



Perustelumuistio; Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetun asetuksen muuttamisesta

Pääasiallinen sisältö

Aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annettua valtioneuvoston asetusta (508/2018) esitetään muutettavaksi. Asetusmuutoksella toteutettaisiin ammattisääntelyä joustavoittavia muutoksia, sääntelytekniisiä korjauksia sekä täydennettäisiin kansallista sääntelyä vastaamaan kansainvälisen sääntelyn velvoitteita.

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.

Suomessa merenkulkijoiden pätevyksiin, alusten miehityskysymyksiin ja alusturvallisuuteen liittyvissä asioissa keskeinen toimivaltainen viranomaisena on Liikenne- ja viestintävirasto. Sääntelyn yksinkertaistaminen ja sujuvoittaminen vähentävät hallinnollista taakkaa etenkin viranomaisen näkökulmasta. Lisäksi sääntelyn yksinkertaistaminen vähentää myös alan yksityisten toimijoiden ja kansalaisten hallinnollista taakkaa.

Lisäksi ehdotettavilla muutoksilla pyritään parantamaan sääntelyn yhtenäisyyttä, vähentämään siihen liittyviä tulkintaepäselvyyksiä ja näin ollen lisäämään turvallisuutta. Lisäksi esitetyillä muutoksilla täydennetään kansallista sääntelyä vastaamaan paremmin kansainvälisen sääntelyn velvoitteita.

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan X päivänä Xkuuta 2027.

Esityksen vaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla on taloudellisia ja muita vaikutuksia viranomaisiin, meriturvallisuuteen, merenkulkijoihin sekä varustamoihin. Ehdotetuilla muutoksilla joustavoitetaan sääntelyä ja pyritään keventämään niin viranomaisiin, merenkulkijoihin kuin varustamoihin kohdistuvaa hallinnollista taakkaa.

Lisäksi ehdotettavilla muutoksilla pyritään parantamaan sääntelyn yhtenäisyyttä, vähentämään siihen liittyviä tulkintaepäselvyyksiä ja näin ollen edistämään meriturvallisuutta. Lisäksi esitetyillä muutoksilla täydennetään kansallista sääntelyä vastaamaan paremmin kansainvälisen sääntelyn velvoitteita.

Kokonaisuutena arvioiden esitetyillä muutoksilla arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia meriturvallisuuteen. Lisäksi esitetyillä muutoksilla arvioidaan olevan sääntelyn joustavuutta lisäävä sekä hallinnollista taakkaa vähentävä vaikutus.



Esitettyjen muutosten vaikutukset on kuvattu tarkemmin säännöskohdittain säännöskohtaisissa perusteluissa.

Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

Ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarvioinnista 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 suhteellisuusarvioinnista 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.

Kansainvälisen liikenteen keskeinen laivaväen pätevyyskoskeva 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. Osa A määräyksillä annetaan yksityiskohtaiset pakolliset vähimmäisvaatimukset, jotka sopimusvaltioiden tulee täyttää saat- taakseen STCW-yleissopimuksen täysimääräisesti voimaan. Osa B sisältää yleissopimuksen liitteen määräyksiä koskevia suositusluonteisia ohjeita. Lisäksi laivaväen pätevyyksistä ja koulutuksesta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2022/993 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta (jäljempänä vähimmäiskoulutusdirektiivi).

Kansallisesti asiasta on säädetty laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009, jäljempänä laivaväkilaki) sekä liikenteen palveluista annetulla lailla (320/2017, jäljempänä liikennepalvelulaki). Laivaväkilaisissa säädetään aluksen turvallisesta miehityksestä ja vahdinpidosta.



Liikennepalvelulaissa säädetään laivaväen ammattipätevyyksistä ja merenkulun koulutuksesta. Lisäksi laivaväkilain ja liikennepalvelulain nojalla on annettu valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä (508/2018, jatkossa miehitysasetus). Näin ollen merenkulkijoiden pätevyysvaatimukseen liittyvä sääntelytarve on tunnistettu niin kansainvälisellä tasolla kuin EU:n sääntelyssä. Merenkulkijoiden osaamisen varmistamiseksi asetetut koulutus- ja pätevyysvaatimukset ovat perusteltu yleiseen turvallisuuteen liittyvillä syillä. Merenkulun pätevyyskoskeva ammattisääntely on siten yleisellä tasolla perusteltavissa merenkulun turvallisuuden varmistamiseen liittyvillä tarpeilla. Nyt ehdotetuissa miehitysasetuksen muutoksissa on pääasiallisesti kyse tällaisen, jo voimassa olevan sääntelyn, muuttamisesta.

Esityksessä ehdotettujen muutosten tavoitteena joustavoittaa sääntelyä ja pyrkiä vähentämään ylimääräistä hallinnollista taakkaa. Lisäksi esitetyillä muutoksilla täydennetään kansallista sääntelyä vastaamaan paremmin kansainvälisen sääntelyn velvoitteita. Valmistelussa on huomioitu, että merenkulkijoiden osaamisvaatimukset ovat keskeisimpiä keinoja edistää merenkulun turvallisuutta. Asianmukaiset osaamisvaatimukset myös merkittävästi vähentävät matkustajille ja ammattihenkilöille aiheutuvaa riskiä. Valmistelussa on arvioitu, että ehdotettavat muutokset ovat perusteltuja eivätkä vaaranna meriturvallisuutta.

Valmistelussa on arvioitu, että esitettyjen muutosten edistämiseksi ei ole mahdollista käyttää vähemmän rajoittavia keinoja. Ehdotetut säännökset ovat siten tarpeen ja oikeassa suhteessa yleiseen etuun nähden. Säännöksiä voidaan pitää asianmukaisina hyväksyttävä syy ja oikeasuhtaisuuden vaatimus huomioiden, ja ne ovat siten omiaan saavuttamaan niiden tavoitteen.

Valmistelu

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

Asetusluonnos on ollut lausuntokierroksella x.5 - x.6.2026 välisen ajan. Lausuntoja pyydettiin asiaan liittyviltä tahoilta, minkä lisäksi esitys oli vapaasti kommentoitavana Lausuntopalvelu.fi -portaalissa.

Säännöskohtaiset perustelut

1 §. Määritelmät. Esityksessä ehdotetaan pykälään 1 momenttiin lisättäväksi uudet kohdat 8 – 10. Kohdissa säädettäisiin säiliöalusten määritelmistä, jotka ovat aiemmin puuttuneet asetuksesta. Määritelmät ovat yhdenmukaiset STCW-yleissopimuksen säännön I/1 kohtien 17–19 kanssa.

7 §. Kotimaanliikenteen liikennealueilla I ja II liikennöivän bruttovetoisuudeltaan alle 500 olevan aluksen miehitys. Ehdotetaan pykälän 2 momentti muutettavaksi täsmentämällä pykälän muotoilua. Momenttiin tehtäisiin kielellinen muutos siten, että yhden hengen miehityksen sijasta pykälässä mainitaan aluksen päällikkö. Kyse on kielellisestä muutoksesta, jolla täsmennettäisiin pykälän sanamuotoa vastaamaan tarkemmin vallitsevaa käytäntöä. Mikäli pykälässä tarkoitettulla aluksella on yhden hengen miehitys, tarkoitetaan yhden hengen miehityksellä aluksen päällikköä.



Lisäksi 2 momenttiin lisättäisiin miehitysvaatus myös sellaisille matkustaja-aluksille, jotka ovat bruttovetoisuudeltaan 100–499 ja kuljettavat alle 101 matkustajaa. Ehdotettu muutos edistäisi omalta osaltaan sääntelyn johdonmukaisuutta ottamalla kaikki mahdolliset tilanteet huomioon. Muutoksen myötä näiden alusten miehitys määräytyisi täsmällisemmin suoraan säännöksen perusteella vähentäen tarvetta hakea miehitystodistusta. Tämä vaikuttaisi vähentämällä toimijoille miehitystodistuksen hakemisesta aiheutuvia kustannuksia ja vastaavasti vähentämällä viranomaisen hallinnollista taakkaa.

