai määräyksiin perustuvasta toimenpiteestä tai sellaisen perusteella annettavasta asiakirjasta.

Alusten tarkastaminen vaatii usein matkustamista, joten on perusteltua säätää matkakulujen korvaamisesta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nimetyn lippuvaltiotarkastajan oikeudesta saada tilaajalta korvaus matkakuluistaan sekä päivärahaa voimassa olevan valtion matkustus säännön mukaan. Jos alus ei olisi satamalaiturissa, nimetty katsastaja tai aluksenmittaaja olisi kuljetettava alukseen tai hänellä olisi oikeus saada korvaus kuljetuksen itse järjestämisestä aiheutuvista kuluistaan.

80 §. *Nimetyin lippuvaltiotarkastajan palkkioiden ja kustannusten periminen.* Pykälän mukaan nimetyn katsastajan ja aluksenmittaajan palkkiot ja kustannukset saataisiin periä maksuvelvolliselta ilman tuomiota ja päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään. Pykälä vastaisi alusturvallisuuslain 86 §:n sääntelyä nimetyn katsastajan ja aluksenmittaajan palkkioiden ja kustannusten perimisestä.

81 §. *Valvontaviranomaisen korvausvastuu.* Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 22 §:ää. Pykälän 1 momentti sisältäisi viittauksen vahingonkorvauslakiin (412/74), jonka mukaisesti korvattaisiin valvontaviranomaisen tämän lain mukaista tehtäväänsä suorittaessaan aiheuttama vahinko. Momentilla pantaisiin täytäntöön satamavaltiotarkastusdirektiivin 19 artiklan 8 kohta, jonka mukaan aluksen omistaja tai liikenteenharjoittaja on oikeutettu korvauksiin kärsimästään menetyksestä tai vahingosta, jos alus pysäytetään tai sen matkaa viivytetään aiheuttomasti.

Pykälän 2 momentin mukaan toimivaltaisena tuomioistuimena (merioikeutena) näissä tapauksissa olisi Helsingin käräjäoikeus, koska vahingon arvioiminen vaatii merenkulullista erikoistietämystä ja koska yhtenäisen käytännön luomiseksi jutut on syytä keskittää yhteen tuomioistuimeen.

82 §. Virkavastuu. Pykälän 1 momentin mukaan nimettyihin lippuvaltiotarkastajiin sovellettaisiin tehtävien julkisoikeudellisesta luonteesta johtuen rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Tehtävissä olisi kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitetuista julkisista hallintotehtävistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vahingonkorvausvelvollisuudesta näitä tehtäviä suorittaessa viittaamalla vahingonkorvauslakiin.

83 §. Muutoksenhaku ja täytäntöönpano. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin muutoksenhausta esitettävän lain nojalla annettuun päätökseen. Ennen varsinaista muutoksenhakua päätökseen olisi haettava oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta. Oikaisuvaatimuksen tekemisestä säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimukseen tehdystä päätöksestä haettaisiin muutosta valittamalla niin kuin siitä oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään.

Ehdotettu 2 momentti sisältäisi informatiivisen viittauksen oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin (808/2019).

Pykälän 3 momentin perusteella päätöksen tehnyt viranomainen voisi päättää, että seuraamusmaksuja lukuun ottamatta sen tekemää päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määräisi. Tämä on tarpeen alusturvallisuutta koskevien päätösten täytäntöönpanolle, koska päätösten lainvoimaisuuden odottaminen, myös muutoksenhaun takia, tekisi useimmat päätökset ja niiden tarkoituksen toteutumisen merkityksettömiksi. Myös relevantti EU-lainsäädäntö esimerkiksi pakkokeinojen käytön osalta edellyttää käytännössä päätösten välitöntä täytäntöönpanokelpoisuutta.

12 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

84 §. Voimaantulo. Pykälän 1 momentti sisältäisi tavanomaisen voimaantulosäännöksen. Laki ehdotetaan tulevan voimaan 6.7.2027 samanaikaisesti lippuvaltioidirektiivin ja satamavaltiotarkastusdirektiivien kansallisen voimaansaattamisen määräaikana.

Pykälän 2 momentin mukaan ehdotettavalla lailla kumottaisiin voimassa oleva alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki. Momentissa ei säädettäisi kumoutuvasta valtioneuvoston asetuksesta ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa. Kun laki kumotaan, vakiintuneen tulkinnan mukaan kumoutuvat myös siinä olevan asetuksenantovaltuuden nojalla annetut asetukset.

Pykälän 3 momentin mukaan sovellettaisiin ehdotettavaa lakia, jos muualla lainsäädännössä viitattaisiin kumottavaksi ehdotettavaan alusturvallisuuden valvontalakiin.

85 §. Siirtymäsäännökset. Siirtymäsäännöspykälä olisi tarpeellinen, koska on mahdollista, että voimassa olevan lain aikana annettaisiin valvontaviranomaisen päätös, jonka voimassaolon tulisi jatkua lain kumoutumisen jälkeen. Kyseeseen voisi tulla muun muassa pääsyn epäämispäätös tai liikkeellelähtökieltoa koskeva päätös, joiden kumoutumista ei voisi pitää tarkoituksenmukaisena.

7.2 Laki sakon täytäntöönpanosta

1 §. Soveltamisala. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että momentin luetteloon ja siten lain soveltamisalaan lisättäisiin alusturvallisuuden valvontalain (/) 69 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Voimassa oleva alusturvallisuuden valvontalaki esitetään kumottavaksi, jolloin kumoutuu myös siinä olevan asetuksenantovaltuuden nojalla annettu asetus. Esitettävän lain nojalla ehdotetaan säädettäväksi yksi valtioneuvoston asetus. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin erityisesti tarkastettavien alusten valinnasta, satamavaltiotarkastusvelvoitteen täyttymisen laskemisesta sekä poikkeuksista tarkastusvelvollisuuden täyttymisen laskemisesta.

Teknisluontoiset vaatimukset annettaisiin jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Määräystenantovaltuudet koskisivat teknisluonteisia yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 6.7.2027.

Lippuvaltioidirektiivin ja satamavaltiotarkastusdirektiivin muutokset tulee olla pantu täytäntöön kansallisesti 6.7.2027 mennessä, joten ehdotettu voimaantuloajankohta perustuu EU:n lainsäädännöstä tulevaan määräaikaan.

Alusturvallisuuden valvontalain kumoamisen lisäksi sen nojalla annettu valtioneuvoston asetus ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa kumoutuisi. Kumoutuvan asetuksen tilalle annettaisiin ehdotettavan lain nojalla uusi valtioneuvoston asetus.

10 Toimeenpano ja seuranta

Uuden alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain toimeenpanoa tehostettaisiin viranomaisille ja alan toimijoille järjestettävällä tiedotuksella ja koulutuksella. Ehdotetun lain vaikutuksia seurattaisiin muun muassa seuraamalla satamavaltiotarkastusten ja lippuvaltiotarkastusten määrää ja tuloksia sekä muista syistä tehtävien alusturvallisuustarkastusten määrää sekä käytännön soveltamiskäytäntöä ja vaikutuksia. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on lippuvaltioidirektiivin 8 artiklan edellyttämä lippuvaltiotoimintaa koskeva sertifioitu laadunhallintajärjestelmä (kuten ISO 9001), jonka auditoinnit suorittaa ulkopuolinen sertifiointielin ja jonka olemassaoloa komissio voi tarkistaa osana direktiivin toimeenpanon seuranta. Lippuvaltioidirektiivin 9 b artiklan mukaan jäsenvaltioiden on kerran vuodessa ilmoitettava komissiolle 4 a artiklan mukaisesti suoritettujen lippuvaltiotarkastusten lukumäärä ja mainittava kunkin lippuvaltiotarkastuksen osalta aluksen IMO-numero, päivämäärä ja paikka. Lippuvaltio- ja satamavaltiovalvontadirektiivien tarkoittamat tietokannat mahdollistavat valvontaviranomaiselle tilannekuvan ylläpitämisen alusten kunnan ja turvallisuuden seurannan suhteen. Myös satamavaltio-, tarkastus- sekä meriympäristöön liittyvien direktiivien toimeenpanoa seurataan komission toimesta.

Myös esityksessä ehdotettujen hallinnollisten seuraamusten käytännön soveltamiskäytäntöä ja vaikutuksia tarkastellaan.

11 Suhde muihin esityksiin

Esitys on osa meriliikennepakettia, josta aluspäästödirektiivin muutosta koskeva hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merenkulun ympäristönsuojelulain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta on tarkoitus antaa syksyllä 2026 samoihin aikoihin tämän esityksen kanssa.

Sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:ää on ehdotettu muutettavaksi myös seuraavissa hallituksen esityksissä: HE 90/2024 vp, HE 16/2025 vp, HE 46/2025 vp, HE 57/2025 vp, HE

74/2025 vp, HE 77/2025 vp ja HE 128/2025 vp. Lisäksi vireillä on eräitä muita valtioneuvoston säädöshankkeita, joissa ollaan ehdottamassa uusia seuraamusmaksuja. Esitykset on tarvittaessa sovittava yhteen eduskunnassa.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

12.1 Lakiesitykselle asetetut tavoitteet perustuslain kannalta

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotetaan säädettäväksi uusi alusturvallisuuden valvontalaki. Esitykseen sisältyy useita ehdotuksia, joiden suhdetta perustuslakiin on tarpeen arvioida. Tässä arvioinnissa on otettava huomioon se, että osa nyt ehdotettavista säännöksistä sisältyy asiallisesti voimassa olevaan lakiin alusturvallisuuden valvonnasta.

Esityksessä on useita voimassa olevan lain mukaista oikeustilaa muuttavia ehdotuksia. Seuraavassa arvioidaan niiden suhdetta perustuslakiin. Lisäksi arvioidaan myös voimassa olevaan lakiin sisältyviä säännöksiä perusoikeuksien kannalta perusoikeusajattelun ja hallitusten esitysten laatimisohejien kehitystä vastaavasti. Esitystä on arvioitava erityisesti seuraavien perustuslain säännösten osalta: oikeusvaltioperiaate (2.3 §), oikeus työhön ja elinkeinovapaus (18 §), oikeusturva (21 §), asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §) ja julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §).

Perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset ovat lailla säätäminen, lain täsmällisyys ja tarkkarajaisuus, rajoituksen hyväksyttävyyden, rajoituksen suhteellisuus, perusoikeuden ydinalueen koskemattomuus, oikeusturvajärjestelyjen riittävyys ja ihmisoikeusvelvoitteiden noudattaminen. Lisäksi perustuslakivaliokunta on korostanut hallituksen esitysten valmistelun kehittämistä niin, että säätämisyjärjestysperusteluissa tarkasteltaisiin ehdotuksia myös perustuslain 22 §:n mukaisen perus- ja ihmisoikeuksien turvaamisvelvoitteen eikä ainoastaan perus- ja ihmisoikeusristiriitojen kannalta (PeVL 52/2014 vp, s. 3/I).

Esitettävän lainsäädännön tavoitteena on ylläpitää meriturvallisuutta ja ehkäistä meriliikenteen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista. Nämä tavoitteet huomioon ottaen esitettävällä lainsäädännöllä turvataan perustuslain 7 §:ssä suojattua jokaisen oikeutta elämään ja terveyteen sekä 20 §:ssä säädettyä jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön. Esitettävä lainsäädäntö on tärkeä erityisesti näiden perusoikeuksien toteutumisen kannalta.

12.2 Oikeusvaltioperiaate ja hallinnon lainalaisuus (PL 2.3 §)

Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin, ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Oikeusvaltioperiaatteen noudattaminen edellyttää, että julkisen vallan käyttäjällä on aina viime kädessä eduskunnan säätämään lakiin palautettavissa oleva toimivaltaperuste (HE 1/1998 vp, s. 74, PeVL 29/2013 vp, s.2/I).

Perustuslakivaliokunta on viranomaisten toimivaltuuksia koskevaa sääntelyä arvioidessaan pitänyt arvion lähtökohtana myös sitä, että viranomaisen toimivaltuuksien sääntely on merkityksellistä perustuslain 2 §:n 3 momentissa vahvistetun oikeusvaltioperiaatteen kannalta (PeVL 51/2006 vp, s. 2/I). Lailla säätämiseen taas kohdistuu yleinen vaatimus lain täsmällisyydestä ja

tarkkuudesta. (PeVL 19/2021 vp, 15 kohta viittauksineen.) Viranomaisella ei siten voi olla sellaista julkisen vallan käyttämistä tarkoittavaa toimivaltaa, jolla ei ole nimenomaista perustetta laissa. Toimivaltaisen päätöksentekijän tulee käydä ilmi laista yksiselitteisesti (PeVL 18/2021 vp, 2 kohta). Toimivaltasääntely on perustusvaliokunnan käsityksen mukaan yleensä merkityksellistä myös perustuslaissa turvattujen perusoikeuksien näkökulmasta (ks. PeVL 10/2016 vp, s. 3). Kun viranomaiselle annetaan uusia tehtäviä, niiden tulisi sopia tälle viranomaiselle (ks. PeVL 67/2010 vp, s. 5 PeVL 32/2020 vp, s. 5). (PeVL 67/2010 vp, s. 5). Tämä näkökulma on huomioitu esityksessä esimerkiksi siten, että ehdotetun lain mukaiset tehtävät sopivat asiasisältönsä puolesta ehdotetulla tavalla Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintäviraston vastuita myös täsmennettäisiin ja selkeytettäisiin voimassa olevan lain sääntelyyn nähden. Lisäksi uutena tarkastajaryhmänä 1. lakiehdotuksessa esitettyihin nimettyihin lippuvaltiotarkastajiin sovellettaisiin alusturvallisuuden valvontaa koskevia tehtäviä hoitaessaan virkavastuusääntelyä (82 §).

12.3 Kotirauha (PL 10 §)

Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen kotirauha on suojattu. Lailla voidaan kuitenkin säätää perusoikeuksien turvaamiseksi tai rikosten selvittämiseksi välttämättömistä kotirauhan piiriin ulottuvista toimenpiteistä.

Perustuslaissa turvattu kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti myös kuljetusvälineissä olevat pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat. Aluksissa tulee olla miehitystodistuksen mukainen miehitys, jolle pitää olla aluksen käyttöä vastaavat tilat, kuten miehistön hytit sekä ruokailu-, tauko- ja sosiaalitilat. Esityksen 1. lakiehdotuksen 22 §:ssä säädetään valvontaviranomaisen oikeudesta tehdä tarkastuksia. Valvonnan suorittamiseksi valvontaviranomaisen tulee päästä alusturvallisuuden kannalta merkityksellisiin paikkoihin sekä saada tarvittavia näytteitä ja suorittaa kokeita, mittauksia ja tutkimuksia. Valvontaviranomaisen on tarkastusta suorittaessaan tarkastettava tietyiltä osin myös miehistön asumiseen tarkoitettuja tiloja, jotka lähtökohtaisesti kuuluvat kotirauhan piiriin. Tarkastusta ei kuitenkaan saisi suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa, jos se ei ole tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämiseksi välttämättöntä. Välttämättömäksi syyksi voidaan katsoa muun muassa miehistön asuintilojen sammutusjärjestelmien tarkastaminen.

Ehdotettu sääntely täyttäisi siten perustuslakivaliokunnan käytännössä asetetut edellytykset, kun tarkastukselta edellytettäisiin välttämättömyyttä alusturvallisuuden varmistamiseksi sekä konkreettista ja yksilöityä syytä kuten asuintilojen turvallisuuden varmistaminen.

12.4 Omaisuuden suoja (PL 15 §)

Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden suoja käsittää paitsi vallan hallita ja käyttää omaisuutta myös vallan määrätä siitä. Mikäli omistusoikeuteen aikaisemmin kuuluvia oikeuksia vähennetään tai rajoitetaan, puututaan samalla omaisuuden, vaikka omistusoikeuden kohteena oleva esine sinänsä säilyisikin koskemattomana haltijallaan. Samoin kuin perustuslain 18 §:ssä turvattujen oikeuden työhön ja elinkeinovapauden osalta, perustuslakivaliokunta on kuitenkin vakiintuneesti katsonut, että omistajan oikeuksia voidaan rajoittaa lailla, joka täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaaditut yleiset edellytykset.

