

Kankare
Verkko-osasto / Verkkojen sääntely-yksikkö

Lausuntoyhteenvedo
19.10.2022
VN/8452/2021

Lausuntoyhteenvedo: Hallituksen esitys eduskunnalle alusliikennepalvelulaiksi ja eräiksi muiksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja hallituksen esityksestä eduskunnalle alusliikennepalvelulaiksi ja eräiksi muiksi laeiksi. Lausuntoaika oli 20.6.2022-31.8.2022. Lausuntoja pyydettiin laajasti eri merenkulun sidosryhmiltä ja viranomaistoimijoilta. Lausuntoja saatiin 29. Lausunnon antoivat oikeusministeriö (OM), puolustusministeriö (PLM), sisäministeriö (SM), sosiaali- ja terveysministeriö (STM), Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom), Huoltovarmuuskeskus (HVK), Rajavartiolaitos (RVL), Maanmittauslaitos (MML), Oikeusrekisterikeskus (ORK), Onnettomuustutkintakeskus (Otkes), Metsähallitus, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus), Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy (Fintraffic), Sävi Safety & Sustainability Consulting, Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Suomen Laivameklariliitto ry, Luotsiliitto ry, Meriliikenneohjaajat ry, Suomen satamaliitto ry, Suomen Sisävesiliitto ry, Suomen varustamot ry (SV) ja Suomen Vesitiet ry. Lisäksi maa- ja metsätalousministeriö, ympäristöministeriö, Poliisihallitus, Opetushallitus ja Häätäkeskuslaitos ilmoittivat, ettei niillä ole asiassa lausuttavaa.

Koosteessa minuutilla pykälillä viitataan lähtökohtaisesti lausunnoilla olleen esitysluonnoksen alusliikennepalvelulakia koskevan lakiehdotuksen pykäliin. Muita esityksen lakiehdotuksia koskevissa huomioissa kyseinen lakiehdotus mainitaan erikseen.

1. Keskeiset huomiot lausunnoista

Lausunnonantajat kannattivat alusliikennepalvelulain uudistamishanketta ja sen tavoitteita. Tärkeänä pidettiin merenkulun turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamista sekä kansainvälisen sääntelyn seuraamista. Alusliikennepalvelun tarjoajan varautumisvelvoitetta pidettiin tärkeänä, koska sillä turvataan merenkulun häiriötöntä jatkuvuutta ja turvallisuutta myös poikkeuksellisissa tilanteissa. Alusliikennepalveluun osallistumiseen liittyviä muutosehdotuksia pidettiin perusteltuina. Kannatettiin, että satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saisivat jatkossakin harjoittaa myös satamanpitäjät. Perusteluja kehoitettiin täydentämään siten, ettei ainoastaan viitattaisi voimassaolevaan lainsäädäntöön. Muutoksenhalua, toimivaltaista tuomioistuinta, rangaistussääntelyä sekä virhemakua koskevaa sääntelyä ehdotettiin tarkennettavaksi. Ahvenanmaan maakunnan ja valtakunnan lainsäädäntövaltaan liittyvää toimivallanjakoa kehoitettiin tarkastelemaan alusliikenteen rajoittamiseen liittyvien säännösten osalta.

Esitysluonnoksesta jää lausuntopalautteen mukaan epäselväksi, perustuuko VTS-palveluntarjoajan julkinen hallintotehtävä lakiin ja perustamispäätökseen vai Väyläviraston tekemään sopimukseen. Sääntämisenjärjestysperusteluita olisi asianmukaista täydentää ja täsmentää julkisen hallintotehtävän siirtämisen osalta. Vastaava tulkinnanvaraisuus nähtiin reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamisen seurannan ja valvonnan sekä merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon osalta. Yleisesti nähtiin tarpeellisena arvioida myös Väyläviraston järjestämisvastuuta sekä eri toimijoiden rooleja ja niiden sääntelyä perustuslain 124 §:n mukaisesti julkisen hallintotehtävän siirtämisen kannalta.

Merenkulun tiedonhallinnan osalta todettiin, että uuden alusilmoitusjärjestelmän ja siihen liittyvän lain-säädännön tulee tukea merilogistiikan palveluketjua ja sen sujuvaa toimintaa. Nähtiin tarpeelliseksi määrittellä aluskäynti lain tasolla sekä huomioida mahdollisuudet alusten saapumis- ja lähtemisilmoitusten automatisointiin. Tietovarantojen tai –aineistojen hallinta ja tietosuojaan liittyvät rekisterinpitäjän vastuut ja tehtävät tulisi selventää. Esityksessä tulisi tarkastella henkilötietojen käsittelyyn liittyviä yksityiskohtia. Ilmoitusvelvollisuuksia koskevaa sääntelyä ehdotettiin täsmennettäväksi Rajavartiolaitoksen tiedonsaantioikeuden osalta.

Alusliikenteen väliaikaista ohjaamista erityistilanteissa sekä kielto-oikeutta koskevan sääntelyn osalta tulisi varmistaa rajoituksen alueellisen ja ajallisen ulottuvuuden rajoittaminen vain välttämättömään. Esitettyä rajoitusperusteiden laajentamista koskemaan myös ihmisten henkeen tai terveyteen kohdistuvan vakavan vaaran ja vakavan normaaliolojen häiriötilanteen pidettiin perusteltuna mutta rajoitustoimissa tulisi huomioida niiden taloudelliset vaikutukset sekä vaikutukset liikenteen sujuvuuteen.

Pätevyyksien osalta ehdotettiin sääntelyyn lisättäväksi mahdollisuus pakottavassa tilanteessa pätevyysvaatimuksista poikkeamiseen. Muutoksia pätevyyksissä perustason nostamiseksi vahtipäällystön työkokemusta vastaavaksi pidettiin perusteltuina. Ehdotusta siitä, että Traficomille säädettäisiin mahdollisuus päättää alusliikennepalvelukieleksi vain englannin kieli, vastustettiin.

Suojapaikkasääntelyn osalta ehdotettiin, että suojapaikkasuunnittelussa Rajavartiolaitoksen tulisi tehdä yhteistyötä mainittujen lisäksi myös luotausyhtiö Finnpilotin kanssa. Lausuntopalautteen perusteella suojapaikkasääntelystä puuttuu mekanismi, joka turvaisi suojapaikalle taloudelliset vakuudet onnettomuuden jälkihoitoon.

Esitystä laiksi alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta pidettiin perusteltuna. Kevyen liikenteen losseihin sovellettavia säännöksiä pidettiin nykyisellään puutteellisina, ja ehdotetun lakimuutoksen katsottiin selkeyttävän tilannetta. Ei pidetty tarkoituksenmukaisena soveltaa alusturvallisuuslaissa säädettyjä teknisiä ja turvallisuusvaatimuksia. Luokituslaitoksen mahdollisuus myöntää suomalaisen aluksen mittakirja tuo mukanaan joustavuutta ja varmistaa palvelun saatavuutta.

Matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annettuun lakiin esitettävien muutosten johdosta toivotaan aktiivista, ennakkollista viestintää, jotta varustamot voivat varmistua järjestelmiensä valmiudesta muutokseen.

Esitystä laiksi merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta kannatettiin.

Sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisen osalta lausuttiin, että sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa on riittävät menettelysäännökset rahamääräisten seuraamusten täytäntöönpanosta. Kuitenkin esitettiin, että alusliikennepalvelulakiin lisättäisiin informatiivisena säännöksenä maininta, että liikennevirhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Lisäksi esitettiin lisättäväksi säännökset liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksiannosta. Kehotettiin arvioimaan, tulisiko liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisällöstä säätää alusliikennepalvelulaissa erikseen. Jatkovalmistelussa olisi vielä tarkemmin arvioida sitä, siirretäänkö täytäntöönpanotehtävä Tullilta Oikeusrekisterikeskukselle sekä siirron vaikutukset.

2. Tiivistelmät saaduista lausunnoista:

Oikeusministeriön (OM) mukaan luonnos on vaikeaselkoinen ja sisältää paikoin hyvin yksityiskohtaisia luetteloita. Säännöksiä voisi tiivistää ja selkeyttää. Pykälät ja säännöskohtaiset perustelut eivät osin vastaa toisiaan. OM muistuttaa toimittamaan esityksen laintarkastukseen hyvissä ajoin. Koska kyseessä on lain kokonaisuudistus, tulisi esityksen perusteluiden muodostaa itsenäinen, helposti ymmärrettävä kokonaisuus. Luonnoksessa monin paikoin ehdotettuja säännöksiä perustellaan ainoastaan viittaamalla voimassaolevaan lainsäädäntöön.