Pykälän 5. momentti ehdotetaan kumottavaksi tarpeettomana, sillä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 108 §:n 2 momentti sisältää nykyään samansisältöisen säännöksen, joka edellyttää kaikilta aluksen kansimiehen tehtävissä toimivilta henkilöiltä kansimiehen koulutusta.

Pykälän 6. momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että miehityksessä on otettava huomioon laivaväen pätevyudet kokonaisuudessaan, eikä ainoastaan aluksen päällikön ja konepäällikön pätevyysvaatimukset. Laki liikenteen palveluista edellyttää laivaväeltä myös yksityiskohtaisemmin määriteltyä erityisosaamista, kuten muun muassa radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimuksen ja kansimiehen koulutuksen sekä hätätilannekoulutukset ja taloushenkilökunnan koulutusvaatimukset.

Pykälään ehdotetaan lisättävän kokonaan uusi 7 momentti, jolla mahdollistettaisiin konepäällikön toimiminen myös kansimiehenä kotimaan liikenteen liikennealueilla I ja II, bruttovetoisuudeltaan alle 500 olevilla aluksilla, joiden konetehto on vähemmän kuin 750 kW. Konepäällikön toimiminen samanaikaisesti aluksen päällikkönä on mahdollista Liikenne- ja viestintäviraston vahvistaessa miehityksen sen mukaiseksi. Konepäällikkö voisi kuitenkin toimia myös kansimiehenä, mikäli alus täyttää vähintään ajoittain miehittämättömän konehuoneen vaatimukset. Konepäällikkö voisi toimia samanaikaisesti kansimiehenä ainoastaan silloin, kun kyse on teknisesti yksinkertaisimmista aluksista, rajatuista liikennealueista sekä tilanteista, joissa konehuoneen automaatio ja valvonta mahdollistavat järjestelyn turvallisesti.

Esitetyillä muutoksilla tarkennettaisiin miehitysasetuksen 7 §:n soveltamisalaa ja täsmennetään säännöksiä, jotka koskevat pieniä kotimaanliikenteen aluksia, joille ei vahvisteta miehitystä erillisellä viranomaispäätöksellä. Muutos vähentää tulkinnanvaraisuutta ja yhdenmukaistaa viranomaiskäytäntöä. Erityisesti bruttovetoisuudeltaan 100–499 olevien matkustaja-alusten miehitystä koskevan sääntelyn täsmentäminen parantaa oikeusvarmuutta sekä viranomaisvalvonnan ennakoitavuutta.

Esityksellä ei arvioida olevan kielteisiä vaikutuksia alusten turvallisuuden kannalta. Laivaväen pätevyyksien huomioon ottaminen miehityksessä sekä selkeämmät miehitysvaatimukset pienille matkustaja-aluksille tukevat alusten turvallista operointia jatkossa.

Ehdotetut muutokset lisäävät varustamoiden toiminnan joustavuutta kotimaanliikenteessä. Konepäällikön mahdollisuus toimia kansimiehenä mahdollistaa miehityksen mitoittamisen aluksen todellisten operatiivisten tarpeiden mukaisesti sekä vähentää hallinnollista ja taloudellista kuormitusta. Yhtäältä ehdotettu sääntely ottaa huomioon teknologisen kehityksen ja vastaa paremmin pienten alusten nykyaikaista toimintaympäristöä ilman, että turvallisuustaso alenisi. Viranomaisella säilyy toimivalta valvoa miehitystä sekä puuttua tilanteisiin, joissa miehitys ei täytä säädettyjä edellytyksiä.



9 §. Taloushenkilökunnan pätevyysvaatimukset. Esityksessä ehdotetaan pykälän 4 momenttia muutettavan siten, että siihen lisättäisiin viittaus myös pykälän 2 momenttiin. Tällä muutoksella mahdollistettaisiin se, että ravintolalokki voisi korvata laivakokkin myös pienissä matkustaja-aluksissa, joiden miehitys on 7–9 henkilöä. Ehdotetut muutokset eivät muuttaisi ruoanvalmistuksesta vastaavan henkilön hygieniasaamista tai käytännön osaamista koskevia vaatimuksia, eivätkä heikennä elintarviketurvallisuutta aluksilla. Muutoksilla pyritään ensisijaisesti sääntelyn selkeyttämiseen ja tarkoituksenmukaistamiseen, sekä käytännön toiminnan joustavoittamiseen erityisesti pienemmissä matkustaja-aluksissa.

Esityksessä ehdotetaan pykälän 5 momenttia kumottavaksi. Tarkoituksena on, että jatkossa asiasta säädetäisiin lain tasolla vastaavalla tavalla kuten muistakin pätevyysvaatimuksista erivapauksista. Muutoksella parannetaan sääntelyn systematiikkaa, selkeytetään normihierarkiaa ja varmistetaan erivapauksia koskevien menettelyjen yhdenmukaisuus eri pätevyysryhmien välillä.

11 §. Aluksen painelaitteen käytönvalvoja. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, joka mahdollistaisi kotimaanliikenteen liikennealueella I liikennöivän aluksen höyrykattiloiden käytönvalvojan pätevyysvaatimukseksi painelaitelain (1144/2016) 72 §:n mukaisen B-koneenhoitajankirjan. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa höyrykattilan käytönvalvojan pätevyysvaatimukset painelaitelain 72 §:ssä säädettyjen pätevyysvaatimusten kanssa sekä helpottaa työvoiman saatavuutta.

Höyryaluksien höyrykattiloiden teho on yleensä 1–4 MW. Painelaitelain 72 §:n mukaan käytön valvojan pätevyudeksi tällaiselle painelaitteelle riittäisi B-koneenhoitajankirja. Tästä ei ole aikaisemmin säädetty miehitysasetuksessa, joten se ei ole tähän asti ollut aluksilla riittävä pätevyys.

Painelaitelakia (1144/2016) sovelletaan painelaitteisiin ja alusten painelaitteisiin. Painelaitelain 100 §:n mukaisesti, siltä osin, kun kyse on aluksesta, jolla työskentelevään laivaväkeen sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 96 §:n mukaisesti mainitun lain 11 lukua. Tarkemmin pätevyysvaatimuksista säädetään aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetun asetuksen (508/2018) 11 §:ssä liikenteen palveluista annetun lain nojalla. Kyseinen pykälä rinnastaa miehitysasetuksen mukaiset höyrypätevyudet painelaitelain mukaisiin käytön valvojan pätevyysvaatimuksiin, jolloin meripuolen pätevyysvaatimuksia ei erikseen tarvitse hakea. Rinnastuksista on kuitenkin puuttunut painelaitelain mukainen B-koneenhoitajankirja, joten tähän asti aluksilla vaadittu pätevyys on ollut A-koneenhoitajankirja.

Tavanomaisella höyryaluksella (teho yleensä 1,25 MW - 2 MW) painelaitelain nojalla vaadittava pätevyys on B-koneenhoitajankirja. Nykytilanteessa miehitysasetus on vaatinut kuitenkin vähintään höyrykoneenhoitajankirjan, johon on rinnastettava A-koneenhoitajankirja. Kattilalaitosten käytön valvojen pätevyyskirjoista annetussa asetuksessa (891/1999) säädetään pätevyysvaatimusten saamisen edellytyksistä, joissa A- ja B-koneenhoitajan pätevyysvaatimukset eroavat toisistaan. Aluksilla on näin ollen vaadittu miehitysasetuksen perusteella korkeammat pätevyudet kuin maissa tai sellaisilla aluksilla ja proomuilla, jotka eivät kuulu liikennepalvelulain 11 luvun soveltamisalaan. Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on sääntelyn yhdenmukaistaminen sekä hallinnollisen taakan keventäminen valvonnan ja tarkastuksien osalta. Lisäksi muutoksella olisi myönteisiä vaikutuksia miehistön saatavuuden näkökulmasta.



