

Hallituksen esitys eduskunnalle laivaväkilain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksellä ehdotetaan muutettaviksi lakia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä, lakia laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta, lakia liikenteen palveluista, merilakia, vesiliikennelakia, alusrekisterilakia, lakia huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista sekä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettua lakia.

Muutoksilla toteutettaisiin sääntelyä joustavoittavia muutoksia, sääntelytekniisiä korjauksia sekä täydennettäisiin kansallista sääntelyä vastaamaan kansainvälisen sääntelyn velvoitteita. Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmahanketta valtionhallinnon tuottavuusohjelmasta. Lisäksi hallitusohjelman tavoitteena on liian sääntelyn purkaminen ja hallinnollisen taakan keventäminen.

Alustusturvallisuuslain nimettyjä katsastajia ja aluksenmittaajia koskevaan sääntelyyn esitetään tarkennuksia ja lakitekniisiä muutoksia.

Laivaväkilakia muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin oikeus peruuttaa ja arvioida uudelleen vahvistamaansa miehitystodistusta oma-aloitteisesti. Lisäksi luovuttaisiin velvoitteesta merkitä aluksen työkieli aluksen miehitystodistukseen. Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään määräyksenantovaltuutta antaa tarkempia määräyksiä ISM-asetuksen säännösten vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi.

Liikennepalvelulakia ehdotetaan muutettavan siten, että vuokraveneen kuljettajan pätevyyden voisi osoittaa vuokraveneen kuljettajankirjan ohella STCW-yleissopimuksen mukaisella kansipäällystön pätevyyskirjalla. Lisäksi säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta pitää rekisteriä hyväksymistään merimieslääkäreistä ja velvollisuudesta julkaista luettelo. Tieliikenteeseen liittyen ehdotetaan muutettavan kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden voimassapitämiseksi vaaditun jatkokoulutuksen suorittaneen henkilön ammattipätevyysmerkinnän viisivuotisen voimassaolojakson laskentatapaa. Samalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuksia täydennettäisiin.

Merilakia ehdotetaan muutettavan siten, että jatkossa sähköisesti pidettävän päiväkirjan järjestelmä voisi olla Liikenne- ja viestintäviraston ohella hyväksytyyn luokituslaitoksen hyväksymä.

Vesiliikennelakia ehdotetaan muutettavan siten, että Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin toimivalta puuttua turvalaitteen asettamatta jättämiseen sekä turvalaitteiden puutteellisuuteen tai harhaanjohtavuuteen. Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin oikeus määrätä vesialue tilapäisesti suljettavaksi onnettomuuden taikka muun vastaavan syyn ohella myös rakennustyön takia. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi keskeyttää vesiliikenteen tai rajoittaa sitä kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien vuoksi. Viraston toimivaltaa laajennettaisiin myös koskemaan kieltoja ja rajoituksia koskevia poikkeuksia.

Alusrekisterilakiin, huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annettuun lakiin ja meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettuun lakiin esitetyt muutokset ovat teknisiä.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	5
2 Nykytila ja sen arviointi.....	5
2.1 Alusturvallisuus	5
2.2 Merenkulkijoiden pätevyudet ja miehitys	6
2.3 Merilaki	8
2.4 Vesiliikenne	9
2.5 Viittaukset henkilötietolakiin ja tietojen sähköiseen luovutustapaan.....	10
2.6 Tieliikenne	11
3 Tavoitteet	11
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	12
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	12
4.1.1 Alusturvallisuuslaki.....	12
4.1.2 Laivaväkilaki.....	12
4.1.3 Laki liikenteen palveluista	12
4.1.4 Merilaki.....	13
4.1.5 Vesiliikennelaki	14
4.1.6 Viittaukset henkilötietolakiin ja tietojen sähköiseen luovutustapaan.....	15
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	15
4.2.1 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.....	15
4.2.2 Laivaväkilaki.....	16
4.2.3 Laki liikenteen palveluista	18
4.2.4 Merilaki.....	21
4.2.5 Vesiliikennelaki	22
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	23
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	23
6 Lausuntopalaute	24
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	24
7.1 Alusrekisterilaki	24
7.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.....	24
7.3 Laki huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista.....	29
7.4 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta	29
7.5 Laki liikenteen palveluista	32
7.6 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta.....	34
7.7 Merilaki.....	34
7.8 Vesiliikennelaki	35
8 Lakia alemman asteinen sääntely	37
8.1 Määräyksenantovaltuudet	37
9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset	38
10 Toimeenpano ja seuranta	38
Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	38
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	39

LAKIEHDOTUKSET	43
1. Laki alusrekisterilain 12 §:n 2 momentin kumoamisesta	43
2. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	44
3. Laki huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain muuttamisesta	47
4. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta	48
5. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	50
6. Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta.....	52
7. Laki merilain muuttamisesta	53
8. Laki vesiliikennelain muuttamisesta	54
VALITSE KOHDE.....	56
VALITSE KOHDE.....	56
[Kopioi säädöksen nimi tähän].....	56

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus toteuttaa valtionhallinnon tuottavuusohjelman, jolla tuetaan hallituksen julkisen talouden kestävyystavoitetta. Tuottavuusohjelman toimeenpanossa hyödynnetään erityisesti digitalisaation mahdollisuuksia tehostaa julkisen sektorin toimintaa. Talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi kesäkuussa 2025, että valtion toimintameno- ja säästötoimet toteutetaan tuottavuustoimilla, jotka koostuvat muun muassa tehtävien ja velvoitteiden määrätietoista vähentämisestä.

Lisäksi pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitteena on liian sääntelyn purkaminen ja hallinnollisen taakan keventäminen. Hallitusohjelman mukaisesti hallitus on sitoutunut koko valtioneuvoston tasolla ”yksi sisään, yksi ulos” -periaatteeseen, jolla huolehditaan, että uutta sääntelyä esitettäessä velvoitteita kevennetään muualta.

Valtionhallinnon tuottavuusohjelman perusteella Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut oman hallinnonalansa tuottavuusohjelman. Osana Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tuottavuusohjelmaa kartoitettiin säädösmuutostarpeita. Merenkulun sääntelyn osalta havaittiin myös muilta osin tarpeita päivittää sääntelyä ajantasaiseksi.

Säädösmuutosten osalta havaittiin tarpeita sääntelyn yhtenäistämiseksi, selkeyden parantamiseksi sekä täydentämään kansallista sääntelyä vastaamaan paremmin kansainvälisen sääntelyn velvoitteita. Suomessa merenkulkijoiden pätevyyksiin, alusten miehityskysymyksiin ja alusturvallisuuteen liittyvissä asioissa keskeinen toimivaltainen viranomaisalue on Liikenne- ja viestintävirasto. Näin ollen viranomaistoiminnan tuottavuuden edistämisen kannalta esitetyillä muutoksilla on merkitystä erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston toiminnan kannalta.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta xx.x.2026. Lausunnot pyydettiin toimittamaan x.xx.2026 mennessä. Lausuntoja saatiin yhteensä xx. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto.

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella LVM056:00/2025.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Alusturvallisuus

Alusturvallisuus perustuu useisiin kansainvälisiin yleissopimuksiin, jotka määrittelevät vaatimukset alusten rakenteelle, varustelulle, miehistölle ja toiminnalle. Keskeisin näistä on ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus (International Convention for the Safety of Life at Sea, SopS 11/1981, jäljempänä *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. Lisäksi alusturvallisuudesta säädetään matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/45/EY (jäljempänä *non-SOLAS-direktiivi*). Non-SOLAS-direktiivissä säädetään teknisistä turvallisuusvaatimuksista, jotka koskevat EU-maiden kotimaanliikenteessä kulkevia matkustaja-aluksia, jotka eivät kuulu kansainvälisen SOLAS-yleissopimuksen piiriin.

Kansallisesti alusturvallisuudesta säädetään laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009, jäljempänä *alusturvallisuuslaki*). Alusturvallisuuslaissa säädetään aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä. Alusturvallisuuslaki on aluslajikohtainen puitelain tyyppinen laki, joka sisältää lukuisia määräyksenantovaltuuksia Liikenne- ja viestintävirastolle teknisten määräysten antamiseen. Määräyksenantovaltuudet perustuvat pääosin kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanoon.

Alusturvallisuuslaki sisältää säännöksiä myös nimetystä katsastajasta ja nimetystä aluksenmittaajasta. Nykyisellään näitä koskeva sääntely ei sisällä Liikenne- ja viestintävirastolle selkeitä valtuuksia valvoa ja määrätä katsastuskäytännöistä ja aluksenmittaamisesta. Sääntelyyn tulisi lisätä Liikenne- ja viestintävirastolle riittävät ja selkeät valtuudet valvoa katsastuskäytäntöjä ja aluksenmittaamista sekä antaa tarkempia teknisiä määräyksiä näiden suorittamisesta. Sääntelyä tulisi myös päivittää ja selkeyttää lakiteknisesti. Lisäksi alusturvallisuuslaissa on muutamia teknisiä turvallisuusvaatimuksia, joita koskevat säännökset tulisi yhdenmukaistaa EU:n lainsäädännön kanssa.

2.2 Merenkulkijoiden pätevyudet ja miehitys

Kansainvälisen liikenteen keskeinen laivaväen pätevyyskysymys ja alusten miehitysasioita koskeva yleissopimus on merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 kansainvälinen yleissopimus (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*. Lisäksi STCW-yleissopimukseen liittyy merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva säännöstö (SopS 23/1999), jäljempänä *STCW-säännöstö*. STCW-säännöstö muodostuu kahdesta osasta, joista osa A sisältää STCW-yleissopimuksen määräyksiä koskevat pakolliset vaatimukset, joihin STCW-yleissopimuksen liitteessä viitataan. Osan A määräyksillä annetaan yksityiskohtaiset pakolliset vähimmäisvaatimukset, jotka sopimusvaltioiden tulee täyttää saattaakseen STCW-yleissopimuksen täysimääräisesti voimaan. Osa B sisältää yleissopimuksen liitteen määräyksiä koskevia suositusluonteisia ohjeita. Lisäksi laivaväen pätevyyksistä ja koulutuksesta säädetään merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2022/993 (jäljempänä *vähimmäiskoulutusdirektiivi*).

Kansallisesti laivaväen pätevyyksistä ja alusten miehitysasioita on säädetty laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009, jäljempänä *laivaväkilaki*) sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017, jäljempänä *liikennepalvelulaki*). Laivaväkilain säädetään aluksen turvallisesta miehituksesta ja vahdinpidoista. Liikennepalvelulaissa säädetään laivaväen ammattipätevyyksistä ja merenkulun koulutuksesta. Lisäksi laivaväkilain ja liikennepalvelulain nojalla on annettu valtioneuvoston asetus aluksen miehituksesta ja laivaväen pätevyudesta (508/2018, jäljempänä *miehitysasetus*).

Laivaväkilain 11 §:ssä säädetään miehityksen muuttamisesta. Nykyisellään pykälän sääntely ei salli, että viranomainen peruuttaisi tai arvioisi uudelleen vahvistamansa miehitystodistuksen oma-aloitteisesti. Voimassa olevan lain perusteella Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole yksiselitteistä mahdollisuutta miehityksen uudelleenarviointiin tai peruuttamiseen muutoin kuin valtakunnallisen merenkulun työmarkkinajärjestön taikka työsuojeluviranomaisen aloitteesta.

Laivaväkilain 25 §:ssä säädetään aluksen työkielestä. Voimassa olevan sääntelyn mukaisesti aluksen työkielestä on tehtävä merkintä sekä laivapäiväkirjaan että miehitystodistukseen. Matkustaja-aluksen, ro-ro-matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen miehitystodistukseen tehtävä merkintä työkielestä aiheuttaa sen, että työkielen muuttaminen johtaa miehitystodistuksen uudelleenhakemiseen. Tämä aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista taakkaa ja kustannuksia sekä hakijalle että viranomaiselle. Työkielen merkitseminen laivapäiväkirjaan on riittävä ja kansainvälisten velvoitteiden mukainen menettely.

Laivaväkilain 28 §:ssä säädetään kansainvälisen turvallisuusjohtamisäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 336/2006 (jäljempänä *ISM-asetus*) mukaisten todistuskirjojen antamisesta ja peruuttamisesta. ISM-asetuksen ja kansainvälisen turvallisuusjohtamisäännösten (International Safety Management Code, jäljempänä *ISM-säännöstö*) tarkoituksenmukainen täytäntöönpano saattaa tietyissä tilanteissa vaatia tarkempien kriteerien määrittämistä, mutta voimassa olevassa kansallisessa sääntelyssä ei ole tällä hetkellä sellaista määräyksenantovaltuutta, jolla ISM-asetuksen mukainen valvova viranomainen Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ISM-asetuksen säännösten vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi. Nykytilanteessa tarkempien arviointikriteerien puuttuessa saattaa syntyä tilanteita, joissa ISM-asetuksen mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimustenmukaisuuden arviointi ei toteudu tarkoituksenmukaisella tavalla. Myös Kansainvälinen merenkulkujärjestö (*International Maritime Organisation*, jäljempänä *IMO*) on tunnistanut arviointikriteerien tarpeen. IMO:n yleiskokous on antanut päätöslauselman Res.A. 788(19), joka sisältää merenkulkuhallinnoille ISM-säännösten täytäntöönpanoa koskevan ohjeistuksen. Ohjeistuksen kohdassa 2.1.3. selvennetään, että turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimustenmukaisuuden tai vaatimustenvastaisuuden määrittämiseksi voi olla tarpeellista kehittää arviointikriteerit hallinnon toimesta.

Liikennepalvelulain 97 §:ssä säädetään kotimaanliikenteen liikennealueista. Kotimaanliikenteen liikennealueista säädetään myös laivaväkilaisissa ja alusturvallisuuslaissa. Sekä laivaväkilakiin että alusturvallisuuslakiin sisältyvät Liikenne- ja viestintäviraston määräysvaltuudet antaa tarkempia määräyksiä kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Vastaava säännös puuttuu liikennepalvelulaista.

Liikennepalvelulain 102 §:ssä säädetään miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimuksista. Voimassa olevan sääntelyn mukaan miehitettynä vuokratun vuokraveneen, jos venettä käytetään tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan, kuljettajalla on oltava miehityasetuksen 33 §:n mukainen vuokraveneen kuljettajankirja. Mikäli miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii kansainvälisessä liikenteessä, tulee kuljettajalla olla kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Voimassa olevan sääntelyn perusteella vuokraveneenkuljettajankirja tarvitaan silloinkin, kun henkilöllä on jokin vuokraveneenkuljettajankirjaa ylempi merenkulun pätevyyskirja. Näin ollen esimerkiksi STCW-yleissopimuksen mukaisen kansipäällystön pätevyyskirjan omaavan merenkulun ammattilaisen on hankittava erikseen vuokraveneen kuljettajankirja. Käytännössä STCW-yleissopimuksen mukaiset kansipäällystön pätevyyskirjat ovat vaatimuksiltaan korkeampia.

Liikennepalvelulain 206 §:ssä säädetään merimieslääkärin hyväksymisestä. Kansainvälinen STCW-säännöstö asettaa vaatimuksia merimieslääkäreiden hyväksymiselle ja sitä koskevaa rekisterinpitoa koskien. Voimassa olevassa sääntelyssä ei ole säädetty Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta pitää rekisteriä merimieslääkäreistä. Käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto kuitenkin pitää luettelo merimieslääkäreistä ja pitää sitä saatavilla. Käytäntö perustuu aiemmin voimassa olleisiin säädöksiin, jotka ovat sittemmin kumoutuneet. Rekisterinpitoon oikeuttava ja velvoittava säännös on kuitenkin jäänyt säädösmuutosten myötä puuttumaan.

Vuoteen 2008 saakka merimieslääkärijärjestelmästä vastasi Merenkulkulaitos. Merenkulkulaitos piti omaksumansa käytännön mukaisesti luettelo merimieslääkäreistä viraston internet-kotisivuillaan. Vuonna 2008 merimieslääkärijärjestelmä siirtyi Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirastolle. Tuolloin voimassa olleen laki lääkäriin hyväksymisestä merimieslääkäriksi (47/2009) 3 momentin mukaisesti sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontaviraston oli pidettävä saatavilla luettelo hyväksytyistä merimieslääkäreistä.

Hallituksen esityksellä 145/2017 esitettiin merimieslääkärien hyväksyntä, valvonta sekä rekisterin pito merimieslääkäreistä siirtyisi sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto Valviralta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Näiden muutosten ja virastouudistusten myötä merimieslääkärien hyväksymisestä vastaava toimivaltainen viranomaisena on Liikenne- ja viestintävirasto ja siitä säädetään liikennepalvelulaissa. Uudistusten myötä erillinen nimenomainen säännös rekisterinpidosta ja sen julkaisemisesta on jäänyt laista puuttumaan.

Liikennepalvelulain 116 §:ssä säädetään merenkulun koulutuksen hyväksymisestä. Nykyisin voimassa olevan sääntelyn perusteella Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole valtuutta määrätä muusta kuin STCW-yleissopimuksen mukaiseen pätevyyskirjaan, lisäpätevyystodistukseen tai asiakirjatodistukseen johtavan koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä. Toisin sanoen Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole mahdollisuutta määrätä kansallisten merenkulun koulutusten kuten kotimaanliikenteen laivurin taikka koneenhoitajan pätevyyskirjaan johtavien koulutusten sisällöstä taikka järjestelyistä. Aiemmin näitä koulutuksia koskevia yksityiskohtaisia määräyksiä annettiin Opetushallituksen perustutkimääräyksessä. Nykyisin merenkulkualan perustutkimääräyksessä kyseisistä koulutuksista määrätään ainoastaan hyvin yleisellä tasolla, mitä ei voida katsoa riittäväksi koulutuksen sisällön yhdenmukaisuuden ja laadun varmistamiseksi.

2.3 Merilaki

Merilain 18 luvun 1 §:n mukaisesti merilaisia tarkoitettuja päiväkirjoja ovat laivapäiväkirja, konepäiväkirja, yhdistetty laiva- ja konepäiväkirja, ajopäiväkirja, kalastusaluksen päiväkirja ja radiopäiväkirja. Näiden päiväkirjojen muodosta ja niiden säilyttämisestä säädetään merilain 18 luvun 2 §:ssä, jossa säädetään myös päiväkirjajärjestelmän hyväksymisestä.

Merilain 18 luvun 2 §:n 1 momentin mukaisesti edellytetään sähköisessä muodossa pidetyn päiväkirjan osalta, että sähköinen järjestelmä on Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä. Merilain 18 luvun 2 §:n 4 momentin mukaan sähköisen päiväkirjan järjestelmän valmistajan on haettava järjestelmän hyväksymistä Liikenne- ja viestintävirastolta. Lisäksi säännöksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä päiväkirjojen muodosta ja tietojen säilyttämisestä sekä sähköisen päiväkirjan järjestelmän hyväksymisen edellytyksistä kansainvälisten yleissopimusten vaatimusten mukaisesti.

Nykytilanteessa päiväkirjaa koskeva sähköinen järjestelmä hyväksytään Liikenne- ja viestintäviraston toimesta. Aluksen navigointiin liittyvien tapahtumien kirjaamisesta on

säädetty SOLAS-yleissopimuksen liitteen luvun V säännössä 28. Lisäksi navigointiin liittyvien tapahtumien kirjaamisesta on IMO:n yleiskokous antanut ohjeet navigointiin liittyvien tapahtumien kirjaamiseen päätöslauselmassa A.916(22).

Voimassa olevan sääntelyn mukaan hyväksytyillä luokituslaitoksilla ei ole mahdollisuutta hyväksyä sähköisiä päiväkirjoja käytettäväksi suomalaisilla aluksilla. Tämä poikkeaa merenkulun sääntelyssä yleisestä ratkaisusta, jonka mukaan hyväksytty luokituslaitos voi toimia Liikenne- ja viestintäviraston puolesta. Hyväksytyillä luokituslaitoksella tarkoitetaan alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 391/2009 mukaisesti hyväksyttyä laitosta, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt katsastusvaltuutusta koskevan sopimuksen.

Käytännössä sähköisen päiväkirjan järjestelmän valmistajat ovat tällä hetkellä siinä tilanteessa, että he joutuvat hakemaan hyväksyntöjä päiväkirjajärjestelmille niin luokituslaitoksilta kuin lippuvallion viranomaisilta, koska eri maissa on eri käytännöt. Suomalaisella aluksella voi olla käytössään sähköinen päiväkirjajärjestelmä, jolla on hyväksyntä sekä aluksen luokituslaitokselta, että Liikenne- ja viestintävirastolta.

