

Asia: VN/8452/2021

## Hallituksen esitys eduskunnalle alusliikennepalvelulaiksi ja eräiksi muiksi laeiksi

### Lausunnonantajan lausunto

#### 1. Esitystä alusliikennepalvelulaiksi koskevat yleiset huomiot

Suomen Satamaliitto ry kiittää lausuntopyynnöstä alusliikennepalvelulain uudistamiseksi sekä samassa yhteydessä esitettävistä muista lakimuutoksista. Alusliikennepalvelulaki sisältää satamille sekä päivittäisen liikenteen hallintaan liittyviä säädöksiä, kuten satamakäynteihin liittyvien meriliikenteen ilmoitusten antamisen että erityistilanteisiin, esim. normaaliolojen häiriöihin liittyvän liikenteenohjauksen ja alusten suojapaikkaan ohjaamisen.

Satamiinkin vaikuttaviin meriliikenteen ohjauksen kokonaisuuteen liittyvät muut lait: muutosprosessissa parhaillaan oleva luotsauslaki, sekä ennakoitu valmiuslain kokonaisuudistus, ovat kokonaisuus jonka tavoitteet ja kyseisten lakien keskinäisten rajapintojen yhteensovittaminen ovat äärimmäisen tärkeitä. Ne muodostavat liikenteen hallinnassa arjesta poikkeusoloihin kattavan kokonaisuuden, jonka on toimittava perustellusti, saumattomasti ja perustuslain vaatimuksia noudattaen.

EU:n verkko- ja tietoturvadirektiivin päivitys (NIS2-direktiivi) sekä kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskevan direktiivin (CER-direktiivi) toimeenpano laajentavat kokonaisuutta, johon myös alusliikennepalvelulain on vastattava. Satamien näkökulmasta liikenteen turvallisuus ja ennakoitavuus ovat niiden toiminnan katkeamattomuudelle ensiarvoisia. Liikenteenohjauksen ja poikkeustilanteiden hallintaan osallistuvien viranomaisten roolien keskinäisen yhteensovittaminen keskenään ja muiden toimijoiden kanssa pitää varmistaa niin lainsäädännöllisesti kuin käytännössäkin, jotta yhteiskunnan kriittiset toiminnot liikenteen ja kuljetusten osalta toimivat mahdollisimman häiriöttä.

Suomen Satamaliitto ry kiinnittää huomiota hallituksen esityksessä em. liikenteenohjauksen lainsäädäntökehiksen kokonaisuuden varmistamisen ohella erityisesti meriliikenteen ohjaukseen normaaliajan poikkeustilanteissa (mm. 11 §, 15 §), avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen valmistautumiseen (47 §) sekä kansallisen merenkulun ilmoitusjärjestelmään ja sen kehittämiseen (49 §).

#### 2. Alusliikennepalvelulain soveltamisalaa ja määritelmiä koskevat huomiot (ehdotetun lain luku 1)

Alusliikennepalvelulain soveltamisalan muuttaminen aluksen kokoon (24 m) perustuvaksi yksinkertaistaa ja selkeyttää soveltamista, samoin kuin turvallisuutta VHF-radioiden kuuntelemisvelvollisuuden laajentaminen aiempaa pienempiin (15 m), VHF-radion omaaviin aluksiin.

Satamayhtiöiden kannalta tärkeä on 3 §:n 5 momentti joka toteaa, että satama-alueella on edelleen voimassa satamayhtiön oikeus harjoittaa alusliikenteen valvontaa ja ohjausta.

Luvun 2 (Alusliikennepalvelujen ylläpito ja siihen osallistuminen sekä VTS palveluntarjoajan tehtävät), 11 §:n (Alusliikenteen väliaikainen ohjaaminen erityistilanteissa) 5 momentissa VTS-palveluntarjoajalle esitetään mahdollisuutta tehdä määritellyissä tapauksissa omasta aloitteestaan päätös enintään 1 vuorokauden muutoksesta alueen liikennesääntöihin VTS-alueen hyväksytyyn toimintakäsikirjan ohjeiden perusteella. Paikallisen harkinnan mahdollisuus rajatuissa tapauksissa on mielekästä, sillä edellytyksellä että toimintamalli on selkeä kaikissa yksityiskohdissaan.