12 §. Matkustaja-aluksen laivaväen lisäpätevytydet. Pykälän 5 momentti ehdotetaan muutettavan siten, että poistettaisiin vaatimus siitä, että kriisinhallintaa ja inhimillistä käyttäytymistä koskeva koulutus annetaan hyväksytyin merenkulun koulutuksen järjestäjän toimesta. Kansainvälinen STCW-yleissopimus ei edellytä tällaista vaatimusta. Jatkossa koulutus voitaisiin antaa myös aluksella. Lisäksi vaatimusta muutettaisiin asettamalla laivanisännän vastuulle varmistaa, että koulutuksesta annetaan asiakirjatodiste, mikäli koulutus suoritetaan aluksella.

Kyseinen koulutus on sisällöltään laajempi kuin muut STCW-yleissopimuksen V-säännön mukaiset koulutukset. Koulutuksen suorittaminen hyväksytyin merenkulun koulutuksen järjestäjän luona voidaan katsoa antavan tiettyä lisäarvoa koulutukselle verrattuna aluksella tapahtuvaan toteutukseen. Toisaalta koulutussisällöt soveltuvat osittain paremmin toteutettaviksi oikeassa laivaympäristössä kuin koulutuksenjärjestäjän luokkatiloissa tai simulaattoreissa. Lisäksi myös aluksella annettavan koulutuksen sisältö ja laatu varmistetaan viranomaisen hyväksyntämenettelyssä. Ehdotetulla muutoksella kevennettäisiin sääntelyä ja toteutettaisiin STCW-yleissopimuksen asettama vähimmäistaso. Muutoksen vaikutuksesta laivaväen koulutuskustannukset voivat vähentyä. Toisaalta muutos vastaavasti voisi vähentää myös koulutuksenjärjestäjien tuloja. Jatkossakin koulutuksenjärjestäjät voisivat edelleen järjestää ja tarjota koulutusta. Muutos mahdollistaa laivanisännälle sujuvamman keinon järjestää laivaväen koulutusta, kun laivaväkeä ei olisi tarpeen lähettää erikseen koulutuksenjärjestäjän koulutukseen. Toisaalta tällöin laivanisännälle tulee vastuu varmistaa, että koulutuksesta annetaan asiakirjatodiste.

13 §. Öljy-, kemikaali- ja kaasusäiliöaluksen laivaväen lisäpätevytydet. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uudet momentit 8 ja 9. Uudessa 8 momentissa asetettaisiin vaatimukset raakaöljykesuun osallistuvalla laivaväelle. Uudessa 9 momentissa asetettaisiin vaatimukset raakaöljykesusta vastuussa olevalle laivaväelle.

Voimassa olevan sääntelyn osalta vastaavista asioista on säädetty asetuksen 77 § ja 78 §:ssä. Voimassa olevan sääntelyn mukaisesti molemmista on edellytetty lisäpätevyystodistusta. Ehdotuksen tarkoituksena on luopua näitä koskevista lisäpätevyystodistuksista ja sisällyttää näitä koskevat vaatimukset asetuksen 13 §:ään. Ehdotetulla muutoksella raakaöljykesuihin vaadittava osaaminen osoitettaisiin jatkossa viranomaisen myöntämän lisäpätevyystodistuksen sijaan asetuksen 13 §:n perusteella asiakirjatodisteilla. Pykälässä osaamisen osoittamiseen tarkoitettuja asiakirjatodisteita olisivat käytännössä muun muassa koulutustodistukset, meripalvelutodistukset ja todistukset osallistumisesta raakaöljykesuihin.

Vaatimus raakaöljykesuihin liittyvästä osaamisesta perustuu kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n edeltäjäorganisaatio IMCO:n (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) päätöslauselmaan A.446(XI) vuodelta 1979 siihen myöhempine tehtyine muutoksineen. Päätöslauselma ei edellytä hallinnon myöntämää varsinaista lisäpätevyystodistusta, mutta asettaa kuitenkin STCW-yleissopimuksen lisäksi vaatimuksia raakaöljykesuja suorittavalle laivaväelle. Muutoksen tarkoituksena on implementoida päätöslauselman A.446(XI) mukaiset vaatimukset täsmällisesti. Tämä tarkoittaa, että vaatimukset muuttuisivat sisällöllisesti verrattuna voimassa olevaan sääntelyyn. Voimassa olevassa sääntelyssä asetettujen vaatimusten osalta päätöslauselman sanamuotoa ei ole seurattu sanatarkasti. Muutoksen tarkoituksena on implementoida päätöslauselmaan kirjatut vaatimukset sellaisenaan.



Voimassa olevan sääntelyn mukaan raakaöljyjesuun osallistuvan pätevyys voidaan hankkia osallistumalla raakaöljyjesukoulutukseen ja kahteen raakaöljyjesuun. Ehdotetun muutoksen myötä tämä mahdollisuus poistuisi sillä päätöslauselmassa ei tällaista vaihtoehtoa tunnisteta. Jatkossa pätevytyminen olisi mahdollista ainoastaan kuuden kuukauden öljysäiliöaluspalvelun ja lastinpurkuoperaatioon osallistumisen kautta. Muutoksen ei arvioida aiheuttavan haasteita raakaöljysäiliöalusten operatiiviseen miehittämiseen.

Raakaöljyjesusta vastuussa olevan osaamisvaatimuksissa oleellisin muutos olisi se, että vaaditut kaksi raakaöljyjesua tulisi suorittaa samalla tai ominaisuuksiltaan vastaavalla aluksella. Voimassa olevassa sääntelyssä osaamisvaatimuksissa ei ole säädetty siitä, että alusten olisi oltava ominaisuuksiltaan vastaavia. Näin ollen ehdotuksen mukaisesti ehdotetaan säädettäväksi asiasta päätöslauselman edellyttämällä tavalla.

Mikäli lastinpurkuoperaatiot ja raakaöljyjesut eivät ole kuuluneet merenkulkijan tehtäviin, raakaöljyjesusta vastuussa olevan pätevyyden saadakseen tulisi meripalvelun lisäksi olla suoritettuna hyväksytty raakaöljyjesukoulu-tus. Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy koulutuksen liikennepalvelulain (320/2017) 116 §:n 1 momentin nojalla. Liikenne- ja viestintäviraston koulutukselle antama hyväksyntä on käytännössä kertaluonteinen ja lähtökohtaisesti voimassa toistaiseksi. Näin ollen siitä ei aiheudu viranomaiselle merkittävää hallinnollista taakkaa.

Muutoksella arvioidaan olevan vähäisiä vaikutuksia varustamoille. Muutos siirtää vastuuta viranomaiselta varustamolle, sillä lisäpätevyydestä sijaan varustamon pitää varmistaa muulla tavoin, että päätöslauselman vaatimus täyttyy. Muutoksella pyritään vähentämään laivanisäntien, merenkulkijoiden ja viranomaisen hallinnollista taakkaa ja kustannuksia sekä saattamaan kansainväliset velvoitteet voimaan oikeansisältöisenä. Muutos vähentää merenkulkijoiden ja laivanisäntien tarvetta hakea erillistä lisäpätevyydestä Liikenne- ja viestintävirastolta ja näin ollen vähentää tästä aiheutuvia kustannuksia. Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollinen taakka sekä järjestelmän ylläpitoon, kehittämisen ja korthivalmistukseen liittyvät kustannukset vähenevät, sillä näitä lisäpätevyydestä ei enää käsiteltäisi ja myönnettäisi.

18 §. Turvatoimiin liittyvä koulutus ja pätevydet. Pykälän 1 ja 3 momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että 1 momentissa tarkoitettu turvatoimiasioiden peruskoulutuksesta ja 3 momentissa tarkoitettu turvatoimiasioiden lisäkoulutuksesta on oltava jatkossa lisäpätevyydestä. Muutos koskee STCW-säännösten A-VI/6-1 ja A-VI/6-2 sääntöjen mukaisia koulutuksia.