OM viittaa vuonna 2018 antamaansa lausuntoon OM 260/43/2017 luonnoksesta HE:ksi 34/2018 vp, jossa se on kiinnittänyt erityisesti huomiota seuraamusmaksuja, kiireellisiä päätöksiä ja perustuslain 124 §:ää koskevaan sääntelyyn. Seuraamusmaksujen osalta se huomauttaa, että sama teko ehdotetaan sanktioitavaksi sekä rangaistusluonteisena seuraamusmaksuna että rikosoikeudellisena rangaistuksena. OM painottaa lähtökohtaa siitä, että hallinnollisia sanktioita säädettäessä on vältettävä rikoslain kanssa päällekkäistä sääntelyä sekä huomioitava kaksoisrangaistavuuden kielto. Epäselväksi jää myös, minkä vuoksi juuri 20 ja 21 §:n mukaiset ilmoitusvelvollisuudet sanktioitaisiin ehdotetulla tavalla, kun laissa säädetään myös useista muista ilmoitusvelvollisuuksista. Seuraamusmaksusääntelyä olisi käsiteltävä myös säättämisyjärjestysperusteluissa, ja sen olisi noudatettava laillisuusperiaatetta. OM esittää vaihtelevan seuraamusmaksun suuruuden sijaan kiinteämääristä seuraamusmaksua. Lisäksi liikennevirhemaksun nimike tulisi perustella.

Liikennevirhemaksun täytäntöönpanon osalta OM toteaa, että voimassa olevan lain virhemaksun täytäntöönpanoa on käsitelty OM:n työryhmässä, jossa uudistetaan sakon täytäntöönpanosta annettu laki kokonaisuudessaan. Työryhmän työ on kesken, mutta valmistelussa on tässä vaiheessa päädytty siihen, että alusliikennepalvelulain mukaisen seuraamusmaksun täytäntöönpanoa ei siirrettäisi OKR:lle, vaan että Tulli huolehtisi edelleen kyseisen maksun täytäntöönpanosta. Jatkovalmistelussa olisi vielä tarkemmin arvioida sitä, siirretäänkö täytäntöönpanotehtävä Tullilta OKR:lle sekä siirron vaikutukset.

Rangaistussääntelyn osalta OM muistuttaa, että rangaistussääntelyn tarvetta harkittaessa on otettava huomioon, että rangaistavaksi säätäminen on viimekätinen ohjauskeino. OM kehottaa täydentämään perusteluja siten, että kunkin rangaistavaksi säädetyt teon tai laiminlyönnin osalta esiin on tuotu yksilöidyt rikosoikeudellisen rangaistavuuden perusteet. Lisäksi tulee perustella tarve säätää myös tuottamukselliset teot rangaistavaksi. Perusteluvelvollisuus koskee myös liikennevirhemaksua. OM kehottaa lisäämään esityksen blankorangaistussäännökseen asianmukaiset luonnehdinnat rangaistusuhan piiriin tulevista teoista kaikkien säännöksessä viitattujen tekemuotojen osalta. Sääntelyä tulisi täsmentää myös valvonnan osalta.

OM huomauttaa, että epäselväksi jää, perustuuko VTS-palveluntarjoajan julkinen hallintotehtävä lakiin ja perustamispäätökseen vai Väyläviraston tekemään sopimukseen. Säättämisyjärjestysperusteluista olisi asianmukaista täydentää ja täsmentää julkisen hallintotehtävän siirtämisen osalta.

OM:n mukaan 58 §:n virkavastuussäännöksen sanamuoto on kielipillisesti virheellinen siltä osin kuin siinä viitataan henkilöstöön. Lisäksi jää epäselväksi, kattaako sanamuoto pykälässä viitatuissa 37 §:n 5 momentissa ja 38 §:n 3 momentissa tarkoitettun opetushenkilöstön lisäksi alusliikennepalvelutehtäviä koskevasta koulutuksesta vastaavan henkilön. Pykälän otsikkoa tulisi täsmentää sen sisältöä vastaavaksi. Virkavastuuta koskevissa perusteluissa on virheitä.

Alusliikenteen väliaikaista ohjaamista erityistilanteissa koskevaa 11 §:n osalta tulisi varmistaa rajoituksen alueellisen ja ajallisen ulottuvuuden rajoittaminen vain välttämättömään. Pykälää ja perusteluja tulisi täydentää näiltä osin. VTS-palveluntarjoajan toimivaltaa olisi arvioitava perustuslain 124 §:n kannalta säättämisyjärjestysperusteluissa sekä päätöksen muutoksenhaun kannalta. Myös kielto-oikeutta koskevan 46 §:n osalta tulisi arvioida rajoituksen oikeasuhtaisuuden ja välttämättömyyden varmistaminen samoin, kun sitä tulisi arvioida säättämisyjärjestysperusteluissa. Myös tiedoksiantoa sekä luotsaus-

ja jäänmurtopalveluja tuottavaan yritykseen kohdistuvia päätöksiä koskevia säännöksiä perusteluineen tulee selventää.

Muutoksenhakua koskeva 57 § tulisi selkeyttää sekä pyrkiä muotoilemaan vakiintuneeseen tapaan. Olisi perusteltava, minkä vuoksi toimivalta oikaisuvaatimuksen käsittelyyn olisi poikkeuksellisesti Traficomilla, eikä päätöksen tehneellä taholla. OM kiinnittää huomiota myös siihen, että vakiintuneesti rangaistusluonteiset seuraamusmaksut ovat täytäntöönpanokelpoisia vasta lainvoimaisina, ja kehottaa muutamaan säännösehdotusta tältä osin. Informatiivinen viittaus oikeudenkäynnistä hallintoasioista annettuun lakiin olisi perusteltua säännöksen selkeyden vuoksi erottaa omaksi momentikseen.

Toimivaltaista tuomioistuinta koskevaa 56 §:ä tulisi selkeyttää. Uhkasakon osalta todetaan, ettei se ole luonteeltaan rangaistusluontoinen seuraamus, vaan viranomais määräyksen hallinnollinen tehoste, jolla pyritään saamaan sen kohde toimimaan lainmukaisesti. Uhkasakko ei siten kiinnity esimerkiksi kaksoisrangaistavuuteen. Pelkkä uhkasakolla tehostetun velvoitteen rikkominen ei merkitse sitä, että uhkasakko tuomittaisiin maksettavaksi. Säännöksen muotoilu viittaa pikemminkin kaksoisrangaistavuuden poistamiseen kuin sanktiokumulaatioon. Säännös vaikuttaa tarpeettomalta, ja se on omiaan hämärtämään sanktiojärjestelmän ja muun seuraamusjärjestelmän välistä eroa. OM suosittaa säännöksen poistamista.

Perustamispäätöksen muuttamista ja peruuttamista koskevaa 6 §:ä tulisi täydentää perusteluissa esitetyillä maininnoilla peruuttamisen viimesijaisuudesta, ja palveluntarjoajan mahdollisuudesta korjata toimintaansa. Viittaus 6 §:n 2 momentissa tulisi korjata. 41 §:n ehdotettuun valtioneuvoston viittaussäännökseen liittyen näyttäisi puuttuvan sitä koskeva perussäännös.

Määritelmäsäännöksen mukaan VTS-palveluntarjoajalla tarkoitetaan alusliikennepalvelun tarjoajaa. Epäselväksi jää, minkä vuoksi laissa ei olisi mahdollista toista näistä käsitteistä. Puolestaan 43 §:ssä käytetään käsitettä liikenteenohjauspalvelut, jota ei määritellä. Perusteluissa viitataan perustamispäätöstä koskevaan 5 §:ään, jossa kuitenkin käytetään käsitettä alusliikennepalvelu. Epäselväksi jää, mitä liikenteenohjauspalveluilla 43 §:ssä tarkoitetaan.

Puolustusministeriö (PLM) kiittää, että luonnoksen valmistelussa merellisten turvallisuusviranomaisien tarpeet ja kannat on selvitetty ennalta. Säännösehdotukset vastaavat PV:n operatiivisia tarpeita ja antavat PV:n aluksille riittävän toimintavapauden.