2.4 Vesiliikenne

Merenkulun turvalaitteiden ja vesiliikennemerkkien asettamisesta ja niiden korjaamisesta säädetään vesiliikennelaissa (782/2019). Vesiliikennelain säätämisen yhteydessä vesiliikennemerkit erotettiin merenkulun turvalaitteiden määritelmästä.

Lain 49 §:ssä säädetään yleisen kulkuväylän vahvistamisesta sekä turvalaitteen asettamisesta ja poistamisesta. Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi korjata puutteellisen tai harhaanjohtavan turvalaitteen ylläpitovelvollisen kustannuksella. Sen sijaan asentamatta jätettyä turvalaitetta ei voida asettaa ylläpitovelvollisen kustannuksella.

Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteen asettamisesta säädetään vesiliikennelain 54 §:ssä. Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tai korjata asentamatta jätetyn tai puutteellisen tai harhaanjohtavan vesiliikennemerkin merkitsemisvastuullisen kustannuksella.

Vesialueen tilapäisestä sulkemisesta on säädetty lain 100 §:ssä. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä vesiliikenteen keskeytettäväksi tai rajoitettavaksi väliaikaisesti onnettomuuden tai muun vastaavan syyn johdosta. Vesitaloushankkeista säädetään vesilaissa (587/2011). Erilaiset vesistöissä tehtävät rakennushankkeet, kuten esimerkiksi sillan rakentaminen tai korjaaminen, ovat vesitaloushankkeita ja edellyttävät vesilakia valvovan viranomaisen, Lupa- ja valvontaviraston, lupaa. Lupa vaaditaan aina silloin, kun rakennushanke edellyttää vesiväylän sulkemista tai supistamista. Lupaa on haettava hyvissä ajoin, sillä rakennushanketta ei saa aloittaa ennen kuin vesilain nojalla myönnetty lupa on lainvoimainen.

Lupa- ja valvontaviraston vesilain mukaiseen hakemuskäsittelyyn sisältyy muun muassa asianosaisten kuuleminen sekä julkinen kuuluttaminen. Vesilain mukainen hakemusmenettely ei näin ollen mahdollista vesialueen tilapäistä sulkemista tilanteissa, joissa tarve syntyy äkillisesti. Esimerkiksi sillanrakennustyömailla saattaa syntyä sellaisia tilanteita, joissa sillan alta kulkeva liikenne olisi tarpeen katkaista suunnitelmasta poiketen. Tällainen tilanne oli esimerkiksi Helsingissä Kruunuvuorensillat-hankkeen yhteydessä onnettomuudessa, jossa vene törmäsi sillan työmaarakenteisiin. Mahdollisuus vesiliikenteen keskeyttämiseen lupakäsittelyn jälkeen olisi saattanut vaikuttaa hankkeen aiheuttamia vesiliikenteen riskejä vähentävästi.

Lisäksi huonokuntoisten siltojen määrä on Suomessa kasvanut ja siten nopean suunnittelutyön vaativia korjaustarpeita saattaa syntyä äkillisesti. Vastaavasti myös esimerkiksi putki- ja kaapelirikot vaativat sellaisia välittömiä korjauksia, joiden osalta ei ole mahdollista odottaa vesilain mukaista hakemuskäsittelyä.

Lupa- ja valvontaviraston vesilupamenettelyssä voidaan antaa lupa vesialueen tilapäiseen sulkemiseen ainoastaan väylien osalta. Näin ollen voi syntyä tilanteita, joissa pelkästään väylää koskeva sulkupäätös osoittautuu riittämättömäksi, kun liikenne voi olla tarpeen keskeyttää väliaikaisesti koko vesialueella eli myös väylän ulkopuolisilla alueilla.

Vesiliikennelain 106 §:ssä annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle toimivalta myöntää lupa vesiliikenteen väliaikaiseen keskeyttämiseen tai rajoittamiseen tai rajoituksesta poikkeamiseen moottorikäyttöisillä vesikulkuneuvoilla suoritettavien kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien yhteydessä. Muiden tapahtumien osalta vastaavaa mahdollisuutta myöntää lupa vesiliikenteen keskeyttämiseen tai rajoittamiseen ei Liikenne- ja viestintävirastolla ole. Muiden tapahtumien osalta ainoa mahdollisuus vesiliikenteen keskeyttämiseksi tai rajoittamiseksi on vesiliikennelain 102 §:n mukainen, vesiliikenteen pysyviä kieltoja ja rajoituksia koskevan menettelyn käyttäminen. Kyseinen menettely on vesiliikennelain 106 §:n lupaprosessiin verrattuna huomattavasti hitaampi ja hallinnollisesti raskaampi.

2.5 Viittaukset henkilötietolakiin ja tietojen sähköiseen luovutustapaan

Henkilötietojen käsittelyn perusteista säädettiin aiemmin henkilötietolaissa (523/1999), joka on kumottu vuoden 2019 alusta alkaen. Nykyään henkilötietojen käsittelystä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (yleinen tietosuojasetus). Tietosuojasetusta täydentää kansallinen tietosuojalaki (1050/2018).

Eräisiin merenkulun lakeihin on jäänyt vanhentuneita viittauksia henkilötietolakiin. Tällaisia ovat alusrekisterilain 12 §, jossa säädetään virheen korjaamisesta Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä, huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (jäljempänä *huvivenelaki*) 34 §, jossa säädetään hyvän hallinnon vaatimuksista ja virkavastuusta, ja meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain 24 §, jossa säädetään vaihtolovelvollisuudesta.

Laivaväkilain 26 c §:ssä säädetään laivanisännän ilmoitusvelvollisuudesta. Pykälän 3 momentissa säädetään tietojen sähköisestä luovuttamisesta. Mainittujen säännösten säätämisen jälkeen on annettu julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annettu laki (906/2019, jäljempänä *tiedonhallintalaki*), jossa säädetään viranomaistoiminnassa tapahtuvasta tiedonhallinnasta. Tiedonhallintalaki on yleislaki, joka koskee laajasti viranomaistoiminnassa tapahtuvaa tiedonhallintaa. Lailla varmistetaan viranomaisten tietoineistojen yhdenmukainen hallinta ja tietoturvallinen käsittely julkisuusperiaatteen toteuttamiseksi. Tiedonhallintalain 5 luvussa säädetään lisäksi viranomaisten tietojärjestelmien välillä tapahtuvasta tietojen luovuttamisesta sähköisesti muun muassa teknisten rajapintojen ja katseluyhteyden avulla. Lain tarkoituksena on ollut vähentää tarvetta säätää erityislainsäädännössä teknisluonteisesta tietojen luovutustavasta. Viranomaistietoon liittyviä teknisiä rajapintoja ja teknistä käyttöyhteyttä koskevat erityislakien säännökset voidaan kumota tarpeettomana, sillä asiasta säädetään nykyisin tiedonhallintalaissa.

2.6 Tieliikenne

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/59/EY, jäljempänä *tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi*, säädetään kuorma- ja linja-autonkuljettajilta ajokortin lisäksi vaadittavasta ammattipätevyydestä, joka saavutetaan perustason ammattipätevyyden suorittamisella, jonka jälkeen ammattitaidon ylläpitämiseksi tulee suorittaa viiden vuoden välein direktiivin mukainen jatkokoulutus. Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön liikenteen palveluista annetulla lailla (320/2017) ja kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetulla valtioneuvoston asetuksella (640/2007).

Liikennepalvelulain 4 luvussa säädetään kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä. Lain 39 §:n 2 momentissa säädetään kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden voimassaoloa koskevasta merkinnästä. Nykytilassa merkintä ammattipätevyyden viisivuotisesta voimassaoloajaksosta lasketaan perustason ammattipätevyyden saavuttamisesta annetun todistuksen antamispäivämäärästä ja ammattipätevyyttä uudistettaessa, jatkokoulutuksen todistuksen päivämäärästä. Jatkokoulutuksen voi suorittaa useammassa jaksossa, ja kunkin vähintään seitsemän tuntia opetusta sisältäneen jakson suorittamisesta on annettava todistus. Suomessa on tyypillistä, että ammattipätevyyttä ylläpidetään suorittamalla tarvittava määrä jatkokoulutusjaksoja pätevyiden voimassaoloaikana koulutuksia useammalle vuodelle jakaen. Nykytilassa ammattipätevyyden on katsottu alkavan viimeisen jatkokoulutustodistuksen päivämäärästä ja uudistamishakemuksen jättämiseen ja käsittelyyn kulunut aika on käytännössä lyhentänyt voimassaoloaikaa.

Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan ammattipätevyyden haltijat kokevat laskentatavan vaikeaselkoiseksi. Laskentatavan yksinkertaistaminen olisi perusteltua myös Liikenne- ja viestintäviraston tehtävien hoitamisen näkökulmasta, sillä nykytilassa siitä aiheutuu virastolle korjauskäsittelytyötä. Lisäksi yksinkertaisempaan laskentamalliin siirtyminen edesauttaisi ammattipätevyyslakemusten sähköistämiskehitystä.

3 Tavoitteet

Tähän esitykseen on koottu useita merenkulkualaa ja tieliikenteen koskevien velvoitteiden ja viranomaistehtävien keventämiseen sekä sääntelyn yksinkertaistamiseen tähtäviä lakimuutoksia.

Esityksen tavoitteena on sääntelyn yksinkertaistaminen, viranomaistoiminnan tuottavuuden edistäminen ja hallinnollisen taakan keventäminen sääntelyä sujuvoittamalla. Esitettyjen muutosten tavoitteena on myös parantaa sääntelyn yhtenäisyyttä. Esitetyillä muutoksilla varmistetaan myös se, että kansallinen sääntely vastaa kansainvälisiä velvoitteita. Ehdotetut muutokset kytkeytyvät myös Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tuottavuusohjelmaan.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Alusturvallisuuslaki

Alusturvallisuuslain nimettyjä katsastajia ja aluksenmittaajia koskevaan sääntelyyn esitetään tarkennuksia ja lakitekniisiä muutoksia. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään varmistamaan, että kaikki katsastukset ja alustenmittaukset suoritettaisiin säännösten ja määräysten mukaisesti yhtenäisellä vaatimustasolla ja niitä koskevat menettelyt olisivat yhdenmukaiset. Lisäksi palkkion määräytymistä koskeva sääntely esitetään kumottavaksi. Laissa säädetyt yksityiskohtaiset hinnoitteluperusteet eivät enää vastaa käytössä olevaa maksujärjestelmää, minkä takia säännös ehdotetaan kumottavaksi.

Lisäksi lakiin ehdotetaan tekniisiin turvallisuusvaatimuksiin liittyviä muutoksia, joilla muun muassa yhdenmukaistettaisiin kansallinen sääntely EU:n lainsäädännön kanssa sekä muutamia lakitekniisiä muutoksia.

4.1.2 Laivaväkilaki

Laivaväkilain miehityksen muuttamista koskevaa 11 §:ää ehdotetaan muutettavan siten, että Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin oikeus peruuttaa ja arvioida uudelleen vahvistamaansa miehitystodistusta oma-aloitteisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruuttaa miehitystodistuksen, mikäli 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia eikä niitä ilmoiteta velvoitteen mukaisesti. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi arvioida miehityksen uudelleen ja peruuttaa miehitystodistuksen, mikäli aluksella toistuvasti rikottaisiin aluksen turvallista miehittämistä koskevia 5 §:n ja 9 §:n mukaisia velvoitteita.

Laivaväkilain 25 §:n velvoitteesta merkitä aluksen työkieli aluksen miehitystodistukseen ehdotetaan luovuttavan. Tällöin työkielen muuttaminen ei edellyttäisi miehitystodistuksen uudelleenhakemista.

Laivaväkilain 28 §:ään ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuutta antaa tarkempia määräyksiä ISM-asetuksen säännösten vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi. Ehdotettu muutos olisi tarkoituksenmukainen keino varmistaa, että turvallisuusjohtamisjärjestelmät arvioidaan riittävällä tarkkuudella. Tarkemmat arviointikriteerit sekä määräykset mahdollistaisivat ISM-asetuksen säännösten tarkoituksenmukaisen arvioinnin ja tarkastusten suorittamisen.

4.1.3 Laki liikenteen palveluista

Liikennepalvelulain 39 §:ssä säädetään muun muassa kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden voimassapitämiseksi vaaditun jatkokoulutuksen suorittaneen henkilön ammattipätevyysmerkinnän viisivuotinen voimassaolojakso laskennasta. Laskentatapaa 39 §:ssä ehdotetaan muutettavaksi. Ehdotuksen mukaan ammattipätevyyden viisivuotinen voimassaolojakso alkaisi aina ammattipätevyyden myöntämisestä, kun ammattipätevyys myönnetään ensimmäistä kertaa tai se uudistetaan (myönnetään uudelleen). Valtioneuvoston asetuksessa säädetyksi (434/2018, 6 §) ammattipätevyyden uudistamista on mahdollista hakea puoli vuotta ennen ammattipätevyyden voimassaolon päättymistä, ja tästä syystä ehdotetaan, että tätä mahdollisuutta hyödyntävien ammattipätevyys jatkuisi edellisen, hakemushetkellä voimassaolleen, ammattipätevyyden päättymispäivästä. Myös niissä tilanteissa, joissa ammattipätevyys on vanhentunut ennen sen uudistamista, voimassaolo laskettaisiin

myöntämispäivästä. Muutos olisi säännöstä selkeyttävä ja ehdotettu uusi laskentatapa eduksi ammattipätevyyden haltijoille. Lisäksi se olisi Liikenne- ja viestintäviraston toiminnan kannalta perusteltu. Tilanteisiin, joissa ammattipätevyysmerkintää on haettu ajokorttiin ennen laskentatapaa uudistavan lakimuutoksen voimaantuloa, esitetään siirtymäsäännöstä.

Liikennepalvelulain 97 §:ään ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle määräysvaltuutta kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Vastaavat liikennealueisiin liittyvät määräysvaltuudet ovat olemassa jo muissa säädöksissä, mutta puuttuu merenkulun pätevyyksien osalta liikennepalvelulaista.

Liikennepalvelulain 102 §:n vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimuksia ehdotetaan muutettavan siten, että vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi myös muut miehitysasetuksessa tarkoitetut kansipäällystön pätevyyskirjat oikeuttaisivat kuljettamaan vuokraveneitä. Merenkulun kansipäällystön ammattipätevyyden osoittavan kansipäällystön pätevyyskirjan omaavan henkilön ei olisi tarpeellista hakea erikseen vuokraveneenkuljettajan kirjaa taikka kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa.

Liikennepalvelulain 116 §:ään lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle toimivaltuus määrätä kansallisten merenkulun koulutusten kuten kotimaanliikenteen laivurin taikka koneenhoitajan pätevyyskirjaan johtavien koulutusten sisällöstä ja järjestelyistä.

Merimieslääkäriin hyväksymistä koskevaan liikennepalvelulain 206 §:ään ehdotetaan täydennystä, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto pitäisi rekisteriä hyväksytyistä merimieslääkäreistä. Kansainvälinen STCW-säännöstö asettaa vaatimuksen hyväksytyistä merimieslääkäreistä ja pitää siihen liittyvää rekisteriä. Säännöksellä kirjattaisiin lakiin Liikenne- ja viestintäviraston nykyinen käytäntö pitää luetteloa merimieslääkäreistä ja pitää sitä saatavilla. Käytäntö perustuu aiemmin voimassa olleisiin säädöksiin, jotka ovat sittemmin kumoutuneet. Tähän oikeuttava ja velvoittava säännös on kuitenkin jäänyt säädösmuutosten myötä puuttumaan. Näin ollen ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta pitää rekisteriä hyväksytyistä merimieslääkäreistä.

4.1.4 Merilaki

Merilain 18 luvun 2 §:ää ehdotetaan muutettavan siten, että jatkossa sähköisesti pidettävän päiväkirjan järjestelmä voisi olla Liikenne- ja viestintäviraston tai hyväksytyyn luokituslaitoksen hyväksymä. Sähköisen päiväkirjan järjestelmän valmistajan olisi haettava järjestelmän hyväksymistä Liikenne- ja viestintävirastolta taikka hyväksytyltä luokituslaitokselta. Muutoksen tarkoituksena on vähentää tarvetta kaksinkertaiseen hyväksyntään ja mahdollistaa luokituslaitoksen käyttäminen sähköisen päiväkirjan järjestelmän hyväksymiseen. Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossakin antaa tarkempia määräyksiä päiväkirjojen muodosta ja tietojen säilyttämisestä sekä sähköisen päiväkirjan järjestelmän hyväksymisen edellytyksistä kansainvälisten yleissopimusten vaatimusten mukaisesti. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirasto voi varmistaa tarpeellisten edellytysten ja vaatimusten täyttymisen sähköisten järjestelmien hyväksynnässä, vaikka hyväksynnän antaisi Liikenne- ja viestintäviraston sijaan hyväksytty luokituslaitos.

Sähköisten päiväkirjojen hyväksyntätehtävän antaminen luokituslaitoksille vertautuu laivavarustelain 4 §:n vaatimukseen siitä, että laivavarusteen valmistajan on todistettava vaatimusten täytyminen kansainvälisten testausstandardien ja vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen mukaisesti. Laivavarustelain mukaisten varusteiden vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn todentaa ilmoitettu laitos, jota voidaan pitää

samankaltaisena toimijana kuin hyväksytyä luokituslaitosta. Usein ilmoitetut laitokset ovat samoja toimijoita kuin hyväksytyt luokituslaitokset.

4.1.5 Vesiliikennelaki

Yleisen kulkuväylän vahvistamista sekä turvalaitteen asettamista ja poistamista koskevaa vesiliikennelain 49 §:ää ehdotetaan muutettavan siten, että Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin toimivalta puuttua myös turvalaitteen asettamatta jättämiseen. Mahdollisuus puuttua myös turvalaitteen asettamisen laiminlyöntiin olisi perusteltu muutos, jotta Liikenne- ja viestintävirastolla olisi käytettävissään tarkoituksenmukaiset ja riittävät keinot varmistaa turvalaitteiden asianmukainen ylläpito. Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on varmistaa, että vesiväylien turvalaitteet asetetaan lupaehtojen mukaisella tavalla.

Lisäksi 49 §:ää muutettaisiin samalla siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi velvoittaa ylläpitovelvollisen tahon korjaamaan puutteellisen taikka harhaanjohtavan turvalaitteen taikka asettamaan turvalaitteen. Aiemmin Liikenne- ja viestintävirasto on ainoastaan voinut kehottaa ylläpitovelvollista korjaamaan puutteellisen taikka harhaanjohtavan turvalaitteen sekä korjata laitteen ylläpitovelvollisen kustannuksella.

Vesiliikennemerkin ja valo-opasteen asettamista koskevaa vesiliikennelain 54 §:ää muutettaisiin vastaavalla tavalla. Liikenne- ja viestintävirasto voisi kehotuksen sijaan velvoittaa merkitysvastuullisen tahon määrääjässä asettamaan kyseisen vesiliikennemerkin tai valo-opasteen taikka korjaamaan sen.

Lisäksi vesiliikennelain 49 §:ää ja 54 §:ää ehdotetaan muutettavan siten, että teettämisen sijaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi velvoittaa ylläpitovelvollisen toimimaan tarkoitettulla tavalla asettamalla päätöksen tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakko voidaan asettaa suoraan ylläpitovelvollisen maksettavaksi, joten valtion kustannettavaksi ei tulisi turvalaitteen asettamisesta tai korjaamisesta aiheutuvia kustannuksia. Lisäksi ehdotetun muutoksen etuna on se, ettei Liikenne- ja viestintäviraston henkilöresursseja tarvitse sitoa urakoitsijoiden valintaan, urakkasopimusten laatimiseen sekä muuhun tähän liittyvään työhön.

Vesiliikennelain 100 §:ää ehdotetaan muutettavan siten, että Liikenne- ja viestintävirastolle säädetään oikeus määrätä vesialue tilapäisesti suljettavaksi onnettomuuden taikka muun vastaavan syyn ohella myös rakennustyön takia. Tarkoituksena on, että pykälä kattaisi jatkossa myös rakennustyötä vastaavan syyn. Tällaisia olisivat esimerkiksi mittaus- ja tarkistustyöt, erikoiskuljetukset ja purkutyöt. Tämä muutos tarkentaisi viraston toimivaltaa vesialueen tilapäiseen sulkemiseen niissä äkillisissä tilanteissa, joihin vesilain mukainen lupakäsittely ei sovellu tarkoituksenmukaisella tavalla.

