

VALTIONEUVOSTON ASETUS ALUKSEN MIEHITYKSESTÄ JA LAIVAVÄEN PÄTEVYYDESTÄ

PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annettu valtioneuvoston asetus (166/2013, jäljempänä miehityasetus) esitetään korvattavaksi kokonaan uudella asetuksella. Miehitysasetuksessa säädetään aluksen miehityksestä sekä laivaväen pätevyysien ja lisäpätevyysien yksityiskohtaisista myöntämisedellytyksistä. Asetus on aiemmin annettu laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009, jäljempänä laivaväkilaki) nojalla, jossa on säädetty alusten miehittämisestä ja laivaväen pätevyyksistä. Pätevyyksiä koskeva sääntely on kuitenkin ehdotettu siirrettäväksi liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017, HE 145/2017 vp) ja näin ollen myös pätevyyksiä koskevat asetukset siirtyvät liikenteen palveluista annettuun lakiin. Muuttuneista valtuutussäännöksistä johtuen on tarpeen antaa uusi asetus, joka annettaisiin sekä laivaväkilain että liikenteen palveluista annetun lain nojalla. Samalla kumottaisiin voimassa oleva miehityasetus.

Uusi asetus vastaisi pääosin voimassa olevaa asetusta, mutta siihen ehdotetaan tehtäväksi joitakin muutoksia. Uudella asetuksella saatettaisiin voimaan Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n antamien päätöslauselmien MSC.416(97) ja MSC.417(97) edellyttämät muutokset. Asetukseen ehdotetuilla muutoksilla pantaisiin täytäntöön kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset. Muutokset johtuvat polaarisisäillä alueilla purjehtivia aluksia koskevan säännösten eli niin sanotun polaarisisänsäntösten voimaantulosta. Asetuksella saatettaisiin voimaan polaarisisäalueilla liikennöivien alusten kansipäällystön lisäpätevyysvaatimukset. Lisäksi asetukseen tehtäisiin tarvittavat muutokset matkustaja-alusten henkilökunnan alustyyppimukaisista koulutusvaatimuksista.

Polaarisäalueita koskevia pätevyysvaatimuksia olisi kahta tasoa. Polaarisisänsäntöissä on vaatimukset siitä, minkälaisilla aluksilla ja minkälaisissa olosuhteissa eri pätevyystasoa vaaditaan. Alempi taso saavutetaan pelkästään koulutuksen avulla. Ylempi taso saavutetaan alemman tason saavuttamisen jälkeen lisäkoulutuksen ja kahden kuukauden käytännön kokemuksen jälkeen. Molemmista tasosta tulee myöntää lisäpätevyystodistus, joka on voimassa viisi vuotta ja joka voidaan uusida työkokemuksen perusteella. Vaadittavan työkokemuksen tulee olla joko polaarisisäalueelta tai sen tulee olla jotain muuta hallinnon hyväksymää, asianmukaista kokemusta. Polaarisisäalueet on määritelty polaarisisänsäntöissä. Päätöslauselma sisältää siirtymäajan järjestelyt, joilla tunnustetaan aiempi kokemus polaarisisäalueilta. Kolmen kuukauden kokemuksella voitaisiin korvata alempi kurssi. Ylemmän kurssin korvaaminen edellyttäisi kokemusta johtotason (yliperämies, päällikkö) tehtävistä polaarisisäalueelta. Alemman ja ylemmän koulutuksen korvaaminen olisi mahdollista siirtymäaikana.

Päätöslauselmalla muutetaan myös matkustaja-aluksilla vaadittavien koulutusten sisältöä ja lisättäisiin uusi, kaikilta aluksilla työskenteleviltä vaadittava perehdyttämisluonteinen, hätätilanteita koskeva koulutus. Koulutukset voitaisiin suurimmaksi osaksi antaa aluksella, kuten tähänkin asti. Vain ylimmän tasoinen

koulutus annettaisiin oppilaitoksessa, kuten tähänkin asti. Kaikkiaan koulutuksia olisi jatkossa neljä tasoa ja lisäksi erityinen roro-matkustaja-alukseen liittyvä lisäkoulutus. Koulutuksista ei tarvitsisi myöntää lisäpätevyystodistusta.

Lisäksi asetuksessa otettaisiin huomioon laivaväkilakiin ehdotetut muutokset (HE xx/2018 vp) sekä merenkulun pätevyyskiä koskevien säännösten muutokset, joita on ehdotettu liikenteen palveluista annettuun lakiin (HE 145/2017 vp). Asetuksessa muun muassa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston uudesta merenkulun koulutuksia koskevasta toimivallasta johtuen koulutuksen järjestäjiä koskevista vaatimuksista, kevennettäisiin alusten miehitysvaatimuksia sekä vaadittujen pätevyyksien osalta laajennettaisiin simulaattorin käyttöä korvaamaan meripalvelua. Lisäksi asetukseen tehtäisiin useita kieliasua selkeyttäviä ja yhtenäistäviä muutoksia.

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018 samanaikaisesti edellä mainittujen lakimuutosten kanssa.

PERUSTELUT

1. Nykytila

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO, International Maritime Organization) on tehty vuonna 1978 kansainvälinen yleissopimus koskien merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa, jäljempänä STCW-yleissopimus. Suomi liittyi sopimukseen 28 päivänä huhtikuuta 1984 (SopS 22/1984). STCW-yleissopimusta sekä siihen liittyvää säännöstöä, jäljempänä STCW-säännöstöä, on muutettu lukuisia kertoja Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean (MSC) päätöksillä.

Merenkulun ammattipätevyyskiä koskeva lainsäädäntö perustuu pääosin kansainväliseen, erityisesti IMOssa hyväksytyyn sääntelyyn sekä Euroopan unionin lainsäädäntöön. Merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyksistä ja ammatissa toimimisen muista edellytyksistä määrätään STCW-yleissopimuksessa (SopS 22/1984). STCW-yleissopimuksen keskeinen sisältö on sopimuksen liitteessä. STCW-yleissopimuksen liitettä muutettiin olennaisesti vuonna 1995 pidetyssä sopimuspuolten konferenssissa. Konferenssissa hyväksyttiin lisäksi merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva säännöstö (jäljempänä STCW-säännöstö), joka täydentää STCW-yleissopimuksen liitteen sääntöjä. STCW-yleissopimuksessa tarkoitetuista asioista säädetään myös Euroopan neuvoston ja parlamentin merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetussa direktiivissä 2008/106/EY, jäljempänä vähimmäiskoulutusdirektiivi.

Polaarisilla alueilla purjehtivia aluksia koskeva ns. polaarisäännöstö on tullut kansainvälisesti voimaan 1.1.2017. Polaarisäännöstö on hyväksytty IMOssa päätöslauselmilla MSC.385(94) ja MEPC.264(68). Polaarisäännöstöä sovelletaan kaikkiin aluksiin, joita koskevat ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981, Safety of Life at Sea, jäljempänä SOLAS-yleissopimus) I luvun määräykset ja jotka purjehtivat polaarialueiden merialueilla. Polaarisäännöstö on saatettu Suomessa voimaan hallituksen esityksellä 3/2017 vp. Kyseisessä hallituksen esityksessä saatettiin voimaan polaarisäännöstön edellyttämät turvallisuutta ja meriympäristöä koskevat vaatimukset. Polaarisäännöstö koostuu johdannosta sekä osista I ja II. Osa I sisältää alusturvallisuutta koskevia määräyksiä ja osa II sisältää ympäristöomääräyksiä. Polaarisäännöstön turvallisuussäännöksiä koskeva osa I sisältää myös

miehitystä ja koulutusta koskevia määräyksiä. Polarisäännöstöstä johtuvat muutokset on tehty STCW-yleissopimukseen ja siihen liittyvään STCW-säännöstöön. IMO:n meriturvallisuuskomitea vahvisti muutokset marraskuussa 2016 ja ne tulevat kansainvälisesti voimaan 1.7.2018.

2. Esitysten vaikutukset

Polaarialueiden ja uusien matkustaja-alusten lisäpätevyystodistuksia koskevien muutosehdotusten vaikutukset

STCW-yleissopimukseen ja säännöstöön tehtävien muutosten johdosta polaarialueilla liikennöivien alusten henkilökunnalle tulee kaksi uutta lisäpätevyyttä ja niiden edellytyksenä olevat koulutussisällöt. Näille merenkulkijoille tulisi kustannuksia kurssimaksuista ja lisäpätevyystodistuksista. Pätevyudet olisivat kuitenkin edellytyksenä polaarialueilla työskentelemiseen, ja siten lisäpätevyyden omavallalla olisi paremmat työllistymismahdollisuudet tällaisilla aluksilla yleensä. Oppilaitoksille tulisi kustannuksia koulutusten suunnittelusta ja järjestämisestä sekä koulutuksen vaatimista resursseista. Toisaalta niille saattaa avautua mahdollisuus koulutusvientiin. Suomelle syntyisi tätä kautta mahdollisuus vahvistaa kuvaa arktisten alueiden osaajana, mikä saattaisi edistää myös liiketoimintaa. Viranomaiselle uusien lisäpätevyyksien myöntäminen aiheuttaisi resurssitarpeita, mutta on odotettavaa, että Liikenteen turvallisuusvirasto selviäisi sisäisin järjestelyin olemassa olevilla resursseilla. Myönnettävien lisäpätevyyksien määrän ei odoteta olevan kovin suuri kokonaisuuteen verrattuna. Uudet lisäpätevyudet liisäisivät alusten meriturvallisuutta ja niillä olisi positiivinen vaikutus meriympäristön pilaantumisen ehkäisyyn.

