

VTS-alueiden liikennesäännöt

Määräyksen tausta ja säädöspерusta

Alusliikennepalvelulain muutoslaki 1311/2023 annettiin syksyllä 2023 ja tuli voimaan 1.1.2024. Lain 2 luvun 7 §:n 2 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta, joka on määräyksen perusteena. Lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi VTS-alueelle pysyvänä liikennejärjestelynä:

- 1) kohtaamiskielto ja kohtaamispaikka;
- 2) ohittamiskielto ja ohittamispaikka;
- 3) lähtölupa satamasta tai ankkurointipaikalta ja VTS-alueen saapumislupa;
- 4) liikenteen porrastusjärjestely ajan tai matkan suhteen;
- 5) pakollinen reitti VTS-alueella vaarallista tai ympäristöä pilaavaa lastia kuljettaville aluksille ja erikoiskuljetuksille; sekä
- 6) ankkurointikielto ja ankkurointipaikka.

VTS-alueiden pysyvät liikennejärjestelyt on annettu aikaisemmin osana VTS-alueiden perustamispäätöstä.

Määräyksen tavoite

Määräyksen tavoitteena on antaa alusliikennepalvelulain määäämät VTS-alueen pysyvät liikennejärjestelyt niistä asioista, joista Liikenne- ja viestintävirastolla on alusliikennepalvelulain määäämä määräyksenantovaltuus. Tavoite on täsmentää VTS-alueiden pysyviä liikennejärjestelyjä ja selkeyttää sääntelyä nykytilanteeseen verrattuna.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu virkatyönä Liikenne- ja viestintävirastossa. Sidosryhmiä on kuultu määräyshankkeen edetessä ja informoitu työn etenemisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto on keskustellut kattavasti määräysvalmistelun yhteydessä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueisiin liittyvän, yleisesti keskusteluissa viitattun "hinaajaehdon" päivittämisestä. Kyseessä on erikseen määrättyihin kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueisiin liittyvä pääsäännön poikkeus, jonka perusteella yksittäinen kohtaamis- ja ohittamiskieltoalue ei ole koskenut kohtaamisia ja ohittamisia, joissa ainakin toisena osapuolena on hinaaja tai sellaiseen kooltaan rinnastettava alus. Poikkeus on koettu käytännön soveltamisen kannalta vaikeaselkoiseksi ja osin tulkinnanvaraiseksi.

Määräysvalmistelun aikana asiassa on etsitty erilaisia muita ratkaisuja, joissa tavoitteena on ollut tehdä selkeämpi ja tarkkarajaisempi poikkeus. Vaihtoehtoina määräysvalmistelussa on pohdittu erityisesti poikkeuksen sitomista aluksen pituuteen, jonka lisäksi Meriliikenteenohjaus Fintraffic Oy esitti VTS-alueiden kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden tarkasteluraportissaan, että aluekohtaisesti määrättävä poikkeus tulisi muotoilla siten, että kielto ei koske kohtaamisia ja ohittamisia, joissa ainakin toisena osapuolena on alle 50 metriä pitkä alus, jos alukset sopivat kohtaamisesta tai ohittamisesta keskenään VTS-liikennekanavalla".

Liikenne- ja viestintävirasto on päättänyt määräysvalmistelun yhteydessä käytyjen keskustelujen ja pohdinnan jälkeen muuttamaan kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita koskevaa poikkeusta siten, että erikseen määrätyillä alueilla kiello ei koske kohtaamisia ja ohittamisia, joissa vähintään toisena osapuolena on alle 45 metriä pitkä alus. Rajauksen tavoitteena on selventää kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden poikkeusta nykytilaan nähden. Pituusraja perustuu määräysvalmistelun yhteydessä tehtyyn Liikenne- ja viestintäviraston erilliseen arviointiin.

Osaltaan myös onnettomuustutkintakeskuksen tutkinta M2023-E2 osoitti määräyksen valmistelussa, että liikennöinnin perussäännöstä poikkeamiseen voi liittyä riskejä alusten sopiessa säännöstä poikkeamisesta radiolla. Virasto katsoo radiolla sovittavaan liikennesäännöistä poikkeavaan menettelyyn liittyvän riskejä.