Vesiliikennelakiin ehdotetaan uutta 106 a §:ää, jossa säädettäisiin vesiliikenteen keskeyttämisestä taikka rajoittamisesta ja rajoituksia koskevista lyhytaikaisista poikkeuksista kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien vuoksi. Keskeyttämistä tai rajoitusta koskeva päätös voisi koskea sellaista vesialuetta, jossa keskeytys tai rajoitus olisi tarpeen 106 §:ssä tarkoitettujen, lupaa edellyttävien, kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien turvallisuuden takaamiseksi.

Lisäksi ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa siten, että se voisi myöntää luvan poiketa 101 §:n nojalla asetetuista kielloista ja rajoituksista liikkuu määrätyllä vesialueella. Poikkeus voitaisiin myöntää ja vesillä liikkuminen sallia paitsi 106 §:n mukaisten luvanvaraisten tapahtumien järjestämistä varten, myös muuta vesialueella järjestettävää tapahtumaa varten. Poikkeus myönnettäisiin vain kyseisen tapahtuman ajaksi. Lupa edellyttäisi

sitä, että poikkeus ei aiheuttaisi vaaraa tapahtumaan osallistuvien tai sitä järjestävien henkilöiden tai sellaisen tapahtuman yleisön turvallisuudelle

4.1.6 Viittaukset henkilötietolakiin ja tietojen sähköiseen luovutustapaan

Alusrekisterilain 12 §:n, huvivenelain 34 §:n ja meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain 24 §:n viittaukset henkilötietolakiin esitetään kumottaviksi. Henkilötietolaki on kumottu 2019 alkaen.

Laivaväkilain teknisiä rajapintoja ja teknistä käyttöyhteyttä koskeva 26 c §:n 3 momentti esitetään kumottavaksi tarpeettomana, sillä asiasta säädetään nykyisin tiedonhallintalaissa.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia varustamoihin tai merenkulun toimijoihin. Useimmat nimettyjä katsastajia ja aluksenmittaajia koskevat ehdotukset ovat luonteeltaan sääntelyä selkeyttäviä tai teknisiä tarkistuksia, joilla ei muuteta nykyisiä pätevyysvaatimuksia. Ehdotettujen muutosten ei arvioida vaikuttavan nimettyjen katsastajien ja aluksenmittaajien toimijakentän kulurakenteeseen eikä muutoksista siten aiheudu taloudellisia vaikutuksia. Esityksellä ei myöskään arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia viranomaisiin.

Vaikutukset viranomaisiin

Esityksellä on pääosin viranomaistoimintaa selkeyttäviä ja sen kautta hallinnollista taakkaa keventäviä vaikutuksia. Muutokset eivät lisää viraston tehtäviä sisällöllisesti nykyisestä, mutta ne vahvistavat viraston mahdollisuuksia ohjata ja valvoa tehtävien toteuttamista menettelyllisesti selkeämmässä sääntelykehyksessä.

Vaikka alusturvallisuuslain 6 §:n yleisistä teknisistä turvallisuusvaatimuksista ehdotetaan poistettavaksi mahdollisuus soveltaa hyväksytyyn luokituslaitoksen sääntöjen sijasta Liikenne- ja viestintäviraston vastaavina pitämiä määräyksiä, muutoksella ei ole käytännön vaikutuksia varustamoihin eikä viranomaisiin, koska tällaisia määräyksiä ei ole koskaan annettu. Muutos on luonteeltaan sääntelyä selkeyttävä, koska sillä poistetaan tarpeeton viittaus sääntelyyn, jota ei ole.

Nimettyjä katsastajia ja aluksenmittaajia koskevien säännösten eriyttäminen ja selkeyttäminen arvioidaan sujuvoittavan viranomaisen toimintaa usealla tasolla. Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetaan selkeämpää määräyksenantovaltuutta katsastus- ja aluksenmittausmenettelyjen, asiakirjojen ja osaamisen ylläpidon täsmentämiseen. Tämä vähentäisi nykyisiä tulkintaepävarmuuksia sekä selkeyttäisi nimettyjen katsastajiin liittyvää valvontaa, kun katsastajille ja aluksenmittaajille annettavat ohjeistukset voidaan laatia yhtenäisesti ja oikeudellisesti kestäväällä tavalla.

Poikkeuksia koskevan määräyksenantovaltuuden lisääminen alusturvallisuuslain 62 §:ään antaisi Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuuden täsmentää poikkeuslupien myöntämiskriteerit etukäteen. Tämä vähentää yksittäisten tapausten käsittelyyn liittyvää

harkintaa, lyhentää käsittelyaikoja ja vähentää tarvetta tapauskohtaisten tulkintojen tekemiseen. Lisäksi muutos parantaisi hakijoiden ennakkointia poikkeuslupien myöntämisedellytyksistä.

Palkkioita koskevien vanhentuneiden säännösten kumoaminen vähentäisi viranomaisten tarvetta ylläpitää sääntelyä, joka ei enää vastaa käytössä olevaa maksujärjestelmää. Tämä keventää norminantotyötä ja varmistaa, että sääntely pysyy selkeänä ja ajantasaisena ilman, että viraston tarvitsee tehdä erillisiä muutoksia lainsäädäntöön palkkiokäytännön muuttuessa.

Vaikutukset turvallisuuteen

Esityksen arvioidaan kokonaisuutena vahvistavan merenkulun turvallisuutta. Turvallisuusvaikutuksista merkittävin liittyy ehdotuksiin, joilla parannetaan Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuuksia valvoa nimettyjen katsastajien ja aluksenmittaajien toimintaa. Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä menettelyistä ja osaamisen ylläpidosta vahvistaisi katsastusten ja aluksenmittausten luotettavuutta ja vähentäisi riskiä siitä, että alusten teknisen kunnon arviointi toteutuisi epäyhtenäisesti. Selkeämmät perusteet nimityskirjan peruuttamiselle mahdollistavat nopeamman puuttumisen tilanteisiin, joissa toiminnan laatu ei täytä tehtävän edellyttämää tasoa.

Luokituslaitossääntöjen noudattamisen säätäminen pakolliseksi kaikille SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluville aluksille vahvistaisi teknisten turvallisuusvaatimusten yhdenmukaisuutta. Aiemmin voimassa ollut mahdollisuus nojautua viraston vastaavina pitämiin määräyksiin sisälsi tulkinnanvaraa. Käytännössä tällaisia vaihtoehtoisia Liikenne- ja viestintäviraston sääntöjä ei ollut tarkoituksenmukaista kehittää, ylläpitää eikä käyttää. Selkeä ja yksiselitteinen vaatimus luokituslaitossääntöjen noudattamisesta arvioidaan parantavan merenkulun turvallisuutta ja selkeyttää sääntelyä varustamoiden suuntaan.

Muutoin muutokset ovat luonteeltaan sääntelyä selkeyttäviä tai teknisiä tarkistuksia, eikä niillä siten arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen.

4.2.2 Laivaväkilaki

Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia varustamoihin, merenkulun toimijoihin eikä viranomaisiin. Useimmat ehdotetuista muutoksista ovat luonteeltaan sääntelyä selkeyttäviä tai teknisiä tarkistuksia, joilla ei muuteta nykyisiä pätevyys-, miehitys- tai toimintavelvoitteita.

Laivaväkilain 11 §:n muutoksella laajennetaan Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuuksia peruuttaa aluksen miehitystodistus kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Tämä voi aiheuttaa kustannuksia varustamoille tilanteissa, joissa miehitystä tai lepoaikoja koskevia velvoitteita rikotaan toistuvasti. Tällöin miehitystodistuksen peruuttaminen voi edellyttää varustamolta muutoksia toimintaan tai miehitykseen. Nämä kustannukset perustuvat kuitenkin olemassa oleviin vaatimuksiin, eivätkä esitetyt muutokset luo uusia velvoitteita.

Laivaväkilain 25 §:ään esitetty muutos on sääntelytekniinen. Muutoksen myötä työkielen merkitseminen miehitystodistukseen poistuu ja näin ollen vähentää hallinnollisia kustannuksia jättämällä pois tarpeettomaksi osoittautuneen menettelyn. Laivaväkilain 26 c §:n kumottava momentti on tiedonhallintalain voimaantulon myötä tarpeetonta sääntelyä, eikä muutoksella ole taloudellisia vaikutuksia. Laivaväkilain 28 §:ään sisältyvä virastolle annettava tarkempi

määräyksenantovaltuus ISM-koodin arviointikriteereistä voi aiheuttaa vähäisiä kustannuksia varustamoille, mikäli arviointikriteerien tarkentaminen edellyttää sisäisiä prosessimuutoksia. Toisaalta selkeämmät arviointikriteerit vähentävät tulkintaepävarmuuksia ja voivat pitkällä aikavälillä alentaa turvallisuus- ja valvontavelvoitteisiin liittyviä kustannuksia.

Vaikutukset viranomaisiin

Esityksellä on pääosin viranomaistoimintaa selkeyttäviä ja hallinnollista taakkaa keventäviä vaikutuksia.

Laivaväkilain 11 §:ssä ehdotettu laajennettu toimivalta miehitystodistuksen peruuttamiseen selkeyttää Liikenne ja viestintäviraston tehtäviä. Vaikka virastolla olisi jatkossa oikeus omaaloitteiseen uudelleenarviointiin, muutoksen ei arvioida lisäävän työmäärää merkittävästi. Valvontaa ja miehitystietojen käsittelyä tehdään jo nykyisessä lainsäädäntökehyksessä, eikä muutoksella laajenneta miehityksen sisältöä koskevia velvoitteita. Laivaväkilain 25 §:n muutos vähentää viranomaisen työtä keventämällä miehitystodistusten käsittelyä, koska työkielen muuttuessa ei tarvita uutta hakemusta. Laivaväkilain 26 c §:n 3 momentin kumoaminen poistaa päällekkäistä sääntelyä. Laivaväkilain 28 §:ään ehdotettu määräyksenantovaltuus lisää viranomaisen norminantotyötä, mutta parantaa arviointikäytäntöjen yhdenmukaisuutta ja tehostaa ISM-koodin mukaista valvontaa. Tämä selkeyttää viranomaisen tehtäviä ja vähentää tulkinnanvaraisia tilanteita tarkastuksissa.

Vaikutukset turvallisuuteen

Esityksen arvioidaan kokonaisuutena vahvistavan merenkulun turvallisuutta. Turvallisuusvaikutuksista merkittävin liittyy lain 11 §:ään, jossa virastolle annetaan nimenomainen mahdollisuus peruuttaa miehitystodistus myös tilanteissa, joissa aluksella toistuvasti rikotaan vaatimuksia aluksen turvallisuudesta miehityksestä. Tämä mahdollistaa tehokkaamman puuttumisen puutteisiin ja vastaa IMO:n päätöslauselman A.1047(27) suosituksia.

Myös lain 28 §:ssä säädettävä viranomaisen määräyksenantovaltuus ISM-koodin mukaisten arviointikriteerien täsmentämiseksi parantaa turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaikuttavuutta. Selkeät ja yhdenmukaiset kriteerit varmistavat, että alusten turvallisuusjohtaminen on vaatimustenmukaista ja että miehistön pätevyys ja perehdytys voidaan arvioida järjestelmällisesti.

Muut ehdotukset ovat pääosin teknisiä eivätkä muuta turvallisuustasoa. Laivaväkilain 25 §:n muutos ylläpitää SOLAS-vaatimusten mukaista velvoitetta kirjata aluksen työkieli laivapäiväkirjaan, joten turvallisuustaso ei tältä osin muutu.

Vaikutukset merenkulkijoihin

Laivaväkilain 11 §:n muutos parantaa merenkulkijoiden työolosuhteita ja työhyvinvointia. Viranomaisen mahdollisuus puuttua turvalliseen miehitykseen liittyviin puutteisiin vahvistaa merenkulkijoiden oikeutta turvallisiin työoloihin.

Laivaväkilain 28 §:n muutos vahvistaa merenkulkijoiden ammattitaidon, perehdytyksen ja pätevyyden varmistamista, koska ISM-arviointeja voidaan tehdä yhdenmukaisemmin ja selkeämmin kriteerein. Tällä on myönteinen vaikutus parempaan turvallisuuskulttuuriin ja yhtenäistä vaatimusten toteutumista eri aluksilla.

Muut pykälämuutokset eivät muuta merenkulkijoiden oikeuksia tai velvollisuuksia. Lain 15 § ja 25 § muutokset eivät muuta pätevyysvaatimuksia tai työskentelyn edellytyksiä. Lain 26 c §:n 3 momentin kumoamisella ei ole vaikutuksia merenkulkijoiden asemaan.

4.2.3 Laki liikenteen palveluista

Taloudelliset vaikutukset

Muutos liikennepalvelulain 39 §:ään on kuorma- ja linja-auton ammattipätevyiden haltijoille merkittävä myös taloudellisesti, sillä se vähentää luvanhaltijoiden asiointitarvetta Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajalla. Myönteiset vaikutukset kohdistuvat erityisesti kuljetusalan yrityksiin. Uusi laskentamalli on varmempi ja sen käyttöönoton myötä pätevyiksi koskevan, Liikenne- ja viestintävirastossa tehtävän korjauskäsittelytyön määrä vähenisi. Vähentymän määräksi on arvioitu noin 0,1 henkilötyövuotta. Lisäksi ehdotettava laskentatapaa yksinkertaistava muutos alentaisi tulevia viraston järjestelmäkehityksen kustannuksia.

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan ammattipätevyshakemuksen sähköistäminen alentaisi asiakkaiden maksamia maksuja 20–40 prosentilla. Arvio perustuu siihen, että esityksen kirjoitushetkellä sähköisestä asiointista perittävien maksujen suuruus vastaa 60–80 prosenttia hakemusmaksuista, jotka peritään hakemusten jättämisestä sen palveluntuottajan palvelupisteellä. Voimassa olevan maksuasetuksen mukaisilla hinnoilla arvioituna asiakasmaksut alenisivat kaikkiaan 256 000–427 000 eurolla nykyiseen vuosittain perittyjen maksujen määrään nähden.

Esityksen merenkulkua koskevien ehdotusten taloudelliset vaikutukset ovat kokonaisuutena vähäiset. Esitetty muutos liikennepalvelulain 102 §:ään keventäisi päällekkäistä pätevyyskirjamenettelyä, koska korkeampien kansipäällystön pätevyyksien haltijoiden ei enää tarvitsisi hakea erillistä vuokraveneen kuljettajankirjaa taikka kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa. Tämä vähentäisi viranomaisen työmäärää ja alan toimijoiden hallinnollista taakkaa sekä pienentäisi toimijoiden kustannuksia. Esitetty muutos liikennepalvelulain 206 §:ään toisi lainsäädäntöön nimenomaisen rekisterinpitovelvoitteen hyväksytyistä merimieslääkäreistä, joka vastaa jo vakiintunutta viranomaiskäytäntöä. Rekisterin ylläpito ei siten aiheuttaisi uusia taloudellisia vaikutuksia. Esitetty määräyksenantovaltuuden muutos lain 116 §:ään koskien kansallisia koulutuksia ei aiheuttaisi lisäkustannuksia koulutuksen järjestäjille, mutta voisi yhtenäistää koulutusten järjestämiskäytäntöjä ja vähentää myöhemmin koulutuksen järjestäjien valvonnasta aiheutuvia kustannuksia.

Vaikutukset viranomaisiin

Ehdotuksilla on pääosin viranomaisten toimintaa selkeyttäviä ja yhdenmukaistavia vaikutuksia. Esitetty muutos liikennepalvelulain 102 §:ään vähentäisi viranomaiselle tulevien pätevyyskirjahakemusten määrää niissä tapauksissa, joissa henkilöllä on jo olemassa oleva korkeampi pätevyyskirja. Esitetty muutos liikennepalvelulain 206 §:ään toisi lainsäädäntöön nimenomaisen rekisterinpitovelvoitteen, joka vastaa jo nykyistä vakiintunutta viranomaiskäytäntöä. Rekisterin ylläpito ei siten lisää viraston työmäärää. Esitetty muutos lain 116 §:n määräyksenantovaltuudesta parantaisi viranomaisen mahdollisuuksia varmistaa kansallisten koulutusten sisällön laatu ja yhdenmukaisuus. Määräyksenantotyö lisäisi viraston norminantotehtäviä jonkin verran, mutta samalla vähentäisi koulutuksen järjestäjiin kohdistuvan valvonnan tarvetta ja selkeyttäisi koulutusvaatimuksia.

Vaikutukset turvallisuuteen

Esityksen vaikutukset merenkulun turvallisuuteen ovat kokonaisuudessaan myönteisiä. Liikennepalvelulain 102 §:ään ehdotettu muutos on turvallisuusneutraali, koska hyväksyttäväksi pätevyudeksi esitettävät kansipäällystön pätevyyskirjat ovat vaatimustasoltaan vähintään yhtä korkeita kuin vuokraveneen kuljettajankirja taikka kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Liikennepalvelulain 206 §:ssä ehdotettu rekisteri lisääi läpinäkyvyyttä ja varmistaisi, että merimieslääkärien hyväksyntä on helposti todennettavissa. Tämä tukisi merimieslääkärijärjestelmän luotettavuutta. Esitetty liikennepalvelulain 116 §:ään lisättävä määräyksenantovaltuus kotimaanliikenteen koulutuksiin mahdollistaisi kansallisten koulutusten sisällön täsmenämisen ja yhdenmukaistamisen, mikä vahvistaisi koulutuksen laatua ja parantaisi turvallisuutta.

Esitetyllä muutoksella lain 39 §:ään ei ole vaikutuksia tieliikenteen turvallisuuteen, sillä muutos koskee vain ajokortille tehtävän ammattipätevyysmerkinnän tai erillisen kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyskortin hakemista. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutusvaatimukset pysyvät ennallaan.

Vaikutukset merenkulkijoihin

Esityksen vaikutukset merenkulkijoihin ovat kokonaisuudessaan myönteisiä. Esitetty muutos liikennepalvelulain 102 §:ään helpottaisi kansipäällystön pätevyyskirjan haltijoiden toimintaa poistamalla tarpeen hakea erillinen vuokraveneen kuljettajankirja taikka kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Yksittäisen merenkulkijan kannalta tämä tarkoittaa sitä, että hän säästää vuokraveneen kuljettajankirjan taikka kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan hakemisesta koituvat kustannukset, mikäli hänellä on voimassa oleva kansipäällystön pätevyyskirja. Tämä suoritmaksu on Liikenne- ja viestintäviraston voimassa olevan hinnaston mukaisesti sähköisellä hakemuksen osalta 110 € taikka paperisen hakemuksen osalta 130 €. Esitetty muutos lain 206 §:ään parantaisi merenkulkijoiden oikeusturvaa varmistamalla, että hyväksytyjen merimieslääkärien listaus on selkeästi laissa säädetty ja saatavilla. Esitetty muutos liikennepalvelulain 116 §:ään tukisi merenkulkijoiden osaamista varmistamalla, että kansallisen koulutuksen sisällöistä voidaan antaa täsmällisiä ja yhdenmukaisia määräyksiä. Tämä parantaisi koulutuksen laatua ja yhdenmukaistaisi koulutuksen sisältöä eri merenkulun koulutuksen järjestäjien välillä.

Vaikutukset kotitalouksille

Lain 39 §:ään esitetyn laskentatapaa selkeyttävän muutoksen myötä kuorma- ja linja-autokuljettajan ammattipätevyyskortin tai pätevyysmerkinnän hakeminen sähköisesti mahdollistuisi kansalaisille. Muutoksella olisi taloudellinen vaikutus, kun hakemuksen jättäminen ei enää edellyttäisi henkilökohtaista asiointia Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottavan palvelupisteellä. Sähköisen asioinnin mahdollisuutta tulevat oletettavasti hyödyntämään laajasti kaikki asioinnin tarpeessa olevat palvelupisteen sijainnista riippumatta. Mahdollisuus sähköiseen asiointiin tasapainottaisi sitä, että vuoden 2027 alusta lukien palvelupisteverkosto supistuu 77 pisteestä 43 pisteeseen. Ilman sähköisen asioinnin mahdollisuutta palveluverkoston supistaminen pidentäisi matka-aikoja palvelupisteelle ja näin lisääisi asiointia asiakkaille syntyviä kustannuksia, kuten matkakuluja ja mahdollisesti menetettyä työaikaa.