Matkustaja-alusten henkilökunnan uusituilla koulutusvaatimuksilla on vaikutusta aluksen meriturvallisuuteen sekä matkustajaturvallisuuteen, ja nykyisiin vaatimuksiin verrattuna vaatimuksista tulisi selkeämpiä. Uudella perehdyttämislounteisella ja koko laivaväelle annettavalla koulutuksella odotetaan olevan matkustaja- ja alusturvallisuutta parantava vaikutus. Taloudelliset vaikutukset on arvioitu pieniksi varustamoille ja merenkulkijoille, koska varustamot antaisivat koulutukset aluksilla kuten tähänkin asti, eikä lisäpätevyystodistuksia tarvitsisi myöntää. Koulutuksista tulisi olla pelkästään asiakirjatodisteet. Lisäksi koulutukset on kerrattava viiden vuoden välein, eikä niitä voi uusia meripalvelulla kuten aiemmin, sillä STCW-yleissopimus ei mahdollista meripalveluun perustuvaa uusimista. Pieniä kustannuksia syntyisi varustamolle uudesta perehdyttämislounteisesta koulutuksesta. Perehdyttämiskaatimuksia on kuitenkin jo nyt olemassa. Koska lisäpätevyystodistuksia ei tarvitsisi myöntää, vaikutukset viranomaistoimintaan ovat vähäisiä. Kysymykseen tulisi koulutusten sisällön STCW-vaatimusten mukaisuuden tarkistaminen, johon yleissopimus jo tälläkin hetkellä velvoittaa.

Liikennealueella I ja II liikennöivän aluksen vähimmäismiehitys

Laivaväkilakiin suunnitellussa muutoksessa, joka on ollut lausunnolla 26.1.2018 saakka, kevennettäisiin sääntelyä vapauttamalla kotimaan liikennealueilla I ja II liikennöivät alukset, joiden bruttovetoisuus on alle 500, velvollisuudesta hakea miehityksen vahvistamista ja miehitystodistusta. Vähimmäismiehityksen vahvistaminen tapahtuu nykyisin laivanisännän hakemuksesta ja hakemuksesta pyydetään työmarkkinajärjestöjen lausunnot, minkä jälkeen Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää alukselle miehitystodistuksen. Nyt ehdotettavalla valtioneuvoston asetuksen 7 §:ssä annettaisiin tarkempia säännöksiä näiden alusten vähimmäismiehityksestä ja siihen liittyvistä pätevyysvaatimuksista. Pienehköjen, bruttovetoisuudeltaan alle 500 olevien alusten vapauttaminen miehitystodistuksen

hakemisesta on pidetty perusteltuna, koska pienissä kotimaanliikenteen aluksissa miehitys on usein esimerkiksi kaksi henkilöä ja vuorokauden ympäri liikkuvassa aluksessakin vain neljä. Esitetyillä muutoksilla poistettaisiin miehittämiseen liittyvää hallinnollista taakkaa pienten alusten osalta sekä pienennettäisiin laivanisäntien kustannuksia kotimaanliikenteessä.

Asetuksessa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän STCW-yleissopimuksen mukaisen koulutuksen järjestäjää koskevista vaatimuksista. Ehdotetut vaatimukset perustuvat STCW-yleissopimukseen eikä arvioida aiheuttavan huomattavia kustannuksia nykyisille koulutuksen järjestäjille.

Merenkulkualan koulutusta annetaan Suomessa neljässä toisen asteen oppilaitoksessa (merenkulkualan perustutkinto, neljä koulutusohjelmaa) ja neljässä ammattikorkeakoulussa (merikapteeni ja merenkulkualan insinööri). Näistä oppilaitoksista yksi toisen asteen oppilaitos ja yksi ammattikorkeakoulu sijaitsevat Ahvenanmaalla. Alalla on lisäksi ylempään ammattikorkeakoulututkintoon johtavaa koulutusta. Merenkulkualalla tarjotaan lisäksi täydennys- ja turvallisuuskoulutusta. Täydennyskoulutusta tarjoaa ammattikorkeakoulujen ja ammatillisten oppilaitosten lisäksi kaksi koulutusorganisaatiota.

Liikennepalveluista annettuun lakiin on ehdotettu (HE 145/2017) Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtävää hyväksyä merenkulun koulutuksen järjestäjät ja koulutus sekä toimivalta arvioida sen hyväksymä koulutuksen järjestäjä ja koulutus. Tämä olisi Liikenteen turvallisuusviraston uutta toimintaa, eikä sillä olisi vaikutusta opetus- ja kulttuuriministeriön oppilaitoksille myöntämään koulutuksen järjestämislupaan. Näin ollen uusi menettely lisäisi jonkin verran koulutuksen järjestäjien hallinnollista taakkaa ja aiheuttaisi kustannuksia. Toisaalta se, että oppilaitoksen merenkulun koulutus on hyväksytty STCW-yleissopimuksen mukaisesti, mahdollistaa koulutuksen järjestäjille koulutusviennin. Koulutuksen järjestäjien on koulutuksen hyväksynnän myötä mahdollista markkinoida pätevyyskirjoihin tai lisäpätevyysiin johtavaa koulutusta erillään suomalaisen koulutusjärjestelmän mukaisesta tutkintopohjaisesta koulutuksesta. Suomalaisten koulutuksen järjestäjien ulkomaisten koulutusyksiköiden arviointi ja hyväksyminen mahdollistaa myös koulutustoiminnan laajentamisen ja liiketaloudellisesti kannattavan koulutuksen tarjoamisen. Osa oppilaitoksista tekee jo tällä hetkellä koulutusvientiä.

3. Asian valmistelu

Asetusluonnos on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston yhteistyönä.

Asetusluonnoksesta pyydettiin lausuntoja...

4. Asetuksen sisältö

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Määritelmät. Pykälässä olisivat asetuksen kannalta keskeiset määritelmät. Kohta 1 kumottaisiin ja sen sisältö sisällytettäisiin 1 §:n 1 momentin 2 kohtaan. Voimassa olevan asetuksen pykälän kohta 2 muuttuisi kohdaksi 1. Voimassa olevan asetuksen 1 §:n 1 momentin t 3 ja 4 kohtia ei enää sisällytetä asetukseen, koska ne on siirretty liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017).

Kohta 2, jossa määritellään koulualus, vastaisi voimassa olevan asetuksen 1 §:n 1 momentin kohtaa 5, mutta siihen lisättäisiin viittaus liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017). Kyseiseen lakiin on ehdotettu siirrettäväksi laivaväki-laista merenkulun pätevyysä koskevaa sääntelyä.

Kohdassa 3 määriteltäisiin hyväksytyt koulutuksen järjestäjä. Määritelmää muutettaisiin siten, että hyväksytyllä koulutuksen järjestäjällä tarkoitettaisiin sellaista kotimaista tai ulkomaista koulutuksenjärjestäjää, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) säännösten nojalla. Liikenteen palveluista annettuun lakiin on ehdotettu II-vaiheessa (HE 145/2017 vp) Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivaltaa hyväksyä merenkulun koulutuksia ja tästä syystä määritelmää olisi muutettava.

Kohta 4 vastaisi voimassa olevan asetuksen 1 §:n 1 momentin kohtaa 7.

Kohta 5 vastaisi voimassa olevan asetuksen 1 §:n 1 momentin kohtaa 8.

Kohta 6 vastaisi voimassa olevan asetuksen 1 §:n 1 momentin kohtaa 9.

Kohdassa 7 määriteltäisiin polaarialue. Määritelmä on tarpeen, sillä siihen viitataan polaariopetusta koskeissa säännöksissä. Polaarialueella tarkoitettaisiin arktisia ja antarktisia vesiä, sellaisena kuin se on määritetty SOLAS-yleissopimuksen luvun XIV säännön 1 kohdassa 4.

Kohdassa 8 määriteltäisiin hyväksytyt polaarialueen meripalvelun korvaava palvelu. STCW-yleissopimus antaa kansallisille viranomaisille mahdollisuuden hyväksyä polaarialueella suoritettua meripalvelun sijasta muuta vastaavaa meripalvelua ja tässä määriteltäisiin ne alueet ja muut ehdot, joilla vastaavaa palvelua voitaisiin hyväksyä. Aikarajaukset ovat tarpeen siitä syystä, että jää- ja sääolosuhteet vastaisivat mahdollisimman hyvin arktisia olosuhteita. Alueita ei olisi tarpeen määritellä pituus- ja leveysasteiden ja -minuuttien tarkkuudella, koska päivänosa laskettaisiin kokonaiseksi päiväksi. Pohjanlahden lisäksi Perämeri on mainittu erikseen, koska siellä voi olla enemmän kuin 1/10 osa jäätä, vaikka Pohjanlahdella kokonaisuutena ei olisikaan ja näin ollen hyväksytyt meripalvelua voisi saada myös Perämeren osalta erikseen.