Lausuntopalaute

Määräysluonnos ja perustelumuistioluonnos olivat ensimmäisellä julkisella lausuntokierroksella Lausuntopalvelu.fi -palvelussa 8.3.2024-19.4.2024 ja lähetettiin sidosryhmille sähköpostitse. Lausuntoja antoivat Helsingin Laivanpäällikköyhdistys ry, Onnettomuustutkintakeskus, Väylävirasto, HaminaKotka Satama Oy, Rajavartiolaitos, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Finnpiilot Pilotage Oy, Meriliikenneohjaajat Ry, Arctia Management Services ja Suomen Satamat ry.

Helsingin Laivanpäällikköyhdistys ry piti lausunnoilla olevaa määräystä parannuksena liikenteenohjauksen oikeustilaan, selventäen liikennesääntöihin liittyvää toimivaltaa. Yhdistyksen mukaan asiakasnäkökulmasta tärkeä lisä liikennesäännöissä olisi alueilla olevat pysyvät nopeusrajoitukset, vaikka ne olisivat virastossa eri yksikön antamat. Toisena yhdistys esitti liikenteen porrasjärjestelyn lyhyen kuvauksen lisäämistä itse määräykseen. Lisäksi yhdistys esitti kieliopillisia havaintoja määräyksestä.

Onnettomuustutkintakeskus totesi, ettei anna asiassa lausuntoa.

Väylävirasto piti tärkeänä valtion vesiväylillä liikennöivien alusten turvallisuuden ja sujuvan etenemisen varmistamista, lisäksi Väylävirasto piti myönteisenä määräyksen tavoitetta täsmentää VTS-alueiden pysyviä liikennejärjestelyjä ja selkeyttää sääntelyä nykytilanteeseen verrattuna. Väylävirasto kiinnitti lausunnossaan huomiota alusliikennepalvelulain 7 §:n tarkoitukseen, joka on vaaratilanteiden ja ruuhkien estäminen VTS-alueella. Väyläviraston näkemyksen mukaan pysyvät liikennejärjestelyt tulisi ulottaa mahdollisimman suureen osaan alusliikennettä sen mukaan kuin alusliikennepalvelulaki osoittaa.

HaminaKotka Satama Oy lausui määräysluonnoksen selkeyttävän toimintamallia ja lisäävän meriturvallisuutta, pitäen määräystä kannatettavana.

Rajavartiolaitos lausui määräysluonnoksen selkeyttävän sääntelyä nykytilanteeseen verrattuna ja vaikuttaa siten positiivisesti meriliikenteen turvallisuuteen.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy kiinnitti lausunnossaan huomiota määräyksen soveltamisalaan ja katsoi, että määräyksen soveltamisalan pitäisi koskea kaikkea alusliikennettä alusliikennepalvelulaissa säädetyn mukaisesti. Lisäksi he huomauttivat aluekohtaisten lähtö- ja saapumislupien käytänteiden ajantasaisuudesta sekä

kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden poikkeuksista, esittäen aluekohtaisia tarkennuksia ja korjausesityksiä.

Finnpilot Pilotage Oy lausui näkemystensä tulleen hyvin huomioiduiksi määräyksen valmistelussa ja katsoi, että ehdotetulla määräysluonnoksella on positiivinen vaikutus väylänavigoinnin turvallisuuteen. Finnpilot kiinnitti huomiota määräyksen soveltamisalarajauksessa käytettävään pituuteen huvialusten osalta ja esittää näkemyskseen, että kysymyksessä on aluksen suurin pituus (LOA), esittäen saman huomion uudelleen myös kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden pituusrajan osalta. Lisäksi Finnpilot esitti yleisesti määräyksen soveltamisalarajauksista tarkasteltavaksi uudelleen, kiinnittäen huomiota erityisesti hinaajien ja jäänmurtajien soveltamisalarajaukseen. Finnpilot näkee meriturvallisuutta edistävänä, että myös mainitut alukset antavat määräyksen mukaiset ilmoitukset VTS:lle ja muille väyläkäyttäjille. Aluekohtaisten lähtö- ja saapumislupien sekä muiden aluekohtaisten käytäntöjen osalta Finnpilot esitti kieliasuun ja käytäntöihin liittyviä huomioita eri satamien ja väylien osalta.

Meriliikenneohjaajat ry lausui määräyksen tarkoituksen olevan hyvä ja perusteltu, esittäen samalla kieliopillisia havaintoja määräyksestä. Meriliikenneohjaajat ry lausui olevansa eri mieltä määräysluonnoksen soveltamisalasta ja katsoi viranomaisen tulkitsevan väärin alusliikennepalvelulain 3 §:ää. Meriliikenneohjaajat ry esitti useita tarkennuksia kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueisiin eri VTS-alueilla.