Sukupuolivaikutukset

Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyuden laskentatavan muuttamisesta (39 §) syntyy taloudellisia hyötyjä ammattipätevyuden omaaville. Hyödyt kohdistuvat suurimmaksi osaksi miehille, sillä liikenneasioiden rekisterin tietojen perusteella miesten osuus on lähes 95 prosenttia ammattipätevyysien nykyisistä haltijoista. Ammattipätevyuden voimassaolon laskentatapaa koskeva muutos on sukupuolineutraali eikä se vaikuta ammattipätevyuden suorittamiseen.

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimuksia koskevan 102 §:n muutoksen osalta syntyy taloudellisia hyötyjä sellaisille henkilöille, joilla on jokin miehitysasetuksessa tarkoitettu kansipäällystön pätevyyskirja. Muutoksen vaikutusten voidaan arvioida kohdistuvan pääasiallisesti miehiin. Vuosina 2024-2025 uusia vuokraveneen kuljettajankirjoja on myönnetty yhteensä 336 kappaletta. Näistä 91 % myönnettiin miehille ja 8,9 % naisille. Vuokraveneen kuljettajankirjat myönnetään toistaiseksi voimassa olevina. Tarkkaa tietoa kaikista voimassa olevista vuokraveneen kuljettajankirjoista ja haltijoiden sukupuolijakaumasta ei ole saatavilla. Saatavilla olevan tiedon perusteella voidaan arvioida, että vuokraveneenkuljettajan kirjan haltijoista enemmistö on miehiä. Vuoden 2024 merimiestilaston mukaan kansipäällystössä tehtiin vuonna 2024 yhteensä 1157 henkilötyövuotta. Näistä henkilötyövuosista 95,2 % oli miesten tekemiä ja 4,8 % naisten tekemiä. Esiitetty muutos 102 §:ään on sukupuolineutraali.

Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

Ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (376/2020, jäljempänä *suhteellisuusarviointiasetus*) edellytetään oikeasuhtaisuuden arviointia ja selvityksen liittämistä säädöksiin ennen kuin säädetään uusia tai muutetaan voimassa olevia säänneltyjen ammattien harjoittamisen aloittamista, niiden harjoittamista tai jotakin niiden harjoittamisen muotoa rajoittavia lakeja, asetuksia tai viranomaisen määräyksiä. Suhteellisuusarviointia koskeva ilmoitusmenettely perustuu suhteellisuusarviointiasetuksen 6 §:ään, jolla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958 10 ja 11 artikla.

Suhteellisuusarviointiasetus edellyttää, että ammattisääntely voidaan perustella yleisen edun mukaisilla tavoitteilla. Sääntelyn valmistelusta vastaavan viranomaisen on erityisesti harkittava, voidaanko tähän liittyviä säädöksiä perustella objektiivisesti yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen tai kansanterveyteen liittyvillä syillä taikka yleiseen etuun liittyvillä, uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla syillä.

Ammattisääntelyn on oltava myös oikeasuhtaista. Säänneltyjä ammatteja koskevaa sääntelyä valmistellessaan viranomaisen on varmistettava, että säädökset ovat omiaan takaamaan asetetun tavoitteen saavuttamisen eivätkä ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Ammattisääntelyä muutettaessa viranomaisen on lisäksi otettava huomioon muutettujen säännösten vaikutus, kun sitä tarkastellaan muiden ammatin harjoittamista koskevien säännösten kanssa, sekä erityisesti se, miten muutetut säännökset yhdessä muiden vaatimusten kanssa myötävaikuttavat saman yleisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen ja ovatko ne tarpeen sen saavuttamiseksi.

Liikennepalvelulain 102 §:ää esitetään muutettavan siten, että korkeampien kansipäällystön pätevyysien haltijoiden ei enää tarvitsisi hakea erillistä vuokraveneen kuljettajankirjaa taikka

kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa. Vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset ovat perusteltuja yleisen meriturvallisuuden takaamiseksi. Esitetty muutos mahdollistaisi vuokraveneen kuljettamisen ilman vuokraveneen kuljettajan pätevyyskirjaa sellaisille henkilöille, joilla on miehityasetuksessa tarkoitettu kansipäällystön pätevyyskirja. Näin ollen esitetty muutos helpottaisi säännellyn ammatin harjoittamista vaarantamatta pätevyysvaatimusten taustalla olevia tavoitteita. Näin ollen arvioidaan, että esitetty muutos on oikeasuhtainen sekä ammattipätevyyssäätelyn tarkoituksen mukainen.

4.2.4 Merilaki

Taloudelliset vaikutukset

Esityksen taloudelliset vaikutukset ovat kokonaisuutena vähäiset. Esityksen myötä sähköisen päiväkirjan järjestelmän valmistajan ei enää tarvitse hakea Liikenne- ja viestintävirastolta hyväksyntää järjestelmän käyttämiseksi suomalaisella aluksella, jos valmistajalla on jo hyväksyntä aluksen luokituslaitokselta. Tämä vähentää valmistajan kuluja. Hyväksynnän nykyinen hinta on 1 100 euroa ja hyväksyntäpäätös on voimassa viisi vuotta. Voimassa olevia hyväksyntäpäätöksiä on tällä hetkellä 11 kappaletta. Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole tarkkaa näkymää siihen, kuinka monessa suomalaisessa aluksessa sähköinen päiväkirja on tällä hetkellä käytössä. Vuonna 2024 julkaistun opinnäytetyön mukaan vuoden 2024 helmikuussa sähköisiä päiväkirjoja oli käytössä kahdeksassa suomalaisessa aluksessa, mutta varustamoilla oli aikeita laajentaa sähköisten päiväkirjojen käyttöä (Wassholm, 2024).

Vaikutukset viranomaisiin

Esitys vähentää tarvetta tehdä hallintopäätöksiä. Esityksen myötä Liikenne- ja viestintäviraston ja valtuutettujen luokituslaitosten välisen sopimuksen työnjakoa koskevaa liitettä sekä luokituslaitossopimukseen liittyvää ohjetta on muutettava siten, että ne ottavat huomioon esityksen vaikutukset. Liikenne- ja viestintäviraston on otettava muutos huomioon luokituslaitosten valvonnassa.

Esityksen myötä Liikenne- ja viestintäviraston on tarkasteltava alusten päiväkirjoja koskevan määräyksen päivitystarvetta. Määräys on tullut voimaan vuonna 2017 ja kansainvälisten vaatimusten kehityksen takia määräyksen ajantasaisuuden tarkasteluun on muutakin tarvetta.

Vaikutukset turvallisuuteen

Esityksellä ei katsota olevan vaikutusta turvallisuuteen. Aluksen päiväkirjoihin kirjataan tapahtumia joko tapahtumahetkellä tai sen jälkeen. Sähköisten päiväkirjojen käyttö voi välillisesti lisätä turvallisuutta silloin, kun kirjaaminen tapahtuu automaattisesti aluksen järjestelmistä ja esimerkiksi aluksen vahtipäällikön ei tarvitse merivahdin aikana kiinnittää huomiotaan tapahtumien manuaaliseen kirjaamiseen.

Vaikutukset merenkulkijoihin

Esityksellä ei katsota olevan vaikutuksia merenkulkijoihin, koska sähköiset päiväkirjat ovat jo nykyisellään mahdollisia. Esitys vaikuttaa sähköisen päiväkirjan järjestelmän hyväksyntämenettelyyn. Vuonna 2020 tehdyn kyselyn mukaan erään varustamon kansi- ja konepäällystöstä noin 72 prosenttia vastanneista suhtautui myönteisesti siihen, että paperisista päiväkirjoista siirryttäisiin sähköisiin päiväkirjoihin (Hellman, 2020).

4.2.5 Vesiliikennelaki

Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä vähennetään Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvia kustannuksia, kun vesiliikennelain 49 §:ssä ja 54 §:ssä säädetty teettämishukka muutettaisiin mahdollisuudeksi asettaa puutteellisen tai harhaanjohtavan turvalaitteen, vesiliikennemerkin tai valo-opasteen korjaamista koskevan kehotuksen tehosteeksi uhkasakko. Sama tehoste olisi käytössä myös näiden laitteiden asentamisen laiminlyöntitilanteissa. Nykyisen teettämishuhan täytäntöönpaneminen on prosessina hyvin hidas, työläs ja se edellyttää taloudellisia resursseja. Uhkasakkoa koskeva hallinnollinen menettely on vastaava kuin teettämishuhan kohdalla. Täytäntöönpanovaihetta koskeva muutos olisi kuitenkin huomattava, sillä uhkasakko voidaan asettaa ylläpitovelvollisen maksettavaksi, joten valtion kustannettavaksi ei tulisi turvalaitteen asettamisesta tai korjaamisesta aiheutuvia kustannuksia. Lisäksi ehdotetun muutoksen etuna on se, ettei Liikenne- ja viestintäviraston henkilöresursseja tarvitse sitoa urakoitsijoiden valintaan, urakkasopimusten laatimiseen sekä muuhun tähän liittyvään työhön.

Vaikutukset viranomaisiin

Esityksellä tehostetaan Liikenne- ja viestintäviraston vesiväylien sekä vesiliikenteen kielto- ja rajoitusalueiden merkitsemistä koskevaa valvontaa, kun puutteellisen, harhaanjohtavan tai puuttuvan turvalaitteen, vesiliikennemerkin tai valo-opasteen korjaamista tai asentamista koskevan kehotuksen tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko. Uhkasakon käyttö on näissä tilanteissa viimesijainen toimenpide, mutta sen arvioidaan tehostavan viraston antamien kehotusten noudattamista. Oikein merkityt kielto- ja rajoitusalueet helpottavat myös niiden valvontaa vesiliikennettä valvovien viranomaisten (muun muassa Poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli) toimesta.

Esityksen tavoitteena on selkeyttää viranomaisten toimivaltuuksia tilanteissa, joissa vesiliikenteen keskeyttäminen on tarpeen toteuttaa kiireellisesti vesistöissä tai sen läheisyydessä tehtävien rakennushankkeiden takia. Tällaisissa tilanteissa vesilain mukainen menettely voi osoittautua liian hitaaksi, tai vesiliikenteen keskeyttämisen tarvetta ei kenties ole arvioitu hankkeen lupakäsittelyn yhteydessä. Voimassa oleva lainsäädäntö ei anna millekään viranomaiselle toimivaltaa keskeyttää vesiliikennettä tällaisissa tilanteissa. Vesiliikennelain 100 §:n muutos antaisi tämän toimivallan Liikenne- ja viestintävirastolle näissä akuuteissa tilanteissa.

Esityksellä olisi myös muita vaikutuksia Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan ja tehtäväkenttään. Uuden 106 a §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa tehdä päätöksiä vesialueen tilapäisestä sulkemisesta tai liikenteen rajoittamisesta muiden, kuin 106 §:n luvanvaraisten tapahtumien osalta sekä myöntää toisaalta lyhytaikaisia poikkeuksia vesiliikennettä koskevasta kiellosta tai rajoituksesta tällaisten tapahtumien järjestämisen helpottamiseksi. Tällaisia 106 a §:n mukaisia päätöksiä tehtäisiin noin 20 vuodessa, joten tämän arvioidaan työllistävän noin 0,1 henkilötyövuotta vuosittain. Muutoksella vähennetään Liikenne- ja viestintäviraston nykyistä hallinnollista kuormitusta, koska nykytilanteessa hakemus vesiliikenteen keskeyttäminen tai rajoituksesta poikkeamiseen tällaisten tapahtumien yhteydessä on käsiteltävä vesiliikenteen pysyviä kieltoja ja rajoituksia koskevassa, vesiliikennelain 102 §:n mukaisessa menettelyssä. Kyseinen menettely on lupakäsittelyä hitaampi, koska esityksestä on pyydetty lausuntoja muilta viranomaisilta ja hakemus on lain mukaan myös kuulutettava. Väliaikaisten kielto- ja rajoitusesitysten käsitteleminen vesiliikennelain mukaisessa menettelyssä vaatii arviolta kolminkertaisen työmäärän

lupakäsittelyyn verrattuna. Muutoksen kokonaisvaikutus olisi näin ollen viraston työtaakkaa vähentävä.

Vaikutukset turvallisuuteen

Esityksellä ehdotetuilla muutoksilla on yleisesti vesiliikenteen turvallisuutta parantavia vaikutuksia. Viraston valvontamahdollisuuksien tehostaminen mahdollistaa vesiväylien turvalaitteissa sekä kielto- ja rajoitusalueiden merkitsemisessä havaittujen puutteiden nykyistä nopeamman korjaamisen. Oikein merkityt väylät ja selkeästi osoitetut kielto- ja rajoitusalueet parantavat vesiliikenteen turvallisuutta.

Ehdotetun 100 §:n muutoksella parannetaan vesiliikenteen turvallisuutta, kun vesiliikenne voidaan keskeyttää tilapäisesti vesi- tai väyläalueella suoritettavien rakennustöiden johdosta. Liikenne- ja viestintäviraston tekemän vesiliikenteen keskeyttämissäätöksen nojalla vesiliikennettä valvovat viranomaiset voivat puuttua tehokkaammin vaaraa aiheuttavaan toimintaan, kuten vesirakennustyömaan läpi ajamiseen. Liikenne- ja viestintävirastolla on käytössään valmiit ja merenkulkijoiden tuntemat kanavat meriliikenteen tehokasta tiedottamista varten näissä tapauksissa (tiedonantaja merenkulkijoille ja tarpeen vaatiessa tiedottaminen myös merivaroitusten avulla). Merenkulkijoiden tehokas tiedottaminen parantaa myös osaltaan turvallisuutta vesialueilla näiden rakennustöiden yhteydessä.

Ehdotetun 106 a §:n 1 momentin lisäyksen nimenomaisena tarkoituksena on lisätä erilaisten tapahtumien turvallisuutta. Sen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan lisättäisiin mahdollisuus kieltää tai rajoittaa vesiliikennettä sellaisella vesialueella, jossa, tai jonka läheisyydessä järjestetään muitakin kuin luvanvaraisia kilpailuja tai muita tapahtumia. Tällaisten päätösten arvioidaan estävän ennakolta esimerkiksi näihin tapahtumiin osallistuvaan yleisöön kohdistuvat onnettomuudet.

Vaikutukset väylänpitäjille, kunnille ja veneilijöille

Turvalaitteita koskevan valvonnan tehostamisen johdosta väylien ylläpitäjille voi aiheutua jonkin verran lisäkustannuksia turvalaitteiden kunnostus- ja asennustöistä johtuen. Vesiliikennettä koskevien kielto- ja rajoitusalueiden merkitsemisestä vastaavat vesiliikennelain 104 §:n nojalla väylänpitäjä tai kunta, jonka aluetta kielto tai rajoitus koskee. Myös näille tahoille voi aiheutua jonkin verran lisäkustannuksia vesiliikennemerkkien korjaus- tai asennuskustannusten muodossa. Kokonaisuutena väylänpitäjille ja kunnille aiheutuvien kustannusten arvioidaan kuitenkin olevan vähäisiä ja etenkin suhteessa parantuneeseen turvallisuuteen.

Vesiliikenteen kielto- ja rajoitusalueiden selkeät merkinnät helpottavat veneilijöiden mahdollisuuksia noudattaa niille asetettuja kieltoja ja rajoituksia. Vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen ehdotetun 100 §:n ja 106 a §:n nojalla rajoittaa veneilijöiden mahdollisuuksia liikkua vesialueella, mutta rajoittaminen on näissä tilanteissa välttämätöntä veneilijöiden turvallisuuden varmistamiseksi.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Valmistelun aikana on arvioitu mahdollisuuksia ja viranomaisten toimivaltaa toteuttaa tarvittavat muutokset alemman asteisella lainsäädännöllä, valtioneuvoston tai ministeriön asetuksella taikka viraston määräyksellä. Tähän esitykseen sisältyvät muutosehdotukset ovat

sellaisia, jotka voidaan toteuttaa vain lainsäädännön avulla ja olemassa olevaa lainsäädäntöä muuttamalla.

Esityksen muutosehdotusten tavoitteena on korjata oikeustilassa olevia puutteita. Näin ollen esitettyjen muutosten vaihtoehtona on säilyttää tilanne nykyisellään. Mikäli esitetyt muutokset jätetään tekemättä, säilyisi tilanne ennallaan ja esitetyt vaikutukset jäisivät toteutumatta. Lisäksi vallitsevassa oikeustilassa olevien puutteiden korjaamatta jättäminen luonnollisesti saattaisi johtaa heikentyvään tilanteeseen. Esityksen tavoitteet ja vaikutukset on kuvattu aiemmin edellä.

6 Lausuntopalaute

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Alusrekisterilaki

12 §. *Virheen korjaaminen Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä.* Ehdotetaan pykälää muutettavaksi siten, että kumottaisiin pykälän 2 momentti tarpeettomana. Henkilötietojen käsittelyn perusteista säädettiin aiemmin henkilötietolaissa, joka on kumottu 1.1.2019 lukien. Nykyään henkilötietojen käsittelystä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (yleinen tietosuojasetus). Tietosuojasetusta täydentää kansallinen tietosuojalaki (1050/2018).

7.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

4 §. *Viittaukset muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän 1 momenttiin päivitetäisiin viittaus uuteen alusturvallisuuden valvonnasta annettavaan lakiin.

6 §. *Yleiset tekniset turvallisuusvaatimukset.* Pykälän 3 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että aluksen runkoa, koneistoa sekä sähkö- ja automaatiolaitteita koskevien hyväksytyin luokituslaitoksen sääntöjen noudattaminen SOLAS-yleissopimuksen säännöksiä ohella olisi jatkossa pakollista. Momentista poistettaisiin nykyinen mahdollisuus noudattaa luokituslaitoksen sääntöjen sijasta Liikenne ja viestintäviraston vastaavina pitämiä määräyksiä.

Tällaisten vastaavina pidettävien sääntöjen laatiminen ei ole hallinnon toimesta mahdollista eikä kannattavaa. Hallinnolla ei myöskään ole mahdollisuutta katsastaa kansainvälisen liikenteen aluksia perustuen luokituslaitosten sääntökokoelmiin.

15 §. *Yleiset tekniset turvallisuusvaatimukset.* Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi koko pykälä. Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että se vastaisi non-SOLAS-direktiivin 6 artiklan 1 kohdan a alakohdan sananmuotoa. Direktiivin säännös edellyttää, että non-SOLAS direktiivin soveltamisalaan kuuluvien matkustaja-alusten rungon, pää- ja apukoneiston sekä sähkö- ja automaattikalaitteiston rakenteen ja huollon tulisi olla hyväksytyin luokituslaitoksen standardien mukaisia. Momentti yhdenmukaistettaisiin näin direktiivissä edellytetyn teknisen tason kanssa ilman kansallisia sisällöllisiä poikkeamia.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta laajennettaisiin koskemaan myös sitä, miten 2 momentissa tarkoitettuja luokituslaitoksen standardeja tulisi soveltaa. Määräyksenantovaltuuden täydentämisellä varmistettaisiin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus antaa

tarvittaessa teknisiä tarkennuksia sekä yhdenmukaistaa standardien soveltamiskäytäntöjä tilanteissa, joissa luokituslaitosten tekniset sääntökokoelmat edellyttävät tulkintaa tai täsmentämistä kansallisen valvontatehtävän näkökulmasta.

38 §. Nimetyt katsastajat. Esityksessä ehdotetaan voimassa olevan lain 38 § jaettavaksi kolmeen erilliseen pykälään siten, että 38 §:ssä säädettäisiin yleisistä säännöksistä nimetyistä katsastajista, ja säännökset nimetyt katsastajan nimityskirjasta sekä nimityskirjan peruuttamisesta siirrettäisiin uusiin 38 a ja 38 b §:iin. Jako vastaisi uuden alusturvallisuuden valvontalain 9–11 §:ien rakennetta, joissa säädetään vastaavalla tavalla nimetyistä lippuvaltiotarkastajista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nimetyiltä katsastajalta edellytettävästä pätevydestä ja osaamisesta sekä katsastusten suorittamisesta sovellettavien säännösten ja määräysten mukaisesti. Momentin mukaan nimetyllä katsastajalla tulisi olla merenkulkualan päällystön tai insinöörin tutkinto taikka muu soveltuva koulutus sekä tehtävän edellyttämä kokemus tai osaaminen. Momentissa tarkoitettu osaaminen viittaisi käytännön valmiuksiin ja tehtävän edellyttämään asiantuntemukseen ja kokemus merenkulkualan työkokemukseen. Osaamisvaatimus kattaa esimerkiksi katsastusmenettelyjen tuntemuksen, sovellettavien säännösten käytännön soveltamisen sekä kyvyn arvioida alusten teknistä kuntoa tehtävän edellyttämällä tavalla.