2 luku. Aluksen miehitys

2 §. Miehityksen vahvistamista koskeva hakemus. Pykälässä säädettäisiin mitä tietoja miehityksen vahvistamista koskevassa hakemuksessa olisi esitettävä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 2 §:ää.

3 §. Miehitystä vahvistettaessa huomioon otettavat seikat. Pykälässä säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusviraston olisi miehitystä vahvistaessaan otettava huomioon aluksen päällikön ja konepäällikön osallistuminen vahdintoihin. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 3 §:ää.

4 §. Aluksen miehitystä koskevat laivanisännän velvollisuudet. Säännös vastaisi muilta osin voimassaolevan asetuksen 4 §:ää, mutta siihen lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin siitä, että polaarialueella liikennöivän aluksen henkilökunta olisi perehdytettävä polaarialueille tarkoitettuun toimintakäsikirjaan (PWOM, Polar Waters Operations Manual) sisältyviin tai siinä viitattuihin käytäntöihin ja laitteistoihin. Säännös perustuu IMon päätöslauselman MEPC.264(68) osan I-A luvun 12 kohtaan 12.3.4.

5 §. Aluksen miehitystä koskevat päällikön velvollisuudet. Pykälässä säädettäisiin aluksen miehitystä koskevista päällikön velvollisuuksista. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 5 §:ää.

6 §. Miehitystodistuksen voimassaolo ja miehityksen muuttaminen. Pykälän 1 momentti vastaisi voimassaolevan asetuksen 6 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momenttiin, jossa säädetään miehitystodistuksen voimassaolosta, ehdotetaan sisällöllisiä muutoksia vuokraveneiden ja huvialuksien osalta ja pykälän kirjoitusasua muutettaisiin verrattuna voimassa olevaan 6 §:ään. Nykyisellään miehitystodistus myönnetään ensimmäisellä kerralla tai oleellisten muutosten jälkeen kuuden kuukauden määräajaksi, jonka jälkeen ennen pidempiaikaisen miehitystodistuksen myöntämistä Liikenteen turvallisuusvirasto pyytää päällikön ja konepäällikön lausunnot miehityksen soveltuvuudesta. Tämä kuuden kuukauden ajanjakso on käytännössä koeaika, joten termi määräaika korvattaisiin termillä koeaika, jotta kuudeksi kuukaudeksi myönnettävän miehitystodistuksen tarkoitus kävisi paremmin ilmi. Vastaavaa muutosta esitetään laivaväkilain (1687/2009) kuudennen pykälän kolmanteen momenttiin (HE xx/2018 vp).

Vuokraveneitä ja huvialuksia ei koskisi enää koeaikamenettely, jotta näiden alusten miehitys voitaisiin jatkossa suoraan vahvistaa pidempiaikaisena. Kyseisissä aluksissa omistaja toimii useimmiten itse aluksen päällikkönä. Käytännössä näiden alusten miehitykseen ei tule muutoksia kuuden kuukauden koeajan jälkeen, sillä lausunnot miehityksen toimivuudesta useimmiten antaa sama taho, joka on miehityksen vahvistamista hakenut. Lisäksi miehitystodistuksen mukaiset miehitykset ovat pieniä, esimerkiksi pelkästään päällikkö tai päällikkö ja kansimies. Muutos keventäisi hallinnollista taakkaa ja pienentäisi laivanisännän kustannuksia. Liikenteen turvallisuusviraston maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1585/2015) liitteen mukaisessa hinnoittelussa ei huomioida erikseen näitä pieniä aluksia, joten kansainvälisen liikenteen vuokraveneen ja huvialuksen tulee ensin hakea kuudeksi kuukaudeksi väliaikainen miehitystodistus, jonka hinta on 515 euroa. Vasta tämän jälkeen voi hakea miehitystodistusta, joka myönnetään viideksi vuodeksi ja myös sen hinta on 515 euroa. Laivaväkilain 6 §:ään on ehdotettu uutta 6 momenttia, jonka mukaan kotimaanliikenteen huvialuksille ja vuokraveneille ei vahvistettaisi miehitystä (HE xx/2018 vp). Näin tämä asetukseen ehdotettu muutos koeaikamenettelystä luopumisesta koskettaisi enää vain kansainvälisen liikenteen huvialuksia ja vuokraveneitä.

Voimassaolevan asetuksen 6 §:n 3 momenttia otettaisiin enää asetukseen, koska säännös lepoaikarikkomuksista on ehdotettu siirrettäväksi asetuksesta laivaväkilain 11 §:n 3 momentiksi (HE xx/2018 vp).

7 §. Liikennealueella I ja II liikennöivän aluksen miehitys. Pykälä olisi uusi ja se liittyy laivaväkilakiin ehdotetusta muutoksesta (uusi 6 a §, joka on ollut lausunnolla 26.1.2018 saakka). Lakiehdotuksessa kevennettäisiin sääntelyä vapauttamalla kotimaan liikennealueilla I ja II liikennöivät alukset, joiden bruttovetoisuus on alle 500, velvollisuudesta hakea miehityksen vahvistamista ja miehitystodistusta. Vähimmäismiehityksen vahvistaminen tapahtuu nykyisin laivanisännän hakemuksesta. Hakemuksesta pyydetään työmarkkinajärjestöjen lausunnot ja Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää alukselle miehitystodistuksen. Laivaväkilain muutosehdotuksen mukaan jatkossa valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä näiden alusten vähimmäismiehityksestä ja siihen liittyvistä pätevyysvaatimuksista. Pienehköjen, bruttovetoisuudeltaan alle 500 olevien alusten vapauttaminen miehitystodistuksen hakemisesta on pidetty perusteltuna, koska pienissä kotimaanliikenteen aluksissa miehitys on usein esimerkiksi kaksi henkilöä ja vuorokauden ympäri liikkuvassa aluksessakin vain neljä. Laivanisäntä voisi kuitenkin hakea miehitystodistusta, jos aluksen liikenne tai muut olosuhteet ovat sellaiset, etteivät tässä pykälässä säädetty yleiset säännökset eri alusten vähimmäismiehityksestä sovi olosuhteisiin. Tyypillisesti tällainen tilanne voisi olla, kun aluksessa on yhden hengen miehitys.

Ehdotetun 7 §:n 1 momentin mukaan alusta miehitettäessä on miehistön pätevyyden osalta noudatettava myös, mitä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädetään aluksen päällikön ja konepäällikön pätevyysvaatimuksista.

Ehdotetun 7 §:n 2 momentin mukaan olisi mahdollista noudattaa pykälän mukaista miehitystä kotimaanliikenteen liikennealueilla I ja II myös sellaisissa aluksissa, joilla on miehitystodistus liikennealueita I ja II laajemmalle liikennealueelle, eikä näiden alusten laivanisäntien tarvitsisi enää jatkossa hakea miehitystodistusta I ja II alueelle, jos he haluavat keventää miehitystä näillä alueilla.

Ehdotetussa 3 momenteissa määriteltäisiin vähimmäismiehitys erilaisille pienille matkustaja-aluksille ja 4 momentissa lastialuksille. Vähimmäismiehitystä määritettäessä erilaisille matkustaja-aluksille ja lastialuksille on otettu huomioon aluksen vuorokausittainen ajoaika, aluksen tyyppi, aluksen koko ja matkustajien määrä. 3 ja 4 momentissa säädetyn lisäksi tulee alusta miehitettäessä ottaa aina 5 momentin mukaan huomioon myös muut järjestelyt aluksella. Muita järjestelyjä ovat esimerkiksi hinaus ja koneistojen hallintapaikat. Matkojen pituudet ja hinaus aiheuttavat henkilöstön lisätarvetta siihen miehitykseen, mistä säädetään 3 momentissa.

Ehdotettu sääntely tekisi aluksen matkakohtaisen miehittämisen joustavaksi. Aikaisemmin matkakohtaiset tilanteet on täytynyt ennakoida miehitystodistuksen hakemisen yhteydessä tai on täytynyt hakea uusi miehitystodistus. Pykälässä säänneltäisiin, missä tapauksissa aluksessa voisi olla yhden, kahden tai kolmen hengen miehitys. Ehdotetussa laivaväkilain 6 a §:ssä annettaisiin kuitenkin laivanisännälle mahdollisuus hakea miehitystodistusta. Siinä tapauksessa miehitys vahvistettaisiin samalla menettelyllä kuin muillekin aluksille. Tällöin laivanisännällä olisi mahdollisuus hakea kevennystä tässä ehdotetussa pykälässä määritellystä miehityksestä, jos siihen on perusteet. Vuonna 2016 Liikenteen turvallisuusvirasto myönsi liikennealueille I ja II yhteensä 47 miehitystodistusta pienille aluksille. Matkustaja-aluksia näistä oli 13 ja vuokraveneitä 6. Liikennealueelle III miehitystodistuksia pienille aluksille myönnettiin 11.