PLM pitää tärkeänä ja tarpeellisena ehdotusta siitä, että PV ja RVL voisivat vapauttaa ulkomaisen valtionaluksen velvollisuudesta osallistua alusliikennepalveluun, koska merellisten turvallisuusviranomaisien ja niitä mahdollisesti tukevien ulkomaisten valtionalusten on harjoitettava ja tarvittaessa operoitava paljastamatta sijaintiaan merialueella. Ulkomainen valtionalus voi olla suorittamassa Suomen alueella tulevaisuudessa esimerkiksi aluevalvontatehtävää tai muuta operaatiota, jossa sen toimintaan voidaan nähdä kohdistuvan samat operaatioturvallisuusvaatimukset kuin suomalaisviranomaisiin.

PLM viittaa ulkoministeriön vireillä olevaan hallituksen esityksen laiksi kansainvälisen avun antamista ja pyytämistä koskevasta päätöksenteosta annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi ja ehdottaa, että luonnoksen käsite ”aluevalvontayhteistyö” muutettavan ”yhteistoiminnaksi”.

Sisäministeriö (SM) lausuu, että alusliikennepalveluun osallistumisesta koskeva 4 § on tärkeä RVL:n merellisen toiminnan kannalta ja että ehdotus vastaa valmistelun aikana sovittua. SM pitää ehdotettua sääntelyä erityisen tärkeänä sotilaallisen maanpuolustuksen, aluevalvonnan ja rajaturvallisuuden ylläpitämisen tehtävissä kuin myös meripelastuksen ja merellisten ympäristövahinkojen torjunnan operatiivisissa tehtävissä vastaavalla tavalla kuin luotsauksenkin osalta.

SM ehdottaa VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuuksia koskevaan 16 §:ään lisättäväksi selkokieli-
sesti ilmoituksensaajaksi ”Rajavartiolaitoksen”, koska pykälässä lueteltujen kaikkien tapahtumien
osalta asia koskee RVL:n toimialan lakisääteisiä tehtäviä. Tällöin pykälästä voitaisiin samalla poistaa
maininnat meripelastus -, ympäristö-, aluevalvonta- ja poliisiviranomaisista. Ehdotus näyttäisi kokonai-
suudessaan koskevan vain merialueita, joissa RVL toimii kaikissa mainituissa asioissa ja joissa sen
alaisten merivartiostojen johtokeskukset suorittavat valvontaa ja ovat tavoitettavissa vuoden ympäri
kaikkina vuorokauden aikoina.

SM pitää perusteltuina 11 §:ssä esitettyä alusliikenteen väliaikaisen ohjaamisen perusteiden laajenta-
mista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja vakavaan hengen ja terveyden vaaraan, 18 §:n mukaista VTS-
palveluntarjoajan velvollisuudesta varautua poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin sekä 45
§:ä VTS-palveluntarjoajan avustamisesta. Ehdotetaan, että 45 §:ssä mainittu ”pelastuslaitos” korvattai-
siin sanalla ”pelastusviranomaiset”.

SM pitää esitettyä 46 §:ä kielto-oikeudesta perusteltuina. Se kuitenkin ehdottaa, että pykälään lisättäisiin
selkokielisesti UM:n ohella myös RVL ilmoituksensaajaksi, koska rajavartiolaissa säädetään RVL:n teh-
täväksi pakotteiden ja muiden rajoitteiden valvonta Suomen merialueella. Samalla 46 §:n viittaussään-
nös tilastointia koskevaan 24 §:ään tulisi korjata 45 §:ksi. Avuntarpeessa olevien alusten vastaanotta-
mista koskevaa sääntelyä ministeriö pitää niin ikään kannatettavana RVL:n rooli huomioiden.

SM esittää, että alusliikenteenohjaajan työskentely toimintakyky heikentyneenä olisi sanktioitua, mikä
olisi perusteltua vesiliikenteen turvallisuuden ylläpitämiseksi.

SM pitää perusteltuina esitettyä lakia alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä ane-
tun lain muuttamisesta. Esitetyn ensisijaisen valvontavastuun siirtämisellä ei ole käytännön vaikutuksia
poliisin tai RVL:n suorittamaan vesiliikennevalvontaan, koska poliisi sekä RVL osallistuvat valvontaan
jo nykyisin.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö pitää tärkeänä esitystä merenkulun ympäristösuojelulain muuttami-
sesta.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus muistuttaa lausunnossaan valtakunnan ja maakunnan välisestä
toimivallanjakosta. Lausuttavana ollut esitys sisältää kummankin toimivaltaan kuuluvia asioita ja se pe-
rustuu kansainväliseen ja eurooppalaiseen sääntelyyn. Todetaan, että voimassa olevan alusliikenne-
lain esitöissä (HE 33/2005 vp) toimivaltakysymyksiä ei käsitellä.

Maakunnan hallitus viittaa vesiliikennelain esitöihin (HE 197/2018 vp), joissa käsitellään merenkulkua
ja kansainvälisiä sopimuksia koskevaa toimivallanjakoa maakunnan ja valtakunnan välillä. Siihen ver-
raten ja lain kansainvälisen oikeuden tausta huomioiden maakunnan hallituksen käsityksen mukaan
alusliikennepalvelua koskeva lainsäädäntövalta kuuluisi pääosin valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Alusliikenteen väliaikaista ohjaamista koskevan 11 §:n osalta maakunnan hallitus toteaa, että esityksen
julkisesta ja EU-oikeudellisesta taustasta huolimatta Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan
mukaan paikallisen meriliikenteen väylät ovat kuitenkin Ahvenanmaan lainkäyttövaltaan kuuluvia. Näin
ollen Traficomilla ei ole toimivaltaa Ahvenanmaalle kuuluvien vesistöjen sulkemiseen tai niiden käytön
rajoittamiseen.

Kielto-oikeuden osalta maakunnan hallitus kyseenalaistaa uuden toimivaltuuden (alusliikenteen kieltä-
minen ihmisen hengen ja terveyden turvaamiseksi taikka vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa)
välttämättömyyden, sillä vastaavaa toimivaltuutta valmisteltiin vuonna 2020, mutta valmistelu keskey-
tettiin. Tämä osoittaa maakunnan hallituksen näkemyksen mukaan sen, ettei muutos olisi välttämätön.
Lisäksi kielto-oikeus voisi vaarantaa Ahvenanmaalle tärkeän liikenteen. Huomioon olisi otettava velvol-

lisuus neuvotella Ahvenanmaan maakunnan hallituksen kanssa itsehallintolain 33 §:n mukaisesti. Edelleen maakunnan hallitus huomauttaa, että paikallisen meriliikenteen vesiväylät kuuluvat Ahvenanmaan toimivaltaan. Näin ollen Traficomilla ei ole toimivaltaa Ahvenanmaalle kuuluvilla vesialueilla, ellei kysymys ole itsehallintolain 32 §:n nojalla sovitusta asiasta. Ahvenanmaan maakunnan hallitus ehdottaakin Ahvenanmaan meriliikenteen vesiväylät hoidettaviksi sopimusasetuksella.

Väylävirasto pitää myönteisenä esityksen tavoitteita. 11 §:n mukainen alusliikenteen väliaikainen ohjaaminen erityistilanteissa on tärkeää Väyläviraston toiminnan kannalta. Lainkohdassa on VTS-palveluntarjoajalle velvoite ilmoittaa lainkohdassa tarkoitetuista toimista alueella liikennöiville aluksille ja satamanpitäjälle. Väylävirasto esittää, että näistä toimista olisi ilmoitettava myös Väylävirastolle väylänpitäjänä ja alusliikennepalvelun järjestäjänä.

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) pitää esitystä tärkeänä, ja se tulisi saattaa voimaan tällä hallituskaudella. Esityksellä on merkitystä alusliikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Suomen on tärkeää seurata Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) ja Kansainvälisen majakkaliiton (IALA) puitteissa tapahtuvaa sääntelykehitystä merenkulun kansainvälisen luonteen vuoksi. EU:n seurantadirektiivin vastuiden huomioiminen on myös merkittävä VTS-palveluntarjoajan yhtiöittämisen vuoksi. Lain voimaantulo tukisi niin ikään luotsauslain uudistamisen tavoitteita.

Virasto lausuu, ettei sille ei käytännössä muodostu uusia resurssitarpeita lakiehdotuksen myötä, sillä lain edellyttämät tehtävät ovat hoidettavissa olemassa olevin resurssein. Koulutuksen auditointi lisää kustannuksia oppilaitoksille mutta hyväksytyt koulutus ja sen tuottama osaaminen parantavat toiminnan uskottavuutta ja luottamusta VTS:ään.