Pykälän 2 momentti sisältäisi asetuksenantovaltuuden, jonka nojalla nimetyiltä katsastajalta edellytetystä kokemuksesta ja osaamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Momentti vastaisi osittain voimassa olevan lain 38 §:n 1 momentin toista virkettä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta. Määräyksenantovaltuus koskisi katsastajan toiminnallisia velvollisuuksia. Määräyksen avulla Liikenne- ja viestintävirasto voisi täsmentää käytännön kysymyksiä, kuten esimerkiksi katsastuskäytännöistä, katsastusasiakirjojen sisällöstä, katsastuksista raportoinnista sekä käytettävistä järjestelmistä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä osaamisen ylläpitämistä koskevista menettelyistä silloin, kun ne eivät muodosta uusia pätevyysvaatimuksia. Tämä selkeyttäisi katsastajien velvollisuuksia ja yhtenäistäisi katsastuskäytäntöjä. Määräyksenantovaltuus ei koskisi pätevyysvaatimuksia, josta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella tämän pykälän 2 momentin mukaisesti.

38 a §. Nimetyt katsastajan nimeäminen ja nimityskirja. Pykälässä säädettäisiin nimetyksi katsastajaksi nimeämisen ja nimityskirjan voimassaolon keskeisistä edellytyksistä. Pykälä täydentäisi 38 §:ä, jossa säädetään nimetyiltä katsastajilta edellytettävistä yleisistä pätevyys- ja osaamisvaatimuksista sekä katsastusten suorittamisesta sovellettavien säännösten ja määräysten mukaisesti.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nimityskirjan myöntämisestä ja uusimisesta. Nimityskirja myönnettäisiin hakemuksesta määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi. Momentti vastaa voimassa olevan lain 38 §:n 2 momenttia, mutta momenttia täsmennettäisiin siten, että nimityskirjaa tulee hakea, joka vastaa voimassa olevaa käytäntöä. Momentissa täsmennettäisiin myös se, että nimityskirjaan merkitään katsastusten laajuus. Katsastajien koulutustausta ja osaaminen vaihtelevat, minkä vuoksi on tarpeen selkeästi yksilöidä, minkä tyyppisiä ja minkä kokoisille aluksille suoritettavia katsastuksia kukin nimetty katsastaja voi tehdä. Tämä vastaa käytännössä vakiintunutta menettelyä, joka ei kuitenkaan nykyisin ilmene laintasoisesta sääntelystä.

Lisäksi momentti sisältäisi vaatimuksen siitä, että nimityskirjan uusiminen edellyttää hakijalta osoitusta pätevyyden ja osaamisen säilyttämisestä. Tämä korostaa, että virastolla ei olisi velvollisuutta uusien nimityskirjaa, mikäli hakija ei osoita edelleen täyttävänsä tehtävän edellyttämiä vaatimuksia. Osaamisen osoittaminen voi käytännössä edellyttää esimerkiksi selvitystä suoritetuista katsastuksista tai muista tehtävän kannalta merkityksellisistä tiedoista.

Pykälän 2 momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 38 §:n 7 momenttia. Momentin toista virkettä täsmennettäisiin siten, että verkkosivuilta on käytävä ilmi, missä laajuudessa katsastaja on oikeutettu hoitamaan katsastuksia. Täsmennys selkeyttäisi voimassa olevan lain momentin terminologian pykälän 1 momentissa käytetyn käsitteen ”osoitetussa laajuudessa” kanssa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltuudesta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä nimityskirjan hakemisesta, myöntämisestä ja uusimisesta, katsastusten laajuudesta sekä tehtävässä tarvittavan osaamisen osoittamisesta. Määräysenantovaltuus ei ulottuisi pätevyysvaatimusten sisällölliseen määrittelyyn, joista säädetään lailla ja tarkemmin valtioneuvoston asetuksella, eikä sen nojalla olisi mahdollista asettaa uusia muodollisia kelpoisuusehtoja. Määräysenantovaltuus mahdollistaa kuitenkin osaamisen osoittamiseen liittyvien menettelyjen täsmentämisen. Tämä on tarpeen katsastajien toiminnan yhdenmukaistamiseksi ja valvonnan kannalta tarkoituksenmukaisen käytännön varmistamiseksi.

38 b §. *Nimetyksen katsastajan nimityskirjan peruuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin nimetyksen katsastajan nimityskirjan peruuttamisen edellytyksistä ja menettelyistä. Pykälä täydentäisi 38 ja 38 a §:iä, joissa säädetään nimetyiltä katsastajilta edellytettävistä yleisistä vaatimuksista sekä nimetyksen katsastajan nimeämisestä ja nimityskirjasta. Säännökset siirrettäisiin omaan pykäläänsä, jotta nimeämistä, nimityskirjan myöntämistä ja nimityskirjan peruuttamista koskevat säännökset muodostaisivat selkeän ja loogisen kokonaisuuden.

Pykälän 1 momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 38 §:n 3 momenttia. Momentin 1 kohtaa täsmennettäisiin kuitenkin siten, että ”tiedoltaan ja taidoltaan” on korvattu sanalla osaaminen. Tämä vastaisi sanamuodoltaan 38 §:n 1 momentin vaatimusta siitä, että nimetyksen katsastajan tulee täyttää tehtävän edellyttämät pätevyys- ja osaamisvaatimukset.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan lain 38 §:n 4 momenttia.

Pykälän 3 momentti vastaisi voimassa olevan lain 38 §:n 5 momenttia.

Pykälän 4 momentti vastaisi voimassa olevan lain 38 §:n 6 momenttia.

62 §. *Poikkeusten myöntäminen.* Esityksessä ehdotetaan 3 momentin muuttamista. Voimassa olevan lain 3 momentissa tarkoitettu ulkomaanliikenteessä käytettävien alusten rinnastaminen kotimaanliikenteeseen tai kansainväliseen liikenteeseen sisältyy jo sisällöllisesti pykälän voimassa olevaan 1 momenttiin. Sen vuoksi erillinen rinnastussäännös 3 momentissa on päällekkäinen eikä tarpeen. Muutettavan momentin sisältö ei edellytä muutoksia 1 momenttiin, eikä 1 momentin sanamuotoon esitetä muutoksia. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltuudesta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä poikkeusten myöntämisen edellytyksistä. Tällaisia edellytyksiä voisi olla esimerkiksi rinnastetun alueen satamavaltion hyväksyntä.

65 §. *Nimetyksen aluksenmittaajat.* Esityksessä ehdotetaan voimassa olevan lain 65 §:ää jaettavaksi kolmeen erilliseen pykälään siten, että 65 §:ssä säädettäisiin yleisistä säännöksistä nimetyistä

aluksenmittaajista, ja säännökset nimetyn aluksenmittaajan nimityskirjasta sekä nimityskirjan peruuttamisesta siirrettäisiin uusiin 65 a ja 65 b §:iin. Jako vastaisi valvontalain 9–11 §:ien rakennetta, joissa säädetään vastaavalla tavalla nimetystä lippuvaltiotarkastajasta sekä tämän ehdotuksen 38, 38 a ja 38 b §:ien rakennetta, joissa säädetään nimetystä katsastajasta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nimetyltä aluksenmittaajalta edellytettävästä pätevyydestä ja osaamisesta sekä aluksenmittauksen suorittamisesta sovellettavien säännösten ja määräysten mukaisesti. Momentissa ehdotetaan, että nimetyllä aluksenmittaajalla tulisi olla merenkulkualan päällystön tai insinöörin tutkinto taikka muu soveltuva koulutus sekä tehtävän edellyttämä kokemus tai osaaminen. Momentissa tarkoitettu osaaminen viittaisi käytännön valmiuksiin ja tehtävän edellyttämään asiantuntemukseen ja kokemus merenkulkualan työkokemukseen. Osaamisvaatimus kattaa esimerkiksi aluksenmittausmenettelyjen tuntemuksen sekä sovellettavien säännösten käytännön soveltamisen tehtävän edellyttämällä tavalla.

Pykälän 2 momentti sisältäisi asetuksenantovaltuuden, jonka nojalla nimetyltä aluksenmittaajalta edellytetystä kokemuksesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Momentti vastaisi osittain voimassa olevan lain 65 §:n 1 momentin toista virkettä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta. Määräyksenantovaltuus koskisi aluksenmittaajan toiminnallisia velvollisuuksia. Määräyksen avulla Liikenne- ja viestintävirasto voisi täsmentää käytännön kysymyksiä, kuten esimerkiksi aluksenmittauskäytännöistä, aluksenmittausasiakirjojen sisällöstä, aluksenmittauksien raportoinnista sekä käytettävistä järjestelmistä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä osaamisen ylläpitämistä koskevista menettelyistä silloin, kun ne eivät muodosta uusia pätevyysvaatimuksia. Tämä selkeyttäisi aluksenmittaajien velvollisuuksia ja yhtenäistäisi aluksenmittauskäytäntöjä. Määräyksenantovaltuus ei koskisi pätevyysvaatimuksia, joista säädettäisiin asetuksella tämän pykälän 2 momentissa.

65 a §. *Nimetyn aluksenmittaajan nimeäminen ja nimityskirja.* Pykälässä säädettäisiin nimetyksi aluksenmittaajaksi nimeämisen ja nimityskirjan voimassaolon keskeisistä edellytyksistä. Pykälä täydentää 65 §:ä, jossa säädetään nimetyiltä aluksenmittaajilta edellytettävistä yleisistä pätevyys- ja osaamisvaatimuksista sekä aluksenmittauksen suorittamisesta sovellettavien säännösten ja määräysten mukaisesti.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nimityskirjan myöntämisestä ja uusimisesta. Nimityskirja myönnettäisiin hakemuksesta määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi. Momentti vastaa voimassa olevan lain 65 §:n 2 momenttia, mutta momenttia täsmennettäisiin siten, että nimityskirjaa tulee hakea, joka vastaa voimassa olevaa käytäntöä. Momentissa täsmennettäisiin myös se, että nimityskirjaan merkitään aluksenmittauksien laajuus. Aluksenmittaajien koulutustausta ja osaaminen vaihtelevat, minkä vuoksi on tarpeen selkeästi yksilöidä, minkä tyyppisiä ja minkä kokoisille aluksille suoritettavia aluksenmittauksia kukin nimetty aluksenmittaaja voi tehdä. Tämä vastaa käytännössä vakiintunutta menettelyä, joka ei kuitenkaan nykyisin ilmene laintasoisesta sääntelystä.

Lisäksi momentti sisältäisi vaatimuksen siitä, että nimityskirjan uusiminen edellyttää hakijalta osoitusta pätevyyden ja osaamisen säilyttämisestä. Tämä korostaa, että virastolla ei olisi velvollisuutta uusida nimityskirjaa, mikäli hakija ei osoita edelleen täyttävänsä tehtävän edellyttämiä vaatimuksia. Osaamisen osoittaminen voi käytännössä edellyttää esimerkiksi selvitystä suoritetuista aluksenmittauksista tai muista tehtävän kannalta merkityksellisistä tiedoista.

Pykälän 2 momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 65 §:n 7 momenttia. Momentin toista virkettä täsmennettäisiin siten, että verkkosivuilta on käytävä ilmi, missä laajuudessa aluksenmittaaja on oikeutettu hoitamaan aluksenmittauksia. Täsmennys selkeyttäisi voimassa olevan lain yhdenmukaistaa momentin terminologian pykälän 1 momentissa käytetyn käsitteen ”osoitetussa laajuudessa” kanssa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltuudesta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä nimityskirjan hakemisesta, myöntämisestä ja uusimisesta, aluksenmittauksen laajuudesta sekä tehtävässä tarvittavan osaamisen osoittamisesta. Määräysenantovaltuus ei ulottuisi pätevyysvaatimusten sisällölliseen määrittelyyn, joista säädetään valtioneuvoston asetuksella, eikä sen nojalla olisi mahdollista asettaa uusia muodollisia kelpoisuusehtoja. Määräysenantovaltuus mahdollistaa kuitenkin osaamisen osoittamiseen liittyvien menettelyjen täsmennyksen. Tämä on tarpeen aluksenmittaajien toiminnan yhdenmukaistamiseksi ja valvonnan kannalta tarkoituksenmukaisen käytännön varmistamiseksi.

65 b §. *Nimetyt aluksenmittaajan nimityskirjan peruuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin nimetyt aluksenmittaajan nimityskirjan peruuttamisen edellytyksistä ja menettelyistä. Pykälä täydentäisi 65 ja 65 a §:iä, joissa säädetään nimetyiltä aluksenmittaajilta edellytettävistä yleisistä vaatimuksista sekä nimitetyt aluksenmittaajan nimeämisestä ja nimityskirjasta. Säännökset siirrettäisiin omaan pykäläänsä, jotta nimeämistä, nimityskirjan myöntämistä ja nimityskirjan peruuttamista koskevat säännökset muodostaisivat selkeän ja loogisen kokonaisuuden.

Pykälän 1 momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 65 §:n 3 momenttia. Momentin 1 kohtaa täsmennettäisiin kuitenkin siten, että "tiedoltaan ja taidoltaan" korvattaisiin sanalla osaaminen. Tämä vastaisi sananmuodoltaan 65 §:n 1 momentin vaatimusta siitä, että nimetyt katsastajat tulee täyttää tehtävän edellyttämät pätevyys- ja osaamisvaatimukset.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan lain 65 §:n 4 momenttia.

Pykälän 3 momentti vastaisi voimassa olevan lain 65 §:n 5 momenttia.

Pykälän 4 momentti vastaisi voimassa olevan lain 65 §:n 6 momenttia.

85 §. *Kustannusten korvaaminen nimetyille katsastajalle ja aluksenmittaajalle.* Pykälässä ehdotetaan, että voimassa olevan lain 85 §:n 2 ja 3 momentti kumottaisiin.

Voimassa olevan lain 85 §:n 2 momentissa säädetään nimettyjen katsastajien ja aluksenmittaajien palkkion määräytymisestä. Momentissa palkkion muodostumiseen vaikuttaa aluksen tyyppi, koko, vetoisuus, käyttötarkoitus, liikenteen tai toimenpiteen laatu, toimenpiteen suorituspaikka ja -aika sekä samalla kertaa suoritettavat eri toimenpiteet. Momentti on jäänyt tarpeettomaksi, kun valtioneuvoston asetus nimetyille katsastajalle ja aluksenmittaajalle sekä nimetyille tarkastajalle maksettavien palkkioiden suuruudesta (799/2022) astui voimaan. Kyseinen asetus yksinkertaisti palkkion määräytymistä ja käytännössä asetuksessa säädetään ainoastaan palkkioiden enimmäistuntihinnasta. Laissa säädetyt yksityiskohtaiset hinnoitteluperusteet eivät enää vastaa käytössä olevaa maksujärjestelmää, minkä takia pykälän toinen momentti ehdotetaan kumottavaksi. Käytännössä palkkioiden enimmäishinnan määrittelee Liikenne- ja viestintäviraston tekemien katsastusten, aluksenmittausten ja tarkastusten asetuksella määritetty hinta.

Voimassa olevan lain 85 §:n 3 momentin mukaan palkkion suuruudesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Kyseinen asetus, valtioneuvoston asetus nimetyille katsastajalle ja aluksenmittaajalle sekä nimetyille tarkastajalle maksettavien palkkioiden suuruudesta (799/2022) kumotaan samanaikaisesti tämän lain astuessa voimaan, minkä takia tämän pykälän 3 momentti ehdotetaan kumottavaksi.

Siirtymäsäännös. Ehdotetun siirtymäsäännöksen tarkoituksena olisi varmistaa, ettei lain 6 §:n muutoksesta aiheutuisi kohtuuttomia velvoitteita sellaisille olemassa oleville SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluville suomalaisille aluksille, jotka on peruskatsastettu ennen lain voimaantuloa. Osa näistä aluksista, kuten vanhemmat jäänmurtajat ja isot väylänhoitoalukset eivät ole luokan piirissä, eikä niiden saattaminen hyväksytyyn luokituslaitoksen sääntöjen mukaisiksi olisi tarkoituksenmukaista. Siirtymäsäännöksen tarkoituksena on varmistaa näiden alusten toiminnan jatkuvuus ja mahdollistaa niiden turvallinen käyttö myös jatkossa, kunhan muut lain mukaiset vaatimukset täyttyvät.

7.3 Laki huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista

34 §. *Hyvän hallinnon vaatimukset ja virkavastuu.* Ehdotetaan pykälän 1 momenttia muutettavaksi siten, että poistetaan viittaus henkilötietolakiin. Viittaus ehdotetaan kumottavaksi tarpeettomana ja vanhentuneena. Henkilötietojen käsittelyn perusteista säädettiin aiemmin henkilötietolaissa, joka on kumottu 1.1.2019 lukien. Nykyään henkilötietojen käsittelystä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (*yleinen tietosuojaa-asetus*). Tietosuojaa-asetusta täydentää kansallinen tietosuojalaki (1050/2018).

7.4 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta

6 a §. *Kotimaanliikenteen liikennealueilla I ja II liikennöivän bruttovetoisuudeltaan alle 500 olevan aluksen miehitys.* Pykälää ehdotetaan täydennettävän siten, että pykälän 1 momenttiin lisättäisiin maininta myös kalastusaluksista. Nykyisin voimassa olevassa pykälässä on viittaus säiliöaluksiin ja muuhun kotimaanliikenteessä liikennöiviin aluksiin. Kuitenkin kalastusalusten osalta on käytännössä esiintynyt epäselvyyttä siitä, sovelletaanko niihin miehityksen vahvistamista koskevaa 6 §:ää säännönmukaisesti, vai voidaanko ne katsoa kuuluvaksi 6 a §:n soveltamisalaan.

Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on täsmentää pykälän sanamuotoa. Täsmentäminen selkeyttäisi sääntelyn soveltamista siten, että kalastusalusten miehitys arvioidaan jatkossakin selkeästi aluskohtaisesti 6 §:n mukaisesti. Kalastusalusten toiminta- ja riskiprofiilit poikkeavat monilta osin muista kotimaanliikenteen aluksista ja niille ominaisia piirteitä ovat myös erityiset toimintaolosuhteet ja -järjestelyt, jotka vaikuttavat aluksen miehitystarpeeseen, jonka myötä 6 §:n soveltaminen on perusteltua.

Muutoksella ei olisi vaikutusta nykykäytäntöön eikä se aiheuttaisi lisävaatimuksia taikka muutoksia turvallisuustasoon. Muutoksella parannettaisiin soveltamisen ennakoitavuutta ja vähennettäisiin hallinnollista epävarmuutta. Muutos ei lisää viranomaisen tehtäviä eikä muuta miehityksen arvioinnin sisältöä.

11 §. *Miehityksen muuttaminen ja peruuttaminen.* Pykälän otsikkoon ehdotetaan lisättävän viittaus miehityksen peruuttamisesta, jotta otsikko vastaisi pykälän muutettua sisältöä.

Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi maininta Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta peruuttaa miehitystodistus niissä tilanteissa, joissa esitetyissä tiedoissa on tapahtunut muutoksia, eikä laivanisäntä ole niistä säädetyn mukaisesti ilmoittanut.

Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on IMO:n yleiskokouksen päätöslauselman A.1047(27) täytäntöönpano. Mainitun päätöslauselman 2.5 ja 2.6 kohdissa esitetään, että hallinto voi peruuttaa aluksen vähimmäismiehitystodistuksen, mikäli yhtiö ei toimita uutta ehdotusta aluksen vähimmäismiehityksestä silloin, kun aluksen liikennöintialueissa, rakenteessa, koneistossa, laitteissa tai käytössä ja huollossa on tapahtunut muutoksia, jotka vaikuttavat vähimmäismiehitykseen. Lisäksi päätöslauselman mukaan hallinnon tulee tarkistaa ja tarvittaessa peruuttaa aluksen vähimmäismiehitysmääräykset, jos alus jatkuvasti rikkoo lepoaikavaatimuksia.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan myös lisättäväksi maininta siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa arvioida aluksen vähimmäismiehityksen uudelleen ja peruuttaa miehitystodistuksen. Ehdotetulla muutoksella täsmennettäisiin asiassa toimivaltaisen viranomaisen, eli Liikenne- ja viestintäviraston oikeus tarvittaessa oma-aloitteisesti arvioida alukselle vahvistettua vähimmäismiehitystä uudelleen ja peruuttaa miehitystodistus, mikäli aluksella toistuvasti rikottaisiin 5 §:n ja 9 §:n mukaisia velvoitteita aluksen turvalliseksi miehittämiseksi.