Alusta miehitettäessä tässä pykälässä ehdotetun vähimmäismiehityksen mukaisesti on laivanisännän tai aluksen päällikön noudatettava kuitenkin myös laivaväkilain 5 §:n ja miehitysasetuksen 4 ja 5 §:n vaatimuksia. Aluksen miehittäminen asetuksen mukaisella vähimmäismiehityksellä voisi tulla kyseeseen esimerkiksi silloin, kun alus ajaa säännöllisellä reitillä eikä ole muita tekijöitä, jotka vaatisivat miehistön määrän lisäämistä. Olosuhteet aiotulla matkalla tai reitillä voivat kuitenkin edellyttää henkilöstömäärän lisäämistä. Aluksen päällikkö on edellä mainittujen säännösten mukaan velvollinen arvioimaan, pitääkö henkilöstömäärää lisätä.

3 luku. Pätevyys- ja koulutusvaatimukset.

Voimassa olevan asetuksen 3 luku, jossa säädetään aluksen päällystön pätevyysvaatimuksista, on ehdotettu siirrettäväksi liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017, HE 145/2017 vp). Luku 3 korvattaisiin voimassa olevan asetuksen 4 luvulla ja sen otsikoksi muutettaisiin pätevyys- ja koulutusvaatimukset.

8 §. Radiohenkilökunnan pätevyysvaatimukset. Pykälä vastaisi muilta osin voimassa olevan asetuksen 10 §:ää, mutta siitä poistettaisiin 5 momentti, jossa on ollut edellytys siitä, että kansainvälisessä liikenteessä matkustaja-aluksella yhdellä kansipäällystään kuuluvalla on oltava ilmailumääräyksen mukainen kelpoisuus. Erillinen ilmailuradioliikenteen koulutus on koettu merenkulkualan oppilai-

toksissa hankalaksi ja melko tarpeettomaksi, koska merenkulun radioliikenteen koulutus kattaa pitkälti samat asiat. Ilmailuradioliikenteen kouluttajat on jouduttu hankkimaan erikseen lyhyttä koulutusta varten, mikä aiheuttaa saavutettavaan hyötyyn nähden ylimääräistä vaivaa. Ilma-alusten kanssa merenkulkijat joutuvat toimimaan lähinnä hätä- tai meripelastustilanteissa, ja koulutus näihin tilanteisiin annetaan muutoinkin. Hätätaajuuksia saa myös käyttää ilman erityistä kelpuutusta. Vain harvat lippuvaltiot Suomen lisäksi vaativat tällaista kelpoisuutta. Merenkulun General Operator's Certificate tai Restricted Operator's Certificate voisivat kattaa saman asian. Erillinen ilmailuradiokelpoisuus poistettaisiin sääntelyn keventämisen ja yksinkertaistamisen vuoksi.

9 §. Taloushenkilökunnan pätevyysvaatimukset. Pykälässä säädettäisiin taloushenkilökunnan pätevyysvaatimuksista. Pykälä vastaisi voimassaolevan asetuksen 11 §:ää muilta osin, mutta 1 momenttia selkeytettäisiin siten, että ylemmät talouspuolen pätevyyskirjat eli laivakokin pätevyyskirja, kokkistuertin pätevyyskirja tai talousesimiehen pätevyyskirja voisivat korvata hygieniosaamistodistuksen. Asetusta on tulkittu myös siten, että näiden pätevyyskirjojen haltijoiden on pitänyt esittää näiden pätevyyskirjojen lisäksi myös hygieniosaamisensa. Hygieniosaaminen kuuluu kuitenkin näiden pätevyyskirjojen perusosaamiseen.

10 §. Painelaitteen turvallinen käyttö. Pykälän otsikkoa ja 1 momenttia muutettaisiin vastaamaan uuden painelaitelain (1144/2016) 10 luvun 70 §:ää. Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan asetuksen 12 §:n 2 momenttia.

11 §. Aluksen painelaitteen käytönvalvoja. Pykälässä säädettäisiin aluksen painelaitteen käytönvalvojan pätevyydestä. Pykälä vastaisi voimassa olevan asetuksen 13 §:ää.

12 §. Matkustaja-aluksen laivaväen lisäpätevyudet. Pykälällä pantaisiin täytäntöön IMO:n päätöslauselma MSC.416(97). Pykälän 1 momentti vastaisi voimassa olevan asetuksen 14 §:n 1 momenttia. Pykälän 2 momentti olisi uusi ja sillä toimeenpantaisiin päätöslauselman edellyttämä, kaikilta aluksella työskenteleviltä vaadittava perehdyttämislouenteinen, hätätilanteita koskeva koulutus. Voimassa olevan asetuksen 14 §:n 2 momenttia ei enää sisällytetä asetukseen, koska vastaava säännös laivaväen perehdyttämisestä sisältyy 19 §:n 1 momenttiin.

Voimassa olevan asetuksen 14 §:n 4 momentti siirrettäisiin 3 momentiksi ja siihen lisättäisiin maininta, että koulutus voidaan antaa aluksella. Jatkossa matkustaja-alusten lisäpätevyystodistuksista luovuttaisiin ja sen sijasta laivanisännän olisi varmistettava, että koulutuksesta annetaan asiakirjatodiste.

Voimassa olevan asetuksen 14 §:n 3 momentti muuttuisi 4 momentiksi. Säännöksessä tarkennettaisiin, keitä väkijoukkojen hallintaa koskeva koulutusvaatimus koskee. Lisäksi tehtäisiin vastaavat muutokset kuin pykälän 3 momenttiin siitä, että koulutus voidaan antaa aluksella ja laivanisännän olisi varmistettava, että koulutuksesta annetaan asiakirjatodiste. Lisäksi selkeytettäisiin uusintavaatimusta.

Voimassa olevan asetuksen 14 §:n 4 momentti muuttuisi 5 momentiksi. Säännökseen lisättäisiin maininta siitä, että kriisinhallintaa ja inhimillistä käyttäytymistä koskeva koulutus olisi oltava hyväksytty ja hyväksytyn koulutuksenjärjestäjän antama. Lisäksi koulutuksen järjestäjän olisi annettava koulutuksesta asiakirjatodiste. Lisäksi selkeytettäisiin uusintavaatimusta.

Voimassa olevan asetuksen 14 §:n 5 momentti muuttuisi 6 momentiksi. Säännöksessä tarkennettaisiin, että koulutus annettaisiin henkilöiden tehtävien ja

vastuiden mukaisesti. Koulutuksen olisi oltava hyväksytty. Lisäksi tehtäisiin vastaavat muutokset kuin pykälän 3 momenttiin siitä, että koulutus voidaan antaa aluksella ja laivanisännän olisi varmistettava, että koulutuksesta annetaan asiakirjatodiste. Lisäksi selkeytettäisiin uusintavaatimusta.

Voimassa olevan asetuksen 14 §:n 6-8 momentit kumottaisiin tarpeettomina. Jatkossa ei enää myönnettäisi uusia matkustaja-aluslisäpätevyystodistuksia, koska STCW-yleissopimus ei edellytä todistuksen antamista tälläkään hetkellä. Edellä selostetulla tavalla jatkossa riittäisi asiakirjatodiste. Aiemmin myönnetty matkustaja-aluslisäpätevyystodistukset olisivat kuitenkin voimassa niiden viimeiseen voimassaolopäivään asti.

13 §. Öljy-, kemikaali- ja kaasusäiliöaluksen laivaväen lisäpätevyydet. Pykälässä säädettäisiin öljy-, kemikaali- ja kaasusäiliöaluksen laivaväen lisäpätevyyksistä. Pykälän 1-5 momentti vastaisi voimassaolevan asetuksen 15 §:ää. Pykälään lisättäisiin uusi 6-7 momentti. Kyseiset säännökset siirrettäisiin asetukseen Liikenteen turvallisuusviraston merenkulun pätevyyksistä annetusta määräyksestä (TRAFI/13222/03.04.01.00/2013). Säännöksiä muokattaisiin myös kielellisesti asetukseen sopiviksi. Sisältöä ei kuitenkaan muutettaisi. Siirto olisi tarpeen, koska pätevyysvaatimuksia koskevat määräyksenantovaltuudet on ehdotettu siirrettäväksi liikenteen palveluista annettuun lakiin (HE 145/2017 vp) ja valtuuksia on ehdotettu muutettavaksi siten, että kotimaanliikenteen alusten tarkemmista pätevyysvaatimuksista annettaisiin säännökset määräyksen sijaan asetuksella (laki liikenteen palveluista, HE 145/2017 vp, II osa, 10 luku, 12 §). Lisäksi 6 momenttiin tehtäisiin luotsauksesta annetusta laista (1312/2016) johtuva muutos. Luotsauslaissa on muutettu pienten säiliöalusten luotsinkäyttövelvollisuutta määrittelevää maksimipituutta aiemmasta enintään 70 metristä enintään 90 metriin. Pienen säiliöaluksen lisäpätevyysvaatimuksia määrittävä pituusraja harmonisoitaisiin luotsauslain kanssa yhteneväksi enintään 90 metriksi. Muutoksen johdosta pienten säiliöalusten pätevyysvaatimukset kevenisivät. Myös viittaukset asetuksen toisiin pykäliin muutettaisiin vastaamaan uutta asetusehdotusta.

14 §. IGF-aluksen laivaväen lisäpätevyydet. Pykälässä säädettäisiin IGF-aluksen laivaväen lisäpätevyyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 15 a §:ää, mutta siinä olevat viittaukset tämän asetuksen toisiin pykäliin päivitetäisiin..