Esityksen 1. lakiehdotuksen mukaiset aluksen pääsyn epääminen (54 - 59 §), pysäyttäminen, käytön rajoittaminen, toiminnon kieltäminen (62 §) ja liikkeellelähtökielto (63 §) merkitsevät omistajan käyttöoikeuden rajoittamista, mikä on omaisuudensuojaan puuttuva toimenpide. Tällaista rajoitusta voidaan kuitenkin pitää sallittuna, jos se perustuu lakiin, on tarkkarajainen ja täyttää perusoikeuksien rajoitusedellytykset: hyväksyttävä tarkoitus, suhteellisuus ja välttämättömyys. Valvontaviranomaisen edellä mainittujen päätösten tarkoituksena on varmistaa merenkulun turvallisuus ja ehkäistä vakavia vaaroja ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Tämä on perusoikeusjärjestelmässä painava yleinen etu, joka oikeuttaa omaisuudensuojaan kohdistuvan rajoituksen. Pysäyttämispäätös tehdään vain, jos aluksen tekninen kunto tai turvallisuuspuutteet aiheuttavat merkittävän riskin. Päätös on määräaikainen ja kumotaan heti, kun puutteet on korjattu. Näin varmistetaan, että rajoitus ei ole pidempiaikainen kuin on välttämätöntä. Pääsyn epäämistä, pysäyttämistä, toiminnon kieltämistä sekä liikkeellelähtökieltoa koskevasta päätöksestä (64 §) ehdotetaan säädettävän selkeästi laissa, ja niihin liittyisi muutoksenhakuoikeus. Tällä turvataan asianosaisten oikeutta saada päätös riippumattoman tuomioistuimen arvioitavaksi. Koska merenkulku on kansainvälistä, päätösten sääntelyssä huomioitaisiin myös kansainväliset ja EU:n lainsäädännöstä tulevat velvoitteet, joiden vuoksi rajoitukset on katsottava hyväksyttäviksi.

Esityksen 69 §:n mukaan omaisuudensuojaan voidaan katsoa puututtavan määräämällä rahamääräinen hallinnollinen seuraamusmaksu. Ehdotettu seuraamusjärjestelmä mahdollistaa puutumisen sekä tahallisiin että tuottamuksellisiin tekoihin, koska huolimattomuuden salliminen heikentäisi ennaltaehkäisevää vaikutusta. Sanktioilla pyritään vahvistamaan huolellista toimintaa ja ylläpitämään merenkulun turvallisuuskulttuuria. Jos seuraamukset perustuisivat vain tietoiseen rikkomiseen, moni muu merenkulkua vaarantava rikkomus jäisi ilman seuraamuksia, mikä heikentäisi sääntöjen noudattamista. On huomioitava, että EU:n lainsäädäntö edellyttää saattamaan voimaan kansallisesti tehokkaan seuraamusjärjestelmän. Ehdotettu seuraamuksia koskeva luku sisältäisi vaihtoehtoja, kuten huomautus, varoitus ja seuraamusmaksun määrääminen. Viranomaiselta edellytetään kohtuullisuusharkintaa, joka lainsäädännössä otettaisiin huomioon siten, että seuraamusmaksun määrääminen on mahdollista vain, jos lievempi keino ei ole riittävä. Seuraamusmaksu olisi viimesijainen keino suhteessa muihin hallinnollisiin seuraamuksiin. Viranomaisella olisi harkintavaltaa jättää seuraamus määräämättä. Lisäksi voimassa olevan alusturvallisuuden valvontalain rikosoikeudellisia sanktioita korvattaisiin esitetyllä seuraamusmaksulla, mikä noudattaa rikosoikeuden viimesijaisuuden periaatetta. Sääntely olisi täsmällisempää ja muutoksenhaku koskevat säännökset selkeytettäisiin, mikä parantaisi oikeusturvaa. Ehdotettujen säännösten ei katsota olevan ristiriidassa perustuslain 15 §:n mukaisen omaisuudensuojan kanssa. Seuraamusmaksun perustuslain mukaisuutta on arvioitu tarkemmin jaksossa 12.11.

12.5 Elinkeinovapaus (PL 18)

Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinovapautta pääsääntönä, mutta on katsonut elinkeinovapauden luvanvaraisuuden olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Valiokunta on arvioinut luvanvaraistamisen edellytyksiä ja muita elinkeinon harjoittamiseen ehdotettuja rajoituksia perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten, ennen muuta lailla säätämiskaavan, tavoitteen hyväksyttävyyden ja rajoituksen oikeasuhtaisuuden kannalta.⁵

⁵ Kts. esim. PeVL 12/2014 vp, s. 2 ja PeVL 65/2014 vp, s. 2.

Ehdotettu alusturvallisuuden valvontalain keinovalikoima, kuten tarkastukset, aluksen pääsyn epääminen, pysäyttäminen, toiminnon kieltäminen sekä liikkeellelähtökielto, merkitsee puuttumista perustuslain 18 §:ssä turvattuun elinkeinovapauteen, koska ne voivat estää aluksen liikennöinnin ja siten rajoittaa elinkeinotoiminnan harjoittamista. Rajoitukset voidaan katsoa kuitenkin hyväksyttäväiksi, koska niiden tarkoituksena on turvata merenkulun turvallisuus, ihmishenki ja ympäristönsuojelu, jotka ovat painavia yleisiä etuja. Keinoista säädettäisiin ehdotetussa alusturvallisuuden valvontalaissa, ne kohdistuisivat vain tilanteisiin, joissa puutteet aiheuttavat merkittävän riskin, ja ne ovat määräaikaista sekä purettaisiin heti, kun puutteet on korjattu. Lisäksi sääntelyyn esitetään oikeusturvamekanismit ja muutoksenhakuoikeus, mitkä varmistaisivat ehdotetun sääntelyn suhteellisuuden ja ennakoitavuuden. Laissa esitetty riskiperusteinen valvonta vähentäisi tarpeettomia rajoituksia ja tukisi elinkeinovapauden toteutumista. Merenkulun ollessa kansainvälistä, valvontaa ja päätöksiä koskevassa sääntelyssä huomioitaisiin myös kansainväliset ja EU:n lainsäädännöstä tulevat velvoitteet, joiden vuoksi rajoitukset on katsottava hyväksyttäväiksi.

12.6 Oikeusturva (PL 21 §)

Perustuslain 21 §:n 1 momentissa turvataan jokaisen oikeus saada asiansa käsiteltyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa. Samalla momentissa turvataan jokaisen oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Pykälän 2 momentin mukaan käsittelyn julkisuus sekä oikeus tulla kuulluksi, saada perusteltu päätös ja hakea muutosta samoin kuin muut oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeet turvataan lailla.

Valituksen johdosta tehtävään ehdotetun alusturvallisuuden valvontalain nojalla annettuun päätökseen sovellettaisiin tavanomaisia muutoksenhakumenettelyjä. Ehdotetussa alusturvallisuuden valvontalaissa hallintotoimien kohteiden muutoksenhakuoikeudesta säädettäisiin 81 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston muuhun kuin aluksen pysäyttämistä, aluksen satamaan pääsyn epäämistä ja ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen liikkeellelähtökieltoa koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Edellä ehdotetun mukaisesti pysäyttämispäätökset, pääsyn epäämispäätökset ja liikkeellelähtökieltoa koskevat päätökset olisivat luonteeltaan sellaisia, että niihin koskevaa oikeusturvavaultuvuutta toteuttaisi parhaiten suora muutoksenhakuoikeus hallintotuomioistuimeen, joka olisi valvontaviranomaisesta täysin erillinen instituutio.

Pykälän 2 momentin mukaan säädettäisiin informatiivisesti, että muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Tämän lisäksi oikeusturvan ja hyvän hallinnon toteutumiseksi esitettävän lainsäädännön ohella sovellettaisiin hallintolakia sekä muuta hallinto-oikeudellista ja rikosprosessuaalista lainsäädäntöä.

Pykälän 3 momentin mukaan lain 69 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua koskevaa päätöstä lukuun ottamatta tämän lain nojalla annettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta. Tämä toteuttaisi EU:n lainsäädännön vaatimuksia sekä ehdotetun lain ja toimenpiteiden tarkoitusten toteuttamista, koska ilman päätöksen välitöntä täytäntöönpanokelpoisuutta alusturvallisuuden valvonta tai sen tarkoitus voisi vaarantua. Tällainen tilanne voisi tulla kyseeseen esimerkiksi siitä syystä, että merikelvoton alus jättäisi noudattamatta annettua pysäytyspäätöstä, koska päätös olisi vailla lainvoimaa, ja vaarantaisi meriturvallisuutta, ihmishenkiä, muiden omaisuutta ja meriympäristöä.

Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten

seuraamusten sääntelyyn, ei sääntelyn tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa. Ehdotetun alusturvallisuuden valvontalain 69 §:ssä säädettäisiin täsmällisin pykäläviittausten ne teot, joista seuraamusmaksu voitaisiin määrätä. Sanktioitavat tekemuodot on itsessään kirjoitettu täsmälliseen muotoon niin, että niistä käy selkeästi ilmi, mihin toimijaan velvoite toimia (tai jättää toimimatta) tietyllä tavalla kohdistuu. Myös seuraamusmaksun enimmäissuuruudesta ja arvioinnissa huomioitavista tekijöistä olisi säädetty täsmällisesti 70 §:ssä. Seuraamusmaksuun on mahdollista hakea muutosta ehdotetun lain muutoksenhaikusäännösten mukaisesti, joka toteuttaa perustuslain oikeusturvaa koskevia vaatimuksia.

12.7 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (PL 80)

Esitettävää lainsäädäntöä on tarkasteltava myös perustuslain 80 §:ssä säädettyjen asetuksenantovaltuuksien ja määräyksenantovaltuuksien osalta. Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan tasavallan presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia tässä perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan myös muu kuin 80 §:n 1 momentissa tarkoitettu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräyksiä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, myös PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp). Viranomaisten oikeussääntöjen antamisen tulee olla perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista. Erityisillä syillä voidaan tarkoittaa esimerkiksi sitä, että sääntely on teknistä tai vähäisiä yksityiskohtia koskevaa, ja johon liittyy ainoastaan vähäistä harkintavallan käyttöä. Myös poikkeuksellisen usein muutettava sääntely voi muodostaa 2 momentissa tarkoitettua erityisen syyn.⁶ Joka tapauksessa tällaisen valtuutuksen tulee olla lain mukaisesti soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Lakiehdotuksessa esitetään, että voimassa olevan lain nojalla annettuja asetustasoisia säännöksiä siirrettäisiin lain tasolle perustuslain edellyttämällä tavalla. Lakiesityksen asetuksenantovaltuuksien nojalla voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä asioista, joita koskevista perussäännöksistä säädettäisiin laissa. Asetuksenantovaltuudet eivät sisältäisi säännöksiä, joiden nojalla voisi antaa yleisiä oikeussääntöä esimerkiksi yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteista eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat lain alaan.

Esitettävä 1. lakiehdotus sisältää yhden Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. Määräyksenantovaltuus koskisi teknisluonteista ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Liikenne- ja viestintävirastolla on niihin erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Asetuksenantovaltuuksiin verrattuna viranomaisen määräyksenantovaltuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittämisestä tarkasti laissa,⁷ joka on otettu esityksessä huomioon.

Ehdotetut valtuussäännökset asetusten ja erityisesti määräyksen antamiseen on laadittu täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Asetuksenanto- ja määräyksenantovaltuuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Ehdotettuihin asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksiin ei sisältyisi merkittävää harkintavallan käyttöä eivätkä ne sisällä valtuuksia asioista, joista tulisi säätää lailla. Kaikissa esitettävissä valtuussäännöksissä on kyse lakia tarkentavien säännösten ja määräysten antamisesta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi 1. lakiehdotuksen 22

⁶ Kts. HE 1/1998 vp, s. 133/II.

⁷ PeVL 19/2002 vp, PeVL 32/2012 vp.

§:n mukaan antaa tarkempia määräyksiä tarkastettavista osa-alueista ja tarkastusten sisällöstä, tarkastusten suorittamisessa noudatettavista menettelyistä sekä tarkastuksissa käytettävistä lomakkeista ja asiakirjoista.

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

12.8 Ahvenanmaan erityisasema (PL 120 §)

Perustuslain 120 §:n mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on itsehallinto sen mukaan kuin Ahvenanmaan itsehallintolaisissa erikseen säädetään.

Ahvenanmaalla alusturvallisuudesta säädetään Ahvenanmaan itsehallintolain mukaisesti valtakunnallisella lailla osana kauppamerenkulkua lukuun ottamatta muita kuin kauppamerenkulkuun käytettäviä aluslajeja. Se, miltä osin asia kuuluu maakunnan tai valtakunnan lainsäädäntövaltaan, määräytyy Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n ja 27 §:n mukaan. Valtakunnalla on 27 §:n mukaan lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä (13 kohta), sekä rikosoikeutta siltä osin kuin ei ole kysymys teon rangaistavaksi säätämisestä ja rangaistuksen määrästä maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvalla oikeudenalalla (22 kohta). Maakunnalla on 18 §:n mukaan lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja vesioikeutta (10 kohta) sekä teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä (21 kohta).

Esitettävä lainsäädäntö koskee kauppamerenkulussa käytettävien alusten valvontaa, joten lainsäädäntö kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan perusteella.

12.9 Yksityiselämän suoja (PL 10 §)

Tiedonsaanti- ja tiedonluovutus oikeudet. Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Yksityiselämän suojaan kohdistuvia rajoituksia on arvioitava kulloisessakin sääntely-yhteydessä perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten valossa (ks. esim. PeVL 42/2016 vp, s. 2–3).

Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti arvioinut tietojen saamista ja luovuttamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevan sääntelyn kattavuutta, täsmällisyyttä ja sisältöä (ks. esim. PeVL 89/2022 vp, kappale 12). Valiokunta on pitänyt hyväksyttävänä sääntelyä, jossa viranomaisen tietojensaantioikeus tai tietojenluovutusmahdollisuus kytketään jonkin tarkoituksen kannalta välttämättömiin tietoihin silloin, kun tietosisältöjä ei luetella tyhjentävästi laissa (ks. esim. PeVL 8/2021 vp, kappale 24 ja siinä viitatus lausunnot).

Ehdotetun lain 76 §:ssä säädettäisiin valvontaviranomaisen oikeudesta saada salassapitosääntösten estämättä tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot laissa yksilöidyiltä tahoilta (laivanisäntä, edustaja, omistaja, aluksen päällikkö, luotsausyhtiö, alusliikennepalvelun tarjoaja, lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittava ja muu, jota lain velvoitteet koskevat). Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lisäksi valvontaviranomaisen oikeudesta luovuttaa alusturvallisuuden valvontaan liittyviä tietoja toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle, jos tiedot ovat välttämättömiä vastaanottajan laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Samalla perusteella tietoja voitaisiin luovuttaa myös

ulkomaiselle valvontaviranomaiselle sekä kansainvälisille toimielimille, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Euroopan unionin lainsäädäntöön tai Suomea sitovaan kansainvälisen yleissopimuksen velvoitteeseen.

Lisäksi 1. lakiehdotuksen 18 ja 19 § sisältäisivät velvoitteet toimittaa tietoja Euroopan komissiolle sekä tallentaa tietoja EU:n tarkastustietokantaan lippu- ja satamavaltiodirektiiveissä säädetyn mukaisesti. Ehdotettu 23 § velvoittaisi laatimaan tarkastuskertomuksen, joka sisältäisi vähintään tarkastuksen ajankohdan ja paikan, havaitut poikkeamat ja puutteet, määrätyt toimenpiteet ja niiden määräajat sekä tarkastuksen suorittaneen virkamiehen tai tarkastajan nimen ja aseman; kertomus toimitetaan aluksen päällikölle ja tietyissä tapauksissa viedään tarkastustietokantaan. 73–75 § sisältävät menettelyt rikkomisista ilmoittamisesta sekä merkittävänä suoja-toimena ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassapitovelvollisuuden (75 §), minkä lisäksi määrätään luottamuksellisista haastatteluista.