Voimassa olevassa laissa ei ole riittävällä tavalla mahdollistettu toimivaltaisen viranomaisen itsenäistä, oma-aloitteista vähimmäismiehityksen uudelleenarviointia ja tarvittaessa miehitystodistuksen peruuttamista. Voimassa olevan lain perusteella Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole ollut yksiselitteistä mahdollisuutta miehityksen uudelleenarviointiin taikka peruuttamiseen muutoin kuin valtakunnallisen merenkulun työmarkkinajärjestön taikka työsuojeluviranomaisen aloitteesta. Liikenne- ja viestintävirastolle ei ole esitetty tällaisia muutoksenhaku- taikka uudelleenarviointipyynnöitä.

Esimerkiksi 2 momentissa tarkoitettussa tilanteessa, jossa aluksella toistuvasti rikotaan 5 §:n ja 9 §:n mukaisia turvallista miehitystä koskevia velvoitteita, on perusteltua varmistaa toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuus vähimmäismiehityksen oma-aloitteiseen uudelleenarviointiin ja peruuttamiseen, vaikka 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa ei olisikaan tapahtunut muutoksia. Perusteena muutokselle on varmistaa, että aluksilla on turvallinen vähimmäismiehitys kaikissa tilanteissa. Muutoksella vahvistetaan merenkulun turvallisuutta.

15 §. Taloushenkilökunnan pätevydestä poikkeaminen. Ehdotetaan säädettäväksi uusi 15 § aiemman lailla 785/2019 kumotun 15 §:n tilalle. Ehdotetussa 15 §:ssä säädettäisiin taloushenkilökunnan pätevydestä poikkeamisesta. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (508/2018) 9 §:n 5 momenttia.

Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on, että jatkossa taloushenkilökunnan pätevydestä poikkeamisesta säädettäisiin lain tasolla ja vastaavasti voimassa olevan aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetun valtioneuvoston asetuksen 9 §:n 5 momentti kumottaisiin. Kyse on sääntelyteknisestä muutoksesta, jolla ei olisi sisällöllisiä muutosvaikutuksia nykyiseen tilanteeseen.

25 §. Aluksen työkieli. Esityksessä ehdotetaan pykälän 2 momentti kumottavaksi. Pykälän 1, 3 ja 4 momentit säilyisivät muuttumattomina.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin jatkossakin siitä, että aluksella käytössä olevasta työkielestä on tehtävä merkintä laivapäiväkirjaan. Vaatimus aluksen työkielen merkitsemisestä aluksen laivapäiväkirjaan tulee SOLAS-yleissopimuksen alusten miehityksestä määrävän kappaleen V kohdasta 3.

Kumottavaksi ehdotetussa pykälän 2 momentissa säädetään velvollisuudesta merkitä matkustaja-aluksen, ro-ro-matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen miehitystodistukseen miehitystä vahvistettaessa aluksen työkieli. Miehitystodistukseen merkittävän aluksen työkielen muuttaminen ja siitä aiheutuvan miehitystodistuksen uudelleen hakeminen on katsottu muuttuneen tarpeettomaksi menettelyksi. Menettelyn katsotaan nykyisin ainoastaan lisäävän hallinnollista taakkaa sekä hakijan että viranomaisen näkökulmasta. Työkielen merkitseminen aluksen laivapäiväkirjaan myös yllä mainittujen alusten osalta on riittävä ja kansainvälisiä vaatimuksia noudattava menettely

26 c §. Laivanisännän ilmoitusvelvollisuus. Ehdotetaan kumottavaksi pykälän 3 momentti tarpeettomana.

Teknisiä rajapintoja ja teknistä käyttöyhteyttä koskevat säännökset voidaan kumota tarpeettomana, sillä asiasta säädetään nykyisin yleislainsäädännöllä. Viranomaistoiminnassa tapahtuvasta tiedonhallinnasta säädetään 1 päivänä tammikuuta 2020 voimaan tulleessa julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetussa laissa (906/2019, jäljempänä *tiedonhallintalaki*). Tiedonhallintalaki on yleislaki, joka koskee laajasti viranomaistoiminnassa tapahtuvaa tiedonhallintaa. Lailla varmistetaan viranomaisten tietoaaineistojen yhdenmukainen hallinta ja tietoturvallinen käsittely julkisuusperiaatteen toteuttamiseksi. Tiedonhallintalain 5 luvussa säädetään lisäksi viranomaisten tietojärjestelmien välillä tapahtuvasta tietojen luovuttamisesta sähköisesti muun muassa teknisten rajapintojen ja katseluyhteyden avulla. Lain tarkoituksena on ollut vähentää tarvetta säätää erityislainsäädännössä teknisluonteisesta tietojen luovutustavasta.

28 §. Todistuskirjojen antaminen ja peruuttaminen. Esityksessä pykälään ehdotetaan säädettäväksi uusi 5 momentti. Uudessa 5 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmiä koskevan ISM-asetuksen säännösten vaatimustenmukaisuuden arvioinnista.

Valtuutuksen nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä esimerkiksi pykälän 1 momentissa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja väliaikaisen vaatimustenmukaisuusasiakirjan myöntämistä taikka peruuttamista koskevista kriteereistä taikka näiden arvioinnista. Tämän myötä virastolla olisi mahdollista antaa myös tarkempia määräyksiä arvioinnista ja kriteereistä koskien 30 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia.

Tarvetta antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi syntyisi esimerkiksi sellaisissa tilanteissa, joissa kansallisessa lainsäädännössä ei säädetä tarkasti ja yksiselitteisesti aluksen laivaväen pätevyyksistä. Ehdotettu muutos vahvistaisi ja selkeyttäisi yhtiön ja päällikön vastuuta siitä, että laivahenkilökunta olisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän edellyttämällä tavalla pätevää SOLAS-vaatimusten taikka muiden aluskohtaisten perehdytys- ja koulutusvaatimusten mukaisesti.

Muutoksella olisi suora vaikutus merenkulun turvallisuuden parantamiseen ja määräyksellä voitaisiin kehittää ja parantaa ISM-säännöksiin liittyviä arviointeja sekä edelleen vahvistaa laivanisännän ja päällikön lakisäateistä vastuuta siitä, että laivaväki on asianmukaisesti pätevää toimeen.

7.5 Laki liikenteen palveluista

39 §. *Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyuden todentaminen.* Pykälän 2 momentti muutettaisiin selkeyttämällä ammattipätevyuden voimassaoloajan laskentatapaa. Perustason ammattipätevyuden osalta momenttia muutettaisiin korvaamalla voimassa olevan lain viittaukset 31 §:n 3 momenttiin ja 32 §:n 4 momenttiin viittauksella lain 29 §:n 1 momentin määritelmään ammattipätevyuden saavuttamispäivästä, jolloin ammattipätevyys katsotaan saavutetuksi koepäivämäärästä. Lisäksi momentin ensimmäisen lauseen sanamuotoa muutettaisiin siten, että sana jatkettaessa korvattaisiin sanalla ylläpidettäessä. Muutokset selkeyttäisivät lainsäädäntöä ja sen luettavuutta. Säännös säilyisi asiallisesti ennallaan.

Laskentatapa ei muuttuisi tapauksissa, joissa ammattipätevyuden jatkoa haetaan kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (434/2018) 6 §:n mukaisesti kuuden kuukauden sisällä edeltävän ammattipätevyuden vanhenemisesta, vaan ammattipätevyuden voimassaoloa jatkettaisiin voimassa olevan ammattipätevyysjakson päättymispäivästä. Jos ammattipätevyyttä laajennettaisiin ammattipätevyuden voimassaoloaikana toiseen kuljetusmuotoon, jatkuisi uusi ammattipätevyys laajennuksen edellyttämän koesuorituksen hyväksymisen päivämäärästä.

Muutoksella olisi merkitystä henkilöille, jotka uudistavat ammattipätevyytensä jatkokoulutuksella yli kuusi kuukautta ennen ammattipätevyuden voimassaolon päättymistä, esimerkiksi kahdeksan kuukautta ennen, ja henkilöille, joiden ammattipätevyuden voimassaolo olisi päättynyt ennen uudelleen voimaan saattamista. Muutoksen myötä ammattipätevyys jatkuisi viidellä vuodella siitä päivästä, jona uutta ammattipätevyyskorttia tai ammattipätevyysmerkinnällä varustettua ajokorttia koskevasta hakemuksesta on tehty hyväksytty päätös. Aiemmin ammattipätevyuden viiden vuoden mittaisen voimassaoloajan on katsottu alkavan viimeisen jatkokoulutustodistuksen päivämäärästä. Jatkossa, henkilön uudistaessa ammattipätevyyttään jatkokoulutuksella, hakemuksen jättämiseen ja käsittelyyn kuluva aika ei lyhentäisi ammattipätevyuden voimassaoloaikaa.

97 a §. *Määräykset kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta antaa tarkemmat määräykset 97 §:n 2 kohdassa määriteltujen kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Vastaava määräyksenantovaltuus sisältyy jo laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 33 §:ään sekä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 82 §:ään. Näihin lakeihin sisältyy liikenteen palveluista annetun lain 97 §:n 2 kohtaa vastaava kotimaanliikenteen alueita koskeva määritelmä. Laivaväen pätevyysvaatimukset perustuvat näihin liikennealueisiin. Määräyksenantovaltuuden lisäämisellä olisi siten sääntelyä selkeyttävä ja lainsäädännön johdonmukaisuutta lisäävä vaikutus.

102 §. *Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti. Uudessa momentissa säädettäisiin siitä että 1 momentissa tarkoitetut vuokraveneenkuljettajankirja ja kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja voidaan korvata valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä (508/2018) tarkoitetulla muulla kansipäällystön pätevyyskirjalla kuin vuokraveneen kuljettajankirjalla.

Ehdotetun muutoksen tarkoituksena olisi, että mikäli henkilöllä on jokin vuokraveneen kuljettajankirjaa taikka kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa ylempi merenkulun pätevyys, henkilön ei tarvitse erikseen hakea vuokraveneen kuljettajan pätevyyskirjaa taikka kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa. Käytännössä miehitysasetuksessa tarkoitetut kansipäällystön pätevyyskirjat ovat vaatimustasoltaan korkeampia kuin vuokraveneen

kuljettajankirjan taikka kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan vaatimukset, jolloin kyseiseen kirjaan vaadittu osaaminen on varmistettu muulla tavalla.

Muutos vastaisi myös vesiliikennelain 41 §:ssä säädettyä, jonka mukaan kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytykset moottorikäyttöiselle vesikulkuneuvolle rannikkovesille voi täyttää liikenteen palveluista annetun lain 99 §:ssä tarkoitetulla voimassa olevalla lasti- tai matkustaja-aluksen kuljettajankirjalla tai muulla ylemmällä, ammattimaiseen merenkulkuun tarkoitetulla voimassa olevalla kansipäällystön pätevyyskirjalla. Muutoksen tarkoituksena on joustavoittaa sääntelyä ja vähentää ylimääräistä hallinnollista taakkaa.

206 §. Merimieslääkärin hyväksyminen. Esityksen mukaan ehdotetaan pykälään lisättäväksi kokonaan uusi neljäs momentti. Ehdotetussa momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta pitää rekisteriä hyväksymistään merimieslääkäreistä. Lisäksi momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava luettelo hyväksytyistä merimieslääkäreistä.

Näillä ehdotetuilla muutoksilla täytettäisiin vaatimukset, jotka perustuvat STCW-säännösten kohtaan A-I/9.4 merimieslääkärien hyväksymisestä sekä sitä koskevasta rekisterinpidosta. STCW-säännösten kohta A-I/9.4 ei velvoita rekisterin julkaisemiseen, mutta edellyttää tietoihin pääsyä pyynnöstä. Esitetyt muutokset vastaavat voimassa olevaa asiointilaa, jossa Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee verkkosivuillaan julkaisuun luvan antaneiden merimieslääkärien yhteystiedot kaikkien saataville.

Merimieslääkärin hyväksyminen kuuluu Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisiin tehtäviin ja näin ollen rekisterinpito on välttämätöntä ja tarpeellista tämän tehtävän suorittamiseksi. Merimieslääkäreitä koskevat tiedot tallennetaan liikenneasioiden rekisteriin, josta on säädetty liikennepalvelulain 26 luvussa.

Merimieslääkärihyväksynnän hakemusta tehdessä on annettava seuraavat tiedot: nimi, kotiosoite, puhelinnumero, sähköpostiosoite, toimipiste, toimipisteen osoite, toimipisteen puhelinnumero, erikoislääkäritodistus, koulutustodistus ja suostumustieto nimen ja toimipaikan julkaisuun. Rekisteriin tallennettavissa tiedoissa ei ole kyse arkaluonteisista henkilötiedoista. Rekisteriin tallennettuja tietoja ei julkaista sellaisenaan.

Ehdotuksen mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee luettelossa verkkosivuillaan ainoastaan sellaisten merimieslääkärien yhteystiedot, jotka ovat antaneet lupansa tietojen julkaisemiseen. Luettelossa julkaistavia yhteystietoja ovat hyväksytyt merimieslääkärin nimi, paikkakunta, toimipisteen nimi ja osoite sekä puhelinnumero. Julkaistavissa tiedoissa ei ole kyse erityisistä henkilötietoryhmistä eikä arkaluonteisista henkilötiedoista.

Säännös vastaisi tältä osin liikennepalvelulain 204 §:n rautatielääkäriä ja 205 §:n rautatiepsykologia koskevia säännöksiä, joiden mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelot hyväksytyistä rautatielääkäreistä ja rautatiepsykologeista.

116 §. Merenkulun koulutuksen hyväksyminen. Pykälää ehdotetaan muutettavan lisäämällä uusi viides momentti. Uudessa viidennessä momentissa säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä muusta kuin STCW-yleissopimuksen mukaisista pätevyyskirjaan, lisäpätevyystodistukseen tai asiakirjatodisteeseen johtavan koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy myös kansallisten koulutusten sisällön 116 §:n 1 momentin nojalla erityisestä syystä. Kyseisiä koulutuksia ovat tällä hetkellä kansalliset

koulutukset kuten kuljettajan, kotimaanliikenteen laivurin ja koneenhoitajan pätevyyskirjoihin johtavat koulutukset. Näiden edellä mainittujen koulutussisällöistä aiemmin määrättiin yksityiskohtaisemmin opetushallituksen merenkulkualan perustutkintomääräyksessä. Nykyisin merenkulkualan perustutkintomääräyksessä kyseisistä koulutuksista määrätään ainoastaan hyvin yleisellä tasolla eikä tätä voida katsoa riittäväksi koulutuksen sisällön yhdenmukaisuuden ja laadun varmistamiseksi. Muutoksella olisi myönteisiä vaikutuksia merenkulun turvallisuuden kannalta. Määräyksenantovaltuudella voidaan varmistaa koulutuksen laatu sekä koulutusten sisällöllinen yhdenmukaisuus.

7.6 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamisesta

24 §. Vaitiolovelvollisuus. Ehdotetaan pykälää muutettavaksi siten, että poistetaan viittaus henkilötietolakiin. Viittaus ehdotetaan kumottavaksi tarpeettomana ja vanhentuneena. Henkilötietojen käsittelyn perusteista säädettiin aiemmin 1.6.1999 voimaan tullessa henkilötietolaissa, joka on sittemmin kumottu. Nykyään henkilötietojen käsittelystä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (yleinen tietosuojasetus). Tietosuojasetusta täydentää kansallinen tietosuojalaki (1050/2018).

7.7 Merilaki

18 luku. Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus.

2 §. Päiväkirjan muoto ja tietojen säilyttäminen. 18 luvun 2 §:n 1 momentti ehdotetaan muutettavaksi lisäämällä maininta hyväksytyyn luokituslaitoksen hyväksynnästä. Jatkossakin päiväkirjaa olisi mahdollista pitää joko manuaalisesti taikka sähköisesti. Ehdotuksen mukaan sähköisesti pidettävän päiväkirjan järjestelmä voisi olla vaihtoehtoisesti Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi myös hyväksytyyn luokituslaitoksen hyväksymä.

Hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 391/2009 mukaisesti hyväksytyä laitosta, jonka kanssa Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt katsastusvaltuutusta koskevan sopimuksen. Näin ollen tarkoituksena on, että sähköisen päiväkirjan järjestelmän voisi hyväksyä myös jokin toinen hyväksytty luokituslaitos kuin nimenomaisen aluksen katsastuksen suorittanut luokituslaitos.

Muutoksen tarkoituksena on vähentää hallinnollista taakkaa, keventää sähköisen päiväkirjan järjestelmän valmistajan lupaprosessia ja parantaa sähköisten laivapäiväkirjojen järjestelmien tarjontaa varustamoille. Nykyisin päiväkirjaa koskeva sähköinen järjestelmä hyväksytään ainoastaan Liikenne- ja viestintäviraston toimesta. Täten Liikenne- ja viestintäviraston tehtävän jakamisella vähennettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa, koska sähköisen päiväkirjan järjestelmillä usein on jo jonkin luokituslaitoksen hyväksyntä. Kyseessä ei näin ollen olisi merkittävä julkisen hallintotehtävän siirtäminen, koska luokituslaitokset jo tekevät merkittävän osan lippuvaltiovelvollisuuksista valvontaviranomaisen valtuuttamana ja sähköisten päiväkirjojen järjestelmien hyväksyntöjä. Sähköisten järjestelmien hyväksyntään käytetty resurssi voitaisiin kohdentaa virastossa muihin merenkulun lailla säädettyihin teknisiin hyväksyntätehtäviin tai muihin tehtäviin. Lisäksi 2 §:n 4 momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että lisättäisiin sähköisen päiväkirjan järjestelmän valmistajalle mahdollisuus hakea järjestelmän hyväksymistä Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi hyväksytyltä luokituslaitokselta. Perusteet muutokselle olisivat vastaavat kuin 1 momentin muutoksessa. Määräyksenantovaltuuteen ei esitetä muutosta. Tarkentaville määräyksille on jatkossakin tarve

sekä sähköisten-, että perinteisten paperisten päiväkirjojen osalta. Muutoksen myötä sähköisen päiväkirjan järjestelmän valmistajan pääsy suomalaisille markkinoille helpottuu.

Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, joka sisältäisi määritelmäviittauksen aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohtaan. Alusturvallisuuslain 2 §:n 42 kohdan mukaisesti hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan luokituslaitosasetuksen mukaisesti hyväksyttyä laitosta, jonka kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt katsastusvaltuutusta koskevan sopimuksen.

7.8 Vesiliikennelaki

49 §. *Yleisen kulkuväylän vahvistaminen sekä turvalaitteen asettaminen ja poistaminen.* Esityksessä ehdotetaan pykälän 3 momentti muutettavaksi. Esityksen mukaan 3 momenttia täydennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin toimivalta puuttua myös turvalaitteen asettamatta jättämiseen. Mahdollisuus puuttua myös turvalaitteen asettamisen laiminlyöntiin olisi perusteltu muutos, jotta Liikenne- ja viestintävirastolla olisi käytettävissään tarkoituksenmukaiset ja riittävät keinot varmistaa turvalaitteiden asianmukainen ylläpito. Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on varmistaa, että vesiväylien turvalaitteet asetetaan lupaehtojen mukaisella tavalla. Turvalaitteen asentamatta jättäminen muodostaa asianmukaisen väylänpidon ja liikenneturvallisuuden kannalta jopa suuremman turvallisuusriskin kuin puutteellinen taikka harhaanjohtava turvalaite. Liikenne- ja viestintävirastolla säilyisi edelleen mahdollisuus varmistaa turvalaitteiden kunnossapitoa velvoittamalla myös puutteelliseen taikka harhaanjohtavaan turvalaitteen korjaamiseen.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi luovuttavan voimassa olevan lain 3 momentin teettämisuhkaa koskevasta sääntelystä. Teettämisuhan sijaan veloitteen tehosteeksi ehdotetaan säädettävän uhkasakosta. Esityksessä ehdotetaan että Liikenne- ja viestintävirasto voisi velvoittaa ylläpitovelvollisen tahon määräajassa korjaamaan tai asettamaan turvalaitteen. Veloitteen täyttämistä koskevan päätöksen tehosteeksi Liikenne- ja viestintävirastolla olisi valtuudet asettaa uhkasakko. On huomattava, että suomalaisen oikeusperinteen mukaan uhkasakon määrääminen ei ole ensimmäinen toimenpide, johon valvontaviranomainen ryhtyisi laiminlyönnin havaittuaan. Viranomaisen tarjoaa yleensä ensivaiheessa ohjausta ja neuvontaa, minkä jälkeen tarpeen mukaan määrättäisiin uhkasakko.