Voimassa olevan pykälän sanamuoto, jonka mukaan koulutuksesta voidaan antaa lisäpätevyydestä, ei vastaa STCW-yleissopimuksen velvoittavaa sääntelyä. Kansallisessa sääntelyssä käytetty muotoilu on osittain tulkinnanvarainen ja saattanut antaa vaikutelman lisäpätevyydestä harkinnanvaraisuudesta, mikä ei ole ollut yleissopimuksen tarkoituksen mukaista. Muutos ei asettaisi uusia koulutusvelvoitteita laivaväelle, vaan muutoksella olisi selkeyttävä vaikutus voimassa olevien velvoitteiden todentamista koskevaan sääntelyyn. Sääntelyn täsmentäminen poistaisi asiaa koskevan tulkinnanvaraisuuden.

Muutoksella parannetaan sääntelyn selkeyttä, yhdenmukaisuutta ja kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanoa. Lisäksi varmistetaan, että aluksilla toimivien henkilöiden turvatoimiasiota koskeva



pätevyys on asianmukaisesti todennettavissa. Kyseessä on sääntelyn terminologiaa täsmentävä muutos. Muutoksen myötä koulutusvaatimukset pysyvät ennallaan eikä muutoksesta aiheudu näin ollen kustannuksia.

19 §. *Laivaväkeen kuuluvien hätätilanne- ja terveydenhuoltokoulutus.* Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi pykälän 2 momentti STCW yleissopimuksen, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin ja SOLAS-yleissopimuksen mukaisten lisäpätevyysvaatimusten selkeyttämiseksi. Lisäpätevyystodistuksien myöntäminen perustuu STCW-yleissopimuksen ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin vaatimuksiin. STCW-yleissopimuksen säännössä I/1 määritellään pätevyysasiakirjat kolmeen eri kategoriaan.

Vakiintuneen suomennoksen mukaisesti Certificate of Competency tarkoittaa suomeksi pätevyyskirjaa, Certificate of Proficiency lisäpätevyystodistusta ja Documentary evidence koulutus- tai kurssitodistusta. Tarkalleen ottaen myös miehistön pätevyyskirjat ovat STCW-yleissopimuksen määritelmien mukaan englanniksi Certificate of Proficiency, mutta Suomessa näitäkin on kutsuttu englanninkielisellä termillä Certificate of Competency.

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa on tunnistettu erilaisten tarkastuksien yhteydessä pätevyysien osoittamiseen liittyvät epäselvyydet ja asiaa on pyritty ratkomaan kiertokirjeen (STCW.7/Circ.24/Rev.1) muodossa julkaistulla ohjeistuksella. Kiertokirjeen liitteen kohdissa 1 ja 2 esitetyn mukaisesti pelkkä kurssitodistus (documentary evidence) ei ole STCW-yleissopimuksen mukaan ole riittävä osoitus VI-luvun hätätilannekoulutusten suorittamisesta. Kurssitodistus riittää osoitukseksi ainoastaan matkustaja-aluksen laivaväen lisäkoulutuksista, jotka perustuvat STCW-yleissopimuksen säännön V/2 vaatimuksiin.

Tällä hetkellä Suomessa kaikki STCW:n VI-luvun mukaiset hätä- ja turvatoimilisäpätevydet, merkitään yhdistettyyn lisäpätevyystodistukseen. STCW:n VI-säännön kaikkien alakohtien mukaisista koulutuksista tulee myöntää lisäpätevyystodistus (Certificate of Proficiency) ellei niitä ole yhdistetty varsinaiseen pätevyyskirjaan.

Pykälän 2 momentin sanamuotoa täsmennettäisiin siten, että jatkossa momentissa tarkoitettulla laivaväellä on oltava STCW-säännösten A-VI/1 säännön mukainen hätätilanteiden peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus. Ehdotetut muutokset eivät muuttaisi nykytilaa, vaan selkeyttäisivät sitä, että STCW-yleissopimuksen mukaisesti pelkkä koulutustodistus ei ole riittävä, vaan koulutuksen käyminen on osoitettava lisäpätevyystodistuksella tai pätevyyskirjalla, johon kyseiset koulutukset sisältyvät.

Voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti momentti ei koskisi vuokraveneitä, huvialuksia taikka kotimaanliikenteen aluksia. Kuitenkin kotimaanliikenteen säiliöaluksen laivaväkeen kuuluvalla henkilöllä, jolle on määrätty lastinkäsittelyyn liittyviä tehtäviä, on oltava STCW-säännösten A-VI/1 säännön mukainen hätätilanteiden peruskoulutus. Kotimaanliikenteen säiliöaluksen osalta ei edellytetä lisäpätevyystodistusta.

Pykälän 4. momentti ehdotetaan muutettavan siten, että siinä säädettäisiin myös palontorjunnan johtamiseen liittyvästä palokoulutuksesta. STCW-yleissopimuksen VI/3-säännön mukaisesti kansainvälisen liikenteen



aluksen laivaväkeen kuuluvalla henkilöllä, jolle on määrätty palontorjunnan johtamiseen liittyviä tehtäviä, on oltava päällystön palokoulutuksesta annettava lisäpätevyytödistus. Jatkossakin kotimaanliikenteen aluksen laivaväellä on oltava tehtäviensä edellyttämä palokoulutus.

Pykälän 5. momentti ehdotetaan muutettavaksi. Ehdotuksessa säädettäisiin STCW-yleissopimuksen VI/4-säännön mukaisesti, että kansainvälisen liikenteen aluksen laivaväkeen kuuluvalla henkilöllä, jolle on määrätty ensiapun antamiseen liittyviä tehtäviä, on oltava ensiapukoulutuksesta annettava lisäpätevyytödistus. Voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti kotimaanliikenteen aluksen laivaväellä tulee olla tehtäviensä edellyttämä ensiapukoulutus.

Pykälän 6. momentti ehdotetaan muutettavan siten, että kansainvälisen liikenteen aluksella lääkintähuollosta vastaavalla laivaväkeen kuuluvalla henkilöllä on oltava terveydenhuoltokoulutuksesta myönnetty lisäpätevyytödistus. Muutoksella täytettäisiin STCW-yleissopimuksen VI/4.3-säännön vaatimus siitä, että koulutus on osoitettava lisäpätevyytödistuksella.

Pykälään ehdotetaan säädettäväksi kokonaan uusi 7 momentti. Ehdotetussa 7 momentissa säädettäisiin pelastusvenemiehen koulutus- ja lisäpätevyytödistusvaatimuksista. Vaatimusta ei ole aiemmin toimeenpantu kansallisessa lainsäädännössä, vaikka käytäntö aluksilla on ollut kansainvälisten vaatimusten mukainen. Vaatimus perustuu SOLAS-yleissopimuksen III-luvun B-osan I kohdan sääntöön 10, jonka mukaan pelastusveneissä- ja lautoissa on oltava riittävä määrä kansipäällystön jäseniä tai pelastusvenemiehen lisäpätevyytödistuksen omaavia henkilöitä. Momentissa säädettäisiin, että laivaväkeen kuuluvalla henkilöllä on oltava tehtäviensä edellyttämä pelastuslautta- ja pelastusvenemiehen lisäpätevyytödistus tai -koulutus. Kaikissa tapauksissa ei siis edellytettäisi lisäpätevyytödistusta, vaan koulutus riittäisi. Tämä perustuu Liikenne- ja viestintäviraston antamaan yllä mainitun SOLAS-säännön tulkintaan riittävästä määrästä, jossa osalle matkustaja-alusten laivaväestä riittää lisäpätevyytödistuksen sijaan koulutus.