Esityksen perusteluiden mukaan VTS-keskuksen tekemä päätös toimeenpannaan ja samalla alistetaan jälkikäteisesti hyväksyttäväksi Liikenne- ja viestintävirastossa. Toimintamallin riski tuloksista hyväksymisvaiheen viivästyessä on ilmeinen, koska päätökset kuljetusten uudelleenreitityksistä voidaan tehdä hyvin nopeasti. Tämä toisaalta puoltaa paikalliselle päätökselle määriteltyä korkeintaan 1 vuorokauden pituutta.

Sen sijaan lakiesitys ei määrittele päätöksen kestoa Liikenne- ja viestintäviraston päättäessä 11 §:n 1 momentin mukaisista toimista, jotka sisältävät esim. vesialueen, väylän, väylän osan tai osien sulkemisesta tai avaamisesta. Suomen Satamaliitto ry katsoo, että 11 §:ää esitystä tulee muuttaa ja selventää päätösten keston osalta. 6 §:n mukaisten, jo perustettujen VTS-alueiden perustamispäätöksiä koskevat muutokset tai peruuttamiset tehdään riskiarvion pohjalta ja tarvittaessa alueen satamanpitäjää/-jiä kuullen. 11 § liittyy lähtökohtaisesti kestoaltaan vaihteleviin erityistilanteisiin. Liikennöinnin ennakoitavuus on turvallisuuden ohella keskeinen tarve ja tavoite alusliikenteen ohjauksessa. Tätä voidaan parantaa erityistilanteissa sillä, että myös Liikenne- ja Viestintäviraston niitä koskeville päätöksille asetetaan kertakohtainen maksimikesto, joka voidaan uudistaa tarvittaessa. Se antaa laivaajille, liikenteenharjoittajille ja satamille mahdollisuuden arvioida tarvittavien mukauttamistoimien laatua niiden pyrkiessä minimoimaan liikenteen poikkeusjärjestelyistä aiheutuvat ongelmat.

Alusliikennepalvelun saumattomuus on keskeinen tarve normaalioloissa, niiden häiriötilanteissa, poikkeusoloissa sekä niiden siirtymäkohdissa. 15 §:n (VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirja) vaatimus toimintakäsikirjasta on hyvä työkalu alussa mainitun lakien muutostyössä ja niiden yhteensovittamista ajatellen.

### **3. Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyksiä ja koulutusta koskevat huomiot (ehdotetun lain luku 4)**

-

### **4. Alusliikennepalveluun liittyviä viranomaistehtäviä koskevat huomiot (ehdotetun lain luku 5)**

Lakiesityksen 47 § koskee avuntarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevaa suunnitelmaa, ts. suojapaikkasuunnitelmaa. Rajavartiolaitos laatii kansallisen suunnitelman suojapaikoista yhteistyössä nimettyjen viranomaisten kanssa kuullen asianosaisia, mm. satamanpitäjiä. 47 §:n 3 momentti luettelee teemoja, joita suojapaikkasuunnitelman tulee sisältää. Suomen Satamaliitto ry katsoo, että suojapaikkasuunnitelman hätätilanneskenaarioiden tulee sisältää myös arviointi

suojapaikkaan, kuten satamaan liittyvän elinkeinotoiminnan pidempiaikaisen keskeytymisen toiminnallisista ja taloudellisista vaikutuksista. Kansainväliset kokemukset monimutkaisia, pitkäaikaisia ja kalliita järjestelyjä vaatineista alusonnettomuuden jälkihoitotilanteista liikenteen keskeytymisestä suojapaikaksi määrättyssä satamassa tai sen osassa viittaavat siihen, että aluksen rahavakuudet ja vastuuvollisuudet yksinään eivät aina riitä kattamaan seurauksia. Suuren mittaluokan onnettomuudet ovat onneksi harvinaisia, mutta näitä silti mahdollisia skenaarioita ajatellen puuttuu edelleen mekanismi, joka turvaisi suojapaikalle ne taloudelliset vakuudet onnettomuuden jälkihoitoon, joita sen on itse kohtuullisiksi katsoen mahdoton hankkia.