Vesiliikennelain 49 §:ssä tarkoitettua turvalaitteen asettamista taikka korjaamista koskeva teettämisuhka on muodostunut ajan saatossa tarkoitukseensa nähden epäkäytännöllisemmäksi keinoksi tehostaa Liikenne- ja viestintäviraston osoittaman veloitteen täytäntöönpanoa. Teettämisuhan käyttö tehosteena on peräisin ajalta, jolloin toimivaltainen viranomainen eli Merenkulkulaitos toimi myös valtion väylien ylläpitäjänä. Näin ollen Merenkulkulaitoksella oli käytössään asiantuntevaa ja osaavaa henkilökuntaa sekä kalustoa turvalaitteiden ja vesiliikennemerkkien asentamiseen ja korjaamiseen. Nykyisin toimivaltaisella viranomaisella eli Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole turvalaitteiden tai vesiliikennemerkkien asentamiseen liittyvää osaamista tai kalustoa käytössään. Teettämisuhan toimeenpano vaatii siten urakoitsijan käyttämistä. Teettämisuhkaa koskeva menettely on monivaiheinen ja lisäksi toimenpiteen toteuttaminen, mm. urakoitsijan valinta vaatii ja sitoo sekä henkilö- että taloudellisia resursseja.

Näin ollen ehdotuksen mukaisesti otettaisiin käyttöön teettämisuhan sijasta uhkasakko. Uhkasakkoa koskeva hallinnollinen menettely on vastaava kuin teettämisuhan kohdalla. Täytäntöönpanovaihetta koskeva muutos olisi kuitenkin huomattava, sillä uhkasakko voidaan asettaa ylläpitovelvollisen maksettavaksi, joten valtion kustannettavaksi ei tulisi turvalaitteen asettamisesta tai korjaamisesta aiheutuvia kustannuksia. Lisäksi ehdotetun muutoksen etuna on

se, ettei Liikenne- ja viestintäviraston henkilöresursseja tarvitse sitoa urakoitsijoiden valintaan, urakkasopimusten laatimiseen sekä muuhun tähän liittyvään työhön.

Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

54 §. Vesiliikennemerkin ja valo-opasteen asettaminen. Ehdotetaan muutettavaksi pykälän 4 momentti. Ehdotuksen mukaisesti esitetään poistettavaksi voimassa olevan lain mukainen Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus asettaa teettämisuha. Samalla esitetään että Liikenne- ja viestintävirasto voisi velvoittaa ylläpitovelvollisen velvoitteen täytäntöönpanoon ja lisäksi asettaa velvoitteen täyttämistä koskevan päätöksen tehosteeksi uhkasakon. Esitettyjen muutosten perustelut ovat vastaavat kuin edellä 49 §:n kohdalla on tarkemmin selostettu

100 §. Vesialueen tilapäinen sulkeminen. Ehdotuksessa pykälää ehdotetaan täydennettäväksi ja tarkennettavaksi lisäämällä maininta rakennustyöstä. Kyseessä on muutos, jolla mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle oikeus määrätä vesialue tilapäisesti suljettavaksi onnettomuuden taikka muun vastaavan syyn ohella myös rakennustyön takia. Tarkoituksena on, että pykälä kattaisi jatkossa myös rakennustyötä vastaavan syyn. Tällaisia olisivat esimerkiksi mittaus- ja tarkistustyöt, erikoiskuljetukset ja purkutyöt. Tämä muutos tarkentaisi viraston toimivaltaa vesialueen tilapäiseen sulkemiseen niissä äkillisissä tilanteissa, joihin vesilain mukainen lupakäsittely ei sovellu tarkoituksenmukaisella tavalla.

Vesiliikenteen turvallisuuden takaaminen edellyttää, että viranomaisella tulisi olla toimivalta keskeyttää vesiliikenne tarvittaessa väliaikaisesti ja viipymättä koko vesialueella. Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomaisena päättämään vesiliikenteen väliaikaisesta keskeyttämisestä ja vesialueen tilapäisestä sulkemisesta, joten johdonmukaisesti olisi perusteltua että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi toimivalta päättää asiasta myös tällaisissa tilanteissa. Liikenne- ja viestintävirastolla on käytössään valmiit ja merenkulkijoiden tuntemat kanavat meriliikenteen tehokasta tiedottamista varten näissä tapauksissa (tiedonantoja merenkulkijoille ja tarpeen vaatiessa tiedottaminen myös merivaroitusten avulla). Mikäli Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus sulkea alue tilapäisesti vesiliikenteeltä, voisivat valvovat viranomaiset myös kyseiseen päätökseen nojaten ohjata liikennettä muualle.

Ehdotetun muutoksen tarkoituksena olisi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä vesialueen tilapäisesti suljettavaksi rakennustyön johdosta taikka rakennustyötä vastaavan muun syyn takia ainoastaan sellaisissa tietyissä tilanteissa, joihin ei ole voitu varautua ennakolta Lupa- ja valvontaviraston vesilain mukaisessa lupakäsittelyssä. Lisäksi olisi perusteltua että Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa täydentää vesilain mukaista väylän sulkupäätöstä keskeyttämällä vesiliikenteen myös väylien ulkopuolella. Pääsääntöisesti tilanteet tulisi jatkossakin käsiteltäväksi ja ratkaistavaksi vesilain mukaisessa hakemusmenettelyssä. Muutoksen tavoitteena on edistää vesiliikenteen turvallisuutta poikkeustilanteissa. Lisäksi muutoksella selkeytettäisiin viranomaisten toimivaltaa akuuteissa tilanteissa.

106 §. Lupa kilpailuihin, harjoituksiin ja muihin tapahtumiin. Esityksen mukaan ehdotetaan kumottavaksi pykälän 6 momentti. Kumottavaksi ehdotettavan pykälän sisällöstä säädettäisiin jatkossa esitetyssä uudessa 106 a §:ssä.

106 a §. Vesiliikenteen rajoittaminen ja lyhytaikaiset poikkeukset rajoituksista kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien vuoksi. Pykälä olisi uusi. Sen 1 momentissa ehdotetaan laajennettavaksi Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa rajoittaa päätöksellään vesiliikennettä tai keskeyttää vesiliikenteen harjoittaminen tilapäisesti. Kieltoa tai rajoitusta koskeva päätös voisi koskea sellaista vesialuetta, jossa keskeytys tai rajoitus olisi tarpeen 106 §:ssä tarkoitettujen, lupaa edellyttävien, kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien

turvallisuuden takaamiseksi. Tarvetta liikenteen rajoittamiseen tai keskeyttämiseen arvioitaisiin kunkin tapahtuman kohdalla erikseen. Päätös edellyttäisi sitä, että rajoitus tai keskeytys olisi tarpeen tapahtumaan osallistuvien tai sitä järjestävien henkilöiden tai tapahtuman yleisön tai muiden vesilläliikkujien turvallisuuden näkökulmasta. Vesialue, jolle keskeytys tai rajoitus asetettaisiin, voisi olla esimerkiksi tietty, satama-aluetta lähellä oleva vesialue, jolle tapahtuman osallistujilla ja yleisöllä on pääsy. Virastolla olisi toimivalta keskeyttää tai rajoittaa vesiliikennettä myös muiden tapahtumien järjestämiseksi. Tällaisia tapahtumia voisivat olla esimerkiksi soutukilpailut tai uintikilpailut tai muut vastaavat kilpailut ja tapahtumat.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa siten, että se voisi myöntää luvan poiketa 101 §:n nojalla asetetuista kielloista ja rajoituksista liikkuu määrättyllä vesialueella. Poikkeus voitaisiin myöntää ja vesillä liikkuminen sallia paitsi 106 §:n mukaisten luvanvaraisten tapahtumien järjestämistä varten, myös muuta vesialueella järjestettävää tapahtumaa varten. Poikkeus myönnettäisiin vain kyseisen tapahtuman ajaksi. Lupa edellyttäisi sitä, että poikkeus ei aiheuttaisi vaaraa tapahtumaan osallistuvien tai sitä järjestävien henkilöiden tai sellaisen tapahtuman yleisön turvallisuudelle.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

8.1 Määräyksenantovaltuudet

Esitys sisältää useampia määräyksenantovaltuuksia. Liikenne- ja viestintävirastolle annettavat määräyksenantovaltuudet koskisivat teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Liikenne- ja viestintävirastolla on näiden osalta erityistä ja vakiintunutta asiantuntemusta.

Alusturvallisuuslain 15 §:n määräyksenantovaltuutta muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus laajennettaisiin koskemaan myös sitä, miten luokituslaitoksen standardeja tulisi soveltaa. Määräyksenantovaltuuden täydentämisellä varmistettaisiin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus antaa tarvittaessa teknisiä tarkennuksia sekä yhdenmukaistaa standardien soveltamiskäytäntöjä tilanteissa, joissa luokituslaitosten tekniset sääntökokoelmat edellyttävät tulkintaa tai täsmentämistä kansallisen valvontatehtävän näkökulmasta.

Alusturvallisuuslain 38 a ja 65 a §:ään ehdotetaan uusina määräyksenantovaltuuksina Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä nimetyn katsastajan ja nimetyn aluksenmittaajan nimityskirjan hakemisesta, myöntämisestä ja uusimisesta, katsastusten tai aluksenmittausten laajuudesta sekä tehtävässä tarvittavan osaamisen osoittamisesta. Lisäksi nimetyn katsastajan ja nimetyn aluksenmittaajan toimintaan liittyen alusturvallisuuslain 38 ja 65 §:ään ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuutta katsastajan sekä aluksenmittaajan toiminnallisista velvollisuuksista. Määräyksen avulla Liikenne- ja viestintävirasto voisi täsmentää käytännön kysymyksiä esimerkiksi katsastus- tai aluksenmittauskäytännöistä, katsastus- tai aluksenmittausasiakirjojen sisällöstä, katsastuksista tai aluksenmittauksista raportointi- ja käytettävistä järjestelmistä.

Lisäksi alusturvallisuuslain 62 §:ään ehdotetaan uutena määräyksenantovaltuutena Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia teknisiä määräyksiä poikkeusten myöntämisen edellytyksistä alusten katsastuksissa. Tällaisia edellytyksiä voisi olla esimerkiksi rinnastetun alueen satamavaltion hyväksyntä

Laijaväkilain 28 §:ään ehdotetaan säädettäväksi uusi 5 momentti, joka sisältäisi määräyksenantovaltuuden. Tämän valtuuden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa

tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmiä koskevan ISM-asetuksen säännösten vaatimustenmukaisuuden arvioinnista. Valtuutuksen nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä esimerkiksi pykälän 1 momentissa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja väliaikaisen vaatimustenmukaisuusasiakirjan myöntämistä taikka peruuttamista koskevista kriteereistä taikka näiden arvioinnista. Tämän myötä virastolla olisi mahdollista antaa myös tarkempia määräyksiä arvioinnista ja kriteereistä koskien 30 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia. Määräyksillä tarkennettaisiin ISM-asetuksen teknisluonteista sääntelyä, jota vaatimustenmukaisuuden arviointia suorittavat tarkastajat soveltavat tehdessään tarkastuksia.

Liikennepalvelulakiin ehdotetaan säädettäväksi uusi 97 a §, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkemmat määräykset kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Vastaava määräyksenantovaltuus sisältyy jo laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 33 §:ään sekä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 82 §:ään. Näihin lakeihin sisältyy liikenteen palveluista annetun lain 97 §:n 2 kohtaa vastaava kotimaanliikenteen alueita koskeva määritelmä.

Liikennepalvelulain 116 §:ään ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle oikeus antaa tarkempia määräyksiä muusta kuin STCW-yleissopimuksen mukaisesta merenkulun pätevyyskirjaan, lisäpätevyystodistukseen tai asiakirjatodisteeseen johtavan koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä. Määräyksen avulla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä myös kansallisten koulutusten tarkemmista koulutussisällöistä.

9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan keväällä 2027. Muutosten voimaantulolle ei ole erityistä määräaikaa, mutta niiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi tarkoituksenmukaista, että ne tulisivat voimaan ilman aiheetonta viivytystä.

Ennen liikenteen palveluista annetun lain 39 §:n voimaantuloa vireille tullessiin hakemuksiin ammattipätevyysmerkinnästä ajokorttiin sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta pätevyyden laskentatapaa.

10 Toimeenpano ja seuranta

Liikennepalvelulain 179 §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikennejärjestelmän tilaa ja toimivuutta, arvioi liikennepalvelulain vaikutuksia ja raportoi niistä säännöllisesti.

Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu hallituksen esitystä laiksi alusturvallisuuden valvonnasta ja siihen liittyviksi laeiksi. Kyse on alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain kokonaisuudistuksesta, jolloin myös lain numero muuttuu. Tämä uusi numero ehdotetaan nyt päivitettävän alusturvallisuuslain 4 §:ään. Alusturvallisuuden valvontalakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle elokuussa 2026.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esitettävän lainsäädännön kannalta merkityksellisiä perusoikeuksia ovat perustuslain (731/1999) 7, 9, 10, 15, 18 ja 20 §. Lisäksi jaksossa tarkastellaan perustuslain 80 §:ää lainsäädäntövallan siirtämisen osalta ja 124 §:ää, jossa säädetään julkisen hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle koskevista edellytyksistä. Valtaosalla esitetyistä muutoksista ei ole merkittävää vaikutusta perusoikeuksien näkökulmasta.

Esityksen perusoikeusliittännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Esitys sisältää säännösehdotuksia, joilla tavoitellaan perusoikeuksien toteutumista kuten perustuslain 7 §:ssä tarkoitettua oikeutta elämään. Lisäksi merenkulun ammatteja koskevalla sääntelyllä on merkitystä 18 §:ssä tarkoitetun elinkeinovapauden näkökulmasta. Näiden säännösten tavoitteena on vesiliikenteen turvallisuuden tai yleisen turvallisuuden lisääminen. Vesiliikenteen turvallisuutta edistäisivät esimerkiksi esitetyt tarkennukset vesiväylien merkitsemisestä ja vesiliikenteen ohjaamisesta kuten merenkulun turvalaitteista, vesiliikennemerkeistä ja valo-opasteista. Lisäksi turvallisuutta edistetään lain alueellisia kieltoja ja rajoituksia sekä kilpailuja ja harjoituksia koskevalla sääntelyllä.

Vesillä liikkujan keskeiset oikeudet ja velvollisuudet määritellään vesiliikenteen säännöissä ja vesiliikenteen ohjaamista koskevissa periaatteissa. Näillä säännöillä ja periaatteilla, joilla ohjataan vesillä liikkujien käyttäytymistä, edistetään vesiliikenteen turvallisuutta eli suojataan vesillä liikkujan henkeä, terveyttä ja hänen omaisuuttaan ja siten perustuslain 7 §:ssä tarkoitettua oikeutta elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen, 15 §:ssä tarkoitettua omaisuuden suojaa sekä 20 §:ssä tarkoitettua ympäristövastuuta.

Koska vesillä käyttäytymistä koskevat säännöt voivat paitsi toisaalta edistää henkilön liikkumisvapautta ja toisaalta vastaavasti rajoittaa jonkin toisen henkilön liikkumisvapautta tai omaisuudensuojaa, on nämä rajoitukset pyritty perusoikeuksia rajoittavina kirjoittamaan mahdollisimman täsmällisesti, tarkkarajaisesti ja oikeasuhteisesti.

Myös vesiliikennelain vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskeva sääntely, jossa säännellään merenkulun turvalaitteista, vesiliikennemerkeistä ja valo-opasteista ovat omiaan edistämään perustuslain 7 §:n, 9 §:n ja 20 §:n tavoitteiden toteutumista. Vesiliikennelain 49 §:ään ehdotetaan muutosta, jossa Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin toimivallasta puuttua myös turvalaitteen asettamatta jättämiseen. Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on varmistaa, että vesiväylien turvalaitteet asetetaan lupaehtojen mukaisella tavalla.

Samoja tavoitteita edistää myös vesiliikennelain alueellisia kieltoja ja rajoituksia sekä kilpailuja ja harjoituksia koskeva sääntely, joka tosin sisältyy jo nykyään pääosin lakiin. Koska tämä sääntely on omiaan myös rajoittamaan liikkumisvapautta ja omaisuudensuojaa, on sekin täsmällistä, tarkkarajaista ja oikeasuhtaista.

Yksityisyydensuoja (10 §)

Ehdotusta voidaan arvioida perustuslaissa turvattun yksityiselämän suojan (10 §) kannalta. Perustuslain 10 § suojaa jokaisen oikeutta yksityisyyteen, johon katsotaan kuuluvan myös henkilötietojen suoja. Myös EU:n perusoikeuskirjan henkilötietojen suojasta säättävän 8 artiklan

mukaan jokaisella on oikeus henkilötietojensa suojaan. Tällaisten tietojen käsittelyn on oltava asianmukaista ja sen on tapahduttava tiettyä tarkoitusta varten ja asianomaisen henkilön suostumuksella tai muun laissa säädetyn oikeuttavan perusteen nojalla.

Henkilötietojen käsittelyä koskevista vaatimuksista säädetään EU:n tietosuoja-asetuksessa [\[1\]](#) sekä kansallisesti sitä täydentävissä tietosuojalaissa ja yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa (759/2004). Tietosuoja-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaan henkilötiedoilla tarkoitetaan kaikkia tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön liittyviä tietoja. Tietosuoja-asetuksen 6 artikla edellyttää, että henkilötietojen käsittely pohjautuu asetuksen mukaiseen edellytykseen. Henkilötietojen käsittelyllä tarkoitetaan 4 artiklan 2 kohdan mukaan myös tietojen säilyttämistä, ja tietojen luovuttamista.

Perustuslakivaliokunnan mukaan henkilötietojen suoja tulee jatkossa turvata ensisijaisesti yleisen tietosuoja-asetuksen ja sitä täydentävän ja täsmentävän tietosuojalain nojalla (PeVL 14/2018 vp). Kansallisen sääntelyn liikkumavara on perusteltava (PeVL 1/2018 vp). Kansallisen sääntelyn tarve lähinnä korostuu yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisten erityisten henkilötietoryhmien sekä kansallisesti valtiosääntöisesti arkaluonteisiksi katsottavien tietojen osalta (PeVL 15/2018 vp). Sääntelytarpeen arvioinnissa on otettava huomioon riskiperusteisuus (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 5) ja perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset (ks. PeVL 42/2016 vp, s. 2—3 ja siinä viitatu lausunnot).

Perustuslakivaliokunta on todennut pitävänsä yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta olennaisena, että internetiin sijoitettavasta henkilörekisteristä tietoja ei voida hakea erilaisina massahakuina, vaan esimerkiksi ainoastaan yksittäisinä hakuina. Valiokunta on pitänyt tällaista rajausta edellytyksenä lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisympäristössä arvioidessaan varsin laajan terveydenhuollon ammattihenkilöiden tietoja sisältävän tietopalvelun luomisen mahdollistavaa esitystä (PeVL 32/2008 vp, s. 3/1; PeVL 2/2018 vp).

Tässä esityksessä on kyse henkilötietojen käsittelystä siltä osin, kun liikennepalvelulain 206 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta pitää rekisteriä hyväksymistään merimieslääkäreistä. Lisäksi momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava luettelo hyväksytyistä merimieslääkäreistä. Näihin toimintoihin sisältyy henkilötietojen luovuttamista ja säilyttämistä.

Käsittelyn katsotaan täyttävän tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan alakohdan e) edellytykset ja siten lainmukaisuuden vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto toimii rekisterinpitäjänä ja liikennepalvelulain 206 §:ssä tarkoitetut hyväksytyt merimieslääkärit ovat tietosuoja-asetuksessa tarkoitettuja rekisteröityjä.