Pykälään ehdotetaan säädettäväksi uusi 8 momentti. Ehdotuksen mukaan uudessa momentissa säädettäisiin SOLAS-yleissopimuksen III-luvun B-osan I kohdan säännön 26.3.3 vaatimusten toteuttamiseksi, että nopean valmiusveneen miehistöön kuuluvalla tulee olla nopean valmiusveneen kuljettajan lisäpätevyytödistus.

Pykälään ehdotetaan säädettäväksi uusi 9. momentti. Ehdotuksen mukaisesti säädettäisiin siitä, että STCW yleissopimuksen VI-luvun mukaisesti hätätilannekoulutukset on osoitettava lisäpätevyytödistuksella, ellei koulutus sisälly henkilön varsinaiseen pätevyyskirjaan. Suomessa pätevyyskirjat ja VI-luvun mukaiset lisäpätevyytödistukset myönnetään erillisinä asiakirjoina. Sen sijaan joissakin muissa valtioissa viranomaisen voi sisällyttää vaaditut VI-luvun koulutukset suoraan myöntämäänsä pätevyyskirjaan. Jos henkilöllä on tällainen toisen valtion viranomaisen myöntämä STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja, johon VI-luvun mukaiset koulutukset on sisällytetty, katsotaan pykälässä edellytetty lisäpätevyytödistus sisältyväksi kyseiseen pätevyyskirjaan.

27 §. Yliiperämiehenkirja. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi pykälän 1 momentin 2 kohta siten, että jatkossa yliiperämiehenkirjan myöntämiseksi ei vaadittaisi enää vahtiperämiehenkirjaa. Sen sijaan riittäisi, että asetuksen 24 §:ssä tarkoitetut vahtiperämiehenkirjan myöntämisen edellytykset täyttyvät. Muutoksella



mahdollistettaisiin yliperämiehenkirjan myöntäminen tilanteissa, missä henkilöllä täyttyvät pätevyyskirjan myöntämisen edellytykset, pois lukien myönnetty vahtiperämiehen kirja. Muutoksella vähennettäisiin yksittäisen hakijan hallinnollista taakkaa, koska tällöin pätevyyskirjan hakijan ei tarvitse ensin hakea vahtiperämiehenkirjaa ainoastaan sen takia, että hän voisi seuraavaksi hakea yliperämiehen pätevyyskirjaa. Muutos vähentää vastaavasti myös pätevyyksien hankkimisesta merenkulkijalle aiheutuvia kustannuksia. Yksittäisen pätevyyskirjan hakijan näkökulmasta tämä tarkoittaisi voimassa olevan Liikenne- ja viestintäviraston julkisoikeudellisista suoritteista perittävien maksujen hinnaston mukaisesti sähköisesti jätetyn pätevyyskirjahakemuksen osalta 130 euroa ja paperisen hakemuksen osalta 190 euroa.

Lisäksi ehdotetaan kumottavaksi pykälän 3 momentti. Tarkoituksena on, että asiasta säädettäisiin jatkossa ehdotetussa 27 a §:ssä.

27 a §. Päällikkö, alukset alle 3000 GT. Eesityksen mukaan ehdotetaan säädettäväksi kokonaan uusi 27 a pykälä, joka vastaisi asiallisesti sisällöltään voimassa olevan lain 27 §:n 3 momenttia. Muutoksella selkeytettäisiin voimassa olevaa sääntelyä eikä sillä olisi vaikutuksia pätevyyskirjan myöntämisen edellytyksiin.

Päällikkö, alukset alle 3000 GT-pätevyyskirjan edellytyksenä on STCW-säännösten A-II/2 säännön 5 kohdan mukainen koulutus. Myös yliperämiehen ja merikapteenin pätevyyskirjan edellytyksenä on STCW-säännösten A-II/2 säännön mukainen koulutus. Päällikkö, alukset alle 3000 GT-pätevyyskirjan edellytyksenä oleva koulutus saattaa olla kuitenkin STCW-säännösten A-II/2 säännön 5 kohdan mukaisesti lyhyempi kuin yliperämiehen ja merikapteenin pätevyyskirjaan edellytetty täysimittainen koulutus. Näin ollen lainsäädännön selkeyden vuoksi on syytä erotella päällikkö, alukset alle 3000 GT -pätevyyden myöntämisen edellytykset omaan pykäläänsä.

33 §. Vuokraveneen kuljettajankirja. Pykälän 2 momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirastolta poistettaisiin 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettujen teoreettisen osaamisen osoittamiseksi vaaditun kokeen järjestämisvelvollisuus. Suomessa on useita yksityisiä toimijoita, jotka tarjoavat vuokraveneen kuljettajankirjaan liittyvää koulutusta. Näin ollen Liikenne- ja viestintäviraston järjestämälle kokeelle ei ole nykyisin samanlaista tarvetta kuin aikaisemmin. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo vuokraveneen kuljettajankirjan koulutuksia ja kokeita osana muita tehtäviään, joten viraston järjestämän kokeen poistumisella ei nähdä olevan vaikutuksia koulutuksen yleiseen tasoon taikka tarjontaan.

35 §. Koneenhoitajankirjat. Pykälän 1 momentin 3 kohta ehdotetaan muutettavaksi siten, että höyrykoneenhoitajankirjan edellyttämän meripalvelun sijaan voitaisiin hyväksyä myös työkokemus höyrykattilan lämmittäjänä kattilalaitoksessa, jonka käytön valvojalta paineastia-asetuksen mukaan vaaditaan ainakin B-koneenhoitajankirja. Nykyisellään 1 momentin 3 kohta edellyttää höyrykoneenhoitajankirjan saamiseksi meripalvelua, jota ei meripalvelun määritelmän mukaan voi suorittaa sellaisella aluksella, joka on huvikäytössä, vaikka aluksella olisi kattilalaitos, jonka teho on suurempi kuin yksi megawatti. Käytännössä aluksen tulee olla kaupallisessa toiminnassa, jotta siltä voidaan saada hyväksyttävää meripalvelua.

Koneenhoitajankoulutus (15 osp) on pienaluksen konepäällikön näkökulmasta annettu koulutus, joka valmistee henkilön toimimaan konepäällikkönä pienaluksessa. 1.8.2024 voimaan tulleiden



opetushallituksen määräämien tutkinnon perusteiden mukaisesti koulutukseen sisältyvät ammattitaitovaatimukset eivät enää sisällä koulutusta erityisesti kattilalaitoksen käyttöön ja hoitoon. Energia-alan osatutkintokoulutuksella, suorittamalla "toiminta lämmöntuotannossa -tutkinnonosan" (40 osp), voi hakea B-koneenhoitajan pätevyyskirjaa. Teoriakoulutuksen laajuuden ja sisältöjen osalta B-koneenhoitajankoulutus on merkittävästi kattavampi painelaitteiden näkökulmasta.

Lisäksi pykälän 1 momentin 3 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi myös siten, että moottorikoneenhoitajankirjaan voidaan hyväksyä enintään kaksi kuukautta tarkoituksenmukaista työkokemusta koneteknisissä työtehtävissä, jotka kehittävät koneenhoitajalta vaadittavaa ammattitaitoa. Muutoksen tavoitteena on, että sääntelyssä tunnistettaisiin vaihtoehtoinen osaamispolku. Tällainen tilanne syntyy esimerkiksi silloin, kun hakija on kerryttänyt olennaista käytännön kokemusta kone- ja laiteteknisistä tehtävistä, mutta meripalvelua ei ole ollut tosiasiallisesti mahdollista kerryttää täysimääräisesti. Hyväksyttävä työkokemus voi muodostua esimerkiksi teollisuuden kunnossapito-, konepaja-, huolto- tai korjaustoiminnassa suoritetuista tehtävistä, joissa perehdytään moottorikäyttöisten järjestelmien toimintaan, turvalliseen käyttöön ja vianetsintään tai ruoppaajilla ja poralautoilla työtehtävissä, jotka vastaavat suoraan tai osittain moottorialuksen konemiehen tehtäviä. Tällainen kokemus kehittää samoja valmiuksia, joita koneosastossa toimiminen edellyttää, ja tukee pätevyysvaatimusten osaamistavoitteita. Työkokemuksen hyväksymistä on rajattu määrällisesti, jotta meripalvelu säilyy edelleen koneenhoitajankirjan keskeisenä osaamisperustana eikä kokonaispätevyysvaatimus kevene.