Traficom esittää muutettavaksi perusteluihin, että NEMO-järjestelmä on uusi kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä, joka on yhteensopiva muiden jäsenmaiden vastaavien järjestelmien kanssa EU:n European Maritime Single Window (EMSW) –asetuksen vaatimusten mukaisesti.

Traficom esittää, että ehdotettu 5 §:n 3 momentti poistetaan ja lisätään lain 7 §:n 3 momentiksi muodossa *"Liikenne- ja viestintäviraston on tiedotettava määräyksen sisällöstä soveltuvin osin myös merikartoissa ja merenkulkujulkaisuissa."* Muutos vastaisi paremmin tarkoitustaan liikennesäännöistä määrävässä kohdassa ja korjaisi terminologian.

Traficom katsoo, että ehdotetut muutokset pätevyyksissä perustason nostamiseksi vahtipäällystön työkokemusta vastaavaksi ovat perusteltuja.

VTS-palveluntarjoajan yhtiöittämisen vuoksi on tarpeen selkeyttää VTS-palvelun järjestämisvastuuta. Vastuiden ja velvollisuuksien selkeys on palvelunsaajalle tärkeää yleensä ja erityisesti onnettomuustilanteissa. Traficom varaa itselleen oikeuden lausua 43 §:n 3 momentista, kun asiaa käsitellään ennen lain voimaan tuloa. Traficom ehdottaa, että 46 §:n perusteluissa teksti ja määräaika tarkistetaan.

Huoltovarmuuskeskuksen (HVK) mukaan huoltovarmuuden kannalta on tärkeää, että alusliikennepalvelut toimivat hyvin myös poikkeusoloissa ja muissa vakavissa häiriötilanteissa. Alusliikennepalvelun tarjoajan varautumisvelvoite on tärkeä, koska sillä turvataan merenkulun häiriötöntä jatkuvuutta ja turvallisuutta myös poikkeuksellisissa tilanteissa.

Rajavartiolaitos (RVL) kiinnittää huomiota sille meripelastuslaissa ja pelastuslaissa osoitettuun rooliin ja pitää luontevana, että se vastaa myös jatkossa avun tarpeessa olevien alusten ohjaamisesta suojaapaikkaan sekä niitä koskevien ohjeiden ja suunnitelman laatimisesta.

RVL kannattaa alusliikennepalveluun osallistumiseen liittyviä muutosehdotuksia. Se pitää erityisen tärkeänä esitystä sotilaallisen maanpuolustuksen, aluevalvonnan ja rajaturvallisuuden ylläpitämisen

tehtävissä kuin myös meripelastuksen ja merellisten ympäristövahinkojen torjunnan operatiivisissa tehtävissä vastaavalla tavalla kuin luotsauksenkin osalta.

RVL kannattaa ehdotusta laiksi alusturvallisuuslain muuttamisesta niin, että ensisijainen valvontavastuu siirtyisi Traficomilta yleistä vesiliikennettä valvoville poliisille ja RVL:lle. Se toteaa, että Poliisi ja RVL voivat jo tälläkin hetkellä osallistua maantielossien valvontaan, joten kyseessä olisi ainoastaan ensisijaisen valvontavastuun siirtymisestä.

RVL ehdottaa VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuuksia koskevaan 16 §:ään lisättäväksi selkokielisesti ilmoituksensaajaksi RVL:n, koska pykälässä lueteltujen tapahtumien osalta asia koskee RVL:n toimialan lakisäätteisiä tehtäviä. Tällöin pykälästä voitaisiin samalla poistaa maininnat meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta- ja poliisiviranomaisista.

RVL ehdottaa, että pakotteista johtuvia kieltoja koskevaan 46 §:ään lisättäisiin selkokielisesti UM:n ohella myös RVL ilmoituksensaajaksi. Samalla 46 §:n viittaussäännös tilastointia koskevaan 24 §:ään tulisi korjata 45 §:ksi.

Maanmittauslaitos (MML) pitää huomionarvoisena ehdotusta siitä, että julkisen vallan käyttöä viranomaiselta muille tahoille tarkistetaan. Se pitää tärkeänä, että EU:n komission velvoittavaa asetusta ja muuta asiassa merkityksellistä sääntelyä noudatetaan.

MML:n mukaan luonnoksesta ei käy ilmi, sisältyykö sääntelyyn lisäksi erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvien tietojen käsittelyä, jonka osalta käsittely olisi edellä tarkoitettusti syytä rajata täsmällisillä ja tarkkarajaisilla erityissäännöksillä vain välttämättömään. Luonnoksessa jää epäselväksi, mitä henkilötietoja akkreditointien suorittamisen ja koulutusohjelmien hyväksymisen yhteydessä olisi tarkoitus käsitellä sekä miksi henkilötietojen käsittely olisi tarpeellista näissä yhteyksissä.

Oikeusrekisterikeskuksen (ORK) mukaan sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa on riittävät menettelysäännökset rahamääräisten seuraamusten täytäntöönpanosta. Se kuitenkin esittää, että 54 §:ään lisätään selventävänä asiana maininta, että liikennevirhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Lisäksi esitetään lisättäväksi säännökset liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksiantosta. Lisäksi olisi arvioida, tulisiko liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisällöstä säätää alusliikennepalvelulaissa erikseen, vastaavalla tavalla kuin tieliikennelain 173 §:ssä ja vesiliikennelain 127 §:ssä on säädetty. ORK kiinnittää huomiota, että 57 § 3 momentti on ilmeisessä ristiriidassa liikennevirhemaksua koskevan pykälän yksityiskohtaisten perusteluiden kanssa.

Luonnoksessa ei ole arvioitu, kuinka paljon liikennevirhemaksuja tulisi vuositasolla määrättäväksi eikä sitä, käytetäänkö AlpL:n mukaisten liikennevirhemaksujen tallentamiseen ja käsittelyyn Liike-järjestelmää, josta liikennevirhemaksut saapuisivat täytäntöönpantavaksi ORK:n täytäntöönpanojärjestelmä Rajsan. OKR arvioi, että ehdotettuun lakiin perustuvan liikennevirhemaksun johdosta tarvittava lisähenkilöstön määrä ORK:lle on 0,1 henkilötyövuotta.

Onnettomuustutkintakeskus (Otkes) pitää hanketta tärkeänä ja korostaa hankkeen yhteensovittamista käynnissä olevan luotsauslain päivityksen kanssa.

Alusliikennepalvelulta saatavat tallenteet ovat välttämättömiä turvallisuustutkinnan kannalta, minkä takia Otkes haluaa kiinnittää huomiota turvallisuustutkintalain tutkintaedellytysten turvaamista ja tiedonsaantia koskeviin kohtiin. Tämän sujuvoittamiseksi Otkes esittää, että käytännön menettelytavat kirjataan VTS-palveluntarjoajan käsikirjaan. Tutkinnan nopean käynnistämismahdollisuuden turvaamiseksi Otkes esittää myös, että VTS-palveluntarjoajan käsikirjaan sisällytetään ohjeet VTS-palveluntarjoajan merenkulun vaara- ja onnettomuustilanteista saamista ilmoituksista tai havainnoista ja niiden viiveettömästä ilmoittamisesta Otkesin päivystykseen turvallisuustutkintalain perusteella.

Otkes esittää harkittavaksi VTS-palveluntarjoajan koulutuksen järjestämiseen liittyen mahdollista alusliikennepalveluhenkilöstön ja luotsien yhteisten koulutusosioiden kehittämistä merenkulun ja ympäristön turvallisuuteen liittyvän alueellisen yhteistoiminnan vahvistamiseksi.

Kielto-oikeuden perusteisiin esitetään lisättäväksi myös pykälän soveltaminen meri- ja merellisten ympäristönnettömyyksiä tutkintaedellytysten turvaamiseen ja tutkintaan liittyen.

Otkes kannattaa ehdotusta laiksi merenkulun ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamiseksi. Ehdotukseen laista aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta Otkes tuo esille, että viranomaistoimintojen ulkoistaminen esimerkiksi hyväksytylle luokituslaitokselle ei poista viranomaisen kokonaisvastuuta toiminnan turvallisuudesta.

Metsähallitus puoltaa ehdotettua lakia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta. Kevyen liikenteen ja ulkoilureitin varrella operoiviin losseihin sovellettavat säännökset ovat nykyisellään puutteellisia, ja ehdotettu lakimuutos selkeyttäisi tilannetta. Kevyen liikenteen losseihin ei ole tarkoituksenmukaista soveltaa alusturvallisuuslaissa säädettyjä teknisiä ja turvallisuusvaatimuksia.