15 §. Polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön lisäpätevyydet. Pykälällä pantaisiin täytäntöön IMO:n päätöslauselma MSC.416(97). Polaarialueita koskevia pätevyysvaatimuksia tulisi kaksi tasoa. Pykälässä määriteltäisiin minkälaisilla aluksilla ja minkälaisissa toimissa ja olosuhteissa eri pätevyystasoja vaaditaan. Molemmista tasoista myönnettäisiin lisäpätevyystodistus.

16 §. Suurnopeusaluksen päällystön pätevyysvaatimukset. Pykälässä säädettäisiin suurnopeusaluksen päällystön pätevyysvaatimuksista. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 16 §:ää.

17 §. Dynaamisesti kannatellun aluksen laivaväen pätevyysvaatimukset. Pykälässä säädettäisiin dynaamisesti kannatellun aluksen laivaväen pätevyysvaatimuksista. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 17 §:ää.

18 §. Turvatoimiin liittyvä koulutus ja pätevyydet. Pykälässä säädettäisiin turvatoimiin liittyvästä koulutuksesta ja pätevyydestä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 18 §:ää.

19 §. Laivaväkeen kuuluvien hätätilanne- ja terveydenhuoltokoulutus. Pykälässä säädettäisiin laivaväkeen kuuluvien hätätilanne- ja terveydenhuoltokoulutuksesta. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 19 §:ää. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin kuitenkin säännös, jonka mukaan kotimaanliikenteen säiliöalusten laivaväkeen kuuluvalla henkilöllä, jolla on lastinkäsittelyyn liittyviä tehtäviä, olisi myös oltava STCW-säännösten A-VI/1 säännön mukainen hätätilanteiden peruskoulutus. Kyseinen säännös siirrettäisiin asetukseen Liikenteen turvallisuusviraston merenkulun pätevyyksistä annetusta määräyksestä (TRAFI/13222/03.04.01.00/2013). Kyse ei siten olisi uudesta sääntelystä. Säännöksen siirto on tarpeen, koska pätevyyskäsittelyä koskevat määräyksenantovaltuudet on siirretty liikenteen palveluista annettuun lakiin (HE 145/2017 vp) ja valtuuksia muutettiin niin, että kotimaanliikenteen alusten tarkemmista pätevyysvaatimuksista annetaan säännökset määräyksen sijaan asetuksella (laki liikenteen palveluista, HE 145/2017 vp, II osa, 10 luku, 12 §).

Lisäksi pykälän 6 momenttiin tehtäisiin terveydenhuoltokoulutusta koskeva selvennys. Momentista poistettaisiin koulutuksen uusimista koskeva säännös ja lisättäisiin viittaus laiva-apteekista annettuun lakiin (584/2015) ja sen nojalla annettuihin säädöksiin, koska niissä säädetään koulutuksen uusimisesta.

20 §. STCW-yleissopimuksen mukaisen koulutuksen järjestäjän vaatimukset. Liikenteen palveluista annettuun lakiin on ehdotettu säännöksiä, joiden mukaan STCW-yleissopimuksen mukaisen merenkulun koulutuksen järjestäjän hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto. Säännöksiä on ehdotettu lain II osan 11 luvun 1 §:ään ja sen viidennen momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koulutuksen järjestäjää koskevista vaatimuksista. Hallituksen esityksen mukaan asetuksessa voitaisiin säätää esimerkiksi STCW-yleissopimuksen säännössä A-I/6 mukaisista kouluttajien pätevyysvaatimuksista.

Asetukseen ehdotetaan uutta pykälää, jossa säädettäisiin kouluttajien, ohjaajien, valvojen ja arvioijien pätevyysvaatimuksista. Säännökset perustuvat STCW-yleissopimuksen sääntöön I/6, sitä tarkentavan STCW-säännösten sääntöön A-I/6, ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 17 artiklaan.

Ehdotetun 1 momentin mukaan kouluttajalla, ohjaajalla, valvojalla ja arvioijalla on oltava merellä tai maissa toteutettavaan koulutukseen tai pätevyyden arviointiin erityisalueeseen ja tasoon soveltuva pätevyys.

Ehdotetut pätevyysvaatimukset eroaisivat riippuen siitä, onko kyseessä kouluttaja, ohjaaja, valvoja vai arvioija. Suomalaisessa koulujärjestelmässä kuitenkin koulutuksen ja arvioinnin useimmiten suorittaa sama henkilö.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pätevyyskirjaan johtavan koulutuksen tai harjoittelun kouluttajan tai ohjaajan vaatimuksista. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin pätevyyskirjaan johtavan koulutuksen tai harjoittelun valvojan vaatimuksista. Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin pätevyyskirjaan johtavan koulutuksen tai harjoittelun arvioijan vaatimuksista.

Ehdotetun 2 momentin vaatimus siitä, että henkilön on oltava pätevä hoitamaan tehtäviä, joita koulutus tai harjoittelu koskee ja 4 momentin vaatimus siitä, että henkilön on oltava pätevä hoitamaan tehtäviä, joita arviointi koskee, tarkoittaa käytännön pätevyyttä ja kokemusta kyseessä olevista tehtävistä. Esimerkiksi navigointia opettavan henkilön tai arvioivan henkilön tulisi olla itse suorittanut vastaavan tason kansipäällystön koulutuksen ja omattava riittävästi työkokemusta.

Ehdotetun 5 momentin mukaan kouluttajien ja arvioijien pätevyyden ja osaamisen seurannan tulisi olla osa koulutuksen järjestäjän laadunhallintajärjestelmää. Laadunhallintajärjestelmää valvotaan STCW-säännösten A-I/8 säännön ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 10 artiklan mukaisten arviointien kautta. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi mahdollisuus tehdä arviointeja liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetun 11 luvun 4 §:n mukaisesti.

4 luku. Pätevyyskirjat.

21 §. Pätevyyskirjan hakeminen. Pykälässä säädettäisiin siitä, mitä asiakirjoja pätevyyskirjaa koskevaan hakemukseen olisi liitettävä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 20 §:ää, mutta siinä olevat viittaukset asetukseen toisiin pykäliin päivitetäisiin.

Kansipäällystön pätevyyskirjat

22 §. Kuljettajankirja. Pykälässä säädettäisiin kuljettajankirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 21 §:ää.

23 §. Kotimaanliikenteen laivurinkirja. Pykälässä säädettäisiin kotimaanliikenteen laivurinkirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 22 §:ää. Pykälän kolmanteen kohtaan lisättäisiin mahdollisuus korvata yksi kuukausi meripalvelusta simulaattorikoulutuksella. Jo nykyisellään vastaava simulaattorikoulutus hyväksytään haettaessa vahtiperämiehen pätevyyskirjaa. Kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirjaa haetaan usein pienellä aluksella miehistötehtävissä kertyneen meripalvelun perusteella ja sellaiseen meripalveluun verrattuna simulaattorissa tapahtuva koulutus toisi hakijalle lisäosaamista navigoinnin osalta. Simulaattorissa voidaan harjoitella myös poikkeustilanteita, joita ei normaalisti aluksella tapahtuvan meripalvelun aikana ilmene. Simulaattorikoulutuksen hyväksyminen nopeuttaisi kotimaanliikenteen laivurin kirjan saamista ja työelämään siirtymistä varsinkin sellaisten hakijoiden osalta, jotka suorittavat esimerkiksi vahtiperämiehen tutkintoa, johon simulaattorikoulutusta jo nykyisin sisältyy. Kuuden tunnin pituinen simulaattorikoulutus vastaisi yhtä meripalvelupäivää.

24 §. Vahtiperämiehenkirja. Pykälässä säädettäisiin vahtiperämiehenkirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 23 §:ää. Pykälän 3 momentin 1 kohdan hyväksytyn simulaattorissa suoritettujen koulutuksen osalta esitetään lisäystä, jonka mukaan kuuden tunnin simulaattorikoulutuksen vastaavan yhtä meripalvelupäivää. Tämä vastaisi nykykäytäntöä ja Liikenteen turvallisuusviraston aiemmin antamaa ohjeistusta asiasta.

Edelleen 3 momentin toisesta kohdasta poistettaisiin sana kotimaanliikenteen, sillä ei ole tarkoituksenmukaista rajoittaa koulualusharjoittelua ainoastaan kotimaassa tapahtuvaksi. Kansainvälisessä liikenteessä suoritettava harjoittelu kerryttää kotimaanliikennettä laaja-alaisempaa osaamista. Pääsääntöisesti koulualukset ovat kotimaanliikenteessä, mutta voivat myös tehdä kansainvälisiä matkoja.

Saman momentin kolmanteen kohtaan esitetään muutosta, jossa laajennettaisiin hyväksyttävä meripalvelu koskemaan kaikkia kotimaanliikenteen bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 olevia aluksia. Tällä hetkellä meripalvelu hyväksytään vain jäänmurtajalta. Ehdotettu muutos vahtiperämiehen pätevyyskirjan saamisen edellytyksiin vastaisi yliperämiehen ja merikapteenin pätevyyskirjojen nykyisiä meripalveluvaatimuksia, joissa hyväksytään enintään kuusi kuukautta meri-

palvelua kotimaanliikenteen aluksilta, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500. Vahtiperämiehen pätevyyskirjaan hyväksyttäisiin kuitenkin vain yksi kuukausi kotimaanliikenteen meripalvelua bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 olevalta alukselta.