Ehdotettu sääntely kytkee tietojensaannin ja -luovutuksen välttämättömyyskriteeriin, yksilöi tiedonsaantiin oikeutetun viranomaisen, tietolähteet ja vastaanottajapiirin sekä rajoittaa tiedonvaihdon selkeästi laissa määrättyihin valvontatehtäviin ja EU- tai kansainvälisoikeudellisiin velvoitteisiin. Tällainen täsmällinen ja tarkkarajainen normitus vastaa perustuslakivaliokunnan käytännössä asetettuja vaatimuksia: mitä yleisluonteisempi säännös, sitä suurempi riski salassapitointressien syrjäytymiseen, ja mitä vahvemmin oikeus on kytketty asiallisiin edellytyksiin (välttämättömyys, tarkoitussidonnaisuus), sitä paremmin yksittäiset pyynnöt on perusteltava ja arvioitava (ks. esim. PeVL 7/2019 vp, s. 7; PeVL 48/2018 vp, s. 5). Ehdotettu välttämättömyyskynnys ja vastaanottajapiirin rajausta mahdollistavat myös tietoja hallinnoivan tahon tosiasiallisen arvioinnin ja tarvittaessa asian saattamisen ulkopuolisen viranomaisen tutkittavaksi.

Näin ollen ehdotettavan sääntelyn voidaan katsoa täyttävän perustuslakivaliokunnan asettamat sääntelyedellytykset tiedonsaanti- ja tiedonluovutusosoikeuksista perustuslain 10 §:n kannalta.

Henkilötietojen suoja. Perustuslakivaliokunnan mukaan henkilötietojen suoja tulee turvata ensisijaisesti yleisen tietosuojasetuksen (EU) 2016/679 ja kansallisen yleislainsäädännön nojalla; erityislainsäädäntöä on syytä rajata vain välttämättömään kansallisen liikkumavaran puitteissa (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 5). Ehdotuksessa henkilötietojen käsittelyä koskeva oikeusperuste perustuisi valvontaviranomaisen lakisääteisiin tehtäviin: yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta (rekisterinpitäjän lakisääteinen velvoite) sekä 6 artiklan 2 ja 3 kohdan mukainen kansallinen täsmennys käsittelyn perusteista ja tarkoituksista. Henkilötietojen käsittelyssä noudatetaan lisäksi tietosuojalakia.

Ehdotettu sääntely rajaa henkilötietojen käsittelyn tarkoitussidonnaisesti alusturvallisuuden valvonnan tehtäviin (ehdotetun 1. lakiehdotuksen 18, 19, 23 ja 76 §) ja välttämättömyyskriteerillä sekä sisältää suojatoimia, kuten ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassapidon (75 §) ja velvoitteen toteuttaa laivaväen haastattelut luottamuksellisesti. Näin sääntely täyttää yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 3 kohdan edellytyksen siitä, että jäsenvaltion lainsäädäntö palvelee yleisen edun mukaista tavoitetta (alusturvallisuus ja meriympäristön suoja) ja on oikeasuhtaista tavoitteeseen nähden.

Perustuslakivaliokunta on korostanut arkaluonteisten tietojen käsittelyn riskejä ja sääntelyn täsmällisyyden tarvetta (ks. PeVL 13/2016 vp, s. 4; PeVL 14/2009 vp, s. 3/I; PeVL 3/2017 vp, s. 5; PeVL 29/2016 vp, s. 4–5). Ehdotettu laki ei sinänsä pyri kokoamaan arkaluonteisia tietoja koskevia rekistereitä, mutta tarkastuskertomukset (23 §) ja ilmoitusmenettely (73–75 §) voivat käytännössä sisältää henkilötietoja, mukaan lukien mahdollisesti erityisiä henkilötietoryhmiä tai valtiosääntöisesti arkaluonteisia tietoja (esim. sosiaalisiiin olosuhteisiin liittyvät havainnot). Tältä osin käsittelyssä noudatetaan soveltuvaan EU:n ja kansallista tietosuojalainsäädäntöä,

mukaan lukien tietosuojalain suojatoimivaatimukset, sekä tietosuojaperiaatteita (tietojen minimointi, säilytyksen rajoittaminen, eheys ja luottamuksellisuus).

Ehdotuksessa säädetään tietojen toimittamisesta EU:n toimielimille ja EU:n tietojärjestelmiin (18–19 §), sekä tietojen luovuttamisesta ulkomaisille valvontaviranomaisille ja kansainvälisille toimielimille silloin, kun luovutus perustuu lakiin, EU-lainsäädäntöön tai Suomea sitovaan kansainväliseen yleissopimukseen (76 §). EU:n sisäiset tietojen luovutukset toteutuvat yleisen tietosuojasetuksen mukaisesti, siltä osin kuin niihin sisältyisi henkilötietoja. Lippuvaltioidirektiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti komission kehittämä keskitetty yhteyspiste jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivia aluksia koskien ei kuitenkaan saa sisältää henkilötietoja eikä luottamuksellista tietoa. Mikäli yksittäistapauksissa luovutetaan henkilötietoja EU/ETA-alueen ulkopuolelle, sovelletaan lisäksi yleisen tietosuojasetuksen V luvun siirtoperusteita ja suojatoimia. Tämä seuraa suoraan EU-oikeudesta eikä edellytä erillistä mainintaa laissa.

Ehdotetut tiedonsaanti- ja tiedonluovutus oikeudet (erityisesti 18, 19, 23, 73–75 ja 76 §) ovat täsmällisiä ja tarkkarajaisia, ne on kytketty välttämättömyyskynnukseen ja laissa määrättyihin valvontatehtäviin, ja ne sisältävät merkityksellisiä suojatoimia. Sääntely turvaa henkilötietojen suojan ensisijaisesti yleisen tietosuojasetuksen ja tietosuojalain kautta, ja täydentää niitä vain siltä osin kuin alusturvallisuuden valvontatehtävät sitä edellyttävät. Edellä esitetyin perustein esityksen voidaan katsoa täyttävän perustuslain 10 §:n sekä perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön (mm. PeVL 42/2016 vp; PeVL 89/2022 vp; PeVL 8/2021 vp; PeVL 7/2019 vp; PeVL 48/2018 vp; PeVL 14/2018 vp; PeVL 13/2016 vp; PeVL 3/2017 vp; PeVL 29/2016 vp) asettamat vaatimukset tiedonsaanti- ja tiedonluovutus oikeuksien osalta.

12.10 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)

Esitettävää lainsäädäntöä on lisäksi tarpeen arvioida perustuslain 124 §:ssä säädetyn hallintotehtävän siirtämisen muulle kuin viranomaiselle näkökulmasta. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Perustuslakivaliokunta on ratkaisukäytännössään katsonut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti.⁸ Tällöin on otettava huomioon tehtävän luonne.⁹ Perustuslakivaliokunnan käytännössä on myös katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja (kuten hallintolakia, kielilakia ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia) ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 33/2004 vp, s. 7, jossa viittaus PeVL 46/2002 vp, s. 10).

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle edellyttää, että laissa määritellään ainakin yleisluonteisesti tehtävän hoitajalta edellytetty pätevyys tai kelpoisuus (muun muassa PeVL 28/2001 vp ja PeVL 48/2001 vp). Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10). Hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä

⁸ PeVL 44/2016 vp, s. 5.

⁹ PeVL 48/2010 vp, s. 4.

palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä (PeVL 42/2005 vp, s. 3/II). Myös yhtiön palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan yhtiölle kuuluvia julkisia hallintotehtäviä (PeVL 26/2017 vp, s. 49–50, PeVL 16/2016 vp, s. 2–3, PeVL 8/2014 vp, s. 5/I).

Esityksen 9 §:ssä säädetään nimitystä lippuvaltiotarkastajasta, joka ei olisi valvontaviranomaiseen virkasuhteessa oleva henkilö vaan yksityinen henkilö. Nimityn lippuvaltiotarkastajan tehtävän osoittaminen yksityiselle henkilölle mahdollistaisi viranomaisten valvontaresurssien kohdentamisen muun muassa riskiperusteisemmin. Yhtäältä toimivaltainen viranomainen voisi kohdentaa valvontaresurssejaan sellaisiin Suomen lipun alla oleviin aluksiin, jotka liikennöivät erityisesti suomalaisiin satamiin ja ovat siten helposti saavutettavissa. Näin ollen nimetyt lippuvaltiotarkastajat voisivat suorittaa etenkin lippuvaltiotarkastuksia kauempana, kolmansien maiden välisten satamien välisessä liikenteessä. Lisäksi nimityn lippuvaltiotarkastajan käyttömahdollisuus mahdollistaisi erikoistuneen alusteknisen osaamisen hyödyntämisen tarkastustoiminnassa. Jos valvontaviranomainen päättäisi valtuuttaa lippuvaltiotarkastajan tehtävään yksityisen tarkastustehtäviä suorittavan henkilön, kyse olisi perustuslain 124 §:ssä tarkoitetun julkisen hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle ja myös julkisen vallan käyttämisestä. Lippuvaltiotarkastusta tekevän ei voida kuitenkaan katsoa käyttävän perustuslain 124 §:n mukaista merkittävää julkista valtaa.

Ehdotetun alusturvallisuuden valvontalain 9 §:ssä säädettäisiin edellytyksistä voida tulla nimityksi lippuvaltiotarkastajaksi ja valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä edellytetyistä pätevyysvaatimuksista. Nimettyyn lippuvaltiotarkastajaan tulisi sovellettavaksi hallinnon yleislait ja vahingonkorvauslaki ja tähän sovellettaisiin lakiehdotuksen 80 §:n mukaan myös rikosoikeudellista virkavastuuta. Lakiesityksessä on otettu huomioon perustuslain 124 §:n vaatimukset sekä perustuslakivaliokunnan tulkintakäytäntö, joten ehdotus ei olisi ongelmallinen perustuslain 124 §:n kannalta.

12.11 Seuraamusmaksusta säätäminen

Esityksen hallinnollista seuraamusmaksua koskevalla ehdotuksella pyritään varmentamaan merenkulun turvallisuutta ja sitä kautta myös perusoikeuksien toteutumista täydentämällä viranomaisen keinovalikoimaa, joilla se voi puuttua havaittuihin laiminlyönteihin. Riittävän tehokkaalla seuraamussäätelyllä tavoitellaan lisäksi tahallisten laiminlyöntien ennaltaehkäisyä. Ehkäisemällä tahallisia laiminlyöntejä voidaan ehkäistä onnettomuuksia, joilla on haitallisia vaikutuksia ihmisten hengelle ja terveydelle, omaisuudelle ja ympäristölle. On huomioitava, että EU:n lainsäädäntö edellyttää saattamaan kansallisesti tehokkaan seuraamusjärjestelmän voimaan.

Toisaalta seuraamusmaksun määrääminen rajoittaa perusoikeuksia. Vaikka laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu vahvistaa osaltaan merenkulun turvallisuutta ja sitä kautta välillisesti edellä kuvattuja perusoikeuksia, sen määrääminen samalla vaikuttaa maksuvelvollisen omaisuuteen. Näin ollen perusoikeuksien rajoittamisen yleiset edellytykset on otettava huomioon myös seuraamusmaksua koskevassa säätelyssä.

Hyväksyttävyyden vaatimus edellyttää, että seuraamusmaksulle on esitettävä painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste¹⁰. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön perusteella on myös selvää, että fiskaaliset intressit

¹⁰ Ks. PeVL 23/1997 vp, s. 2/II

eivät ole hyväksyttäviä syitä seuraamussääntelylle¹¹. Ehdotettu seuraamusmaksua koskeva säännös vastaisi käytännössä havaittuun tarpeeseen. Nykyinen sääntely, jossa tietyt laiminlyönnit on sanktioitu rikosoikeudellisella menettelyllä, on havaittu käytännössä tehottomaksi. Hallinnollisesta seuraamusmaksusta säättämisen perimmäinen tavoite on merenkulun turvallisuuden varmistaminen. Onnettomuusriskiä vähentämällä voidaan välillisesti suojata muita tärkeitä arvoja ja perusoikeuksia, kuten ihmisten henkeä ja terveyttä, omaisuutta ja ympäristöä.

Sääntelyn hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden lisäksi sanktioista säädettyä on kiinnitettävä erityistä huomiota sääntelyn tarkkarajaisuuteen sekä sanktioiden kohteena olevien oikeusturvaan¹². Nämä seikat on huomioitu sekä seuraamussäännöksen täsmällisellä muotoilulla sekä täsmentämällä toimijoiden velvoitteita, joiden laiminlyöntiä seuraamusmaksu koskee. Muutoksenhausta säädettyihin ehdotetun lain 81 §:ssä.

Suhteellisuusvaatimus puolestaan edellyttää sen arvioimista, onko seuraamusmaksu välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi. Tältä osin tulee arvioida, onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon säättämällä rangaistavaksi¹³. Ehdotetun 69 §:n 1 ja 4 kohtien osalta teot on nykyään säädetty sakonuhalla rangaistavaksi. Tältä osin ehdotuksessa on huomioitu ultima ratio -periaate, jonka mukaisesti rikosoikeudellisen rangaistuksen käyttöön tulee turvautua vasta viimesijaisena keinona. Mainitun pykälän 2, 3 ja 5 kohdat olisivat uusia tekemuotoja. Kokonaisuudessaan kyseisten velvoitteiden laiminlyönneillä voidaan aiheuttaa sellaista vaaraa merenkulun turvallisuudelle, johon reagoimiseksi viranomaisella on oltava tehokkaat keinot. Esitystä laadittaessa on arvioitu, ettei lain noudattamisen varmistamista ja merenkulun turvallisuutta ole mahdollista saavuttaa lievemmin keinoin. Toisaalta nykyisen alusturvallisuuden valvontalain rangaistussääntely, joka pohjautuu rikosmenettelylle, on havaittu turhan raskaaksi ja siksi käytännössä tehottomaksi keinoksi puuttua laiminlyönnteihin.

Suhteellisuusvaatimuksista on johdettavissa myös oikeasuhtaisuuden vaatimus, joka edellyttää seuraamusmaksun ankaruuden arvioimista. Ankaruustason määrittämisessä on huomioitava sanktioitavan teon tai laiminlyönnin moitittavuus. Myös suojeluintressillä on arvioinnissa merkitystä: mitä painavammasta suojeluintressistä on kysymys, sitä ankarampi ja euromääräisesti suurempi seuraamusmaksu voi olla perusteltavissa. Oikeasuhtaisuuteen voidaan katsoa vaikuttavan keskeisesti määrättävän seuraamusmaksun suuruus ja sen suhde tekoon sekä tekijään.

Alusturvallisuuden valvontalain kohdalla tavoitteena on sanktioida toisistaan eroavia tekemuotoja, jotka kaikki kuitenkin liittyvät läheisesti merenkulun turvallisuuden varmistamiseen. Osaan niistä voivat syyllistyä eri asemassa olevat toimijat.

Lisäksi hallinnollisten seuraamusmaksujen suhteen oikeasuhtaisuusvaatimus edellyttää, että seuraamusmaksuja koskeva sääntely sisältää säännökset seuraamusten euromääräisistä suuruuksista. Ottaen huomioon myös seuraamussääntelyn tarkkarajaisuutta ja täsmällisyyttä koskevan vaatimuksen tämän voidaan katsoa edellyttävän, että vähintään seuraamusmaksujen enimmäismäärät on nimenomaisesti ilmaistava seuraamusmaksuja koskevassa sääntelyssä. Usein seuraamusmaksun vähimmäismäärää ei ole lainsäädännössä nimenomaisesti määritelty eikä Suomessa ole voimassa sellaisia hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevia yleisiä säännöksiä, joissa seuraamusmaksun yleinen vähimmäismäärä määriteltäisiin.

¹¹ Ks. PeVL 61/2014 vp, s. 3/I ja PeVL 9/2016 vp, s. 4

¹² Ks. PeVL 49/2017 vp.

¹³ Ks. PeVL 23/1997 vp.