Lossisääntelyn uudistamista koskevaa hanketta, jossa tarkastellaan lossikuljettajien pätevyysvaatimuksia ja lossin määritelmää pidetään myös tarpeellisena. Metsähallitus pitää tarkoituksenmukaisena, että hankkeen yhteydessä voitaisiin mahdollistaa eriasteisia automaatiokokeiluja pienempien lossien osalta. Lossisääntelyn kokonaisuudistuksella voitaisiin edistää nykyistä turvallisempien lossien käyttöönottoa ulkoilureittien varrella. Metsähallitus katsoo, että ehdotettu lakimuutos sekä suunniteltu lossisääntelyä uudistava hanke edistävät turvallisempaa kevyen väylän lossiliikennettä.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) kannattaa muutosesitystä ja sen tavoitteita. Se yhtyy näkökulmaan siinä, että maantielosseja, yksityistielosseja ja muita losseja koskevat säännökset ovat kokonaisvaltaisen päivityksen tarpeessa. ELY-keskus pitää tärkeänä, että Traficom voisi esitetyn mukaisesti parantaa yksityistielossien turvallisuuden kehittämistä laaamalla yksityisteiden kunnossapitoon valtiontukea hakevia ohjaavaan Yksityisteiden valtionavustukset -ohjeistukseen tiettyjä turvallisuusvaatimuksia yksityistielosseja koskien.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy (Fintraffic) on lausuntonsa mukaan valmistelun yhteydessä tuonut esille eri viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan väliseen roolitukseen ja vastuunjakoon liittyviä epäselvyyksiä. Luonnoksen perusteella on edelleen epäselvää, hoitaako VTS-palveluntarjoaja julkista hallintotehtävää itsenäisellä toimivaltuudella vai viranomaista (Väylävirasto) avustavana julkisena hallintotehtävänä. Fintrafficin mukaan alusliikennepalvelutehtävä olisi annettu suoraan lailla tai lain nojalla Traficom vahvistamassa perustamispäätöksessä. Sen käsityksen mukaan julkisen vallan käyttöä sisältävää julkista hallintotehtävää ei lähtökohtaisesti tulisi pitää luonteeltaan viranomaista avustavana hallintotehtävänä, vaan julkista hallintotehtävää hoitavan toimijan tulisi itsenäisellä toimivaltuudella vastata lakisäateisten tehtävien hoitamisesta. Lainsäädännöstä tulisi selkeästi ilmetä, mikä on julkisen hallintotehtävän sisältö. Fintrafficin mukaan alusliikennepalveluun kuuluisivat lakisäateiset tehtävät sekä niihin välittömästi liittyvä tietoaineistojen ja tietovarantojen käsittely ja tiedonhallinta on ollut tarkoitus antaa itsenäisellä toimivaltuudella Fintrafficin hoidettavaksi julkisena hallintotehtävänä.

Fintrafficin mielestä Väyläviraston rooli liikenteenohjauspalvelun järjestäjänä ja tilaajana suhteessa Traficom asemaan ja toimivaltaan muodostuu poikkeukselliseksi julkisen hallintotehtävän antamista koskevassa kontekstissa. 43 §:n mukaan Väylävirasto vastaa liikenteenohjauspalvelujen ja palvelutason riittävyyden järjestämisestä. Fintrafficin näkemyksen mukaan Traficom toimivalta vahvistaa perustamispäätöksessä VTS-palveluntarjoaja ja Väyläviraston asema liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä vastaavana toimijana jäävät oikeustoimina toisistaan irralliseksi, kun kyse on lähtökohtaisesti vi-

ranomaisen toimivallasta siirtää julkinen hallintotehtävä yksityiselle yhteisölle hoidettavaksi. Epäselväksi jää myös, mitä tarkoitetaan Väyläviraston ”järjestämismvastuulla” sekä se, mikä viranomaisen viimekädessä määrittää VTS-alueella vaadittavan palvelutason.

Fintraffic kiinnittää huomiota liikenteenohjauspalvelujen järjestämiseen koskevaan 43 §:n 3 momenttiin, jonka mukaan Väylävirastolla olisi oikeus saada VTS-palveluntarjoajalta veloituksetta kaikki ne tiedot, joilla on vaikutusta tilaamansa VTS-palvelun sisältöön, laatuun, tulevaisuuden suunnitelmiin tai kustannuksiin. Fintrafficin näkemyksen mukaan on epäselvää, onko lainkohdassa tarkoitettussa tiedonsaannissa kyse viranomaisen laissa säädetystä tiedonsaantioikeudesta vai ns. tilaaja-toimittaja väliseen sopimussuhteeseen liittyvästä oikeudesta saada toimeksiantoa koskevia tietoja.

Voimassa oleva lainsäädäntö ja lakiehdotus jättävät avoimeksi, mille taholle tietoaineistojen/tietovarantojen hallinta ja tietosuojaan liittyvät rekisterinpitäjän vastuut ja tehtävät kuuluvat erityisesti tilanteessa, jossa Väylävirasto tilaa liikenteenohjauspalvelua Traficomilta vahvistamalta VTS-palveluntarjoajalta oman järjestämismvastuunsa toteuttamiseksi. Lakiehdotuksessa ei ole tarkasteltu henkilötietojen käsittelyyn liittyviä yksityiskohtia. Fintrafficin näkemyksen mukaan lakisääteistä tehtävää hoitavalla VTS-palveluntarjoajalla on oikeus ja velvollisuus kerätä, ylläpitää ja säilyttää alusliikennepalvelun yhteydessä muodostuvia tietoaineistoja/tietovarantoja sekä vastuu henkilötietojen lainmukaisesta käsittelystä. Henkilötietojen käsittelyn oikeusperusteena on alusliikennepalvelulakiin perustuva VTS-palveluntarjoajan lakisääteinen velvollisuus. Fintrafficin mukaan Väyläviraston käsitys tietoaineistojen ”omistajuudesta” ja rekisterinpitäjästä on ollut toinen. Fintraffic korostaa, ettei rekisterinpitäjästä voida tehokkaasti sopia kahden organisaation välisellä sopimuksella, vaan henkilötietojen käsittelyn on perustuttava tietosuojasetuksen mukaiseen käsittelyn oikeusperusteeseen. Fintrafficin mukaan liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakiin perustuvat tiedonsaantioikeudet ja velvollisuudet luovuttaa tietoa tukevat tulkintaa siitä, että kyse on liikenteenohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan itse hallinnoimasta tietoaineistoista, johon sisältyvien tietojen luovutuksen lainmukaisuuden arvioinnista se itse vastaa. Näkemystä tukee myös se, ettei alusliikennepalvelun yhteydessä muodostuvia tietoaineistoja ole liikenteen palveluista annetun lain 234 §:ssä listattu Väyläviraston ylläpitämäksi tietovarannoksi. Tiedonkäsittelyn vastuisiin liittyvät epäselvyydet nousevat esiin myös liikenteen palveluista annetun lain 144-149 §:n valossa.

Fintraffic pitää hyvänä, että alusliikennepalvelun ylläpitoa koskevassa ehdotuksen 13 §:ssä huomioidu sähköinen tiedonvaihto ja ilmoittautuminen. Fintraffic katsoo, että perusteluja voisi tarkentaa siten, että sähköisessä tiedonvaihdossa ja viestinnässä tulee huomioida kansainvälinen kehitys sekä kansainväliset suositukset ja ohjeet.

Meritilannekuvaa koskevan ehdotuksen 14 §:n osalta Fintraffic lausuu, ettei lainkohdassa ei ole täsmennetty, mitä VTS-palveluntarjoajalta tilattavalla meritilannekuvalla tarkoitetaan ja miten se eroaa VTS-tilannekuvasta. Lisäksi avoimeksi jää, onko kyse Väyläviraston toimeksiannosta suoritettavasta tietojen ”siirtämisestä” viranomaiselle vai Väyläviraston tiedonsaantioikeuteen perustuvasta tiedon ”luovutuksesta”.

Tietoturvariskien hallintaa koskevaan 17 §:n liittyen Fintraffic toteaa, että laintulkintaan liittyviä ongelmia tulee esiin erityisesti tilanteessa, joissa kyse on viranomaista avustavasta julkisesta hallintotehtävästä, johon liittyy tietovarantojen ja tietojärjestelmien ylläpitoon liittyviä tehtäviä. Vastuun jakautuminen viranomaisen ja avustavaa julkista hallintotehtävää hoitavan yhteisön välillä jää lähtökohtaisesti tarkentamatta tiedonhallintalaissa, joten vastuista tulisi Fintrafficin näkemyksen mukaan säätää erityislaissa.