Merimieslääkäreitä koskeva rekisterinpito perustuu STCW-säännösten kohtaan A-I/9.4 merimieslääkärien hyväksymisestä sekä sitä koskevasta rekisterinpidosta. STCW-säännösten kohta A-I/9.4 ei velvoita rekisterin julkaisemiseen, mutta edellyttää tietoihin pääsyä pyynnöstä. Esitetyt muutokset vastaavat voimassa olevaa asiointilaa, jossa Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee verkkosivuillaan julkaisuun luvan antaneiden merimieslääkärien yhteystiedot kaikkien saataville. Liikenne- ja viestintäviraston liikennepalvelulain 206 §:ssä säädettyinä lakisääteisenä tehtävänä on merimieslääkärien hyväksyminen. Rekisterinpito on tarpeellista ja välttämätöntä tämän lakisääteisen tehtävän hoitamiseksi.

Ehdotuksessa ei esitetä säädettäväksi henkilötietojen käsittelyä koskevaa kansallista erityissääntelyä. Ehdotuksen mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee verkkosivuillaan ainoastaan sellaisten merimieslääkärien yhteystiedot, jotka ovat antaneet lupansa tietojen julkaisemiseen. Luettelossa julkaistavia yhteystietoja ovat hyväksytyt merimieslääkärit, nimi,

paikkakunta, toimipisteen nimi ja osoite sekä puhelinnumero. Julkaistavissa tiedoissa ei ole kyse erityisistä henkilötietoryhmistä eikä arkaluonteisista henkilötiedoista.

Viraston määräksenantovaltuudet ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80.2 §)

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomaisella voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen valtuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, ja PeVL 16/2002 vp).

Perustuslakiuudistuksen yhteydessä tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä, on mainittu esimerkkinä viranomaisen norminantovallostasta (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp).

Esityksessä ehdotetaan useita tarkennuksia Liikenne- ja viestintäviraston määräksenantovaltuuksiin sekä eräitä uusia Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuja määräksenantovaltuuksia, jotka kaikki on kuvattu jaksossa ”alempaan asteeseen sääntely”. Näissä valtuuksissa on kyse tekniluonteisista asioista, joihin tällä virastolla on asiantuntemus. Viraston toimiala huomioon ottaen on siksi olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräystenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

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. Tällöin on otettava huomioon tehtävän luonne. 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 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).

Lakiesityksessä ehdotetaan merilain 18 luvun 2 §:ää muutettavan siten, että sähköisen päiväkirjan järjestelmän voisi jatkossa hyväksyä Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi hyväksytty luokituslaitos. Luokituslaitoksen käyttäminen olisi toimijoille vaihtoehto Liikenne- ja viestintäviraston käyttämisen rinnalle. Kyseessä ei olisi merkittävä julkisen hallintotehtävän siirtäminen, koska luokituslaitokset tekevät jo sähköisten päiväkirjojen järjestelmien hyväksyntöjä sekä merkittävän osan lippuvaltiovelvollisuuksista valvontaviranomaisen valtuuttamana. Luokituslaitosten käyttäminen merenkulussa on maailmanlaajuinen käytäntö. Ehdotetussa muutoksessa kyse olisi siitä, että hyväksytyn luokituslaitoksen hyväksymä sähköisen päiväkirjan hyväksyntä hyväksyttäisiin virallisesti myös lain tasolla. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo hyväksytyjä luokituslaitoksia alusturvallisuuslain 42 §:n nojalla. Liikenne- ja viestintäviraston on tarkastettava luokituslaitokset joka toinen vuosi ja raportoitava tarkastuksista Euroopan komissiolle. Lisäksi liikenne- ja viestintäviraston ja luokituslaitosten välisissä sopimuksissa on määritelty lainsäädännöstä (laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999), laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003), hallintolaki (434/2003), vahingonkorvauslaki (412/1974) ja kielilaki (423/2007)) tulevat vaatimukset, joita luokituslaitoksen palveluksessa olevan henkilön on noudatettava hoitaessaan luokituslaitokselle kuuluvia julkisia hallintotehtäviä. Lisäksi alusturvallisuuslain 81 a §:n mukaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sovelletaan hyväksytyn luokituslaitoksen työntekijään.

Perustuslaissa tarkoitetut perusoikeudet, oikeusturva ja hyvä hallinto tulisivat turvatuiksi luokituslaitoksia koskevilla pätevyys- ja laatuvaatimuksilla sekä rikosoikeudellisella virkavastuulla.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

alusrekisterilain 12 §:n 2 momentin kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti *säädetään*

1 §

Tällä lailla kumotaan alusrekisterilain (512/1993) 12 §:n 2 momentti sellaisena kuin se on laissa 486/2004.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 85 §:n 2 ja 3 momentti,
muutetaan 4 §:n 1 momentti, 6 §:n 3 momentti, 15, 38 §, 62 §:n 3 momentti ja 65 § sellaisina kuin niistä ovat 6 §:n 3 momentti, 15, 38 §, 62 §:n 3 momentti ja 65 § laissa 946/2018 sekä 4 §:n 1 momentti laissa 169/2019 sekä
lisätään 38 a, 38 b, 65 a ja 65 b § seuraavasti:

4 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (xxx/2026) säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta.

6 §

Yleiset tekniset turvallisuusvaatimukset

Sen lisäksi, mitä SOLAS-yleissopimuksessa määrätään, yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen on oltava hyväksytyin luokituslaitoksen laatimien aluksen runkoa, koneistoa sekä sähkö- ja automaattikalaitteita koskevien sääntöjen mukainen.

15 §

Yleiset tekniset turvallisuusvaatimukset

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkustaja-aluksen on täytettävä non-SOLAS-direktiivissä kyseisessä matkustaja-alusluokassa sille asetetut tekniset turvallisuusvaatimukset.

Rungon, pää- ja apukoneiston sekä sähkö- ja automaattikalaitteistojen rakenteen ja huollon on oltava hyväksytyin luokituslaitoksen säännöissä luokittelua varten annettujen standardien mukainen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä aluksen teknisestä turvallisuudesta non-SOLAS-direktiivin täytäntöönpanemiseksi sekä standardien soveltamisesta.

38 §

Nimetyt katsastajat

Nimetyllä katsastajalla tulee olla merenkulkualan päällystön tai insinöörin tutkinto taikka muu soveltuva koulutus sekä tehtävän edellyttämä kokemus tai osaaminen. Nimetyn katsastajan tulee suorittaa katsastukset sovellettavien säännösten ja määräysten mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä nimetyltä katsastajalta edellytetystä kokemuksesta ja osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä nimetyn katsastajan toiminnasta, katsastusten suorittamistavasta sekä niihin liittyvistä menettelyistä.

38 a §

Nimetyt katsastajan nimeäminen ja nimityskirja

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää nimetyn katsastajan nimityskirjan hakemuksesta määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, osoitetussa laajuudessa. Nimityskirja voidaan hakemuksesta uusia, jos hakija osoittaa säilyttäneensä pätevyytensä ja osaamisensa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan nimetyn katsastajan nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Verkkosivuilla on käytävä ilmi, missä laajuudessa katsastaja on oikeutettu hoitamaan katsastuksia.

Liikenne ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä nimityskirjan hakemisesta, myöntämisestä, katsastuslaajuudesta sekä katsastuksessa tarvittavasta osaamisesta.

38 b §

Nimetyt katsastajan nimityskirjan peruuttaminen

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

- 1) nimetty katsastaja ei enää osaamiseltaan täytä nimityskirjan saamisen edellytyksiä tai
- 2) nimetty katsastaja vakavasti tai toistuvasti rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä.

Ennen nimityskirjan peruuttamista nimettyä katsastajaa on kuultava.

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

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

62 §

Poikkeusten myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä poikkeusten myöntämisen edellytyksistä.

65 §

Nimetyt aluksenmittaajat

Nimetyllä aluksenmittaajalla tulee olla merenkulkualan päällystön tai insinöörin tutkinto taikka muu soveltuva koulutus sekä tehtävän edellyttämä kokemus tai osaaminen. Nimetyn aluksenmittaajan tulee suorittaa katsastukset sovellettavien säännösten ja määräysten mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä nimetyltä aluksenmittaajalta edellytetystä kokemuksesta ja osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä nimetyn aluksenmittaajan toiminnasta, aluksenmittauksen suorittamistavasta sekä niihin liittyvistä menettelyistä.

65 a §

Nimetyn aluksenmittaaja nimeäminen ja nimityskirja

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää nimetyn aluksenmittaajan nimityskirjan hakemuksesta määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, osoitetussa laajuudessa. Nimityskirja voidaan hakemuksesta uusina, jos hakija osoittaa säilyttäneensä pätevyytensä ja osaamisensa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan nimetyn aluksenmittaajan nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Verkkosivuilla on käytävä ilmi, missä laajuudessa aluksenmittaaja on oikeutettu hoitamaan aluksenmittauksia.

Liikenne ja viestintävirasto voi antaa tarkemman määräyksen nimityskirjan hakemisesta, myöntämisestä, aluksenmittauksen laajuudesta sekä aluksenmittauksessa tarvittavasta osaamisesta.

65 b §

Nimetyn aluksenmittaajan nimityskirjan peruuttaminen

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

- 1) nimetty aluksenmittaaja ei enää osaamiseltaan täytä nimityskirjan saamisen edellytyksiä tai
- 2) nimetty aluksenmittaaja vakavasti tai toistuvasti rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä.

Ennen nimityskirjan peruuttamista nimettyä aluksenmittaajaa on kuultava.

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

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Ennen X päivää Xkuuta 2027 suomalaisiksi alukseksi peruskatsastetut SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvat alukset voivat toimia tämän lain mukaisin edellytyksin, vaikka ne eivät täytä tämän lain 6 §:ssä säädettyjä kansallisia vaatimuksia.

3.

Laki

huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (1712/2015) 34 §:n 1 momentti seuraavasti:

34 §

Hyvän hallinnon vaatimukset ja virkavastuu

Ilmoitetun laitoksen on tässä laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), saamen kielilaissa (1086/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 25 §:n 2 momentti, 26 c §:n 3 momentti sellaisena kuin se on laissa 976/2018,
muutetaan 6 a §:n 1 momentti, 11 §:n otsikko, 11 §:n 1 momentti, 11 §:n 2 momentti sellaisina kuin ne ovat laissa 976/2018,
lisätään lakiin uusi 15 § ja 28 §:ään uusi 5 momentti seuraavasti:

6 a §

Kotimaanliikenteen liikennealueilla I ja II liikennöivän bruttovetoisuudeltaan alle 500 olevan aluksen miehitys

Lukuun ottamatta säiliöaluksia ja kalastusaluksia, kotimaanliikenteen liikennealueilla I ja II liikennöivälle alukselle, jonka bruttovetoisuus on alle 500, ei vahvisteta miehitystä 6 §:ssä säädetyn mukaisesti, eikä sille anneta miehitystodistusta. Laivanisännän hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto kuitenkin vahvistaa miehityksen ja antaa miehitystodistuksen 6 §:ssä säädetyn mukaisesti.

11 §

Miehityksen muuttaminen ja peruuttaminen

Jos aluksen rakenteessa, varustelussa, käytössä, liikennealueissa, pyyntialueissa tai laivanisäntää taikka alusta koskevissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, laivanisännän tulee viipymättä ilmoittaa niistä kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle ja tarvittaessa hakea alukselle uusi miehitystodistus. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa vahvistetun miehitystodistuksen, mikäli edellä tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia eikä laivanisäntä ole niistä säädetyn mukaisesti ilmoittanut.

Alukselle vahvistettuun miehitykseen tyytymätön laivanisäntä, valtakunnallinen merenkulun työmarkkinajärjestö ja työsuojeluviranomainen voivat muissa kuin 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa hakea Liikenne- ja viestintävirastolta miehityksen muuttamista. Muutosta voidaan hakea siinä yhteydessä, kun alukselle määräajaksi annettu miehitystodistus uusitaan ensimmäisen kerran tai vahvistetaan toistaiseksi voimassa olevaksi tai, jos kyseessä on alus, jonka vuotuinen käyttöaika on lyhyempi kuin kuusi kuukautta, täyden purjehduskauden jälkeen. Hakijan on esitettävä hakemuksessaan ne seikat, joiden perusteella hän katsoo, että miehitystä olisi muutettava. Liikenne- ja viestintäviraston on pyydettävä hakemuksesta työsuojeluviranomaisen, valtakunnallisten merenkulun työmarkkinajärjestöjen ja laivanisännän lausunto. Liikenne- ja viestintävirasto voi arvioida aluksen vähimmäismiehityksen uudelleen ja peruuttaa miehitystodistuksen, mikäli aluksella toistuvasti rikotaan tämän lain 5 §:n ja 9 §:n mukaisia velvoitteita aluksen turvalliseksi miehittämiseksi.

15 §

Taloushenkilökunnan pätevydestä poikkeaminen

Jos on pakottavia syitä, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää laivanisännän kirjallisesta hakemuksesta erivapauden laivakokin pätevyysvaatimuksista. Erivapauden antamisen edellytyksenä on, että henkilö, jolle erivapautta haetaan, on perehdytetty ja opastettu tehtäväänsä, mukaan lukien hygienia-asiat ja elintarvikkeiden säilytys. Erivapaus voidaan myöntää seuraavaan satamaan, jossa toimeen on mahdollista saada pätevyysvaatimukset täyttävä henkilö. Erivapaus voidaan kuitenkin antaa enintään yhdeksi kuukaudeksi.

28 §

Todistuskirjojen antaminen ja peruuttaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ISM-asetuksen säännösten vaatimustenmukaisuuden arvioimiseksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annettu lain (320/2017) 39 §:n 2 momentti sellaisena kuin se on laissa 371/2019,

lisätään lakiin uusi 97 a §, 102 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1256/2020, uusi 2 momentti, 116 §:ään, sellaisena kuin osaksi laeissa 984/2018, 371/2019 ja 1256/2020, uusi 5 momentti ja 206 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 1256/2020 ja 227/2021, uusi 4 momentti seuraavasti:

39 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyiden todentaminen.

Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta 29 §:n 1 momentissa tarkoitettua ammattipätevyiden saavuttamisesta, ja voimassa olevaa ammattipätevyyttä jatkokoulutuksella ylläpidettäessä edellisen ammattipätevyysmerkinnän päivämäärästä. Jos ammattipätevyys saatetaan uudelleen voimaan sen voimassaolon päättymisen jälkeen tai uudistetaan kuusi kuukautta ennen ammattipätevyiden voimassaolon päättymistä, uusi ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta päivästä, jona ammattipätevyyskorttia tai ammattipätevyysmerkinnällä varustettua ajokorttia koskeva hakemus on hyväksytty.

97 a §

Määräykset kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset 97 §:n 18 kohdassa määriteltyjen kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista.

102 §

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

Vuokraveneen kuljettajankirja ja kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja voidaan korvata valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä (508/2018) tarkoitettulla muulla kansipäällystön pätevyyskirjalla kuin vuokraveneen kuljettajankirjalla.

116 §

Merenkulun koulutuksen hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä muusta kuin STCW-yleissopimuksen mukaisesta merenkulun pätevyyskirjaan, lisäpätevyystodistukseen tai asiakirjatodistukseen johtavan koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä.

206 §

Merimieslääkärin hyväksyminen

Liikenne- ja viestintävirasto pitää rekisteriä hyväksymistään merimieslääkäreistä. Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä merimieslääkäreistä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Ennen tämän lain voimaantuloa myönnettyihin ajokorttilupiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta 39 §:n 2 momenttia.

Jos ammattipätevyyden merkitsemistä ajokorttiin on haettu ennen tämän lain 39 §:n 2 momentin voimaantuloa ja ajokortti myönnetään tämän lain voimaantulon jälkeen, on ammattipätevyyden katsottava olevan voimassa tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.

6.

Laki

meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) 24 §:n 1 momentti seuraavasti:

24 §

Vaitiolovelvollisuus

Joka tämän lain mukaisiin tehtäviin liittyviä toimenpiteitä suorittaessaan on saanut tietää jotakin toisen henkilön ominaisuuksista, henkilökohtaisista oloista tai taloudellisesta asemasta, ei saa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain vastaisesti sivulliselle ilmaista näin saamiaan tietoja.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

7.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merilain (674/1994) 18 luvun 2 §:n 1 ja 4 momentti sellaisina kuin ne ovat laissa 991/2018 ja
lisätään lakiin uusi 18 luvun 2 §:n 5 momentti seuraavasti:

18 luku

Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus

2 §

Päiväkirjan muoto ja tietojen säilyttäminen

Päiväkirjaa pidetään Liikenne- ja viestintäviraston tai hyväksytyyn luokituslaitoksen hyväksymällä sähköisellä järjestelmällä tai manuaalisesti. Sähköiseen päiväkirjaan voidaan yhdistää aluksella pidettävä radio-, lasti-, öljy-, jäte- tai muu vastaava päiväkirja.

Sähköisen päiväkirjan järjestelmän valmistajan on haettava järjestelmän hyväksymistä Liikenne- ja viestintävirastolta tai hyväksytyltä luokituslaitokselta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä päiväkirjojen muodosta ja tietojen säilyttämisestä kansainvälisten yleissopimusten vaatimusten mukaisesti.

Hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki

vesiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan vesiliikennelain (782/2019) 106 §:n 6 momentti,
muutetaan 49 §:n 3 momentti sellaisena kuin se on laissa 543/2021, 54 §:n 4 momentti ja 100 §:n 1 momentti,
lisätään lakiin uusi 106 a § seuraavasti:

49 §

Yleisen kulkuväylän vahvistaminen sekä turvalaitteen asettaminen ja poistaminen

Jos 1 momentissa tarkoitettussa päätöksessä tarkoitettu turvalaite on puutteellinen tai harhaanjohtava, tai turvalaite on jätetty asettamatta, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa ylläpitovelvollisen määrääjassa korjaamaan tai asettamaan laitteen. Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa päätöksen tehosteeksi uhkasakon.

54 §

Vesiliikennemerkin ja valo-opasteen asettaminen

Jos 2 momentissa tarkoitettu taho ei ole asettanut vesiliikennemerkkiä tai valo-opastetta tai sen asettama vesiliikennemerkki tai valo-opaste on puutteellinen tai harhaanjohtava, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa kyseisen tahon määrääjassa asettamaan kyseisen vesiliikennemerkin tai valo-opasteen taikka korjaamaan sen. Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa päätöksen tehosteeksi uhkasakon.

100 §

Vesialueen tilapäinen sulkeminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi onnettomuuden, rakennustyön tai muun vastaavan syyn johdosta määrätä, että vesiliikenne keskeytetään tai sitä rajoitetaan väliaikaisesti vesialueella. Asiasta on tiedotettava asianmukaisesti vesillä liikkujille.

106 a §

Vesiliikenteen rajoittaminen ja lyhytaikaiset poikkeukset rajoituksista kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien vuoksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää luvan vesiliikenteen keskeyttämiseen tai vesiliikenteen väliaikaiseen rajoittamiseen sellaisella vesialueella tai sellaisen vesialueen välittömässä läheisyydessä, jolla järjestetään tai on tarkoitus järjestää 106 §:ssä tarkoitettu kilpailu, harjoitus tai tapahtuma tai muu alueella järjestettävä tapahtuma, jos keskeytys tai rajoitus on tarpeen tapahtumaan osallistuvien henkilöiden, sitä järjestävien henkilöiden, sellaisen tapahtuman yleisön tai muiden vesilläliikkujien turvallisuuden varmistamiseksi.

Jos 106 §:n mukainen luvanvarainen tapahtuma tai muu vesialueella järjestettävä tapahtuma edellyttää lyhytaikaista poikkeusta 101 §:ssä tarkoitetusta kiellosta tai rajoituksesta tapahtuman ajaksi, on lupaa poikkeukseen haettava Liikenne- ja viestintävirastolta. Lupa voidaan myöntää, jos poikkeus ei aiheuta vaaraa tapahtumaan osallistuvien henkilöiden, sitä järjestävien henkilöiden, sellaisen tapahtuman yleisön tai muiden vesilläliikkujien turvallisuudelle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi

*Valitse kohde.
Valitse kohde.*

Laki

[Kopioi säädöksen nimi tähän]

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

§
[Kopioi momentin teksti tähän]

§
[Kopioi momentin teksti tähän]

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..