Esityksellä ei ole kielteisiä vaikutuksia meriturvallisuuteen. Hyväksyttäväksi esitetty työkokemus perustuu painelaitelainsäädännön mukaiseen toimintaan edellyttäen työskentelyä valvotussa ja säännellyssä ympäristössä. Höyrykoneenhoitajankirjan myöntämisen muut edellytykset säilyvät ennallaan, eikä pätevyysvaatimusten kokonaisuus kevene.

Muutos tukee turvallisuutta varmistamalla, että höyrykattiloiden käyttöön liittyvä osaaminen voidaan hankkia tarkoituksenmukaisella tavalla myös silloin, kun meripalvelun kerryttäminen ei ole käytännössä mahdollista. Esitetyllä muutoksella arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia pätevän henkilöstön saatavuuteen erityisesti vanhoilla ja perinteisillä höyryaluksilla. Muutoksella poistettaisiin nykyisestä sääntelystä este, joka on rajoittanut höyrykoneenhoitajankirjan saamista tilanteissa, joissa käytännön osaamista on kertynyt muulla tavoin kuin meripalvelussa. Muutoksella olisi merkitystä erityisesti sisävesillä ja kotimaanliikenteessä toimivien höyryalusten käytön ja säilymisen kannalta.

Esitetty muutos parantaisi pätevyysjärjestelmän johdonmukaisuutta tunnistamalla eri koulutus- ja osaamispolut höyrykattiloiden käyttöön. Painelaitelainsäädännön mukainen B-koneenhoitajapätevyys edustaa korkeatasoista osaamista kattilalaitosten käytössä, ja sen huomioon ottaminen miehitysasetuksessa on perusteltua.

Esitetyllä muutoksella ei olisi viranomaisten hallinnollista taakkaa lisäävää vaikutusta. Pätevyysarviointi perustuu olemassa oleviin tutkintoihin ja pätevyyskirjoihin, eikä muutoksen myötä synny uusia menettelyjä tai harkintavaltaa. Muutoksen vaikutus miehityskustannuksiin on neutraali taikka vähäisissä määrin myönteinen kun pätevän miehistön saatavuus paranee. Muutoksella ei ole vaikutusta koulutuskustannuksiin.



36 §. Vahtikonemestarinkirja. Ehdotetaan muutettavaksi 3 momentin 2 ja 3 kohdat. Ehdotuksen mukaisesti muutettaisiin vaatimus siitä, että koulualuksella ja varusmiesaikana suoritettu harjoittelu tulee suorittaa koneteholtaan vähintään 350 kilowatin aluksella. Vahtikonemestarinkirjaan vaadittavan osaamisen kertymisen kannalta on perusteltua säätää konetehon alarajasta. Vastaava vaatimus sisältyy jo 43 §:n mukaiseen vahtimies, kone -pätevyyskirjaan vaadittavaan harjoitteluun. Muutoksen myötä poistuisi voimassa olevan sääntelyn epäjohdonmukaisuus, jonka mukaan koulualukselta tai varusmiesajalta olisi mahdollista hyväksyä harjoittelua vain alle 750 kilowatin aluksilta. Jo nykytilanteessa tämän ylittävät vastaavat harjoittelut on voitu hyväksyä pykälän 1 momentin 3 kohdan perusteella, jossa säädetään yleisestä vähintään 750 kilowatin rajasta. Muutoksen tarkoituksena on edistää sääntelyn johdonmukaisuutta.

37 §. Konemestarinkirja, alukset alle 3 000 kilowattia. Ehdotetaan muutettavaksi 1 momentin 1 kohta siten, että jatkossa 37 §:n mukaisen konemestarinkirjan myöntämiseksi ei enää vaadittaisi vahtikonemestarinkirjaa. Sen sijaan riittäisi, että asetuksen 36 §:ssä tarkoitetut vahtikonemestarinkirjan myöntämisen edellytykset täyttyvät.

Lisäksi pykälän 1 momentin 3 kohta ehdotetaan muutettavaksi. 3 kohtaan ehdotetaan lisäystä, jonka mukaan edellytettyyn meripalveluun olisi mahdollista hyväksyä myös 36 § 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettua vahtikonemestariharjoittelijana suoritettua meripalvelua.

STCW-yleissopimuksen ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin perusteella konemestarinkirjaan, alukset alle 3 000 kilowattia, edellytettyyn meripalveluvaatimukseen voidaan hyväksyä myös harjoittelijana suoritettu meripalvelu. Nykyisin voimassa olevassa kansallisessa lainsäädännössä kuitenkin edellytetty, että meripalvelu tulee suorittaa konemestarina konepäällystötehtävissä. Mahdollisuus hyväksyä harjoittelua on vaihtelevasti tuotu muiden EU-maiden kansalliseen lainsäädäntöön. Harjoittelu hyväksytään esimerkiksi Irlannissa, mutta Ruotsissa ja Virossa vaaditaan Suomen nykyisen sääntelyn kaltaisesti konepäällystöpalvelua.

Muutos mahdollistaisi joustavuuden meripalvelun kerryttämiseen STCW-yleissopimuksessa tarkoitetulla tavalla. Muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä negatiivisia vaikutuksia meriturvallisuuteen. Työkokemusvaatimuksen keventyessä muutoksen arvioidaan kuitenkin lisäävän laivanisännän vastuuta varmistua siitä, että konemestarinkirjan, alukset alle 3000 kilowattia haltijalla on työssään ja tehtävässään tarvittava osaaminen. Muutokselle arvioidaan olevan työvoiman saatavuuden kannalta perusteltu tarve ja se vaikuttaisi työvoiman saatavuuteen myönteisellä tavalla.

38 §. Konepäällikönkirja, alukset alle 3000 kilowattia. Pykälän 1 momentin 2 kohta ehdotetaan muutettavaksi. 2 kohtaa täsmennettäisiin siten, että konepäällikönkirjan myöntämisen edellytyksenä on 12 kuukauden hyväksytty meripalvelu konemestarinkirjaan vaadittavan meripalvelun lisäksi. Kyseessä on kielellinen täsmennävä muutos, jolla ei olisi käytännön kannalta merkittäviä muutosvaikutuksia. Muutoksella varmistetaan, että sääntely vastaa kansainvälisiä veloitteita, sillä STCW-yleissopimus ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivi edellyttävät pätevyyskirjaan vähintään 24 kuukauden meripalvelua. Vähimmäiskoulutusdirektiivin 2.1.2 kohdan mukaisesti konepäällikön pätevyyskirjaa varten täytynyt hankkia vähintään 24 kuukautta hyväksyttyä meripalvelua, josta vähintään 12 kuukautta sen jälkeen, kun hän on saanut ensimmäisen konemestarin pätevyyskseen.



40 §. Ylikonemestarinkirja. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi pykälän 1 momentin 3 kohta siten, että ylikonemestarinkirjan myöntämisen edellytyksenä on työharjoittelun sijaan työkokemusta. Muutoksen tarkoituksena on terminologiaan liittyvä täsmennys, jolla ei ole käytännön kannalta muutosvaikutuksia.

41 §. Sähkömestarinkirja. Ehdotetaan 1 momentin 3 kohdan alakohta a muutettavaksi. Alakohtaan tehtäisiin kielellinen muutos terminologian yhdenmukaistamiseksi hyväksytyyn meripalvelun osalta lisäämällä vaatimus koneosastossa suoritetusta ohjatusta harjoittelusta. Lisäksi alakohtaan lisättäisiin vaatimus siitä, että ohjattu harjoittelu tulee suorittaa koneosastossa aluksessa, jonka koneteho on vähintään 750 kilowattia. Aluksen konetehoon perustuva vaatimus on perusteltua ohjatussa harjoittelussa kertyvän osaamisen varmistamiseksi. Muutoksen kustannusvaikutus on neutraali.