Vastuu tietoturvariskien hallinnasta olisi 17 §:n mukaan VTS-palveluntarjoajalla. Tilaajana toimivan viranomaisen vallitseva näkemys tietoaineistojen/tietovarantojen ”omistajuudesta” ja tietoturvallisuuteen liittyvistä vastuista on ollut toinen. Tästä johtuen myös vastuu tiedonhallintalain 22-24 §:n mukaisten

tietoaineistojen sähköisissä luovutuksissa on ollut käytännössä täsmentymätön, etenkin kun lakiin perustuva velvollisuus VTS-tilannekuvaan sisältyvien tietojen luovuttamiseen/välitykseen on sekä VTS-palveluntarjoajalla että Väylävirastolla.

Fintraffic pitää tärkeänä, että nämä epätarkkuudet viranomaisten ja julkista hallintotehtävää hoitavien tahojen välisissä tietojen käsittelyssä ja luovutuksissa ratkaistaan. Se toivoo, että alusliikennepalvelussa tapahtuvasta tietoaineistojen ja henkilötietojen käsittelystä sekä tiedonhallintaan liittyvistä vastuista säädettäisiin riittävällä tarkkuudella eri toimijoiden tehtäviin ja vastuisiin liittyvien epäselvyyksien välttämiseksi.

Merenkulun tietojärjestelmää koskevan ehdotuksen 49 §:ään liittyen Fintraffic huomauttaa, ettei luonnoksesta yksiselitteisesti ilmene, onko lainkohdassa tarkoitettu ”hankinnassa” kyse ostopalveluna suoritettavasta tietojärjestelmän teknisestä ylläpidosta vai julkisena hallintotehtävänä toteutettavasta digitaalisen palvelun järjestämisestä tai digitaalisen palvelun/tietojärjestelmän sisältöä koskevasta ylläpitotehtävästä. Mikäli kyse on julkisesta hallintotehtävästä, ei lainkohdasta ilmene, onko se siirretty itsenäisellä toimivaltuudella hoidettavaksi vai onko tehtävässä kyse viranomaista avustavasta julkisesta hallintotehtävästä. Mikäli kyse on avustavasta julkisesta hallintotehtävästä, niin lakiehdotuksessa tai sen perusteluissa ei ole arvioitu eikä täsmennetty digipalvelulain ja tiedonhallintalain mukaisten vaatimusten ja velvollisuuksien kohdentumista eikä tietoturvallisuuteen liittyvien vastuiden jakautumista viranomaisen ja julkista hallintotehtävää hoitavan tahon välillä. Epäselvää on, voiko esimerkiksi vastuu tietoturvasta olla jaettua viranomaisen ja julkista hallintotehtävää hoitavan yksityisen yhteisön kesken ja mikä on julkisen hallintotehtävänä hoitamiseen liittyvän mahdollisen rikosoikeudellisen virkavastuun ulottuvuus. Epäselväksi myös jää, tuleeko merenkulun tietojärjestelmä ja sen sisältämä tietovaranto sisällyttää osaksi viranomaisen/tiedonhallintayksikön (Traficom) tiedonhallintalain 5 §:n mukaista tiedonhallintamallia ja tiedonhallinnan muutosten arviointia. Yhtiö korostaa myös, ettei lakiehdotuksesta ilmene, mikä taho toimii merenkulun tietojärjestelmässä käsiteltävien henkilötietojen osalta rekisterinpitäjänä ja mitkä ovat tietosuoja-asetuksen mukaiset henkilötietojen käsittelyyn osallistuvien tahojen roolit.

Fintrafficin näkemyksen mukaan tietosuoja-asetuksen mukaisen rekisterinpitäjän vastuuta teknisistä ja organisatorisista toimenpiteistä sekä tiedonhallintalain 4 luvun vastuuta tietoturvallisuudesta tai erityislainsäädäntöön perustuvaa vastuuta tietojärjestelmien tietoturvallisuudesta ei ole järkevää osoittaa eri tahoille, vaan kokonaisvastuu tietoturvallisuudesta tulisi pystyä kohdentamaan yksiselitteisesti tietoaineistojen/tietovarannon käsittelystä vastuussa olevalle taholle.

Fintraffic toivoo, että henkilötietojen käsittelyyn, tiedonhallintaan ja digitaalisten palveluiden tarjoamiseen liittyvistä rooleista, tehtävistä ja vastuista säädettäisiin riittävällä tarkkuudella, jotta eri toimijoille laista johtuvien tehtävien ja vastuiden osalta ei olisi epäselvyyksiä.

Fintraffic lausuntonsa mukaan käytännössä tällä hetkellä vastaa uudistuvan merenkulun tietojärjestelmän kehittämisestä, toteuttamisesta ja ylläpidosta. Se korostaa, että kyse on mittaluokaltaan varsin merkittävästä valtakunnallisesta tietojärjestelmästä, jonka ylläpito ja toteutus on lakiehdotuksessa sidottu VTS-palveluntarjoajan rooliin. Jos Fintraffic menettäisi VTS-palveluntarjoajan statuksen, lainsäädännöllinen peruste merenkulun tietojärjestelmän ylläpitämiseksi poistuisi. Olisi hyvä selvittää myös vaihtoehtoa, jossa merenkulun tietojärjestelmä digitaalisena palveluna siirrettäisiin pysyvästi julkisena hallintotehtävänä nimenomaisesti Fintrafficin hoidettavaksi. Tällöin valtakunnallisen digitaalisen palvelun/tietojärjestelmän ylläpitovastuu ei vaihtuisi, vaikka VTS-palveluntarjoajien joukossa tapahtuisi olennaisia muutoksia.

Fintrafficin mukaan 14 §:n perusteluissa kuvattu Merellisten Toimijoiden (METO) -yhteistyö ja viranomaisten välinen tietojenvaihto on jo nykyisen, voimassa olevan lainsäädännön perusteella toteutettavissa laissa säädettyjen tiedonsaantioikeuksien ja/tai tiedon luovuttamista koskevien säännösten puitteissa, myös salassa pidettävän tiedon osalta. Fintrafficin näkemyksen mukaan 14 §:n perusteluissa

kuvattu tavanomaisesta käytännöstä poikkeava tietojenvaihtoa koskeva järjestely on omiaan hämärtämään eri toimijoiden tietoaineistojen ja henkilötietojen käsittelyyn sekä tiedon luovuttamiseen liittyviä vastuita.

Jos tulevaisuudessa tiedot olisi tarkoitus kerätä viranomaisen yhteisessä käytössä olevaan tietojärjestelmään, olisi tietoaineistoista, tietojen käytöstä, tietojärjestelmän ylläpitoon ja tietoturvaan liittyvistä vastuista sekä muista eri viranomaisten vastuista säädettävä erikseen laissa.

Fintraffic nostaa esiin myös tulkinnanvaraisuuden siitä, onko reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoitautumisjärjestelmien noudattamisen seuraamisessa ja/tai valvonnassa kyse Väyläviraston vai VTS-palveluntarjoajan lakisääteisestä velvollisuudesta vai onko kysymys julkisesta hallintotehtävästä, jonka siirtämisen Fintrafficille tulisi tapahtua perustuslain 124 § mukaisesti lailla tai lain nojalla. Edelleen Fintraffic kehottaa kiinnittämään huomiota siihen, onko toimintamallissa mahdollista päätyä tilanteeseen, jossa VTS-palveluntarjoaja Väyläviraston toimeksiannosta itse valvoisi omaa toimintaansa.

Fintraffic ehdottaa toimintakäsikirjaa koskevaa ehdotuksen 15 §:ää täsmennettäväksi siten, että Traficom hyväksyisi VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirjan ja siihen tehtävät *sisällölliset* muutokset. Lisäksi sen mukaan VTS-palveluntarjoajan vahingonkorvausvastuuta tulisi rajoittaa vastaavasti kuin luotausyhtiön vastuuta on rajoitettu luotsauslaissa. Perustelujen valossa jää epäselväksi, tarkoitetaanko termeillä ”liikenteenohjauspalvelu” ja ”VTS-palvelu/alusliikennepalvelu” samaa asiaa vai onko niissä kyse sisällöltään erilaisista palvelutehtävistä. Vastaava epäselvyys koskee myös käsitteitä ”meritilannekuva” ja ”VTS-tilannekuva”. Yhtiö korostaa, että lakiluonnoksessa tulisi kautta linjan johdonmukaisesti käyttää yhtenäistä terminologiaa tulkinnanvaraisuuksien välttämiseksi.