Arctia Management Services piti määräystä hyvänä ja tarpeellisenä ja katsoi sen edistävän alusten turvallista liikennöintiä väyläalueilla ja turvallisten kohtaamisten koordinoitua. Lisäksi Arctia Management Services kiitti jäänmurtajien toimintamahdollisuuksien huomioimista määräyksessä.

Suomen Satamat ry piti kannatettavana ja väylillä liikennöivien kannalta selkeänä uudistusta, jossa VTS-alueille määriteltävät pysyvät liikennejärjestelyt eriytetään VTS-alueiden perustamispäätöksistä. Suomen Satamat ry piti myös kannatettavana Helsingin Laivanpäälikköyhdistys ry:n havaintoja.

Lausuntokierroksen jälkeen Liikenne- ja viestintävirasto jatkoi määräyksen valmistelua. Lausuntopalauteen perusteella virasto kiinnitti erityisesti huomiota määräyksen soveltamisalaan ja kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden soveltamiseen erityisesti Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:n ja Meriliikenteenohjaajat ry:n lausuntopalauteen perusteella. Määräystä on täsmennetty ensimmäisen lausuntopalautekierroksen lausuntojen perusteella.

Muutettu määräysluonnos ja perustelumuistioluonnos olivat toisen kerran julkisella lausuntokierroksella Lausuntopalvelu.fi -palvelussa 10.7.2024–21.8.2024 ja lähetettiin sidosryhmille sähköpostitse. Lausuntoja antoivat Väylävirasto, Hamina-Kotka Satama Oy, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Suomen Varustamot ry ja Meriliikenneohjaajat ry.

Väylävirasto lausui olleensa mukana asian valmistelussa ja totesi Väyläviraston tavoitteiden väylänpitäjänä ja alusliikennepalvelun järjestäjänä olevan hyvin huomioitu. Lisäksi virasto piti myönteisenä määräyksen tavoitetta pysyvien liikennejärjestelyjen täsmentämisestä ja sääntelyn selkiyttämisestä.

HaminaKotka Oy:llä ei ollut lisättävää tai muutettavaa ensimmäisen lausuntokierroksensa lausuntoon.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että liikenteen porrastusjärjestely ei määräyksen lausunnoilla olevalla muotoilulla koske Saimaa VTS:än aluetta ja piti Saimaa VTS:än käsittelyä omana lukunaan

epäjohdonmukaisena. Traficom kiittää huomiosta ja on muuttanut Saimaa VTS:ää koskevaa lukua määräyksen tarkoitusta vastaavaksi, liikenteen porrastusjärjestely on tarkoitus olla mahdollista myös Saimaa VTS:än alueella. Toisena Fintraffic lausui määräyksen tarpeesta viitata satamien hallinnollisilla vesialueilla sijaitseviin kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueisiin, vastaavasti kuin lähtölupamenettelyjen kohdalla on tehty. Traficom toteaa sataman hallinnollisella alueella olevien kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden edellyttävän tarkastelua ennen määräykseen lisäämistä, asiaan kiinnitetään huomiota määräyksen jälkiseurannassa.

Suomen Varustamot ry lausui arvostavansa ja piti hyvänä, että uudet kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet ovat tarkasteluhankkeessa valmisteltu yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Lisäksi yhdistys lausui positiivisia havaintoja määräyksen esittämistavasta ja toimintatapojen yhtenäistämisestä. Viimeisenä Suomen Varustamot ry lausui pitävänsä tärkeänä, että VTS-palveluntarjoaja tiedottaa porrastuksen käyttöönotosta ja porrastustavasta, lisäksi huomauttaen, että porrastus tulisi tehdä vain perustelluista syistä ja sen lisäksi mitä määräysehdoituksessa luetaan, asiassa tulisi huomioida mahdollisuuksien mukaan myös aikataulutettu liikenne.

Meriliikenneohjaajat ry kiitti Traficomia hyvästä sidosryhmäyhteistyöstä ja määräysluonnoksen muuttamisesta edellisten lausuntojen jälkeen. Yhdistys myös tuki Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n toisessa lausunnossa esittämiä huomioita.

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Nykyisin liikennesäännöt ja alukselle kuuluvat ilmoittautumisvelvoitteet ovat sijainneet osana VTS-alueiden perustamispäätöstä, joka on sisältänyt myös VTS-palveluntarjoajalle sisältäviä velvoitteita. Jatkossa aluksia koskevat liikennesäännöt ja muut velvollisuudet olisivat selkeämmin määriteltynä omassa määräyksessään.