25 §. Lähiliikenteen perämiehenkirja. Pykälässä säädettäisiin lähiliikenteen perämiehenkirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 24 §:ää.

26 §. Lähiliikenteen päällikkökirja. Pykälässä säädettäisiin lähiliikenteen päällikkökirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 25 §:ää, mutta siinä täsmennettäisiin, että meripalvelua voisi kerryttää aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 30. On tarpeen täsmentää kokoraja, jotta suljettaisiin pois hyvin pienet alukset ja avoveneet, joista kertyvä meripalvelu ei vastaa pätevyyskirjan antamia oikeuksia.

27 §. Yliperämiehenkirja. Pykälässä säädettäisiin yliperämiehenkirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 26 §:ää.

28 §. Merikapteeninkirja. Pykälässä säädettäisiin merikapteeninkirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 27 §:ää.

29 §. Kalastusaluksen kuljettajankirja B. Pykälässä säädettäisiin kalastusaluksen kuljettajankirja B:n saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 28 §:ää, mutta pykälässä termi kauppa-alus muutettaisiin lasti- tai matkustaja-alukseksi. Termiä kauppa-alus ei enää käytetä ja se on jääne vanhasta kauppa-aluksista annetusta asetuksesta (103/1924), joka on kumottu. Termiä ei ole harmonisoitu aiemmissä muutoksissa. Kauppa-alus termi poistettaisiin kokonaan asetuksesta ja korvattaisiin pätevyyskirjojen osalta lasti- tai matkustaja-aluksella.

30 §. Kalastusaluksen kuljettajankirja A. Pykälässä säädettäisiin yliperämiehenkirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 29 §:ää, mutta säännökseen tehtäisiin vastaava terminologinen muutos kuin 29 §:ään.

31 §. Kalastusaluksen laivurinkirja B. Pykälässä säädettäisiin kalastusaluksen laivurinkirja B:n saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 30 §:ää.

32 §. Kalastusaluksen laivurinkirja A. Pykälässä säädettäisiin kalastusaluksen laivurinkirja A:n saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 31 §:ää, mutta säännökseen tehtäisiin vastaava kielellinen muutos kuin 29 §:ään.

33 §. Vuokraveneen kuljettajankirja. Pykälässä säädettäisiin vuokraveneen kuljettajankirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 32 §:ää.

34 §. Kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Pykälässä säädettäisiin kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 33 §:ää.

Konepäällystön pätevyyskirjat

35 §. Koneenhoitajankirja. Pykälässä säädettäisiin koneenhoitajankirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 34 §:ää, mutta säännöksen rakennetta selkeytettäisiin. Pykälän 2 ja 3 momentin järjestystä muutettaisiin verrattuna voimassaolevaan pykälään siten, että ensiksi säädettäisiin siitä, miten moottorialuksen pätevyyskirjan haltija voisi saada höyrypätevyyden. Sen jälkeen säädettäisiin siitä, millä perusteilla moottorikoneenhoitajankirja voidaan antaa höyrykoneenhoitajankirjan haltijalle. Vaatimukset eivät sisällöllisesti muuttuisi.

36 §. Vahtikonemestarinkirja. Pykälässä säädettäisiin vahtikonemestarinkirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 35 §:ää, mutta siihen tehtäisiin vastaava höyryaluksia koskeva muutos kuin 35 §:ään. Säännöksen 3 momentti siirrettäisiin pykälän loppuun. Vaatimukset eivät sisällöllisesti muuttuisi.

37 §. Konemestarinkirja, alukset alle 3000 kilowattia. Pykälässä säädettäisiin konemestarinkirjan saamisen edellytyksistä koskien aluksia, joiden koneteho on alle 3000 kilowattia. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 36 §:ää.

38 §. Konepäällikönkirja, alukset alle 3000 kilowattia. Pykälässä säädettäisiin konepäällikönkirjan saamisen edellytyksistä koskien aluksia, joiden koneteho on alle 3000 kilowattia. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 37 §:ää. Lisäksi pykälää muutettaisiin siten, että konepäällikön kirjaa voitaisiin hakea suoraan, jos 37 §:n tarkoittaman konemestarinkirjan saamisen edellytykset täyttyvät.

39 §. Konemestarinkirja. Pykälässä säädettäisiin konemestarinkirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 38 §:ää, mutta siihen tehtäisiin vastaava höyryaluksia koskeva muutos kuin 35 ja 36 §:ään. Lisäksi säännöksen sisältöä muutettaisiin niin, että kone- ja ylikonemestarin vaatimuksista poistettaisiin vaatimus, että henkilön tulisi hakea höyryvahtikonemestarinkirjaa ennen kuin voisi hakea höyrykonemestarin kirjaa. Muutoksen myötä höyrykonemestarin kirjan voisi saada suoraan, jos vaatimukset täyttyvät. Ehdotettu muutos ei vaikuttaisi varsinaista työkokemusta koskeviin vähimmäisvaatimuksiin. Samanlainen muutos on tehty höyry-ylikonemestarin kirjan hakemiseksi. Muutoksen myötä sääntely keventyisi.

40 §. Ylikonemestarinkirja. Pykälässä säädettäisiin ylikonemestarinkirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 39 §:ää, mutta siihen tehtäisiin vastaava höyryaluksia koskeva muutos kuin 35 ja 36 §:ään. Lisäksi tehtäisiin samanlainen muutos kuin 39 §:ään höyry-ylikonemestarin kirjan hakemiseksi. Muutoksen myötä sääntely keventyisi.

41 §. Sähkömestarinkirja. Pykälässä säädettäisiin sähkömestarinkirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 40 §:ää, mutta pykälän kolmanteen momenttiin lisättäisiin mahdollisuus korvata yksi kuukausi hyväksytystä meripalvelusta simulaattorikoulutuksella. Jo nykyisellään vastaava simulaattorikoulutus hyväksytään haettaessa vahtikonemestarin pätevyyskirjaa. Simulaattorissa voidaan harjoitella myös poikkeustilanteita, joita ei normaalisti aluksella tapahtuvan meripalvelun aikana tule vastaan. Kuuden tunnin pituinen simulaattorikoulutus vastaisi yhtä meripalvelupäivää.

Voimassa olevan asetuksen 41 §:n säännöksiä kansimiehen pätevyyskirjasta ei enää otettaisi uuteen asetukseen. Tämä johtuu siitä, että liikenteen palveluista

annetusta laista (320/2017, II osa, 10 luku, HE 145/2017 vp) on ehdotettu poistettavaksi vaatimus kansimiehen pätevyyskirjasta. Jatkossakin kansimiehiltä edellytettäisiin sama koulutus kuin ennen, mutta kansimiehen pätevyyskirjaa ei enää vaadittaisi.

Miehistön pätevyyskirjat

42 §. Vahtimies kansi -pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin vahtimies kansi -pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 42 §:ää.

43 §. Vahtimies kone -pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin vahtimies kone -pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 43 §:ää.

44 §. Matruusin pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin matruusin pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 44 §:ää, mutta kauppa-alus korvattaisiin termillä alus, joka mahdollistaisi meripalvelun hyväksymisen myös kalastusalukselta tai viranomaisalukselta. Lisäksi säännöstä muutettaisiin niin, että näyttötutkinnolla tutkinnon suorittaneet olisivat samanarvoisessa asemassa muulla tavalla koulutuksen suorittaneiden kanssa poistamalla pykälän 2 kohta.

45 §. Konemiehen pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin konemiehen pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 45 §:ää, mutta siihen tehtäisiin 44 §:ää vastaava näyttötutkintoa koskeva muutos.

46 §. Pursimiehen pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin pursimiehen pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 46 §:ää. Säännökseen tehtäisiin vastaava kielellinen muutos kuin 44 §:ään.

47 §. Korjausmiehen pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin korjausmiehen pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 47 §:ää. Säännökseen tehtäisiin vastaava kielellinen muutos kuin 44 §:ään.

48 §. Laivasähkömiehen pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin laivasähkömiehen pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 48 §:ää. Säännökseen tehtäisiin vastaava kielellinen muutos kuin 44 §:ään.

Talousoastalon pätevyyskirjat

49 §. Talousapulaisen pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin talousapulaisen pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 49 §:ää.

50 §. Laivakokin pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin laivakokin pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 50 §:ää.

51 §. Kokkistuertin pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin kokkistuertin pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi osittain voimassaolevan asetuksen 51 §:ää. Säännöstä muutettaisiin siten, että kokkistuertin pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä laivakokin pätevyyskirja muutettaisiin laivakokin koulutukseksi. Näin laivakokin pätevyyskirjaa ei tarvitsisi hakea, jos suoraan täyttää kokkistuertin pätevyyskirjan saamisen edellytykset. Vaadittavat 12 kuu-

kautta meripalvelua kokkina ilman laivakokin pätevyyskirjaa voi esimerkiksi olla henkilöllä, joka on työskennellyt ravintolakokin koulutuksella kokkina matkustaja-aluksella 11 §:n 4 momentin mahdollistamalla tavalla. Kokin pätevyyskirjasta ei ole kansainvälisiä säännöksiä ja on mahdollista, että kaikissa maissa lippuvaltio ei vaadi kokin pätevyyskirjaa.