Finnpilot Pilotage Oy (Finnpilot) kannattaa alusliikennepalveluun osallistumista koskevaa 4 §:ä, mutta muistuttaa, että merenkulun turvallisuus ei saa vaarantua, vaikka viranomaisten operatiivinen toiminta vaatisikin muusta liikenteestä poikkeavia ilmoitautumis- ja tunnistettavuusvaatimuksia. Yhtiö kannattaa ehdotettuja 9 ja 10 § ja pitää ehdotusta 11 §:stä erittäin tärkeänä.

Sävi Safety & Sustainability Consulting pitää kannatettavana säädellä liikennettä laajemmin, sillä alusliikennepalvelu on osa merenkulun turvallisuutta. Alusliikennepalveluun osallistumista koskevassa 4 §:ssä tulisi huomioida, että laki soveltuisi jatkossa aluksiin, joiden radiokatsastuksissa ei ole edellytetty yhteyskokeiluja ja joiden edellyttämät pätevyyskirjat ovat toistaiseksi voimassa olevia. Kumpikin näistä seikoista tulisi pitää mielessä tulevissa alus- ja radiokatsastuksissa, näiden resursoinneissa, laajempien radiokatsastusten aiheuttamista kustannuksissa aluksenomistajille sekä tämän muutoksen tiedotuksessa ja mahdollisissa radisteille suunnatuissa päivityskoulutuksissa. Olisi hyvä, jos laissa VHF-liikenteen ohella vahvistettaisiin mahdollisuuksia tilannekuvan muodostamiseksi ja jakamiseksi myös käyttämällä teknisempiä viestimiä, kuten AIS:ia. Näiden laitteiden kustannusten laskiessa ne ovat yhä useampien alusten saavutettavissa.

Suomen Laivanpäällystöliitto ry ehdottaa sääntelyyn lisättäväksi Traficomille oikeus pakottavasta syystä myöntää alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyysvaatimuksista erivapauden, jonka mukaan VTS-keskuksessa voi olla toimessa henkilö, jolla ei ole toimeen oikeuttavaa pätevyyttä, sillä edellytyksellä, että henkilöllä on riittävä pätevyys toimen turvalliseksi hoitamiseksi. Ehdotus vastaisi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 13 §:n mukaista miehitystodistuksessa määrätystä pätevydestä poikkeamista.

Suomen Laivameklariliitto lausuu, että alusilmoitusjärjestelmän ja siihen liittyvän lainsäädännön tulee ehdottomasti tukea merilogistiikan palveluketjua ja sen sujuvaa toimintaa, eikä asettaa sille lisähaasteita. Laivameklarit katsoo, että saapumis- ja lähtöilmoitusten tekemistä koskevassa sääntelyssä tulisi huomioida uuden alusilmoitusjärjestelmä Nemon tarjoamat mahdollisuudet ilmoitusten automatisointiin. Laissa ei tulisi rajata saapumisen tai lähdön ilmoitusvelvollisuutta vain tiettyjen nimettyjen fyysisten

henkilöiden vastuulle, vaan siinä tulisi antaa mahdollisuus myös VTS-palvelun tarjoajalle tuottaa tämä tieto alusilmoitusjärjestelmään.

Laivameklariliitto huomauttaa nykysääntelyn epäkohdasta, jossa aluksen asiamiehen on oltava aina valmiina kuittaamaan aluksen saapuneeksi. Vanhentuneesta käytännöstä olisi luovuttava, varsinkin kuin huomioidaan, että laivojen saapumis- ja lähtöajat voidaan tuottaa automaattisesti VTS-palveluntarjoajan toimesta ja jakaa kaikille tietoa tarvitseville. Lainsäädännön tulee tukea kehitystä. Myös ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöntiin liittyvän virhemaksun osalta olisi huomioitava mahdollisuus ilmoitusten automatisointiin. Laivameklariliitto kiinnittää huomiota myös siihen, että virhemaksun tulisi olla ohjauksessa viimesijainen keino, ja ilmoitusvelvolliselle pitäisi antaa kohtuullinen aika korjata virhe.

Aluskäynnin käsite tulisi määritellä joko alusliikennepalvelulaissa tai väylämaksulaissa. Se helpottaisi Tullin määräysten laadintaa ja sen perusteella tehtäviä tulkintoja.

Luotsiliitto toteaa, että alus-, meri- ja ympäristöturvallisuus tulee varmistaa meri- tai muussa häädässä olevien alusten kohdalla mahdollisimman hyvin. Yhteistyö luotsien ja viranomaisten sekä muiden toimijoiden välillä on tärkeää. Se esittää, että suojapaikkoja koskevassa 47 §:ssä mainittaisiin, että suojapaikkasuunnittelussa RVL:n tulisi tehdä yhteistyötä mainittujen lisäksi myös luotausyhtiö Finnpilotin kanssa. Sen mielestä esitetty kuulemisvelvoite ei ole riittävä.

Luotsiliitto vastustaa ehdotusta siitä, että Traficomille säädettäisiin mahdollisuus päättää alusliikennepalvelukieleksi vain englannin kieli. Se pitää ehdotusta turvallisuusuhkana, sillä pakottava kielivaatimus voi johtaa vakaviin väärinymmärryksiin ja toimia hyvää, tehokasta ja tarpeellista viestintää rajoittavana.

Meriliikenneohjaajat ry jakaa käsityksen voimassaolevan lain vaikeaselkoisuudesta ja lausuu luonnoksen vaikuttavan operatiivisesta näkökulmasta hyvältä ja huolella valmistellulta. Erityisesti 2 luvussa tehdyt uudistukset liittyen mm. VTS-alueiden liikennesääntöihin, tiedottamiseen sekä kehittyviin ja syntyneisiin vaaratilanteisiin puuttumiseen ovat tervetulleet ja antavat paremmat edellytykset käytännön työnteolle. 23 §:n perustelut tulisi korjata vastaamaan lakitekstiä.

Suomen Satamaliitto ry (Satamaliitto) lausuu, että parhaillaan käynnissä olevat luotsauslain ja valmisulain muutosesitykset ja niiden tavoitteet tulee huomioida valmistelussa ja yhteiset rajapinnat tunnistaa. EU:n verkko- ja tietoturvadirektiivin päivitys (NIS2-direktiivi) sekä kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskevan direktiivin (CER-direktiivi) toimeenpano laajentavat kokonaisuutta, johon myös alusliikennepalvelulain on vastattava. 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.

Satamaliitto lausuu, että alusliikennepalvelun saumattomuus on keskeinen tarve kaikissa oloissa. VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirja on hyvä työkalu erilaisten tilanteiden yhteensovittamiseen. Lisäksi se pitää satamayhtiöiden kannalta tärkeänä satamayhtiön oikeutta harjoittaa alusliikenteen valvontaa ja ohjausta satama-alueella.

Alusliikenteen väliaikaista ohjaamista erityistilanteissa koskevan 11 §:n osalta Satamaliitto pitää hyvänä VTS-palveluntarjoajan oikeutta tehdä päätös oma-aloitteisesti, koska paikallisen harkinnan mahdollisuus rajatuissa tapauksissa on mielekästä, kunhan toimintamalli on selkeä. Se kuitenkin huomauttaa viranomaisen jälkikäteiseen hyväksyntään liittyvän toimintamallin riskeistä, jos hyväksymisvaihe viivästyy, sillä päätökset kuljetusten uudelleenreitityksistä voidaan tehdä hyvin nopeasti, mikä toisaalta puoltaa päätökselle määriteltyä korkeintaan yhden vuorokauden pituutta. Viranoamisen päätökselle olisi kuitenkin Satamaliiton mielestä tarpeen säätää päätöksen enimmäiskesto, sillä liikennöinnin ennakoitavuus on turvallisuuden ohella keskeinen tarve ja tavoite alusliikenteen ohjauksessa.

Satamaliitto katsoo, että suojapaikkasuunnitelman hätätilanneskenaarioiden tulee sisältää myös arviointi suojapaikkaan, kuten satamaan, liittyvän elinkeinotoiminnan pidempiaikaisen keskeytymisen toiminnallisista ja taloudellisista vaikutuksista. Suojapaikkasääntelystä puuttuu mekanismi, joka turvaisi suojapaikalle taloudelliset vakuudet onnettomuuden jälkihoitoon, joita sen on itse kohtuullisesti katsoen mahdollon hankkia.