Määräys selkeyttää VTS-alueiden liikennesääntöihin liittyvää oikeustilaa nykyiseen nähden. Turvallisuuden ja ympäristön kannalta määräyksellä odotetaan olevan positiivisia vaikutuksia. Liikennesääntöjen antaminen velvoittavana määräyksenä vähentää ympäristö- ja meriturvallisuusriskejä, kun säännöt ovat selkeästi määriteltynä omassa määräyksessään.

Määräyksellä ei odoteta olevan merkittäviä toiminnallisia tai taloudellisia muutoksia asiakkaiden, muiden sidosryhmien tai viranomaisten toimintaan.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohdassa 1 määriteltäisiin määräyksen tarkoitus, joka on antaa alusliikennepalveluun osallistumiseen liittyvät tarkemmat pysyviä liikennejärjestelyjä koskevat määräykset alusliikennepalvelulain 7 §:n määräyksenantovaltuuden nojalla.

Kohdassa 2 määriteltäisiin määräyksen soveltamisala. Soveltamisala perustuisi alusliikennepalvelulain 21 §:ään. Määräystä sovellettaisiin alusliikennepalvelulain 3 §:n mukaisesti Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun. Määräystä sovellettaisiin vähintään 24 metriä pitkiin aluksiin. Alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat alusliikennepalvelulain 21 §:n mukaisesti velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun.

Määräyksen soveltamisalan yhteydessä ehdotettaisiin määrättäväksi, ettei määräyksessä määriteltäviä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita säännönmukaisesti so-

vellettaisi hinaajiiin niiden ollessa avustustehtävässä kohtaamis- ja ohittamiskielto-alueella eikä aluksiin, jotka suorittavat kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueella alusten jääluokista ja jäänmurtaaja-avustuksesta annetun lain (1121/2005) 10 §:ssä tarkoitettua jäänmurtaaja-avustusta. Lisäyksellä varmistettaisiin sääntelyn puolesta hinaajien siirtyminen avustustehtävässä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueelle. Jäänmurtaajien osalta varmistettaisiin toimintamahdollisuudet myös kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueilla esimerkiksi tilanteissa, joissa avustettava alus on jäänyt jäihin kiinni kohtaamis- tai ohittamiskieltoalueella.

Määräyksen kohdassa 3 määriteltäisiin aluksen suurin pituus. Aluksen suurimmalla pituudella tarkoitettaisiin etäisyyttä aluksen keulimmaisesta kiinteän pisteen tasosta aluksen perimmäisen kiinteän pisteen tasoon aluksen ollessa tasakölillä. Lisäksi todettaisiin määräyksessä noudatettavan alusliikennepalvelulain määritelmiä.

Määräyksen olennainen asiasisältö määriteltäisiin kohdissa 4, 5 ja 6.

Kohdassa 4 annettaisiin tarkemmat määräykset Länsi-Suomen VTS-keskuksen toiminta-alueella sijaitseville VTS-alueille. Määräyksen pysyvät liikennejärjestelyt perustuisivat pääosin aikaisemmin perustamispäätöksessä määriteltyihin liikennesääntöihin. Uudet määräykseen lisättävät kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet ovat valmisteltu yhteistyössä Väyläviraston ja VTS-palveluntarjoajan kanssa erillisen VTS-palveluntarjoajan sidosryhmien kanssa toteuttaman tarkasteluhankkeen lopputulosten perusteella. Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden esitystapaa muutettaisiin siten, että määräyksessä numeroitaisiin alueet ja annettaisiin sanallinen kuvaus, numeroinnin perusteella määräyksen liitteestä löytyisivät alueiden tarkat koordinaattipisteet sekä karttakuvaote. Aikaisemmin virasto on määritellyt kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet perustamispäätöksessä sanallisesti.

Bothnia VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 5, 10, 12, 14 ja 15. West Coast VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 20 ja 21. Archipelago VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 25, 26, 30 ja 31. Lisäksi Archipelago VTS:n alueella esitetään poistettavaksi aikaisemmin ollut kohtaamis- ja ohittamiskieltoalue "Porokari - Saaronniemi latitudien 60°24,4' P ja 60°25,3' P välillä 15,3 metrin väylällä" ja muokattaisiin aluetta 24.