52 §. Talouesesimiehen pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin talouesesimiehen pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 52 §:ää.

5 luku. Vaihtoehtoiset pätevyyskirjat

53 §. Vahtimiehen pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin vahtimiehen pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 53 §:ää.

54 §. Matruusin-konemiehen pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin matruusikonemiehen pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 54 §:ää.

55 §. Vahtiperämiehen – vahtikonemestarin pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin vahtiperämiehen – vahtikonemestarin pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 55 §:ää.

56 §. Yliperämiehen – konemestarin pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin yliperämiehen – konemestarin pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 56 §:ää, mutta 3 momenttia muutettaisiin siten, että tämän asetuksen sijasta viitattaisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin, johon on ehdotettu siirrettäväksi merenkulun pätevyyskiä koskevaa sääntelyä (HE 145/2017 vp).

6 luku. Lisäpätevyystodistukset

57 §. Lisäpätevyystodistuksen hakeminen. Pykälässä säädettäisiin lisäpätevyystodistuksen hakemisessa tarvittavista asiakirjoista. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 57 §:ää.

58 §. Hätätilanteiden peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin hätätilanteiden peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 58 §:ää.

59 §. Pelastuslautta- ja pelastusvenemiehen lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin pelastuslautta- ja pelastusvenemiehen lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 59 §:ää.

60 §. Nopean valmiusveneeseen kuljettajan lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin nopean valmiusveneeseen kuljettajan lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 60 §:ää.

61 §. Ensiapukoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin ensiapukoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 61 §:ää.

62 §. Laivaväen terveydenhuoltokoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin laivaväen terveydenhuoltokoulutuksesta annettavan lisä-

pätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 62 §:ää.

63 §. Päälystön palokoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus Pykälässä säädettäisiin laivaväen päälystön palokoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 63 §:ää.

64 §. Turvatoimiasioiden peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin turvatoimiasioiden peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 64 §:ää.

65 §. Turvatoimiasioiden lisäkoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin turvatoimiasioiden lisäkoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 65 §:ää.

66 §. Aluksen turvapäällikön lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin aluksen turvapäällikön lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 66 §:ää.

Voimassa olevan asetuksen 67 § kumottaisiin tarpeettomana, koska matkustaja-aluksen laivaväen lisäpätevyystodistuksia ei enää myönnettäisi, vaan jatkossa vaadittaisiin vain asiakirjatodisteet. Asiaa on tarkemmin selostettu 12 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

67 §. Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksen laivaväen peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin öljy- ja kemikaalisäiliöaluksen laivaväen peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Säännös vastaisi voimassaolevan asetuksen 68 §:ää.

68 §. Öljysäiliöaluksen lastitoimintojen hoitamisesta annettava lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin öljysäiliöaluksen lastitoimintojen hoitamisesta annettavan lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi muilta osin voimassaolevan asetuksen 69 §:ää, mutta 1 momentin kolmanteen kohtaan lisättäisiin vaatimus siitä, että vaadittava meripalvelu olisi oltava vastaavan säiliöaluksen peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen saamisen jälkeistä palvelua. Tällä muutoksella korjattaisiin nykyisellään oleva puute verrattuna STCW-yleissopimuksen vaatimukseen. Muutoksen käytännön vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, sillä laivaväen peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyys on oltava kaikilla lastinkäsittelytehtäviin osallistuvilla merenkulkijoilla ennen säiliöaluksella työskentelyn aloittamista, joten lastitoimintojen hoitamisesta annettava lisäpätevyttä haettaessa tämä vaadittava meripalvelu on jo ehtinyt kertyä.

69 §. Kemikaalisäiliöaluksen lastitoimintojen hoitamisesta annettava lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin kemikaalisäiliöaluksen lastitoimintojen hoitamisesta annettavan lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi muilta osin voimassaolevan asetuksen 70 §:ää, mutta 1 momentin kolmanteen kohtaan lisättäisiin vastaava vaatimus kuin 68 §:ään siitä, että vaadittava meripalvelu olisi oltava vastaavan säiliöaluksen peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen saamisen jälkeistä palvelua.

70 §. Kaasusäiliöaluksen laivaväen peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyystodistus. Pykälässä säädettäisiin kaasusäiliöaluksen laivaväen peruskoulu-

tuksesta annettavan lisäpätevyytödistuksen saamisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi voimassaolevan asetuksen 71 §:ää.

71 §. Kaasusäiliöaluksen lastitoimintojen hoitamisesta annettava lisäpätevyytödistus. Pykälässä säädettäisiin kaasusäiliöaluksen lastitoimintojen hoitamisesta annettavan lisäpätevyytödistuksen saamisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi muilta osin voimassaolevan asetuksen 72 §:ää, mutta 1 momentin kolmanteen kohtaan lisättäisiin vastaava vaatimus kuin 68 §:ään siitä, että vaadittava meripalvelu olisi oltava vastaavan säiliöaluksen peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyytödistuksen saamisen jälkeistä palvelua.

72 §. IGF-aluksen laivaväen peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyytödistus. Pykälässä säädettäisiin IGF-aluksen laivaväen peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyytödistuksen saamisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi voimassaolevan asetuksen 72 a §:ää.

73 §. IGF-aluksen laivaväen lisäkoulutuksesta annettava lisäpätevyytödistus. Pykälässä säädettäisiin IGF-aluksen laivaväen lisäkoulutuksesta annettavan lisäpätevyytödistuksen saamisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 72 b §:ää, mutta siitä korjattaisiin virhe. Aiemmassa asetusmuutoksessa (659/2017) on jäänyt pois vaatimus kolmesta polttoainetäydennyksestä, joista kaksi voi olla osana koulutusta.

74 §. Polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön peruskoulutuksesta annettava lisäpätevyytödistus. Asetukseen lisättäisiin uusi säännös, jossa säädettäisiin edellytykset polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyytödistuksen myöntämiselle. Vaatimukset pohjautuisivat STCW-yleissopimuksen vaatimuksiin (liitteen V/4 säännön kohta 1). Myöntämisen edellytyksenä olisi STCW-säännösten A osan V/4 säännön 1 kohdan mukainen, STCW-säännösten A-V/4-1 taulukossa eritelty peruskoulutus.

Säännöksen 2 momentissa pantaisiin toimeen myös siirtymäajan järjestelyt, joilla tunnustetaan aiempi kokemus polaarialueilta. Siirtymäaikana 1. päivänä heinäkuuta 2020 asti koulutuksen voisi korvata myös STCW-säännösten B-osassa olevan ohjeistuksen (B-V/g) mukaisella koulutuksella.

Koulutus voitaisiin korvata myös kolmen kuukauden hyväksytyllä meripalvelulla polaarialueilta, josta osa voisi olla polaarialueen meripalvelun korvaavaa meripalvelua. Jos koulutus korvattaisiin meripalvelulla, se edellyttäisi aina myös polaarialueella suoritettua meripalvelua.

75 §. Polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön lisäkoulutuksesta annettava lisäpätevyytödistus. Asetukseen lisättäisiin uusi säännös, jossa säädettäisiin edellytykset polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön lisäkoulutuksesta annettavan lisäpätevyytödistuksen myöntämiseksi. Vaatimukset perustuisivat STCW-yleissopimuksen liitteen V/4 säännön kohtaan 3.

Pykälän 1 momentin mukaan myöntämisen edellytyksenä olisi, että hakija täyttää 74 §:ssä tarkoitetut vaatimukset polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyytödistuksen saamiseksi. Lisäksi vaadittaisiin STCW-säännösten A osan V/4 säännön 2 kohdan mukaista, STCW A-V/4-2 taulukossa eriteltyä polaarialueilla liikennöivän aluksen kansipäällystön lisäkoulutusta. Lisäksi edellytettäisiin hyväksytyä meripalvelua kansipäällystötehtävissä joko polaarialueella tai kansipäällystötehtävissä polaarialueen meripalvelun korvaavaa meripalvelua.

Säännöksen 2 momentissa pantaisiin täytäntöön myös siirtymäajan järjestelyt, joilla tunnustettaisiin aiempi kokemus polaarialueilta. Siirtymäaikana 1. päivänä heinäkuuta 2020 asti lisäpätevyytödistusta voisi hakea myös henkilö, jolla on STCW-säännösten B-osassa olevan ohjeistuksen (B-V/g) mukainen koulutus ja vähintään kaksi kuukautta hyväksytyä meripalvelua johtotehtävissä kansipäällystössä polaarialueella, josta osa voi olla johtotasolla kansipäällystössä polaarialueen meripalvelun korvaavaa meripalvelua. Lisäpätevyytödistusta voisi hakea myös henkilö, jolla on hakemusta edeltävän viiden vuoden aikana vähintään kolme kuukautta hyväksytyä meripalvelua johtotasolla kansipäällystötehtävissä polaarialueelta, josta osa voi olla johtotasolla kansipäällystötehtävissä polaarialueen meripalvelun korvaavaa meripalvelua.