Seuraamusmaksun euromääräisestä suuruudesta ja sen oikeasuhtaisuuden arvioinnista ei ole selkeitä ohjeita. Seuraamusmaksujen enimmäissuuruus vaihtelee tapauskohtaisesti huomattavasti. Pääsääntöisesti seuraamusmaksuja koskeva lainsäädäntö on rakennettu siltä lähtökohdalta, että luonnolliselle henkilölle määrättävän seuraamusmaksun tulee olla euromäärältään vähäisempi kuin oikeushenkilölle määrättävän seuraamusmaksun.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on arvioinut arpajaislakia (1047/2001) koskevan muutosesityksen¹⁴ eduskuntakäsittelyn yhteydessä ehdotetun seuraamusmaksun suuruutta. Esityksessä ehdotettiin otettavaksi käyttöön seuraamusmaksu rahapelin markkinointia koskevien säännösten rikkomisesta. Esityksessä ehdotetun seuraamusmaksun suuruus rahapelin toimeenpanijalle tai elinkeinonharjoittajalle oli vähintään 10 000 euroa ja enintään viisi miljoonaa euroa. Luonnolliselle henkilölle määrättävän seuraamusmaksun suuruudeksi taas ehdotettiin vähintään 500 euroa ja enintään 40 000 euroa. Eduskunnan perustuslakivaliokunta piti seuraamusmaksuja suhteellisen suurina, etenkin luonnollisiin henkilöihin kohdistuvien osin¹⁵. Eduskunnan hallintovaliokunta puolestaan katsoi, että ehdotetut seuraamusmaksut olivat euromääriltään oikeasuhtaisia. Hallintovaliokunnan arvioon vaikuttavat muun muassa sääntelyn erityis- ja yleisestä vyyden turvaaminen riittävän tuntuvilla seuraamusmaksuilla, oikeushenkilöihin ja luonnollisiin henkilöihin kohdistuvien seuraamusmaksujen euromääräiset erot, seuraamussääntelyn kohdistumisella muuhun kuin vähäiseen lain rikkomiseen sekä sanktiosääntelyn hyväksyttävänä pidetty tarkoitus¹⁶.

Esitetyn alusturvallisuuden valvontalain 70 §:ssä ehdotetaan, että oikeushenkilölle määrättävä seuraamusmaksu saisi olla enintään neljä prosenttia toimijan edellisen tilikauden maailmanlaajuisesta vuotuisesta kokonaisliikevaihdosta, kuitenkin enintään 1 000 000 euroa. Merenkulkualan varustamoiden liikevaihdot vaihtelevat merkittävästi riippuen niiden toiminta-alueesta, alusten lukumääristä ja tyypeistä ja markkinoiden laajuudesta. Pienimpien, paikallisesti ope-roivien saaristo- ja erikoisvarustamoiden liikevaihto on usein suhteellisen matala, muutamasta sadasta tuhannesta eurosta ylöspäin, kun taas suuret kansalliset toimijat saavuttavat satojen miljoonien eurojen liikevaihdon. Maailmanlaajuisella tasolla esimerkiksi valtameriliikennettä hallitsevien suurkonttivarustamoiden liikevaihdot nousevat kymmeniin miljardeihin euroihin. Näin ollen myös seuraamusmaksun enimmäistason sekä seuraamusmaksuun muutoin liittyvä harkinnanvaraisuus huomioon ottaen, katsotaan mukailevan tätä vaihtelua.

Luonnolliselle henkilölle määrättävä seuraamusmaksu puolestaan saisi olla enintään neljä prosenttia hänen rikkomuksensa päättymistä edeltäneenä vuonna toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan, kuitenkin enintään 10 000 euroa. Kyseisten summien arvioidaan olevan toimijoiden erilaiset taloudelliset asemat huomioon ottaen oikeasuhtaiset, mutta kuitenkin riittävän ennalta-ehkäisevät niiden taustalla olevan oikeushyvän suojelemiseksi.

Seuraamusmaksun suuruus perustuisi kokonaisarviointiin ja arvioinnissa huomioitavista seikoista säädettäisiin alusturvallisuuden valvontalain 70 §:ssä. Tämä vastaisi perustuslakivaliokunnan kantaa, jonka mukaan seuraamusmaksun oikeasuhtaisuuden kannalta on huomionarvoista, että sitä määrättäessä otetaan huomioon muun muassa rikkomuksen laatu, laajuus, vakavuus ja kestoaika, rikoksella saavutettu hyöty sekä toimet vahingon lieventämiseksi tai korjaamiseksi. Perustuslakivaliokunta on pitänyt aiemmassa käytännössään merkittävänä myös sitä, että sääntelyyn sisältyy mahdollisuus seuraamusmaksun määräämättä jättämiselle, jos rikkomus on vähäinen tai sen määräämistä on pidettävä ilmeisen kohtuuttomana taikka jos asianomainen

¹⁴ HE 135/2021 vp.

¹⁵ PeVL 46/2021 vp, kohta 16.

¹⁶ HaVM 18/2021 vp, s. 12

taho on ryhtynyt riittäviin toimenpiteisiin rikkomuksen korjaamiseksi välittömästi sen havaitsemisen jälkeen eikä rikkomus ole vakava tai toistuva¹⁷. Seuraamusmaksun määräämättä jättämisestä kuvattua vastaavin perustein ehdotetaan säädettäväksi alusturvallisuuden valvontalain 71 §:ssä.

Laillisuusperiaate edellyttää, että seuraamusmaksun yleisistä perusteista on säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentissa edellytetyllä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Perustuslakivaliokunta on lisäksi katsonut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten sanktioiden sääntelyyn, ei tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa¹⁸.

Ehdotetusta alusturvallisuuden valvontalaissa säädettäisiin yksiselitteisesti ne tekemuodot, joista seuraamusmaksu voitaisiin määrätä. Myös ne velvoittavat säännökset, joiden laiminlyöntiin seuraamusmaksu liittyisi, on kirjoitettu nykyistä täsmällisemmin ja selkeämmin niin, että niistä käy yksiselitteisesti ilmi minkälaista toimintaa velvoite koskee ja miltä toimijalta kyseistä toimintaa vaaditaan. Lisäksi tahot, joihin seuraamusmaksu voisi kohdistua, on rajattu ehdotetun lain 69 §:ssä. Myös seuraamusmaksun enimmäismäärä ja sen suuruuden arvioinnissa huomioon otavat tekijät olisi laissa tuotu selvästi esiin edellä kuvatuin tavoin. Säännökset kokonaisuudessaan antaisivat sääntelyn kohteena oleville riittävän ennustettavuuden seuraamusmaksun määräämisestä. Lisäksi laissa olisi siten perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla säädetty täsmällisesti ja selkeästi maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista¹⁹.

Syyttömyysolettama on rikosoikeudenkäynnissä sovellettava periaate, joka on otettava huomioon valmisteltaessa myös hallinnollista sanktiointia. Periaatteen mukaan hallinnollisia sanktioita koskeva sääntely tulee lähtökohtaisesti muotoilla muuten kuin ankaraan objektiiviseen vastuuseen perustuvaksi. Ehdotettu alusturvallisuuden valvontalain 69 § edellyttäisi sanamuotonsa perusteella teon ilmentävän tahallisuutta tai huolimattomuutta. Seuraamusmaksu kohdistettaisiin nimenomaan lainvastaiseen toimintaan syyllistyneelle ja viranomaisen olisi esitettävä riittävä näyttö seuraamuksen määräämiseksi.

Edelleen rikosoikeudenkäyntiin liittyvä kaksoisrangaistavuuden kieltö edellyttää, että ketään ei saa tutkia ja rangaista toiseen kertaan teosta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi. Kaksoisrangaistavuuden kieltö kattaa myös samaa tekoa koskevat rangaistusluonteiset hallinnolliset seuraamukset. Kaksoisrangaistavuuden kiellon toteutumisesta on pyritty huolehtimaan välttämällä esityksessä rikoslain kanssa päällekkäistä vastuusääntelyä. Lisäksi ehdotetun alusturvallisuuden valvontalain 71 §:ssä säädettäisiin rikosoikeudellisen ja hallinnollisen seuraamuksen välisestä suhteesta. Pykälän mukaan seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi ja se on jätettävä määräämättä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saisi samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ja EU-tuomioistuimen ratkaisukäytännössä kiellon soveltamisala ei rajoitu vain varsinaisiin rikosoikeudellista rangaistusta koskeviin tuomioihin, vaan se ulottuu myös erilaisiin rangaistusluonteisiin hallinnollisiin seuraamuksiin (esimerkiksi Jussila v. Suomi, 2006 ja unionin tuomioistuimen tuomio asiassa C-617/10 Åkerberg Fransson, 26.2.2013). Myös perustuslakivaliokunta on asiallisesti

¹⁷ Ks. PeVL 46/2021, kohta 18.

¹⁸ Ks. esim. PeVL 9/2012 vp, PeVL 74/2002 vp, PeVL 57/2010 vp.

¹⁹ PeVL 9/2012 vp, PeVL 57/2010 vp, PeVL 55/2005 vp, PeVL 32/2005 vp

rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen.²⁰ Tämän johdosta voidaan pitää ilmeisenä, että *ne bis in idem* -kielto koskee myös esityksessä ehdotettua seuraamusmaksun määräämistä.

Valmistelussa on huomioitu myös eräät seuraamusmaksujen määräämiseen liittyvät menettelylliset seikat.

Perustuslakivaliokunta on katsonut yleistä tietosuojasetusta koskevassa arvioinnissaan, että oikeusturvaintressi hallinnollisissa seuraamusmaksuissa on voimakkaasti korostunut, kun otetaan huomioon seuraamusmaksun sanktioluonne ja ankaruus. Kyseisessä arvioinnissa oli kyse tietosuojasetuksen mahdollistamista hyvin suurista hallinnollisista seuraamusmaksuista. Perustuslakivaliokunta on edellyttänyt, että seuraamismaksusta päättämisen tulee kuulua monijäsenisen elimen toimivaltaan menettelyn asianmukaisuuden, riippumattomuuden ja puolueettomuuden varmistamiseksi perustuslain 21 §:n edellyttämällä tavalla, jotta ehdotus voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.²¹ Esityksen mukaan seuraamusmaksut, jotka olisivat määrältään yli 100 000 euroa, osoitettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston seuraamuskollegion määrättäväksi. Näin varmistettaisiin se, että huomattavan suurien seuraamusmaksujen määräämisestä vastaisi monijäseninen elin oikeusturvaan liittyvistä syistä. Tämä edistäisi myös toimijoiden, joille seuraamuksia määrätään, oikeusturvaa ja yhdenvertaista kohtelua. Seuraamusmaksukäytäntö muodostuisi johdonmukaiseksi ja se edistäisi hallinnollista riskienhallintaa Liikenne- ja viestintäviraston näkökulmasta.

Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta vastaisi Oikeusrekisterikeskus. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädettäisiin toteutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain mukaisessa menettelyssä myös ehdotetun alusturvallisuuden valvontalain mukaisen seuraamusmaksun osalta. Seuraamusmaksun kohteen oikeusturvasta huolehdittaisiin säätämällä selkeästi siitä, että seuraamusmaksun määräämistä koskevaan Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen saa hakea muutosta valittamalla lain muutoksenhakua koskevissa säännöksissä.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset: /
Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

²⁰PeVL 9/2018 vp, s. 2, PeVL 2/2017 vp, s. 4—5, PeVL 14/2013 vp, PeVL 17/2012 vp ja PeVL 19/2025 vp

²¹ PeVL 14/2018 vp

1.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta.

Tätä lakia sovelletaan alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella sekä suomalaisen alukseen myös Suomen vesialueen ulkopuolella ja tällaisten alusten laivaväkeen, laivanisäntään sekä omistajaan. Suomen vesialueella tarkoitetaan Suomen aluevesiä ja sisävesialuetta.

2 §

Lain soveltamisalan rajaukset

Lakia ei kuitenkaan sovelleta puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen alukseen, ellei sitä käytetä matkustajien tai lastin kuljettamiseen yleisessä liikenteessä.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *alusturvallisuudella* aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja aluksen turvatoimia sekä turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää, aluksen asumistiloja ja työskentelyolosuhteita, laivaväen työsuhteen ehtoja sekä aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä;

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

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

4) *lippuvaltiodirektiivillä* lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/21/EY;

5) *satamavaltiotarkastusdirektiivillä* satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/16/EY;

6) *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;

7) *Pariisin pöytäkirjalla* satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevaa, Pariisissa 26 päivänä tammikuuta 1982 allekirjoitettua yhteisymmärryspöytäkirjaa, sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa;

8) *Pariisin pöytäkirjan alueella* maantieteellistä aluetta, jolla Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajat tekevät tarkastuksia Pariisin pöytäkirjan puitteissa;

9) *heikon toiminnan laadun luettelolla* Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksyttyä luetteloa, joka perustuu tarkastustietokantaan kirjattuihin, Euroopan komission vuosittain julkaisemiin tietoihin;

10) *korkean tai keskitason toiminnan laadun luettelolla* Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksyttyä luetteloa, joka perustuu tarkastustietokantaan kirjattuihin, Euroopan komission vuosittain julkaisemiin tietoihin;

11) *lippuvaltiotarkastuksella* lippuvaltiodirektiivin mukaista tarkastusta;

12) *satamavaltiotarkastuksella* satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaista tarkastusta;

13) *muulla alusturvallisuustarkastuksella* alukselle suoritettavaa tarkastusta, joka ei ole lippuvaltiodirektiivin, satamavaltiotarkastusdirektiivin tai tarkastusdirektiivin mukainen tarkastus;

14) *lippuvaltiotarkastajalla* Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa olevaa henkilöä, jolla on tehtävään soveltuva koulutus, pätevyys ja kokemus sekä joka on valtuutettu suorittamaan lippuvaltiotarkastuksia, tarkastusdirektiivin mukaisia tarkastuksia ja muita alusturvallisuustarkastuksia;

15) *satamavaltiotarkastajalla* Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa olevaa henkilöä, jolla on tehtävään soveltuva koulutus, pätevyys ja kokemus sekä joka on valtuutettu suorittamaan satamavaltiotarkastuksia ja muita alusturvallisuustarkastuksia;

16) *tarkastajalla* Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa olevaa henkilöä, joka voi suorittaa lippuvaltiotarkastuksia, satamavaltiotarkastuksia tai muita alusturvallisuustarkastuksia;

17) *nimetyllä lippuvaltiotarkastajalla* henkilöä, joka ei ole Liikenne- ja viestintäviraston yksinomaisessa palveluksessa ja jonka Liikenne- ja viestintävirasto on asianmukaisesti valtuuttanut;

18) *luokituslaitosasetuksella* alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 391/2009;

19) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* luokituslaitosasetuksen mukaisesti hyväksyttyä laitosta, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt katsastusvaltuutusta koskevan sopimuksen;

20) *todistuskirjoilla* kansainvälisillä matkoilla liikennöiville aluksille kansainvälisten yleissopimusten nojalla lippuvaltion tai sen puolesta annettuja todistuskirjoja sekä tarvittaessa vapautuskirjoja ja liikennöintilupia ja kotimaan matkoilla liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten osalta matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY mukaisesti annettuja turvallisuuskirjoja sekä asianmukaisia varusteluetteloita ja tarvittaessa vapautuskirjoja ja liikennöintilupia tai muita aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) mukaisesti myönnettyjä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja;

21) *laivanisännällä* sellaista aluksen omistajaa, yhtiötä, muuta organisaatiota tai henkilöä tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä;

22) *ro-ro-matkustaja-aluksella* alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja joka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuorma ja -purkamisen on mahdollista;

23) *suurnopeusmatkustaja-aluksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen X luvun 1 säännössä määriteltyä suurnopeusalusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa;

24) *säännöllisellä liikennöinnillä* liikennettä ennalta määrättyjen aikataulujen tai reittien mukaisesti;

25) *tarkastustietokannalla* sähköistä tietojärjestelmää, johon tallennetaan tiedot Euroopan unionin ja Pariisin pöytäkirjan alueilla suoritetuista satamavaltiotarkastusdirektiivin ja tarkastusdirektiivin sekä Pariisin pöytäkirjan mukaisista tarkastuksista;

26) *ankkurointialueella* alusten ankkurointia varten varattua ja erikseen rajattua aluetta, joka on merkitty merikartoille;

27) *pysäyttämällä* aluksen matkaan lähdön virallista estämistä sellaisten havaittujen puutteiden takia, jotka yksin tai yhdessä tekevät aluksesta merikelvottoman;

28) *toiminnon kieltämisellä* alukselle annettua virallista kieltoa jatkaa jotakin toiminnoistaan sen vuoksi, että havaitut puutteet yksinään tai yhdessä tekisivät toiminnon jatkamisen vaaralliseksi;

29) *pääsyn epäamisellä* aluksen päällikölle, laivanisännälle ja lippuvaltiolle annettavaa valvontaviranomaisen tekemää päätöstä, jolla evätään aluksen pääsy kaikkiin suomalaisiin satamiin ja ankkurointialueille;

30) *liikkeellelähtökiellä* tarkastusdirektiivin mukaista tarkastajan antamaa päätöstä, jolla ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen liikkeellelähtö kielletään;

31) *HSSC-ohjeilla* Kansainvälisen merenkulkujärjestön Harmonized System of Survey and Certification -järjestelmän katsastusohjeita.