Merenkulun tiedonhallinnan osalta Satamaliitto viittaa Portnetin korvaavaan NEMO-järjestelmään ja toteaa, että uuden alusilmoitusjärjestelmän ja siihen liittyvän lainsäädännön tulee ehdottomasti tukea merilogistiikan palveluketjua ja sen sujuvaa toimintaa. Satamaliitto jakaa Suomen Laivameklarit ry:n merenkulun tiedonhallintajärjestelmään liittyvät näkemykset tarpeesta määritellä aluskäynti lain tasolla sekä huomioida mahdollisuudet alusten saapumis- ja lähtemisilmoitusten automatisointiin.

Merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamiseen liittyen Satamaliitto muistuttaa, että 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 jätteitä sekä lastinkäsittelijän vastuulla olevia (irto)lastijäämiä, jotka saattavat sisältää vaarallisia aineita.

Suomen Sisävesiliitto ry pitää tärkeänä kehittää aluspalvelulakia EU-tavoitteisesti ja kokonaisvaltaisesti. Se viittaa sisävesiliikenteen kehittämistavoitteisiin ja sekä aikaisempiin hallituksen esityksiin sekä niistä kuultuihin asiantuntijalausuntoihin. Se toteaa, että alusliikennettä harjoitetaan Saimaan kanavalla, ja että meriliikenne tarvitsee aina tuekseen sisämaan kuljetuksissa joko sisävesiliikennettä, raide- tai/maantieliikennettä. Sisävesiliikenne voi tehdä yhteistyötä kaikkien liikennemuotojen kanssa samalla kun se myös kilpailee kaikkien edellä mainittujen liikennemuotojen kanssa - erityisesti Suomen järvisessä liikennemaantieteellisessä ympäristössä niin kotimaan kuin Euroopan liikenteissä. Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyys- ja koulutusta koskien Sisävesiliitto huomauttaa, että meriliikenteen alukset voivat liikennöidä sisävesillä kaikkialla, minne ne mitoituksen puolesta kykenevät liikennöimään. Sisävesille rekisteröidyt alukset voivat liikennöidä merialueilla sen rekisteröinnit sekä tekniset ja henkilöstöä koskevat vaatimukset huomioiden.

Sisävesiliitto on huolissaan Suomen kansallisista tavoitteista, jotka näyttävät poikkeavan EU-tavoitteista. Se viittaa TEN-T-asetuksen velvoittaisiin erityisesti sisävesiliikenteen osalta ja peräänkuuluttaa kansainvälistä viranomaisyhteistyötä sisävesiliikenneasioissa, sillä suomalainen sisävesiliikenne ei saa jäädä kansainvälisen arvioinnin ulkopuolelle. Myös Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan vaikutukset tulee arvioida. Suomen tulisi liittyä IMO:n sisävesiliikenteen organisaatioon (Inland Navigation Europe), jossa myös esimerkiksi Ruotsin Liikennevirasto (Trafikverket) on jäsenenä. Sekä sisävesiliikenne että merellä tapahtuva merenkulku tulee lainsäädännössä ottaa tasavertaisesti huomioon, mikä ei liiton näkemyksen mukaan tällä hetkellä toteudu. Liitto viittaa hankkeen Hankeikkunassa olevaan tiedostoon, jossa esitetyn perusteella vaikuttaa siltä, ettei tämä tavoite toteudu. Sisävesiliitto edellyttää, että viranomaiset aloittavat välittömästi toimenpiteet, aloitetaan sisävesiliikenteen tavoitteellinen kehittäminen. Se edellyttää, että sisävesien erityispiirteet ja kauppamerenkulku mahdollistetaan lainsäädännön avulla koko Järvi-Suomen alueelle.

Suomen Varustamot ry (SV) pitää esitystä alusliikennepalvelulaiksi pääsääntöisesti hyvänä ja tarpeellisia päivityksiä sisältävänä. Kansallisen lainsäädännön yhdenmukaistaminen kansainvälisten säädösten ja suositusten mukaisesti varmistaa lähivesillämme tarjottavien alusliikennepalveluiden laadun säilymisen ja kehittämisen.

SV korostaa tarvetta varmistaa, että päivitettävänä oleva luotsauslaki ja alusliikennepalvelulaki muodostavat jatkossa yhtenäisen säädöskokonaisuuden. SV kannattaa esitettyä muutosta, jonka mukaan

velvollisuus osallistua alusliikennepalveluun perustuisi yksiselitteisesti alusten käyttötavan sijasta alusten tai alusyhdistelmien pituuteen. Velvoite olisi merenkulun turvallisuuden ja VTS-alueen alusten tilan-
netietoisuuden kannalta parempi kuin nykyinen laki, joka rajaa aluksia osallistumisvelvollisuuden ulko-
puolelle alusten käyttötavan perusteella.

Viranomaistoiminnan luonteesta johtuen SV pitää perusteltuna sitä, että viranomaisten aluksien tulisi osallistua alusliikennepalveluun operatiiviseen toimintaansa soveltuvalla tavalla. Pidetään kuitenkin tärkeänä, että ilmoittautumiskäytännöistä vapautettujen tai niistä poikkeavien alusten osalta VTS-palveluntarjoaja huolehtii siitä, että VTS-alueen muut kulkijat ovat riittävällä tavalla informoituja kyseisistä aluksista.

Tilannetietoisuuden ja VTS-alueella liikkujien yhteisen tilannekuvan ylläpitäminen edellyttää, että kaikki alusliikennepalveluun osallistuvat tai alueen VHF-kanavaa kuuntelevat alukset pystyvät ymmärtämään VTS-keskuksen ja alusten välisen kommunikaation. Englanti on yleisesti merenkulussa käytetty kieli, joten alusliikennepalvelun antaminen englannin kielellä on perusteltua. SV ei kuitenkaan kannata sitä, että palvelun antaminen tai VTS:n käyttämä työkieli rajoitettaisiin vain englannin kieleen. Sen sijaan ehdotetaan, että VTS-alueelle määritettäisiin ensisijainen kieli, joka voisi olla englanti, mutta palveluntarjoajalla tulee olla oikeus, velvollisuus ja kyky tarjota palvelua myös suomeksi ja ruotsiksi merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen myöntämistä koskevan 29 §:n 3 momentin perusteluiden osalta SV toteaa, että ne tukevat tätä kommenttia.

SV kannattaa alusliikenteen väliaikaista ohjaamista erityistilanteissa koskevan 11 §:n muuttamista koskemaan myös muita ehdotettuja tilanteita. Se kuitenkin muistuttaa, että alusten kulkuun puuttumisella voi olla merkittäviä taloudellisia vaikutuksia varustamoille, minkä vuoksi se korostaa ennakoinnin ja tiedonvaihdon merkitystä.

SV kannattaa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin esitettyä muutosta, koska luokituslaitoksen mahdollisuus myöntää suomalaisen aluksen mittakirja tuo mukanaan joustavuutta ja varmistaa palvelun saatavuutta.

Matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annettuun lakiin esitettävien muutosten osalta SV toivoo hyvää yhteistyötä huolimatta, että Traficom ja Fintraffic panostavat sähköiseen järjestelmään kokonaan siirtymisestä tiedottamiseen hyvissä ajoin, jotta varustamot voivat varmistua omien järjestelmiensä valmiudesta.

Suomen Vesitiet ry pitää tärkeänä, että uudistuksella turvataan ja varmistetaan Suomen vesiliikenteen turvallisuus, huoltovarmuus ja vesiliikenteen kilpailukykyinen toiminta sekä ehkäistään ympäristöhaittojen syntyminen. Se näkee, että VHF-radioiden kuunteluvelvollisuus ei tulisi olla ehdollinen vaan se tulisi määritellä lakiin tarkemmin. Yhdistys toivoo 11 §:n osalta vesialueen tarkempaa määrittelyä erityisesti sataman osalta. Yhdistys kannattaa sitä, että satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saavat harjoittaa myös satamanpitäjät ja se pitää tärkeänä, että käytäntö olisi vastaava myös uudistuvassa luotsauslaissa. Yhtiö tukee ehdotusta alusliikennepalveluhenkilöstön peruskoulutustason nostamista vahtiperämieskoulutuksesta merikapteenikoulutukseksi. Erityisen tärkeänä pidetään alusliikennepalveluhenkilöstön kokemustason nostamista.