42 §. Vahtimies kansi -pätevyyskirja. Pykälän 1 momentti ehdotetaan muutettavaksi. 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi vaatimus siitä, että pätevyyskirjan myöntämiseksi on täytettävä myös STCW-säännösten B-II/4 säännön mukaiset suositukset. STCW-säännösten A II/4 säännön mukainen vahtimiehen koulutus on sisällöllisesti varsin rajattu. Aluksella toimimisen kannalta keskeiset osaamisalueet – kuten osallistuminen aluksen kiinnittämiseen ja irrottamiseen, ankkurointiin, luotsitikkaiden asettamiseen sekä meriteiden sääntöjen perustason hallintaan – sisältyvät STCW-säännösten B-osan suosituksiin eivätkä siten A-osan pakollisiin vähimmäisvaatimuksiin. Käytännössä aluksilla ei kuitenkaan ole juuri lainkaan vahtimies, kansi -tehtävissä toimivia henkilöitä, jotka eivät osallistuisi esimerkiksi aluksen kiinnittämiseen ja irrottamiseen.

Aluksen kiinnittäminen ja irrottaminen ovat työvaiheina erityisen riskialttiita, sillä niihin liittyy merkittäviä henkilöturvallisuusriskejä, kuten suuren vetokuorman alla olevien köysien äkilliset liikkeet ja pahimmillaan katkeamiset, puristus- ja kompastumisvaarat sekä nopeaa tilannearviota vaativat työvaiheet. Näistä syistä näihin tehtäviin osallistuvien henkilöiden tulee olla asianmukaisesti koulutettuja. Selkeä koulutusvelvoite parantaa turvallisuutta ja varmistaa, että aluksella toimivilla on tarvittava osaaminen riskialttiisiin tehtäviin.

Ehdotettu muutos ei vaikuttaisi suomalaiseen koulutusjärjestelmään, koska STCW-säännösten B-osan suosituksissa kuvatut osaamiset sisältyvät Suomessa jo nykyisin vahtimies, kansi -koulutukseen. Muutoksella varmistettaisiin vallitseva asiointi jatkossakin.

Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, joka mahdollistaisi ohjatun harjoittelun korvaamisen Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen merenkulun erityiskoulutukseen sisältyvällä meripalvelulla. Nykyisin pätevyyskirjan myöntämisen edellytyksenä on ohjatun harjoittelun suorittaminen. Käytännössä vaatimusta on tulkittu siten, että pätevyyskirjaa varten hyväksyttävä ohjattu harjoittelu tulee suorittaa nimenomaisesti hyväksytyyn koulutukseen kuuluvana ohjattuna harjoitteluna.

Kansainvälisesti vahtimiespätevyksiä koskevat vähimmäisvaatimukset perustuvat STCW-yleissopimukseen. STCW-sopimus mahdollistaa vahtimiespätevyyttä varten vaihtoehtoisesti erityiskoulutuksen, joka voidaan suorittaa joko ennen meripalvelua tai sen aikana. Tällaisen koulutuksen tulee



sisältää vähintään kaksi kuukautta hyväksyttyä meripalvelua. Kansallinen sääntely on tältä osin muodostunut STCW-sopimuksen vähimmäisvaatimukseen nähden tulkinnallisesti tiukemmaksi, koska se käytännössä edellyttää nimenomaisesti hyväksytyyn merenkulun koulutukseen kuuluvaa ohjattua harjoittelua myös tilanteissa, joissa henkilöllä on muutoin tehtävään soveltuvaa meripalvelua ja merenkulkualan erityiskoulutusta.

Ehdotetulla muutoksella täsmennettäisiin sääntelyä siten, että ohjattu harjoittelu voitaisiin korvata Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen antamalla merenkulkualan erityiskoulutuksella, johon sisältyy vähintään kahden kuukauden hyväksytty meripalvelu. Muutos vastaisi paremmin STCW-sopimuksen mahdollistamaa joustavuutta koulutus- ja pätevyysvaatimuksissa.

Muutoksen tavoitteena on mahdollistaa vahtimiespätevyyksien kannalta tarkoituksenmukaisen meripalvelun laajempi hyväksyminen. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että esimerkiksi merivoimien, Merisotakoulun ja Rajavartiolaitoksen sekä Raja- ja merivartiokoulun merellisiin koulutuksiin sisältyvä meripalvelu voitaisiin nykyistä selkeämmin hyväksyä pätevyyskirjan myöntämisen perusteeksi silloin, kun siihen on sisältynyt vähintään kaksi kuukautta tarkoituksenmukaista meripalvelua.

Ehdotettu muutos vähentäisi tarvetta tapauskohtaisille tulkinnoille ja hallinnollisille järjestelyille tilanteissa, joissa hakijan meripalvelu ja koulutus tosiasiallisesti vastaavat vahtimiespätevyyksien osaamisvaatimuksia, mutta eivät muodollisesti täytä ohjatun harjoittelun määritelmää. Samalla sääntely selkeytyisi sekä hakijoiden, merenkulun koulutuksenjärjestäjän, että viranomaisten näkökulmasta.

Muutoksen vaikutukset miehistön saatavuuteen voivat olla myönteisiä ja se edistää alalle pääsemistä. Muutoksella voi lisäksi olla kustannuksia vähentävä vaikutus, sillä Puolustusvoimilla tai Raja- ja merivartiokoulussa suoritettu hyväksyttävä meripalvelu korvaa oppilaitoksen järjestämän hyväksytyt ohjatun harjoittelun. Tämä vähentää koulutuskustannuksia sekä koulutuksenjärjestäjältä että ohjatun harjoittelun tuottajalta sekä lyhentää opiskelijan opintopolkua, kun tarpeeton vaatimus ohjatun harjoittelun suorittamisessa poistuu.

Muutos ei heikentäisi meriturvallisuutta, sillä hyväksyttävän meripalvelun vähimmäispituus säilyisi kahdessa kuukaudessa ja sen tulisi sisältyä koulutukseen. Lisäksi pätevyyskirjan myöntämisen muut edellytykset säilyisivät ennallaan.

Lisäksi pykälään esitetään lisättäväksi uusi 3 momentti, jolla täsmennettäisiin pätevyyskirjan myöntämisen edellytyksiä ohjatun harjoittelun ja meripalvelun osalta. Lisäys ei muuttaisi nykytilaa, vaan selkeyttäisi sitä, että vahtimies, kansi- ja vahtimies, kone -pätevyyskirjat edellyttävät erilliset ohjatut harjoittelut tai meripalvelut kummastakin osastosta.

Molempien pätevyyskirjojen saaminen edellyttäisi jatkossakin vähintään 60 päivän ohjattua harjoittelua kansiosastossa ja vähintään 60 päivän ohjattua harjoittelua koneosastossa, eli yhteensä vähintään 120 päivää ohjattua harjoittelua tai vastaavasti yhteensä vähintään 360 päivää meripalvelua. Lisäyksen



tarkoituksena on poistaa mahdollinen tulkinnanvaraisuus siitä, että 60 päivän ohjatulla harjoittelulla voisi täyttää molempien pätevyyskirjojen vaatimukset.