4 §

Sovellettavat kansainväliset yleissopimukset ja pöytäkirjat

Lippuvaltiotarkastuksessa, satamavaltiotarkastuksessa, tarkastusdirektiivin mukaisessa tarkastuksessa ja muussa alusturvallisuustarkastuksessa tarkastetaan seuraavat yleissopimusten ja pöytäkirjojen edellyttämät asiat siltä osin kuin kansainväliset määräykset soveltuvat alukseen:

1) vuoden 1966 kansainvälinen lastiviivayleissopimus (SopS 52/1968);

2) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 11/1981);

3) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehty kansainvälinen yleissopimus ja siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (SopS 51/1983);

4) kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus (SopS 22/1984);

5) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 30/1977);

6) vuoden 1969 kansainvälinen aluksenmittausyleissopimus (SopS 31/1982);

7) öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehty vuoden 1992 pöytäkirja (SopS 43/1996, CLC-yleissopimus);

8) merityötä koskeva vuoden 2006 yleissopimus (SopS 52/2013, merityöyleissopimus);

9) vuoden 2001 yleissopimus alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta (SopS 93/2010);

10) vuoden 2001 kansainvälinen yleissopimus aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 4/2009) (vuoden 2001 bunkkeriyleissopimus);

11) alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 38/2017);

12) vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskeva kansainvälinen yleissopimus (SopS 14/2017, Nairobien yleissopimus);

13) turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehty Hongkongin kansainvälinen yleissopimus (SopS 48/2025);

14) vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen vuoden 2010 pöytäkirja.

2 luku

Viranomaiset ja viranomaisten tehtävät

5 §

Valvontaviranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen.

6 §

Valvontaviranomaisen tehtävät

Valvontaviranomainen valvoo alusturvallisuudesta annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sekä huolehtii lippuvaltiotarkastusdirektiivin, satamavaltiotarkastusdirektiivin ja tarkastusdirektiivin mukaisista tarkastuksista, ilmoituksista sekä niiden mukaisten tietojen antamisesta ja tietojen vaihdosta. Lisäksi valvontaviranomainen huolehtii muista tämän lain mukaisista alusturvallisuustarkastuksista.

Valvontaviranomaisen on vuosittain tarkastettava Euroopan unionin lainsäädännöstä tulevan velvoitteen mukainen määrä aluksia.

Valvontaviranomaisen on varmistettava, ettei alusta päästetä suomalaiseen satamaan tai ankkurointialueelle, jos Euroopan unionin jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan osallistujan toimivaltainen viranomainen on evännyt ulkomaiselta alukselta pääsyn satamaan tai ankkurointialueelle.

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

7 §

Tarkastajat

Valvontaviranomaisen virkamiehet ovat tässä laissa tarkoitettuja lippuvaltiotarkastajia, satamavaltiotarkastajia sekä muita alusturvallisuustarkastuksia suorittavia tarkastajia.

Lippuvaltiotarkastuksia voivat suorittaa tarkastajat, joilla on tehtävän edellyttämä koulutus.

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

Muita alusturvallisuustarkastuksia voivat suorittaa tarkastajat, jotka ovat saaneet tehtävään liittyvän koulutuksen.

Laajennetun tarkastuksen toteuttaa ensisijaisesti vähintään kaksi satamavaltiotarkastajaa. Jos se ei ole mahdollista, valvontaviranomainen kirjaa syyt tarkastustietokantaan.

8 §

Tarkastajan oikeudet

Tarkastajalla on oikeus:

- 1) päästä milloin tahansa tämän lain mukaisesti valvottavaan alukseen;
- 2) saada nähtäväkseen ne asiakirjat, joita laivanisännän tai päällikön on pidettävä tai säilytettävä alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten tai Suomea velvoittavien, alusta tai sen käyttöä koskevien, kansainvälisten sopimusten mukaan, sekä saada asiakirjoista jäljennöksiä;
- 3) saada laivanisännältä, aluksen omistajalta, aluksen päälliköltä ja muilta aluksessa palvelelta henkilöiltä tietoja ja apua alusturvallisuuden tarkastamisessa;
- 4) käyttää asiantuntijan apua, milloin se on tarkastuksen toimittamiseksi tarpeellista;
- 5) käyttää apuna hyväksytyä luokituslaitosta aluksen turvalliseen käyttöön liittyvien johtamisjärjestelyjen ja laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkastamisessa;
- 6) toimittaa aluksen tarkastus sen laajuusena kuin on tarpeen, jos aluksella ei ole 2 kohdassa tarkoitettuja asiakirjoja tai jos on perusteltua aihetta olettaa, että alus ei ole merikelpoinen tai ei muutoin täytä sovellettavia 4 §:ssä tarkoitettuja kansainvälisiä yleissopimuksia, Euroopan unionin säädöksiä sekä kansallisia säännöksiä ja määräyksiä;
- 7) tarkastaa, että aluksen laivaväki kykenee niihin tehtäviin, jotka ovat välttämättömiä aluksen turvallisuudelle; sekä
- 8) tarkastaa laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä alusturvallisuuden vaatimassa laajuudessa.

9 §

Nimetyt lippuvaltiotarkastajat

Liikenne- ja viestintävirasto voi nimetä riippumattoman ja puolueettoman lippuvaltiotarkastajan suorittamaan lippuvaltiotarkastuksia.

Nimetyllä lippuvaltiotarkastajalla tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy asianmukaisesti suorittamaan tarkastuksia.

Nimetyt lippuvaltiotarkastajat on tässä laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolaisissa ([434/2003](#)), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa ([13/2003](#)) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään ([621/1999](#)).

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä nimetyt lippuvaltiotarkastajan pätevyysvaatimuksista.

10 §

Nimetyt lippuvaltiotarkastajan nimeäminen ja nimityskirja

Nimetyt lippuvaltiotarkastajan nimityskirja myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi. Nimityskirja voidaan hakemuksesta uusaa, jos hakija osoittaa säilyttäneensä pätevyytensä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan nimetyn lippuvaltiotarkastajan nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Verkkosivuilla on käytävä ilmi, mitä tehtävää nimetty lippuvaltiotarkastaja on oikeutettu hoitamaan.

11 §

Nimetyn lippuvaltiotarkastajan nimityskirjan peruuttaminen

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava nimetyn lippuvaltiotarkastajan nimityskirja, jos:

- 1) nimetty lippuvaltiotarkastaja ei enää tiedoiltaan ja taidoiltaan täytä nimityskirjan saamisen edellytyksiä tai

- 2) nimetty lippuvaltiotarkastaja vakavasti tai toistuvasti rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä.

Ennen nimityskirjan peruuttamista nimettyä lippuvaltiotarkastajaa on kuultava.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa nimetyn lippuvaltiotarkastajan palauttamaan heti nimityskirjansa Liikenne- ja viestintävirastolle.

Nimityskirja peruutetaan kokonaan tai määräajaksi. Määräaika alkaa kulua siitä, kun nimetty lippuvaltiotarkastaja on saanut tiedon päätöksestä tai viimeistään, kun nimityskirjan voimassaolo päättyy.

12 §

Nimetyn lippuvaltiotarkastajan oikeudet

Nimetyllä lippuvaltiotarkastajalla on oikeus tarkastuksen asianmukaista suorittamista varten saada nähtäväkseen tarpeelliset asiakirjat, saada aluksen päälliköltä ja muilta aluksessa palvelevilta henkilöiltä tietoja ja selvityksen, että aluksen henkilökunta kykenee niihin tehtäviin, jotka ovat välttämättömiä aluksen turvallisuudelle sekä tarkastaa laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä alusturvallisuuden vaatimassa laajuudessa.

13 §

Nimettyä lippuvaltiotarkastajaa koskeva valvonta

Valvontaviranomaisen on valvottava, että nimetty lippuvaltiotarkastaja suorittaa 10 §:ssä tarkoitettuun nimityskirjaan perustuvat tehtävänsä.

14 §

Järjestelmät

Valvontaviranomaisella on oltava järjestelmä, jolla varmistetaan tarkastajien koulutus ja pätevyys sekä kehitetään ja ylläpidetään tarkastajien osaamista.

Valvontaviranomaisella on oltava järjestelmä, jolla valvotaan ja seurataan suomalaisten alusten pysäytyksiä sekä niiden saattamista yleissopimusten mukaisiksi.

Valvontaviranomaisella on oltava sertifioitu laadunhallintajärjestelmä lippuvaltiotoimintaa varten.

15 §

Virka-apuviranomaiset

Rajavartiolaitoksen, poliisin, Tullin, Lupa- ja valvontaviraston, Väyläviraston, Puolustusvoimien sekä kuntien terveydensuojeluviranomaisten on annettava Liikenne- ja viestintävirastolle tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

Jos tässä laissa tarkoitettua tarkastusta tai muuta toimenpidettä yritetään estää tai häiritä taikka valvontaviranomaisen antamaa päätöstä ei noudateta, poliisin tai Rajavartiolaitoksen on annettava virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

16 §

Alusliikennepalvelun tarjoajan ja luotsausyhtiön velvollisuus avustaa valvontaviranomaista

Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettulla alusliikennepalvelun tarjoajalla ja luotsauslaissa (561/2023) tarkoitettulla luotsausyhtiöllä on velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua valvontaviranomaiselle tarkastustehtävässä.

17 §

Luotsin velvollisuus avustaa valvontaviranomaista

Luotsauslaissa tarkoitettulla luotsilla on velvollisuus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hän havaitsee aluksessa ilmeisiä sääntöjenvastaisuuksia, jotka voivat vaarantaa aluksen tai sen miehistön turvallisuuden tai aiheuttaa riskin meriympäristölle.

18 §

Tarkastuksia koskevien tietojen toimittaminen

Valvontaviranomaisen on kerran vuodessa ilmoitettava Euroopan komissiolle lippuvaltiodirektiivin 4 a artiklan mukaisesti suoritettujen lippuvaltiotarkastusten lukumäärä ja mainittava kunkin lippuvaltiotarkastuksen osalta aluksen IMO-numero, päivämäärä ja paikka. Valvontaviranomaisen voi tallentaa lippuvaltiodirektiivin 6 a artiklan mukaiseen tarkastustietokantaan lippuvaltiotarkastuksiin liittyvät tiedot.

Valvontaviranomaisen on tallennettava tarkastustietokantaan tarkastusdirektiivin mukaisiin tarkastuksiin liittyvät tiedot heti, kun tarkastuskertomus on saatu valmiiksi tai liikkeellelähtökielto on annettu, peruutettu tai muutettu. Tarkastustietokantaan siirretyt tiedot tulee vahvistaa julkaisemista varten 72 tunnin kuluessa.

Valvontaviranomaisen on tallennettava tarkastustietokantaan satamavaltiotarkastuksiin liittyvät tiedot heti, kun tarkastuskertomus on saatu valmiiksi, pääsyn epäämistä tai pysäyttämistä koskeva päätös on annettu, kumottu tai muutettu. Tarkastustietokantaan siirretyt tiedot tulee vahvistaa julkaisemista varten 72 tunnin kuluessa. Valvontaviranomaisen on toimitettava Euroopan komissiolle vuosittain satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä XIV luetellut edellistä vuotta koskevat tiedot viimeistään 1 päivänä huhtikuuta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valvontaviranomaisen tarkastuksia koskevien tietojen sisällöstä sekä toimittamistavoista.

19 §

Lippuvaltiotoiminnasta annettavien tietojen toimittaminen

Valvontaviranomaisen on annettava Euroopan komissiolle selvitys lippuvaltiotoiminnastaan, jos Suomi on Pariisin pöytäkirjan uusimmassa vuosikertomuksessa julkaistussa heikon suorituskyvyn luettelossa tai kahtena perättäisenä vuonna keskitason suorituskyvyn luettelossa. Selvitys on annettava Euroopan komissiolle viimeistään neljän kuukauden kuluttua kyseisen vuosikertomuksen julkaisemisesta.

Valvontaviranomaisen on tallennettava lippuvaltioidirektiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaiseen portaaliin Suomen lipun alla purjehtivien alusten todistuskirjat, katsastusten päivämäärät sekä auditointien päivämäärät sekä tiedot aluksista, jotka lakkasivat purjehtimasta Suomen lipun alla edellisten 12 kuukauden aikana.

20 §

Vaatimustenmukaisuuden seuranta

Valvontaviranomainen vastaa IMO:n auditoinnin valmistelusta IMO:n hyväksymän aikataulun mukaisesti. Valvontaviranomaisen on julkaistava auditoinnin tulokset.

21 §

Kansainvälisten yleissopimusten ja Euroopan unionin säädösten rikkomuksista ilmoittaminen

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava 4 §:ssä mainitun kansainvälisen yleissopimuksen tai Euroopan unionin säädöksen alusta koskevasta rikkomuksesta asiassa toimivaltaiselle viranomaiselle. Valvontaviranomaisen on lisäksi ilmoitettava raportoineelle sopimuspuolelle toimista, joihin rikkomuksen johdosta on ryhdytty, jos kansainvälinen yleissopimus tai Euroopan unionin säädös sitä edellyttää.

3 luku

Yleiset tarkastusta koskevat säännökset

22 §

Alusturvallisuuden varmistaminen

Valvontaviranomaisen on alusturvallisuuden varmistamiseksi tehtävä alustarkastuksia niin usein ja niin tehokkaasti kuin valvonnan kannalta on tarpeellista ja kuin Suomea velvoittavat 4 §:ssä tarkoitetut kansainväliset yleissopimukset, Euroopan unionin säädökset tai kansalliset säännökset ja määräykset sitä edellyttävät.

Valvontaviranomaisen on varmistettava, että alus täyttää sovellettavat 4 §:ssä tarkoitetut kansainväliset yleissopimukset, Euroopan unionin säädökset sekä kansalliset säännökset ja määräykset. Valvontaviranomaisen on lisäksi tarkastettava aluksen laivaväen viestintäkyky. Aluksella on oltava voimassa olevat todistuskirjat ja aluksen tosiallisen tilanteen tulee vastata todistuskirjoissa annettuja tietoja.

Valvontaviranomaisen on suoritettava alustarkastus tai aluksen pysäyttäminen siten, että valvonnan tarkoitus saadaan toteutetuksi aiheuttamatta tarpeetonta häiriötä aluksen toiminnalle. Aluksen laivanisännän tai päällikön on huolehdittava siitä, että aluksen liikennöinti- ja huoltoaikataulu varataan riittävästi aikaa tarkastusten suorittamista varten. 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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tarkastettavista osa-alueista ja tarkastusten sisällöstä, tarkastusten suorittamisessa noudatettavista menettelyistä sekä tarkastuksissa käytettävistä lomakkeista ja asiakirjoista.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä laivaväeltä vaadittavasta viestintäkyvystä.

23 §

Tarkastuskertomus

Tarkastajan ja nimetyn lippuvaltiotarkastajan on laadittava alusturvallisuuden tarkastuksesta tarkastuskertomus. Tarkastuskertomuksessa on oltava vähintään:

- 1) tarkastuksen ajankohta ja paikka;
- 2) havaitut poikkeamat ja puutteet;
- 3) määrätyt toimenpiteet ja niiden määräajat ja
- 4) tarkastuksen suorittaneen virkamiehen tai tarkastajan nimi ja asema.

Tarkastuskertomus on toimitettava aluksen päällikölle.

Tarkastajan on laadittava satamavaltiotarkastuksesta ja tarkastusdirektiivin mukaisesta tarkastuksesta satamavaltiotarkastusdirektiivin 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.

Tarkastajan ja nimetyn lippuvaltiotarkastajan on laadittava lippuvaltiotarkastuksesta ja muista alusturvallisuustarkastuksista tarkastuskertomus viipymättä tarkastuksen päättymisen jälkeen. Lippuvaltiotarkastuksen tarkastuskertomus on toimitettava tarkastustietokantaan.

24 §

Tarkastuksessa havaittu puute tai epäkohta

Jos tarkastusta suoritettaessa aluksessa havaitaan puute tai epäkohta, tarkastajan ja nimetyn lippuvaltiotarkastajan on ilmoitettava siitä aluksen päällikölle tai laivanisännälle. Tarkastajan tai nimetyn lippuvaltiotarkastajan on kuultuaan päällikköä tai laivanisäntää, annettava ohjeet puutteellisuuden korjaamiseksi tai epäkohtien poistamiseksi sekä asetettava määräaika puutteen tai epäkohdan korjaamiselle tai poistamiselle. Tarkastajan tai nimetyn lippuvaltiotarkastajan on tehtävä havaitusta puutteesta tai epäkohdasta asianmukainen merkintä tarkastuskertomukseen.