Lakiesityksen 49 § koskee merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. Se on keskeinen väline aluskäynteihin liittyvän tiedon hallinnassa, jossa laiva-agenteilla on keskeinen rooli tietojen välittäjänä.

Lähivuosina alusilmoitusten tekemistä varten ollaan ottamassa käyttöön uusi EU-tasoinen järjestelmä, jonka tavoitteena on sujuvoittaa EU:n merikuljetuksia. Suomessa Portnetin korvaava ja Fintrafficin johdolla rakennettava Nemo-järjestelmä tulee tarjoamaan paljon mahdollisuuksia meriliikenteen sujuvuuden edistämiseen. Uuden alusilmoitusjärjestelmän ja siihen liittyvän lainsäädännön tulee ehdottomasti tukea merilogistiikan palveluketjua ja sen sujuvaa toimintaa, eikä asettaa sille lisähaasteita.

Jaamme Suomen Laivameklarit ry:n merenkulun tiedonhallintajärjestelmään liittyvät näkemykset tarpeesta määrittellä aluskäynti lain tasolla sekä huomioida mahdollisuudet alusten saapumis- ja lähtemisilmoitusten (20 § ja 21 §) automatisointiin.

## 5. Muita lakiehdotuksia koskevat huomiot

Esitys laista merenkulun ympäristönsuojelulain (MYSL) muuttamisesta.

Muutoksella lisättäisiin MYSLin 9 luvun 1 §:ään alusjätedirektiivistä peräisin oleva vaatimus: uusi 6 momentti koulutuksesta, jota satamanpitäjän ('satamayhtiö') tulisi antaa (koko) sataman henkilöstön osaamisen ylläpitämiseksi käsitellessä vaarallisia aineita sisältäviä jätteitä.

Lain kohteena on alusten toiminnasta aiheutuvien jätteiden käsittelyyn liittyvä koulutus, joka on syytä erotella satamassa lastattavista ja/tai purettavista vaarallisia aineita sisältävistä lasteista, joiden käsittelyn turvallisuudesta ja siihen opastamisesta vastaa satamassa toimiva lastinkäsittelijä, satamatoiminnalle annetun ympäristöluvan ehdot huomioiden.

Alusten liikkumisesta ja käytöstä tulee sekä satamanpitäjän vastuulla olevia, aluksen toiminnasta peräisin olevia jätteitä, joiden vaaraominaisuudet määrittyvät satamaan jättämisen jälkeen maapuolen jätelainsäädännön mukaan, sekä lastinkäsittelijän vastuulla olevia (irto)lastijäämiä, jotka saattavat sisältää vaarallisia aineita.

Satamayhtiön vastuulla oleva jätehuolto toteutetaan tyypillisesti kilpailuttamalla jätteiden vastaanotosta, kuljettamisesta ja loppukäsittelystä vastaavat yritykset. Satamassa alusjätteet siirretään satamayhtiön järjestämiin vastaanottolaitteisiin, jotka tyhjenetään sovituin määräväleihin ja jätteet toimitetaan jatko- tai loppukäsittelyyn. Satamayhtiön henkilökunnan rooli on tyypillisesti seurata jäteastioiden täyttymistä ja siinä mahdollisesti esiintyviä ongelmia. Lastinkäsittelijän tehtävänä on toimittaa lastijäämät lastin omistajan käyttöön tai sopivaan loppukäsittelyyn. Koko henkilöstön koulutus kattaisi siten vähintäänkin satamaan jätettävien alusjätteiden

vaaraominaisuudet, jotka on huomioitava jäteasemien operoinnissa ja mahdollisissa ongelmatilanteissa.

Tarnanen-Sariola Kirsti  
Suomen Satamaliitto ry