43 §. Vahtimies kone -pätevyyskirja. Pykälän 1 momentti ehdotetaan muutettavaksi lisäämällä vaatimus siitä, että pätevyyskirjan myöntämiseksi on täytettävä myös STCW-säännösten B-III/4 säännön mukaiset vaatimukset. STCW-säännösten A-III/4 -säännön mukainen vahtimies, kone -koulutus on sisällöllisesti varsin rajattu. Moni aluksella työskentelyn kannalta keskeinen osaamisalue sisältyy tällä hetkellä STCW-säännösten B-osan suosituksiin, ei A-osan pakollisiin vähimmäisvaatimuksiin. Tällaisia osaamisalueita ovat perustiedot tavanomaisista pumppausoperaatioista, kuten pilssi-, painolasti- ja lastipumppausjärjestelmistä, sähköasennuksista ja niihin liittyvistä vaaroista, konehuoneessa käytettävien koneiden ja työkalujen kunnossapidosta ja korjauksesta, sekä alukselle tulevien varastojen käsittelystä ja järjestelyistä.

Käytännössä vahtimies, kone -tehtävässä toimivat henkilöt osallistuvat näihin työtehtäviin lähes poikkeuksetta, sillä ne ovat välttämätön osa aluksen konehuoneen päivittäistä toimintaa. Nämä työvaiheet sisältävät olennaisia turvallisuusriskejä kuten mekaanisten laitteiden ja polttoaineiden aiheuttamia tapaturmariskejä. Tämän vuoksi niihin osallistuvien henkilöiden tulee olla asianmukaisesti koulutettuja.

Ehdotetulla muutoksella siirrettäisiin mainitut B-osan suosituksissa luetellut osaamisvaatimukset pakottavaan sääntelyyn. Tämä selkeyttäisi vahtimies, kone -koulutuksen vähimmäisvaatimuksia ja vahvistaisi työturvallisuutta varmistamalla, että aluksilla toimivilla on tehtäviensä edellyttämä osaaminen. Muutos ei edellytä muutoksia suomalaiseen koulutusjärjestelmään, sillä kyseiset osaamiset sisältyvät jo nykyiseltään Suomessa annettavaan vahtimies, kone -koulutukseen. Muutoksella varmistettaisiin vallitseva asiointi jatkossakin.

Lisäksi pykälään esitetään lisättäväksi uudet 2 ja 3 momentit vastaavin perusteluin kuin 42 §:ssäkin.

50 §. Laivasähkömiehen pätevyyskirja. Ehdotetaan pykälän 1 momentin 3 kohta muutettavaksi. Pykälän 1 momentin 3 kohtaan lisättäisiin vaatimus, että meripalvelun on oltava suoritettu koneosastossa, jotta varmistetaan STCW-yleissopimuksen edellyttämällä tavalla meripalvelun tarkoituksenmukaisuus myönnettävän pätevyyskirjan kannalta. Lisäksi hyväksytyin meripalvelun osalta muutoksella olisi terminologiaa yhdenmukaistava vaikutus.

72 §. Polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus. Ehdotuksen mukaisesti pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. 2 momentissa vanhentuneet siirtymäsäännökset poistettaisiin tarpeettomina.

73 §. Polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön lisäkoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus. Ehdotuksen mukaisesti pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Vanhentuneet siirtymäsäännöt poistettaisiin tarpeettomina.

81 §. Kansi- ja konepäällystön pätevyyskirjan uusiminen. Pykälän 1 momentin 4 kohta ehdotetaan muutettavaksi. Ehdotuksen mukaan A-I/11 säännön mukaiseksi kertauskoulutukseksi voitaisiin rinnastaa



saman osaston ylemmän koulutuksen suorittaminen. Esimerkiksi vahtiperämiehen pätevyyskirjan saisi uusittua, jos on hakemuksen jättämistä edeltävän viiden vuoden aikana suorittanut merikapteenin koulutuksen. Muutos keventäisi merenkulkijoihin, koulutuksen järjestäjiin ja viranomaiseen kohdistuvaa hallinnollista taakkaa, koska erillisiä kertauskoulutustodistuksia ei tarvitsisi edellyttää. Muutoksella on merenkulkijan koulutuskustannuksia vähentävä vaikutus.

83 §. *IGF-aluksen laivaväen lisäpätevyytodistuksen uusiminen.* Esityksen mukaan ehdotetaan pykälän 1 momentti muutettavaksi siten, että IGF-aluksen laivaväen lisäpätevyytodistuksen uusiminen olisi jatkossa mahdollista myös meripalvelulla.

STCW-yleissopimuksen sääntö V/3.12 edellyttää lisäpätevyyden uusimiseksi tarkoituksenmukaista kertauskoulutusta tai sen todistamista, että on saavuttanut vaaditun osaamistason. Osaamistason saavuttaminen voidaan osoittaa myös tarkoituksenmukaisella meripalvelulla IGF-aluksella, tai aluksella, jonka polttoaine kuuluu IGF-säännösten soveltamisalaan tai säiliöaluksella, joka kuljettaa IGF-säännösten soveltamisalaan kuuluvia polttoaineita.

Ehdotettu muutos keventäisi merenkulkijoihin ja varustamoihin kohdistuvaa hallinnollista ja taloudellista taakkaa. Muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä kielteisiä vaikutuksia meriturvallisuuteen. Meripalvelun kautta kertyvä osaaminen on käytännönläheistä ja ajantasaista. Lisäksi meripalvelu suoritetaan niillä aluksilla ja niissä toimintaympäristöissä, joihin IGF-lisäpätevyyksien osaamisvaatimukset liittyvät.

90 a §. *Laivaväen terveydenhuoltokoulutuksesta annetun lisäpätevyyden uusiminen.*

Ehdotetaan säädettäväksi kokonaan uusi pykälä 90 a. Pykälässä selkeytettäisiin terveydelle ja turvallisuudelle asetettavista vähimmäisvaatimuksista aluksilla tapahtuvan sairaanhoidon parantamiseksi annetun neuvoston direktiivin 92/29/ETY mukaista veloitetta kansallisessa lainsäädännössä. Direktiivin 5 artiklan 3 kohdan mukaan laivaväen terveydenhuoltokoulutus on päivitettävä vähintään viiden vuoden välein. Tämä vaatimus on jo saatettu osaksi kansallista sääntelyä sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa laiva-
apteekista (589/2015), tarkemmin sen 7 §:n 1 momentissa.

STCW-yleissopimuksen mukaan terveydenhuoltokoulutus on toistaiseksi voimassa, mutta EU-tason sääntelyssä koulutukselle on asetettu kertausveloite. Tästä syystä kansallisen sääntelyn täsmentäminen on tarpeen säädösten johdonmukaisuuden sekä kertauskoulutusveloitteen selkeän soveltamisen varmistamiseksi.

Lisäyksen tarkoituksena on täsmentää merenkulkualan sääntelyä vastaamaan voimassa olevaa EU-vaatimusta, jonka mukaan terveydenhuoltokoulutuksesta annettava lisäpätevyytodistus on uusittava viiden vuoden välein suorittamalla joko kertaus- tai täysipitkä koulutus.

Voimaantulo



Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan keväällä 2027 samanaikaisesti, kun laki alusrekisterilain 12 §:n 2 momentin kumoamisesta, laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta, laki huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain muuttamisesta, laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta, laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta, laki merilain muuttamisesta sekä laki vesiliikennelain muuttamisesta tulevat voimaan.

Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus

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

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:ssä kuvataan Ahvenanmaan lainsäädäntövallan piiriin kuuluvat kysymykset. Tämän esityksen kannalta keskeisiä kohtia ovat pykälän 21 ja 22 kohdat, jotka koskevat muun muassa kanavia, veneliikennettä, paikallisen meriliikenteen väyliä sekä elinkeinotoimintaa. Lain 27 § määrittää valtakunnan lainsäädäntövallan piiriin kauppamerenkulun ja kauppamerenkulun väylät sekä ilmailun. Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Laivaväen pätevyudet kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Laintarkastus

[Asetus on tarkastettu oikeusministeriön laintarkastuksessa.]

Toimivalta

Valtioneuvoston asetus annettaisiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) nojalla.

Esitys

Esitetään, että valtioneuvosto antaisi asetuksen aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetun asetuksen muuttamisesta.

Esittelijä

Väinö Pitkänen, liikenne- ja viestintäministeriö