Laivanisännän tai hänen edustajansa on määräajan kuluessa ilmoitettava valvontaviranomaiselle lippuvaltiotarkastuksessa tai muussa alusturvallisuustarkastuksessa havaitun puutteen tai epäkohdan korjaamisesta tai poistamisesta.

25 §

Puutteiden korjaaminen

Valvontaviranomaisen on seurattava ja varmistettava, että tarkastuksissa varmistuneet tai ilmenneet puutteet korjataan.

Jos matkatietojen tallentimeen liittyvää puutetta ei voida korjata nopeasti pysäyttämässämassa, valvontaviranomainen voi edellyttää, että puute korjataan 30 päivän kuluessa.

26 §

Merityöyleissopimusta koskevat menettelyt

Valvontaviranomaisen on mahdollisuuksien mukaan kutsuttava lippuvaltion hallinnon edustaja paikalle, jos päätös aluksen pysäyttämistä perustuu laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteissa ilmeneviin olennaisiin puutteisiin. Valvontaviranomaisen on lisäksi ilmoitettava puutteista valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille.

27 §

Aluksen tarkastamatta jättäminen

Alus voidaan jättää tarkastamatta, jos valvontaviranomainen katsoo, että tarkastus voi vaarantaa tarkastajien, aluksen tai sen miehistön turvallisuuden taikka tarkastus voi aiheuttaa riskin satamalle tai meriympäristölle.

Valvontaviranomaisen on kirjattava tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy tarkastustietokantaan.

28 §

Aluksen tarkastuksen keskeyttäminen

Valvontaviranomainen voi keskeyttää aluksen tarkastuksen, jos aluksen yleinen kunto ei vastaa vaatimuksia, kunnes vastuulliset osapuolet toteuttavat tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alus täyttää 4 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisten yleissopimusten asiaa koskevat vaatimukset.

4 luku

Lippuvaltiotarkastukset

29 §

Lippuvaltiotarkastuksen kohdentaminen

Valvontaviranomaisen on tarkastettava lippuvaltiotarkastuksen soveltamisalaan kuuluva alus vähintään joka viides vuosi.

Valvontaviranomainen voi poiketa 1 momentin vaatimuksesta, jos lippuvaltiotarkastus tehdään noudattamalla riskiperusteista valvontasuunnitelmaa.

Jos valvontaviranomainen saa toiselta 4 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisten yleissopimusten sopimuspuolelta tiedon alusta koskevasta, kyseisen yleissopimuksen mukaiseen velvoitteeseen liittyvästä rikkomuksesta, se on tutkittava ja tarvittaessa suoritettava lippuvaltiotarkastus.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä lippuvaltiotarkastuksen kohdentamisesta.

30 §

Riskiperusteinen valvontasuunnitelma

Valvontaviranomaisen on riskiperusteisessa valvontasuunnitelmassa otettava huomioon seuraavat asiat:

- 1) lippuvaltion ja hyväksytyjen luokituslaitosten suorittamien lakisääteisten katsastuksien ja auditointien tiedot puutteista ja vaatimustenvastaisuuksista;
 - 2) asiaankuuluvat onnettomuustutkintaraportit;
 - 3) satamavaltiovalvonnassa saadut tiedot pysäyttämistä tai toimintakielloista;
 - 4) valvontaviranomaisen vahvistaman satamavaltiovalvonnan puutesuhdeluvun ylittyminen;
 - 5) tiedot puutteista, jotka valvontaviranomainen on saanut tietoonsa lippuvaltiotarkastuksista sekä
 - 6) muut asiaankuuluvat tarpeellisiksi katsotut tiedot.
- Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä riskiperusteisessa valvontasuunnitelmassa huomioon otettavista asioista.

31 §

Lippuvaltiotarkastuksen sisältö

Lippuvaltiotarkastus sisältää aluksen kunnon, varustuksen, miehistön pätevyyden, toiminnan ja asiakirjojen tarkastamisen sen varmistamiseksi, että alus täyttää sovellettavat 4 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisten yleissopimusten Euroopan unionin lainsäädännön sekä kansallisten säännösten ja määräysten vaatimukset ja on turvallinen käyttää.

Kun ulkomainen alus siirtyy Suomen lipun alle, ensimmäisessä lippuvaltiotarkastuksessa on tarkastettava aluksen aiemman lippuvaltion toimivaltaisen viranomaisen havaitsemat korjattavat puutteet ja muut aluksen turvallisuuden liittyvät merkitykselliset seikat. Tätä varten valvontaviranomainen voi tarvittaessa pyytää kyseiset tiedot aluksen aiemman lippuvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta.

32 §

Suomalaisen aluksen pysäyttämisen jälkeiset toimenpiteet

Jos suomalainen alus on pysäytetty ulkomailla suoritetussa satamavaltiotarkastuksessa, valvontaviranomaisen on valvottava, että alus saatetaan vastaamaan sovellettavia 4 §:ssä tarkoitettuja kansainvälisiä yleissopimuksia.

5 luku

Lippuvaltion ro-ro-matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastukset

33 §

Luvun soveltamisala

Tätä lukua sovelletaan Suomen lipun alla purjehtiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät säännöllisesti Suomen ja muun kuin Euroopan unionin jäsenvaltion satamien välillä ja säännöllisesti kotimaanmatkoilla liikennöiviin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n 38 a kohdassa tarkoitettuihin A-luokan matkustaja-aluksiin.

Tätä lukua ei sovelleta aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 2 §:n 38 a kohdassa tarkoitettuihin B-, C- tai D-luokan matkustaja-aluksiin taikka Suomen sisävesillä liikennöiviin aluksiin.

34 §

Ennen säännöllisen liikennöinnin aloittamista suoritettava tarkastus

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.

35 §

Poikkeukset ennen liikennöinnin aloittamista suoritettavaa tarkastusta koskevaan velvoitteen

Valvontaviranomainen voi olla soveltamatta tiettyjä tarkastusdirektiivin liitteissä I ja II olevia vaatimuksia, jos ne on jo tarkastettu viimeisen kuuden kuukauden aikana tehdyssä vuotuisessa katsastuksessa tai lippuvaltiotarkastuksessa ja HSSC-ohjeita on noudatettu. Valvontaviranomaisen on siirrettävä tarvittavat tiedot tarkastustietokantaan. Valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä etukäteen vahvistaa aiempien tarkastusten ja katsastusten soveltuvuuden uusiin liikennöintiolosuhteisiin.

Valvontaviranomaisen ei tarvitse tehdä 34 §:n mukaista tarkastusta, jos ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus on katsastettu tai lippuvaltiotarkastettu ja se siirretään harjoittamaan säännöllistä liikennöintiä uudelle, mutta olosuhteiltaan samankaltaiselle reitille. Valvontaviranomainen voi laivanisännän pyynnöstä etukäteen vahvistaa aiempien tarkastusten ja katsastusten soveltuvuuden uusiin liikennöintiolosuhteisiin.

Valvontaviranomainen voi sallia, että alus korvataan odottamattomien olosuhteiden vuoksi toisella aluksella liikennepalvelun jatkumisen turvaamiseksi. Valvontaviranomainen voi sallia liikennöinnin aloittamisen, vaikka 2 momenttia ei voida soveltaa, jos asiakirjat ja silmämääräinen tarkastus eivät anna aiheutta epäillä turvallisuutta. Tällöin 34 §:n mukainen tarkastus on tehtävä kuukauden sisällä aluksen korvaamisesta.

36 §

Vuosittainen tarkastus

Valvontaviranomaisen on kerran 12 kuukaudessa tehtävä ro-ro-matkustaja-alukselle tai suurnopeusmatkustaja-alukselle tarkastusdirektiivin liitteen II mukainen tarkastus.

Valvontaviranomainen voi suorittaa 1 momentissa tarkoitetun tarkastuksen samaan aikaan tai yhdessä vuotuisen katsastuksen kanssa edellyttäen, että tällaisessa katsastuksessa noudatetaan HSSC-ohjeita.

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

37 §

Säännöllisen liikennöinnin aikana suoritettava tarkastus

Valvontaviranomaisen on säännöllisen liikennöinnin aikana tehtävä tarkastus aikaisintaan neljä kuukautta, mutta viimeistään kahdeksan kuukautta 36 §:n mukaisen vuosittaisen tarkastuksen jälkeen. Valvontaviranomaisen on säännöllisen liikennöinnin aikana tehtävässä tarkastuksessa tarkastettava tarkastusdirektiivin liitteessä III luetellut seikat sekä valvontaviranomaisen 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.

6 luku

Satamavaltiotarkastukset

38 §

Luvun soveltamisala

Tätä lukua sovelletaan suomalaisessa satamassa tai ankkurointialueella käyvään ulkomaiseen alukseen, joka on vuorovaikutuksessa sataman kanssa sekä tällaisen aluksen laivaväkeen. Lukua sovelletaan myös sataman tai ankkurointialueen ulkopuolella säännöllisen liikennöinnin aikana suoritettaviin ro-ro-matkustaja-alusten tai suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastuksiin.

Lukua ei sovelleta kalastusalukseen tai perinteistä rakennetta olevaan puualukseen.

39 §

Satamavaltiotarkastusten suorittaminen eräissä tapauksissa

Valvontaviranomaisen on varmistettava tarkastaessaan alusta, jonka lippuvaltio ei ole tietyn 4 §:ssä tarkoitetun kansainvälisen yleissopimuksen osapuoli, ettei alusta ja sen miehistöä kohdella suotuisammin kuin kyseisen kansainvälisen yleissopimuksen osapuolena olevan lippuvaltion alusta.

Valvontaviranomaisen on tarkastettava alus, jonka bruttovetoisuus on alle 500, jotta se täyttää siihen sovellettavan kunkin 4 §:ssä tarkoitetun kansainvälisen yleissopimuksen määräykset. Jos mitään yleissopimusta ei sovelleta, valvontaviranomaisen on varmistettava, että alus ei muodosta vaaraa turvallisuudelle, terveydelle tai ympäristölle. Valvontaviranomaisen on edellä mainituissa tilanteissa otettava huomioon Pariisin pöytäkirjan liite 1.

Säännöllisesti liikennöivät ro-ro-matkustaja-alukset ja suurnopeusmatkustaja-alukset tarkastetaan satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä XVII olevien aikarajojen ja vaatimusten mukaisesti.

40 §

Satamavaltiotarkastuksen kohdentaminen ja tarkastusvelvoitteen täytyminen

Valvontaviranomaisen on vuosittain tarkastettava Suomen vuosittaista tarkastusvelvollisuutta vastaava määrä satamavaltiotarkastusdirektiivin 12 artiklassa tarkoitettuihin I- ja II-kiireellisyysluokkiin kuuluvia aluksia.

Valvontaviranomaisen on tehtävä pakollinen satamavaltiotarkastus I-kiireellisyysluokkaan kuuluville aluksille. Valvontaviranomaisen on tarkastettava ensisijaisesti I-kiireellisyysluokkaan kuuluvat suuren turvallisuusriskin alukset, jotka tarkastustietokannan mukaan käyvät harvoin Euroopan unionin satamissa. Valvontaviranomainen voi tehdä satamavaltiotarkastuksen II-kiireellisyysluokkaan kuuluville aluksille.

Aluksen kiireellisyysluokasta riippumatta valvontaviranomaisen on suoritettava aluksen satamavaltiotarkastus, jos ilmenee satamavaltiotarkastusdirektiivin I liitteen II osan 2 A kohdassa tarkoitettu ensisijainen tekijä. Valvontaviranomainen voi tarkastaa aluksen, jos siinä ilmenee satamavaltiotarkastusdirektiivin I liitteen II osan 2 B kohdassa tarkoitettu ennalta arvaamaton tekijä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tarkastettaviksi valittavista aluksista ja Suomen tarkastusvelvoitteen täytymisestä.

41 §

Satamavaltiotarkastuksissa noudatettavat menettelyt

Valvontaviranomaisen on aluksen satamavaltiotarkastuksessa noudatettava satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä VI mainittuja menettelytapoja ja ohjeita. Alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 725/2004 soveltamisalaa kuuluvia aluksia tarkastettaessa on noudatettava satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteen VI turvatoimien tarkastuksia koskevia erityisiä ohjeita.

Valvontaviranomainen voi sopia Euroopan unionin jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan osallistujan tarkastusvelvollisuuden piiriin kuuluvan aluksen pakollisen satamavaltiotarkastuksen suoritettavaksi suomalaisessa satamassa tai ankkurointialueella. Satamavaltiotarkastus on sovitettava ensimmäiseen suomalaiseen satamaan tai ankkurointialueelle, johon alus saapuu. Se voidaan kuitenkin suorittaa muussa suomalaisessa satamassa, jos alus ei välillä käy ulkomaisessa satamassa. Satamavaltiotarkastusta ei voida siirtää edelleen suoritettavaksi muussa Euroopan unionin jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan osallistujan satamassa.

Valvontaviranomainen ei saa hyväksyä Euroopan unionin jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan osallistujan pyyntöä siirtää satamavaltiotarkastusta suoritettavaksi suomalaisessa satamassa, ellei ole varmuutta siitä, että satamavaltiotarkastus voidaan suorittaa 15 vuorokauden sisällä siitä, kun alus on muuttunut I-kiireellisyysluokkaan kuuluvaksi alukseksi.

42 §

Satamavaltiotarkastuksen ajoittaminen ja laajuus

Valvontaviranomaisen on tehtävä satamavaltiotarkastuksia satamavaltiotarkastusdirektiivin I liitteen II osan 1 kohdassa ennalta määrättyin väliajoin.

Valvontaviranomaisen on valittava satamavaltiotarkastusdirektiivin I liitteen II osan 3 kohdan perusteella, että tehdäänkö alukselle perustarkastus, yksityiskohtainen tarkastus vai laajennettu tarkastus.

43 §

Perustarkastus

Valvontaviranomaisen on perustarkastuksessa tarkastettava ainakin, että:

- 1) aluksella on satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä IV mainitut todistuskirjat ja asiakirjat;
- 2) Euroopan unionin jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan osallistujan aiemmin suorittaman satamavaltiotarkastuksen aikana havaitut puutteet on korjattu ja
- 3) aluksen yleinen kunto ja hygienia vastaavat vaatimuksia.

44 §

Yksityiskohtainen tarkastus

Valvontaviranomaisen on suoritettava yksityiskohtainen tarkastus, jos perustarkastuksen jälkeen on ilmennyt ilmeisiä syitä olettaa, että aluksen tai sen varusteiden kunto tai miehistö eivät olennaisilta osin täytä Suomea sitovien 4 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisten yleissopimusten vaatimuksia.

Alukselle on tehtävä yksityiskohtainen tarkastus, jos aluksen lippuvaltio ei ole alukseen sovellettavan 4 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisen yleissopimuksen osapuoli. Valvontaviranomaisen ei tarvitse tehdä yksityiskohtaista tarkastusta alukselle, jonka lippuvaltio ei ole CLC-yleissopimuksen, vuoden 2001 bunkkeriyleissopimuksen tai Nairobien yleissopimuksen osapuoli, jos kyseisellä aluksella on kansainvälisen yleissopimuksen osapuolen myöntämä asiaankuuluva todistuskirja.

Valvontaviranomainen tarkastaa yksityiskohtaisessa tarkastuksessa aluksen yksityiskohtaisemmin sen varmistamiseksi, että alus täyttää sen käytölle asetetut vaatimukset.

45 §

Laajennettu tarkastus

Laajennetussa tarkastuksessa valvontaviranomainen tarkastaa satamavaltiotarkastusdirektiivin VII liitteessä luetellut kohdat.

Laajennettu tarkastus voidaan tehdä:

- 1) aluksille, joihin riskiprofiilin mukaan liittyy suuri turvallisuusriski;
- 2) matkustaja-aluksille, irtolastialuksille, öljysäiliöaluksille, kaasusäiliöaluksille, haitallisia nestemäisiä aineita tai kemikaaleja kuljettaville säiliöaluksille, jotka ovat yli 12 vuotta vanhoja sekä
- 3) aluksille, joille on annettu satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklan ja 21 artiklan 4 kohdan mukainen pääsyn epäämispäätös.