VTS-palveluntarjoajan päättäessä toiminta-alueellaan porrastusjärjestelyn käytönotosta, tulisi palveluntarjoajan huomioida päätöksessään alueella vallitsevat olosuhteet, kuten mahdollinen huono näkyvyys, alueelle poikkeukselliset tuuliolosuhteet, vedenkorkeus ja jäättilanne. Porrastusjärjestely voisi perustua myös mahdolliseen liikennetilanteeseen, kuten ruuhkaan, erikoiskuljetukseen tai muuhun liikennettä rajoittavaan tai vaarantavaan seikkaan. Erikoiskuljetukseksi katsottaisiin esimerkiksi nesteytettyä maakaasua kuljettava säiliöalus. Porrastusjärjestely voisi perustua aikaan tai matkaan.

Aikaan tai matkaan perustuva porrastus voisi toteutua esimerkiksi määrittelemällä, ettei aluksen tule ohittaa VTS-palveluntarjoajan hänelle määrittämää pistettä ennen kuin vastaantuleva tai edellä kulkeva alus on ohittanut sille VTS-palveluntarjoajan määrittämän pisteen.

Kohdassa 5 annettaisiin tarkemmat määräykset Suomenlahden VTS-keskuksen toiminta-alueella sijaitseville VTS-alueille. Määräyksen pysyvät liikennejärjestelyt perustuisivat pääosin aikaisemmin perustamispäätöksessä määriteltyihin liikennesääntöihin. Uudet määräykseen lisättävät kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet ovat

valmisteltu yhteistyössä Väyläviraston ja VTS-palveluntarjoajan kanssa erillisen VTS-palveluntarjoajan sidosryhmien kanssa toteuttaman tarkasteluhankkeen lopputulosten perusteella. Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden esitystapaa muutettaisiin siten, että määräyksessä numeroitaisiin alueet ja annettaisiin sanallinen kuvaus, numeroinnin perusteella määräyksen liitteestä löytyisivät alueiden tarkat koordinaattipisteet sekä karttakuvaote. Aikaisemmin virasto on määritellyt kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet perustamispäätöksessä sanallisesti.

Hanko VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 32, 34 ja 35. Helsinki VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 36, 39, 41, 42 ja 43. Kotka VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 46 ja 47.

VTS-palveluntarjoajan päättäessä toiminta-alueellaan porrastusjärjestelyn käyttöönotosta, tulisi palveluntarjoajan huomioida päätöksessään alueella vallitsevat olosuhteet, kuten mahdollinen huono näkyvyys, alueelle poikkeukselliset tuuliolosuhteet, vedenkorkeus ja jäättilanne. Porrastusjärjestely voisi perustua myös mahdolliseen liikennetilanteeseen, kuten ruuhkaan, erikoiskuljetukseen tai muuhun liikennettä rajoittavaan tai vaarantavaan seikkaan. Erikoiskuljetukseksi katsottaisiin esimerkiksi nesteytettyä maakaasua kuljettava säiliöalus. Porrastusjärjestely voisi perustua aikaan tai matkaan.

Aikaan tai matkaan perustuva porrastus voisi toteutua esimerkiksi määrittämällä, ettei aluksen tule ohittaa VTS-palveluntarjoajan hänelle määrittämää pistettä ennen kuin vastaantuleva tai edellä kulkeva alus on ohittanut sille VTS-palveluntarjoajan määrittämän pisteen.

Kohdassa 6 annettaisiin tarkemmat määräykset Saimaa VTS-alueen pysyvistä liikennejärjestelyistä. Pysyvät liikennejärjestelyt perustuvat aikaisemmin perustamispäätöksessä määriteltyihin liikennesääntöihin. VTS-palveluntarjoajan päättäessä toiminta-alueellaan porrastusjärjestelyn käyttöönotosta, tulisi palveluntarjoajan huomioida päätöksessään alueella vallitsevat olosuhteet, kuten mahdollinen huono näkyvyys, alueelle poikkeukselliset tuuliolosuhteet, vedenkorkeus ja jäättilanne. Porrastusjärjestely voisi perustua myös mahdolliseen liikennetilanteeseen, kuten ruuhkaan, erikoiskuljetukseen tai muuhun liikennettä rajoittavaan tai vaarantavaan seikkaan. Erikoiskuljetukseksi katsottaisiin esimerkiksi nesteytettyä maakaasua kuljettava säiliöalus. Porrastusjärjestely voisi perustua aikaan tai matkaan.

Määräyksen voimaantulo

Määräys tulee voimaan 1 päivänä lokakuuta 2024.