76 §. Hyväksytyt polaarialueen meripalvelun korvaava palvelu. Pykälässä säädetäisiin siitä, milloin meripalvelu olisi hyväksytyä polaarialueen peripalvelun korvaavaa palvelua.

77 §. Suurnopeusaluksen päällystön lisäpätevyytödistus. Pykälässä säädetäisiin suurnopeusaluksen päällystön lisäpätevyytödistuksen saamisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi voimassaolevan asetuksen 73 §:ää.

78 §. Dynaamisesti kannatellun aluksen päällystön lisäpätevyytödistus. Pykälässä säädetäisiin dynaamisesti kannatellun aluksen päällystön lisäpätevyytödistuksen saamisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi voimassaolevan asetuksen 74 §:ää.

79 §. Raakaöljyjesuun osallistumisesta annettava lisäpätevyytödistus. Pykälässä säädetäisiin raakaöljyjesuun osallistumisesta annettavan lisäpätevyytödistuksen saamisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi voimassaolevan asetuksen 75 §:ää.

80 §. Raakaöljyjesusta vastuussa olevan lisäpätevyytödistus. Pykälässä säädetäisiin raakaöljyjesusta vastuussa olevan lisäpätevyytödistuksen saamisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi voimassaolevan asetuksen 76 §:ää.

7 luku. Pätevyyskirjan ja lisäpätevyytödistuksen voimassaolo ja uusiminen

81 §. Pätevyyskirjan ja lisäpätevyytödistuksen voimassaolo. Pykälässä säädetäisiin pätevyyskirjojen ja lisäpätevyytödistusten voimassaolosta. Pykälä vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 77 §:ää. Pykälän 1 momentista poistettaisiin kohta 3 matkustaja-aluksen laivaväen lisäpätevyytödistus, koska kyseisiä lisäpätevyytödistuksia ei enää myönnettäisi. Muutosta on perusteltu 12 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa. Lisäksi momenttiin lisättäisiin uudeksi 10 kohdaksi polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön lisäpätevyytödistukset. Lisäys on tarpeen, koska tällä asetuksella pantaisiin täytäntöön polaarialueita koskevat lisäpätevyytödistukset.

Pykälän 3 momenttiin, jossa säädetään toistaiseksi voimassa olevista pätevyys- ja lisäpätevyytödistuksista, lisättäisiin kohtaan 7 ja 8 turvatoimiasioiden perus- ja lisäkoulutuksesta annettavat lisäpätevyytödistukset. Nämä lisäpätevyytödistukset on myönnetty toistaiseksi voimassaolevina, mutta ne ovat jääneet lisäämättä asetukseen edellisessä muutoksessa. Muutoksella ei ole vaikutuksia.

82 §. Pätevyyskirjan ja lisäpätevyytödistuksen uusiminen. Pykälässä säädetäisiin pätevyyskirjojen ja lisäpätevyytödistusten uusimisesta. Pykälä vastaisi voimassaolevan asetuksen 78 §:ää.

83 §. Kansi- ja konepäällystön pätevyyskirjan uusiminen. Pykälässä säädettäisiin kansi- ja konepäällystön pätevyyskirjan uusimisesta. Pykälä vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 79 §:ää, mutta pykälän 1, 2 ja 4 kohtiin tarkennettaisiin, että meripalvelun laskemisajankohta olisi hakemuksen jättämisaikajankohda. Tämä vastaa vallitsevaa käytäntöä.

84 §. Säiliöaluksen laivaväen lisäpätevyystodistuksen uusiminen. Pykälässä säädettäisiin säiliöaluksen laivaväen lisäpätevyystodistuksen uusimisesta. Pykälä vastaisi voimassaolevan asetuksen 80 §:ää.

85 §. IGF-aluksen laivaväen lisäpätevyystodistuksen uusiminen. Pykälässä säädettäisiin IGF-aluksen laivaväen lisäpätevyystodistuksen uusimisesta. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassaolevan asetuksen 80 a §:ää, mutta sen 1 momentti muutettaisiin otsikoksi. Asetuksen edelliseen muutokseen oli jäänyt virhe.

86 §. Polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön lisäpätevyystodistusten uusiminen. Pykälässä säädettäisiin polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön lisäpätevyystodistusten uusimisesta. Säännös perustuisi STCW-säännösten osan A-1/11 kohtaan 4.

Voimassa olevan asetuksen 81 § kumottaisiin tarpeettomana, koska matkustaja-aluksen laivaväen lisäpätevyystodistuksia ei enää jatkossa myönnettäisi, vaan vaadittaisiin vain asiakirjatodisteet. Asiaa on tarkemmin selostettu 12 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

87 §. Hätätilanteiden peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen uusiminen. Pykälässä säädettäisiin hätätilanteiden peruskoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen uusimisesta. Pykälä vastaisi muilta osin voimassaolevan asetuksen 82 §:ää, mutta siihen lisättäisiin maininta siitä, että pätevyiden säilymisen osoittamiseksi olisi kertauskoulutuksen tai käytännön kokeesta myönnetyn todistuksen lisäksi osoitettava, että vaadittu työkokemus täyttyy. Tämä on jo nykykäytäntö Suomessa ja Ruotsissa, joissa vaaditaan vähintään 90 päivää meripalvelua hakemuksen jättämistä edeltävän viiden vuoden aikana. Tämä työkokemusvaatimus annettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä. Määräyksenantovaltuus on liikenteen palveluista annetun lain (HE 145/2017 vp) II osaan ehdotetun 10 luvun 14 §:ssä.

88 §. Pelastuslautta- ja pelastusvenemiehen lisäpätevyystodistuksen uusiminen. Pykälässä säädettäisiin pelastuslautta- ja pelastusvenemiehen lisäpätevyystodistuksen uusimisesta. Pykälä vastaisi muilta osin voimassaolevan asetuksen 83 §:ää, mutta siihen lisättäisiin 86 §:ää vastaavasti maininta vaadittavasta työkokemuksesta.

89 §. Nopean valmiusveneeseen kuljettajan lisäpätevyystodistuksen uusiminen. Pykälässä säädettäisiin nopean valmiusveneeseen kuljettajan lisäpätevyystodistuksen uusimisesta. Pykälä vastaisi muilta osin voimassaolevan asetuksen 84 §:ää, mutta siihen lisättäisiin 86 §:ää vastaavasti maininta vaadittavasta työkokemuksesta.

90 §. Päällystön palokoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen uusiminen. Pykälässä säädettäisiin päällystön palokoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen uusimisesta. Pykälä vastaisi muilta osin voimassaolevan asetuksen 85 §:ää, mutta siihen lisättäisiin 86 §:ää vastaavasti maininta vaadittavasta työkokemuksesta.

91 §. Kalastusaluksen laivaväen pätevyyskirjojen uusiminen. Pykälässä säädettäisiin kalastusaluksen laivaväen pätevyyskirjojen uusimisesta. Pykälä vastaisi pääosin voimassaolevan asetuksen 86 §:ää, mutta pykälän 1, 2 ja 4 kohtiin tarkennettaisiin, että meripalvelun laskemisajankohta olisi hakemuksen jättämisaikajankohta. Tämä vastaa vallitsevaa käytäntöä.

Voimassa olevan asetuksen 87 § kumottaisiin tarpeettomana, koska kyseinen säännös on ehdotettu siirrettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (HE 145/2017 vp) II osan 10 lukuun. Pykälän 2 momentin säännös hakemukseen liitettävistä asiakirjoista siirrettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston laivaväen pätevyyksistä annettavaan uuteen määräykseen.

Voimassa olevan asetuksen 88 § kumottaisiin tarpeettomana, koska kyseinen säännös on ehdotettu siirrettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (HE 145/2017 vp) VII osan 1 lukuun.

8 luku. Erinäiset säännökset.

92 §. Ilmoitukset. Pykälässä säädettäisiin tarkemmin ilmoituksista, jotka Liikenteen turvallisuusviraston olisi annettava IMOlle ja Euroopan komissiolle STCW-yleissopimuksen ja vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/106/EY mukaisesti. Pykälä vastaisi voimassaolevan asetuksen 89 §:ää.

93 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin asetuksen voimaantulosta.

94 §. Siirtymäsäännös. Pykälässä säädettäisiin voimassaolevan miehitysasetuksen 67 §:n nojalla myönnettyjen matkustaja-aluslisäpätevyystodistusten voimassaoloajasta. Säännös helpottaisi matkustaja-aluslisäpätevyystodistuksista luopumisesta laivanisännille, yksittäisille merenkulkijoille ja viranomaiselle aiheuttavaa hallinnollista taakkaa.

5. Lainkohdat

Liikenteen palveluista annettu laki (320/2017), HE 145/2017 vp:

II osa, 10 luku, 6 §:n 9 mom., 12 §:n 4 mom., 13 §:n 3 mom., 14 §:n 1 ja 2 mom.

II osa, 11 luku 1 §:n 5 mom.

IV osa, 1 luku, 17 §:n 3 mom.

Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009):

6 §:n 5 mom., 6 a §:n 2 mom. (HE ollut lausunnolla), 7 §:n 5 mom., 9 §:n 3 mom.

6. Voimaantulo

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.7.2018.