Aluksen laivanisännän tai päällikön on huolehdittava siitä, että aluksen liikennöinti- ja aikataulussa varataan riittävästi aikaa laajennettua tarkastusta varten. Ellei turvallisuussyistä toteutettavista valvontatoimista muuta johdu, aluksen on pysyttävä satamassa, kunnes satamavaltiotarkastus on tehty.

46 §

Poikkeukset satamavaltiotarkastuksen suorittamiseen aluksen myöhemmän käynnin vuoksi

Valvontaviranomainen voi siirtää I-kiireellisyysluokkaan tai II-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen tarkastamisen myöhempään ajankohtaan, jos:

- 1) satamavaltiotarkastus voidaan suorittaa suomalaisessa satamassa 15 päivän kuluessa todellisesta lähtöajasta ja alus ei sinä aikana käy muussa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa;
- 2) valvontaviranomainen on sopinut etukäteen siitä, että satamavaltiotarkastus suoritetaan 15 päivän kuluessa todellisesta lähtöajasta jossakin muussa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa; tai
- 3) satamavaltiotarkastus voidaan suorittaa samassa käyntisatamassa 15 päivän kuluessa todellisesta lähtöajasta.

47 §

Poikkeukset satamavaltiotarkastuksen suorittamiseen toiminnallisista syistä

Valvontaviranomainen voi jättää I- tai II-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen tarkastamatta toiminallisista syistä, jos:

- 1) satamavaltiotarkastus voi vaarantaa tarkastajien, aluksen tai sen miehistön turvallisuuden taikka aiheuttaisi riskin satamalle tai meriympäristölle;
- 2) alus käy satamassa yöaikaan muutoin kuin säännöllisessä liikenteessä tai
- 3) aluksen satamassa käynti kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voitaisi suorittaa tyydyttävällä tavalla.

Jos kyseessä on 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu olosuhde, valvontaviranomaisen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että säännöllisesti yöaikaan käyvät alukset tarkastetaan asianmukaisesti.

48 §

Poikkeukset satamavaltiotarkastuksen suorittamiseen ankkurointialueella

Valvontaviranomainen voi jättää ankkurointialueella olevan aluksen tarkastamatta, jos:

- 1) alus tarkastetaan jossakin muussa Euroopan unionin tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa tai ankkurointialueella satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteen I mukaisesti 15 päivän kuluessa todellisesta lähtöajasta;
- 2) alus käy satamassa vain yöaikaan tai sen käynti kestää niin lyhyen ajan, ettei satamavaltiotarkastusta voida suorittaa tyydyttävällä tavalla, ja tarkastustietokantaan kirjataan tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy tai
- 3) satamavaltiotarkastus voi vaarantaa tarkastajien, aluksen tai sen miehistön turvallisuuden taikka aiheuttaisi riskin satamalle tai meriympäristölle ja tarkastustietokantaan kirjataan tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy.

49 §

Yhteistoiminta

Valvontaviranomainen voi hyväksyä sen, että ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen tarkastuksen aikana paikalla on tarkkailijana toisen jäsenvaltion satamavaltiotarkastaja. Valvontaviranomaisen on pyydetessä kutsuttava jäsenvaltion lippuvaltion edustaja seuraamaan ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen tarkastusta tarkkailijana.

7 luku

Muut alusturvallisuustarkastukset

50 §

Kotimaanliikenteen aluksen alusturvallisuustarkastus

Valvontaviranomainen voi tehdä kotimaanliikenteessä olevalle alukselle alusturvallisuustarkastuksen riskiperusteisesti. Tarkastettavan aluksen valinnassa riskiperusteisesti voidaan ottaa huomioon seuraavat asiat:

- 1) valvontaviranomaiselle tehty ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta;
- 2) aluksella tapahtunut onnettomuus tai vaaratilanne;
- 3) merenkulkuonnettomuus tai sitä koskeva vaaratilanne;
- 4) aluksen katsastus- ja tarkastushistoria sekä

5) muut tarpeellisiksi katsotut tiedot.

Kotimaanliikenteen aluksen alusturvallisuustarkastus sisältää aluksen turvallisuuden, kunnon, varustuksen, miehistön pätevyyden, toiminnan, ympäristövaatimuksenmukaisuuden ja asiakirjojen tarkastamisen sen varmistamiseksi, että alus täyttää sovellettavat 4 §:ssä tarkoitetut kansainväliset yleissopimukset, Euroopan unionin säädökset sekä kansalliset säännökset ja määräykset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kotimaanliikenteen alusten alusturvallisuuteen liittyvissä tarkastuksissa huomioon otettavista asioista.

51 §

Meriympäristöön liittyvä alusturvallisuustarkastus

Valvontaviranomainen voi tehdä meriympäristöön liittyviä alusturvallisuustarkastuksia siten kuin merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 12 luvun 2 §:ssä mainitut Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät edellyttävät. Nämä valvontatehtävät voivat koskea aluksen teknisen ja toiminnallisen turvallisuuden, rakenteiden, varusteiden, käytön, polttoaineen sekä ilmaan ja veteen kohdistuvien päästöjen tarkastuksia. Lisäksi valvonta voi sisältää asiakirjojen ja miehistön velvollisuuksien sekä ympäristönsuojeluun liittyvien vaatimuksien tarkastuksia.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä meriympäristöön liittyvissä alusturvallisuustarkastuksissa huomioon otettavista asioista.

52 §

Muusta syystä tehtävä alusturvallisuustarkastus

Valvontaviranomainen voi tehdä muulle kuin satamavaltiotarkastusdirektiivin mukaiselle I- ja II - kiireellisyysluokkaan kuuluvalla ulkomaisella aluksella muusta syystä tehtävän alusturvallisuustarkastuksen merionnettomuuden, havaitun vian, valvontaviranomaiselle tehdyn perustellun ilmoituksen, tai muun perustellun syyn sitä edellyttäessä.

Valvontaviranomainen voi tehdä suomalaiselle alukselle muusta syystä tehtävän alusturvallisuustarkastuksen merionnettomuuden, havaitun vian, valvontaviranomaiselle tehdyn perustellun ilmoituksen, tai muun perustellun syyn sitä edellyttäessä.

Muusta syystä tehtävä alusturvallisuustarkastus sisältää aluksen turvallisuuden, kunnon, varustuksen, miehistön pätevyyden, toiminnan, ympäristövaatimuksenmukaisuuden ja asiakirjojen tarkastamisen sen varmistamiseksi, että alus täyttää sovellettavat 4 §:ssä tarkoitetut kansainväliset yleissopimukset, Euroopan unionin säädökset sekä kansalliset säännökset ja määräykset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä muusta syystä tehtävissä alusturvallisuustarkastuksissa huomioon otettavista asioista.

8 luku

Aluksen satamaan pääsyn epäminen

53 §

Luvun soveltamisala

Tätä lukua sovelletaan satamavaltiotarkastusdirektiivin soveltamisalaan kuuluviin aluksiin.

54 §

Aluksen satamaan ja ankkurointialueelle pääsyn epääminen

Valvontaviranomaisen epäämistä koskevaa päätöstä noudatetaan välittömästi sen jälkeen, kun ulkomaiselle alukselle on annettu lupa poistua satamasta tai ankkurointialueelta, jossa se on pysäytetty ja jossa sille on annettu epäämispäätös.

Valvontaviranomaisen on evättävä pysäyttämänsä ulkomaisen aluksen pääsy satamaan tai ankkurointialueelle satamavaltiotarkastusdirektiivin 16 artiklassa määritellyissä tilanteissa. Antaessaan epäämispäätöksen valvontaviranomaisen on noudatettava satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä VIII säädettyjä menettelyjä.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava päätöksestään kirjallisesti myös lippuvaltion hallinnolle, asianomaiselle luokituslaitokselle, muille Euroopan unionin jäsenvaltioille, muille Pariisin pöytäkirjan osallistujille, Euroopan komissiolle ja Pariisin pöytäkirjan sihteeristölle.

55 §

Aluksen satamaan pääsyn epääminen ensimmäisen kerran

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

1) aluksen lippuvaltio mainitaan heikon toiminnan laadun luettelossa, ja alus on pysäytetty yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 36 kuukauden aikana jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan osallistujan satamassa tai ankkurointialueelle tai

2) aluksen lippuvaltio mainitaan korkean tai keskitason toiminnan laadun luettelossa, ja alus on pysäytetty yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan osallistujan satamassa tai ankkurointialueella.

Poiketen siitä, mitä 1 momentin 1 kohdassa säädetään, satamavaltion viranomainen voi sallia kyseisessä kohdassa tarkoitetun aluksen pääsyn tiettyyn satamaan tai ankkurointialueelle ylivoimaisen esteen sattuessa tai ylivoimaisesti tärkeämpien turvallisuusnäkökohtien vuoksi, pilaantumisvaaran poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka puutteiden korjaamiseksi 25 §:ssä tarkoitetun mukaisesti. Tämän edellytyksenä kuitenkin on, että aluksen omistaja, laivanisäntä tai päällikkö on toteuttanut aiheelliset toimenpiteet varmistaakseen asianomaisen aluksen turvallisen satamaan tai ankkurointialueelle tulon kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen hyväksymällä tavalla.

Valvontaviranomaisen on aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta kumottava 1 momentissa tarkoitettu epäämispäätös aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua päätöksen antamisesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että alus tuolloin täyttää satamavaltiotarkastusdirektiivin VIII liitteen 3–6 kohdassa mainitut edellytykset.

Pääsyn epäämistä sovelletaan heti, kun alus poistuu satamasta tai ankkurointialueelta, jossa se on pysäytetty kolmannen kerran ja jossa sille on annettu pääsyn epäämispäätös.

56 §

Aluksen satamaan pääsyn epääminen toisen kerran

Jos valvontaviranomainen pysäyttää ulkomaisen aluksen satamassa tai ankkurointialueella ja alukseen on kohdistunut yksi aikaisempi epäämispäätös ja 55 §:n 1 momentin edellytykset täyttyvät, valvontaviranomaisen on evättävä aluksen pääsy satamaan tai ankkurointialueelle.

Valvontaviranomaisen on aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta kumottava 1 momentissa tarkoitettu epäämispäätös aikaisintaan 12 kuukauden kuluttua määräyksen antamisesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että alus tuolloin täyttää satamavaltiotarkastusdirektiivin VIII liitteen 3–6 kohdassa mainitut edellytykset.

57 §

Aluksen satamaan pääsyn epääminen kolmannen kerran

Jos valvontaviranomainen pysäyttää ulkomaisen aluksen satamassa tai ankkurointialueella ja alukseen on kohdistunut kaksi aikaisempaa epäämispäätöstä, valvontaviranomaisen on evättävä aluksen pääsy satamaan tai ankkurointialueelle Euroopan unionin alueella.

Valvontaviranomaisen on aluksen omistajan tai laivanisännän hakemuksesta kumottava 1 momentissa tarkoitettu epäämispäätös aikaisintaan 24 kuukauden kuluttua määräyksen antamisesta, jos aluksen omistaja tai laivanisäntä esittää todisteet siitä, että:

- 1) aluksen lippuvaltiota ei mainita heikon tai keskitason toiminnan laadun luettelossa;
- 2) aluksen lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset ovat luokituslaitosasetuksen mukaisesti hyväksytyt laitoksen tai hyväksytyjen laitosten antamia;
- 3) alusta hallinnoivan yhtiön toiminnan laatu on korkea satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä I olevan I osan 1 kohdan mukaisesti; ja
- 4) alus täyttää satamavaltiotarkastusdirektiivin VIII liitteen 3–6 kohdassa mainitut edellytykset.

58 §

Aluksen satamaan pääsyn epääminen pysyvästi

Aluksilta, jotka eivät täytä 24 kuukauden kuluttua 57 §:n 2 momentin 1–4 kohdassa mainittuja edellytyksiä, valvontaviranomaisen on evättävä pysyvästi pääsy satamiin ja ankkurointialueille Euroopan unionin alueella.

Jos keskitason tai heikon toiminnan laadun luettelossa mainitun valtion lipun alla purjehtivalle alukselle on annettu kolmas pääsyn epäämispäätös ja alus sen jälkeen pysäytetään Euroopan unionin alueella, alukselta on evättävä pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin ja ankkurointialueille unionin alueella.

Jos korkean toiminnan laadun luettelossa mainitun valtion lipun alla purjehtivalle alukselle on annettu vähintään kolme pääsyn epäämispäätöstä ja alus pysäytetään unionin alueella kolmannen tai sitä seuraavan pääsyn epäämisen jälkeen, valvontaviranomaisen on:

- 1) evättävä alukselta pääsy kaikkiin Euroopan unionin satamiin ja ankkurointialueille 24 kuukauden ajaksi, jos aluksen lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset on myöntänyt luokituslaitosasetuksen mukaisesti hyväksytty laitos tai
- 2) evättävä alukselta pysyvästi pääsy kaikkiin Euroopan unionin satamiin ja ankkurointialueille, jos aluksen lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset eivät ole luokituslaitosasetuksen mukaisesti hyväksytyt laitoksen myöntämiä.

Jos pääsyn epääminen johtuu useista pysäyttämistä ja alukseen sovelletaan jotakin satamavaltiotarkastusdirektiivin 21 artiklan 4 kohdan mukaista toimenpidettä, valvontaviranomaisen on pidennettävä epäämisen kestoja 12 kuukaudella.

59 §

Aluksen karkottaminen tai satamaan pääsyn epääminen eräissä muissa tilanteissa

Jos ulkomaisella aluksella ei ole merilain (674/1994) 7 luvun 3 §:n mukaista vakuutustodistusta, valvontaviranomainen voi tehdä päätöksen aluksen karkottamisesta. Päätös, jolla alus karkotetaan, on osoitettava laivanisännälle ja sitä on heti noudatettava. Karkotuspäätöksestä on lisäksi ilmoitettava Euroopan komissiolle ja muille jäsenvaltioille. Vaikka karkottamisen edellytykset täyttyisivät, valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa jättää karkottamispäätöksen tekemättä, jos aluksen päällikkö esittää perustellun syyn todistuksen puuttumiselle ja jos

aluksen omistaja, laivanisäntä tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi. Valvontaviranomainen voi yksittäistapauksessa jättää karkotuspäätöksen tekemättä myös ylivoimaisen esteen sattuessa, ylivoimaisesti tärkeimpien turvallisuusnäkökohtien vuoksi, puutteiden korjaamiseksi tai saastuttamisvaaran poistamiseksi, jos aluksen omistaja, laivanisäntä tai aluksen päällikkö on ryhtynyt aiheellisiin, valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi.

Valvontaviranomaisen on evättävä ulkomaisen aluksen pääsy satamaan ja ankkurointialueelle, jos 25 §:ssä ja satamavaltiotarkastusdirektiivin 21 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa alus, joka lähtee merelle, ei täytä niitä ehtoja, jotka valvontaviranomainen tai muussa jäsenvaltion tarkastussatamassa olevat toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet, tai kieltäytyy noudattamasta 4 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisten yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia jättämällä saapumatta korjaustelakalle taikka jos joku muu jäsenvaltio on karkottanut aluksen sen vuoksi, että se ei ole esittänyt merilain 7 luvun 3 §:n mukaista vakuutuksen- tai vakuuden antajan todistusta.

Aluksen pääsy satamaan on evättävä, kunnes aluksen omistaja tai laivanisäntä on esittänyt todisteet siitä, että alus täyttää kaikki 4 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisten yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset ja että aluksen puutteet todennut valvontaviranomainen taikka aluksen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat hyväksyneet todisteet.

60 §

Aluksen satamaan pääsyn epäämisessä noudatettavat menettelyt

Epäämispäätöstä noudatetaan välittömästi sen jälkeen, kun ulkomaiselle alukselle on annettu lupa poistua satamasta tai ankkurointialueelta, jossa se on pysäytetty ja jossa sille on annettu epäämispäätös.

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

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

61 §

Pääsyn epäämisen kumoaminen

Pääsyn epäämispäätöksen kumoamiseksi aluksen omistajan tai laivanisännän on esitettävä virallinen pyyntö pääsyn epäämispäätöksen tehneelle valvontaviranomaiselle.

Pyyntöön on liitettävä aluksen lippuvaltion hallinnon antama asiakirja, joka on laadittu lippuvaltion hallinnon valtuuttaman katsastajan aluksella käynnin perusteella ja joka osoittaa, että alus on täysin sovellettavien 4 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisten yleissopimusten määräysten mukainen.

Epäämispäätöksen kumoamisessa on noudatettava satamavaltiotarkastusdirektiivin VIII liitteessä säädettyjä menettelyjä.

9 luku

Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot

62 §

Aluksen pysäyttäminen, sen käytön rajoittaminen ja toiminnon kieltäminen

Valvontaviranomaisen on pysäytettävä alus, jos alusta ei ole varustettu toimivalla ja vaatimustenmukaisella matkatietojen tallentimella. Valvontaviranomaisen on myös pysäytettävä alus, rajoitettava sen käyttöä tai kiellettävä toiminto aluksella, jos alusturvallisuudessa oleva vika tai puute on sellainen, että se:

- 1) aiheuttaa välitöntä vaaraa alukselle tai aluksen laivaväelle;
- 2) vaaraa ihmishengelle taikka olennaista vaaraa terveydelle tai
- 3) vaaraa muulle liikenteelle tai meriympäristölle.

Valvontaviranomaisen arvioidessa oikeuttavatko 1 momentissa mainitut viat tai puutteet satamavaltiotarkastusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen pysäyttämisen, valvontaviranomaisen on sovellettava satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä X olevia perusteita.

Valvontaviranomainen voi pysäyttää aluksen tai kieltää toiminnon, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö vastustaa tarkastusta tai jos valvontaviranomaiselle ei anneta niitä asiakirjoja, lutteloita tai tietoja, joita se on oikeutettu 8 §:n nojalla saamaan.

Valvontaviranomainen voi pysäyttää aluksen tai kieltää toiminnon, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö ei korjaa alusturvallisuudessa havaittua puutetta tai epäkohtaa valvontaviranomaisen asettaman määräajan kuluessa.

63 §

Liikkeellelähtökielto

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. Valvontaviranomaisen on määrättävä ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus liikkeellelähtökieltoon, jos valvontaviranomainen on lykännyt tarkastusta 28 §:n perusteella.

Valvontaviranomaisen on peruutettava liikkeellelähtökielto, kun tarkastus on aloitettu uudelleen ja saatettu asianmukaisesti loppuun sekä 65 §:n edellytykset täyttyvät.

Liikkeellelähtökieltoa ei saa peruuttaa ennen kuin puute on korjattu 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.

64 §

Aluksen pysäyttämistä, sen käytön rajoittamista, toiminnon kieltämistä ja liikkeellelähtökieltoa koskeva päätös

Valvontaviranomaisen on tehtävä päätös aluksen pysäyttamisestä, sen käytön rajoittamisesta, toiminnon kieltämisestä tai liikkeellelähtökiellosta. Päätös on perusteltava ja siinä on annettava tieto kaikista niistä olosuhteista, jotka ovat johtaneet aluksen pysäyttämiseen, toiminnon kieltämiseen tai liikkeellelähtökieltoon.

Päätökseen on liitettävä tarkastuskertomus. Päätös on toimitettava aluksen päällikölle ja ulkomaisen aluksen ollessa kyseessä myös lippuvaltion hallinnolle tai sitä edustavalle lähimmälle konsulille tai diplomaattiselle edustajalle.

Lisäksi päätös on tarvittaessa toimitettava laivanisännälle, Rajavartiolaitokselle, alusliikennepalvelun tarjoajalle, luotsausyhtiölle, satamaoperaattorille, nimetylle katsastajalle tai hyväksytyille luokituslaitoksille, jotka vastaavat luokitustodistusten antamisesta.

65 §

Aluksen pysäyttamisestä, sen käytön rajoittamisesta ja toiminnon kieltämisestä vapautumista koskeva päätös

Valvontaviranomaisen on tehtävä päätös aluksen vapauttamisesta, kun pysäytykseen tai toiminnon kieltämiseen johtaneet olosuhteet tai edellytykset ovat tarkastuksessa todistetusti poistuneet.

Päätös on toimitettava aluksen päällikölle ja ulkomaisen aluksen ollessa kyseessä myös lippuvaltion hallinnolle tai sitä edustavalle lähimmälle konsulille tai diplomaattiselle edustajalle. Lisäksi päätös on tarvittaessa toimitettava laivanisännälle, Rajavartiolaitokselle, alusliikennepalvelun tarjoajalle, luotsausyhtiölle, satamaoperaattorille, nimetylle katsastajalle tai hyväksytyille luokituslaitoksille, jotka vastaavat luokitustodistusten antamisesta.

Jos 64 §:ssä tarkoitettu päätös aluksen pysäyttamisestä perustuu laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteissa ilmeneviin olennaisiin puutteisiin, pysäyttämispäätöstä tai toiminnon kieltämistä ei saa peruuttaa ennen kuin kyseiset puutteet on korjattu tai valvontaviranomainen on hyväksynyt toimintasuunnitelman puutteiden ripeäksi korjaamiseksi.

66 §

Aluksen pysäyttämiseen liittyvä siirtolupa

Jos 62 §:ssä tarkoitettuja puutteita ei voi korjata tarkastussatamassa, valvontaviranomainen voi antaa alukselle luvan jatkaa matkaansa lähimmälle, päällikön ja kyseisen viranomaisen välisemälle soveltuvalla korjaustelakalle tai seuraavaan satamaan, jos alus noudattaa lippuvaltion toimivaltaisen viranomaisen määräämiä ja valvontaviranomaisen hyväksymiä ehtoja.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuista tilanteista sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa korjaustelakka sijaitsee ja lippuvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle aluksen matkaa koskevista ehdoista.

Valvontaviranomainen voi sallia pysäytetyn aluksen tai liikellelähtökieltoon määrätyn ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen siirtämisen sataman toiseen osaan, jos se on turvallista.

67 §

Uhkasakko, teettämishukka ja keskeyttämishukka

Valvontaviranomainen voi tehostaa 62 ja 63 §:ssä tarkoitettua päätöstä uhkasakolla, teettämishukalla tai keskeyttämishukalla. Uhkasakko, teettämishukka ja keskeyttämishukka voidaan asettaa laivanisännälle tai tämän edustajalle taikka molemmille.

Jos valvontaviranomaisella on perusteltua syytä epäillä, että laivanisäntä yrittää välttää päätöksen noudattamista siirtämällä aluksen pois Suomen liikenteestä, voi valvontaviranomainen määrätä, että laivanisännän on annettava uhkasakkoa vastaava vakuus ennen aluksen lähtöä Suomen satamasta. Valvontaviranomaisen määräämän toimenpiteen tultua suoritetuksi on vakuus palautettava laivanisännälle.

10 luku

Seuraamukset

68 §

Huomautus tai varoitus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa laivanisännälle, hänen edustajallensa, omistajalle, aluksen päällikölle tai muulle aluksen käytöstä vastaavalle huomautuksen, jos tämä muutoin kuin 62 §:n 1 momentissa tai 63 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti. Suomalaisen aluksen laivanisännälle, hänen edustajalleen, aluksen päällikölle tai muulle aluksen käytöstä vastaavalle annetusta varoituksesta tehdään merkintä liikenneasioiden rekisteriin.

69 §

Seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä laivanisännälle, hänen edustajalleen, omistajalle, aluksen päällikölle tai muulle aluksen käytöstä vastaavalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta:

- 1) ei noudata valvontaviranomaisen 64 §:n nojalla antamaa päätöstä;
- 2) ei noudata valvontaviranomaisen 54–59 §:n nojalla antamaa epäämispäätöstä;
- 3) ei noudata muiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai Pariisin pöytäkirjan osallistujan toimivaltaisen viranomaisen antamaa 6 §:n 3 momentissa tarkoitettua pääsyn epäämistä suomalaisen satamaan tai ankkurointialueelle tai
- 4) ei 68 §:ssä säädetystä varoituksesta huolimatta kohtuullisessa määräajassa korjaa vakavaa alusturvallisuuspuutetta tai laiminlyöntiä sääntelyn noudattamisessa.

70 §

Seuraamusmaksun suuruus

Oikeushenkilölle määrättävä seuraamusmaksu saa olla enintään neljä prosenttia toimijan edellisen tilikauden maailmanlaajuisesta vuotuisesta kokonaisliikevaihdosta, kuitenkin enintään 1 000 000 euroa.

Luonnolliselle henkilölle määrättävä seuraamusmaksu saa olla enintään neljä prosenttia hänen rikkomuksensa päättymistä edeltäneenä vuonna toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan, kuitenkin enintään 10 000 euroa.

Seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon:

- 1) rikkomuksen laatu, laajuus, vahingollisuus, kesto aika ja toistuvuus;
- 2) rikkomuksella saavutettu hyöty, jos tämä tieto on saatavilla;
- 3) toimet vahingon lieventämiseksi tai korjaamiseksi ja
- 4) tekijän taloudellinen asema.

71 §

Seuraamusmaksun määrääminen tai määräämättä jättäminen

Seuraamusmaksun määrää Liikenne- ja viestintävirasto. Seuraamusmaksu määrätään esittelystä.

Seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi ja se on jätettävä määräämättä, jos rikkomus ei ole vakava tai toistuva ja tekijä on ryhtynyt riittäviin toimenpiteisiin rikkomuksen korjaamiseksi välittömästi sen havaitsemisen jälkeen taikka jos seuraamusmaksun määräämistä on pidettävä ilmeisen kohtuuttomana. Seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi tai määrätä myöskään, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta.

Seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi ja se on jätettävä määräämättä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

72 §

Seuraamusmaksun täytäntöönpano

Seuraamusmaksun raukeamisesta ja täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

11 luku

Erinäiset säännökset

73 §

Rikkomisista ilmoittaminen

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

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

Valvontaviranomaisen on viipymättä tiedotettava lippuvaltion hallinnolle laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteista koskevien säännösten tai määräysten rikkomista koskevasta ilmoituksesta, jota ei Suomea sitovien kansainvälisten määräysten mukaisesti ole kyetty käsittelemään aluksella, sekä pyydettyä suunnitelmaa korvaavista toimenpiteistä. Valvontaviranomainen toimittaa tällaista ilmoitusta koskevan tarkastusraportin sekä lippuvaltion vastauksen Kansainväliselle työjärjestölle ja valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille.

74 §

Alusliikennepalvelun tarjoajan ja satamaoperaattorin ilmoitusvelvollisuus

Edellä 15 §:ssä mainitun viranomaisen, alusliikennepalvelun tarjoajan tai satamaoperaattorin on toimitettava valvontaviranomaiselle kirjallisesti tieto sellaisesta tavanomaisten tehtäviensä suorittamisen yhteydessä tietoonsa tulleesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen ilmeisestä rikkomisesta, joka voi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle.

Tieto tulee toimittaa mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tieto voidaan toimittaa suullisesti, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi tiedon kirjallinen toimittaminen ei ole mahdollista. Ilmoitukseen on liitettävä seuraavat tiedot:

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

75 §

Ilmoituksentekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen

Edellä 74 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen tekijän henkilöllisyyttä ei saa paljastaa aluksen päällikölle, laivanisännälle eikä omistajalle. Jos ilmoituksen perusteella toimitetaan tarkastus, valvontaviranomisen ei saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella. Valvontaviranomaisen on toteutettava kaikki laivaväen haastattelut luottamuksellisesti.

76 §

Viranomaisen oikeus saada ja luovuttaa tietoja

Valvontaviranomaisella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisen tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot laivanisännältä, hänen edustajaltansa, aluksen omistajalta, aluksen päälliköltä, luotsausyhtiöltä, alusliikennepalvelun tarjoajalta, lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalta ja muulta, jota tämän lain velvoitteet koskevat. Tiedot on luovutettava viipymättä, valvontaviranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

Valvontaviranomaisella on sen estämättä, mitä tietojen salassa pitämisestä säädetään, oikeus luovuttaa alusturvallisuuden valvontaan liittyviä tietoja toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Samoin perusteella tietoja voidaan luovuttaa myös alusturvallisuuden valvontaa hoitavalle ulkomaiselle valvontaviranomaiselle sekä kansainvälisille toimielimille näiden tehtävien suorittamiseksi, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Euroopan unionin lainsäädäntöön tai Suomea sitovaan 4 §:ssä tarkoitetun kansainvälisen yleissopimuksen velvoitteeseen.

77 §

Kustannusten korvaaminen

Jos alus pysäytetään 64 §:ssä tarkoitetulla päätöksellä, aluksen omistajan, laivanisännän tai hänen edustajansa on korvattava kaikki päätöksen antamisen jälkeen pysäytyksestä tai liikkeellelähtökiellosta aiheutuneet kustannukset.

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

78 §

Maksut ja kustannusten korvaaminen Liikenne- ja viestintävirastolle

Edellä 77 §:ssä tarkoitetut kustannukset peritään valtion maksuperustalain (150/1992) perusteella.

Tämän lain mukaisista muista Liikenne- ja viestintäviraston suoritteista perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaissa. Tarkempia säännöksiä maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

79 §

Kustannusten korvaaminen nimetylle lippuvaltiotarkastajalle

Lippuvaltiotarkastuksen tilaajan on maksettava nimetylle lippuvaltiotarkastajalle palkkio tämän suorittamasta tähän lakiin tai sen perusteella annettuihin säännöksiin tai määräyksiin perustuvasta toimenpiteestä tai sellaisen perusteella annettavasta asiakirjasta.

Nimetyllä lippuvaltiotarkastajalla on oikeus saada tilaajalta korvaus matkakuluistaan sekä päivärahaa valtion matkustussäännön mukaan. Jos alus ei ole satamalaiturissa, nimetty lippuvaltiotarkastaja on kuljetettava alukseen tai hänellä on oikeus saada korvaus kuljetuksen järjestämisestä aiheutuvista kuluistaan.

80 §

Nimetyin lippuvaltiotarkastajan palkkioiden ja kustannusten periminen

Nimetyin lippuvaltiotarkastajan palkkiot ja kustannukset saadaan periä maksuvelvolliselta ilman tuomiota ja päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

81 §

Valvontaviranomaisen korvausvastuu

Valvontaviranomaisen tämän lain mukaista tehtävää suorittaessaan tekemän virheen tai laiminlyönnin johdosta aiheutunut vahinko korvataan sen mukaisesti kuin vahingonkorvauslaissa (412/1974) säädetään.

Toimivaltainen tuomioistuimien (merioikeus) 1 momentin mukaan ratkaistavissa asioissa on Helsingin kärjäoikeus.

82 §

Virkavastuu

Nimettyin lippuvaltiotarkastajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä.

Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

83 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

Liikenne- ja viestintäviraston muuhun kuin aluksen pysäyttämistä, aluksen satamaan pääsyn epäämistä ja ro-ro-matkustaja-aluksen tai suurnopeusmatkustaja-aluksen liikkeellelähtökieltoa koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

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

Edellä 69 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua koskevaa päätöstä lukuun ottamatta tämän lain nojalla annettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

12 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

84 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki (370/1995).

Jos muualla lainsäädännössä viitataan kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tätä lakia.

85 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat, kumotun lain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla annetut päätökset, pysyvät voimassa niissä määrätyn ehdoin.

2.

Laki

sakon täytäntöönpanosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 63 kohta sel-
laisena kuin se on laissa 1379/2025 ja
lisätään 1 §:n 2 momenttiin uusi 64 kohta, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään seuraavien rangaistusluonteisten hallinnollisten seuraamusten täytän-
töönpanosta:

63) eräiden tekoälyjärjestelmien valvonnasta annetun lain (1377/2025) 4 luvussa tarkoitetut
seuraamusmaksut;

64) alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (xx/2026) 69 §:ssä tarkoitettu seuraamus-
maksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi

Laki

sakon täytäntöönpanosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 63 kohta sellaisena kuin se on laissa 1379/2025 ja lisätään 1 §:n 2 momenttiin uusi 64 kohta, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään seuraavien rikosoikeudellisten rangaistusten täytäntöönpanosta:

Tässä laissa säädetään seuraavien rangaistusluonteisten hallinnollisten seuraamusten täytäntöönpanosta:

63) eräiden tekoälyjärjestelmien valvonnasta annetun lain ([1377/2025](#)) 4 luvussa tarkoitetut seuraamusmaksut.

63) eräiden tekoälyjärjestelmien valvonnasta annetun lain (1377/2025) 4 luvussa tarkoitetut seuraamusmaksut;

(uusi)

64) alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (xx/2026) 69 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
