



18.12.2015

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: LVM/960/03/2015

Asia: Hallituksen esitysluonnos laeiksi luotsauslain ja alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään, että luotsauslakiin otettaisiin luotsinkäyttövelvollisuutta ja luotsaustutkintoja ja niiden järjestämistä koskevat vaatimukset. Luotsin ohjauskirjan, linjaluotsin kirjan ja erivapauden saamisen edellytyksistä säädettäisiin lain tasolla. Lisäksi luotsinkäyttövaatimuksia helpotettaisiin pienten alusten, nesteytettyä maakaasua (LNG) ja vähärikkistä polttoainetta kuljettavien alusten ja jäänmurtajien osalta. Useilla muutosesityksillä tavoitellaan hallinnollisten menettelyjen ja kustannusten keventämistä.

Suomen Satamaliitto ry lausuu esitysluonnoksesta seuraavaa:

Yleistä Vuonna 2014 valmistellussa meriliikennestrategiassa hahmotellaan julkisesti järjestettyjen palveluiden palvelutasoajattelua. Suomessa julkisesti järjestetty luotsauspalvelu on myös julkisen monopoliorganisaation tuottama. Nyt käsillä olevassa HE-luonnoksessa ei tavoitella palvelumarkkinan avaamista, vaikka esitetäänkin myönteistä asiakkaiden kustannuksia keventävää joustavuutta eräisiin hallintomenettelyihin. Olisi ollut toivottavaa, että luotsauslaissa määriteltäisiin palvelutaso, jonka laki määrittää annettavalta/tuotettavalta luotsauspalvelulta. Sen sijaan lakiesityksen 1 §:ssä esitetään määriteltäväksi luotsausyhtiön oikeudet ja velvollisuudet. Tästä lähtökohdasta jää uupumaan asiakkaan, palvelun vastaanottajan näkökulma.

Yhtenäisiä palvelukäytäntöjä tukee esitys luotsausorganisaation toimintakäsikirjasta, joka esitetään laadittavaksi. Toimintakäsikirja laaditaan Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille, jolloin sen sisältö jää lähtökohtaisesti vain viranomaiskäyttöön. Sen sijaan olisi ollut suotavaa, että monopoliyhtiön toimintamalli, toiminnan ja esimiesvastuiden sisällöstä informaatio olisi myös

18.12.2015

muiden sidosryhmien ja ennen kaikkea asiakkaiden tiedossa. Luotsauksen järjestämisen yhtenäisten toimintamallien synnyttäminen eri puolille Suomea on erittäin toivottavaa, jotta luotsauspalvelusta vastaava organisaatio ottaa vastuu toimintamallista eikä palvelun saatavuus ei jää pelkästään kunkin henkilöstöön kuuluvan henkilökohtaisen päätöksenteon varaan.

Lakiesityksen joustavuutta ja hallinnollisia menettelyjä ja kustannuksia keventävät esitykset ovat kannatettavia.

Yksittäisiä huomioita

5§ 1 momentti

Esityksen 5 § 1 momenttiin siirrettäisiin asetuksen luotsausvaatimukset. Lähtökohtaisesti hallituksen esityksen perusteluista saa käsityksen, ettei siirrolla asetuksesta lakiin ja eräillä täsmennyksillä kirjoitusulkoasuun tarkoiteta toteuttaa sisällöllisiä muutoksia. Uusi kirjoitustapa avaa kuitenkin tulkinnan, että lain 5 § 1 momentin 1 kohdan kirjaus voidaan ymmärtää siten, että useat bulk-alukset jäävät luotsausvapautuksen ulkopuolelle. Asetuksen aikaisempi kirjoitusulkoasu ”jos lastin vaarallisuus tai haitallisuus...” oli huomattavasti onnistuneempi.

14§ LNG ja vähärikkinen polttoaine

On kannatettavaa edistää LNG:n markkinoiden toimintaa myös luotsauslain keinoin. Joustavuuden salliminen LNG-bunkraukseen on määriteltynä linjaluotsinkirjan myöntämisellä (14§) siten, että linjaluotsinkirja voitaisiin myöntää alukselle, jonka pituus on korkeintaan 90 metriä ja joka kuljettaa irtolastina nesteytettyä maakaasua (LNG) tai kaksoisrunkoiselle, enintään 90 metriä pitkälle alukselle, joka kuljettaa irtolastina kevyttä polttoainetta. Satamaliitto esittää lisäksi erivapauspykälän (16 §) täsmentämistä yllä mainitulla 14 §:ssä olevalla tekstillä. Olisi tärkeää, että luotsauksesta voisi saada vapautuksen kokonaan esimerkiksi käytännön tilanteessa, jossa vakiintunutta reittiä käyttävä LNG-bunkrausalue liikkuu päivittäin edes takaisin satamayhtiön hallinnoiman sataman sisällä, sen eri satamaosissa käyttäen kuitenkin osittain sataman hallinnoiman alueen ulkopuolisia väylänosia (kuten esimerkiksi Helsingin Satama/ Eteläsatama, Länsisatama, Vuosaaren satamakeskus).

Toinen huomio liittyy 14 §:n sanamuotoon ”kevyt polttoaine”. Tavoite on hallituksen esityksen perusteluiden valossa edesauttaa vähärikkisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteen polttoaineena. Suomen Satamaliitto tukee Neste Oyj:n omassa lausunnossaan esittämää bunkraustoiminnan

18.12.2015

kannalta kattavampaa ilmausta ” vähärikkinen laivapolttoaine” mainitun kevyen polttoaineen sijaan.

Lopuksi Lopuksi viittaamme 24.11.2015 lausumaamme luotsausasetuksen 3 §:n muuttamisen yhteydessä (LVM2023/03/2015)

Suomen Satamaliitto ry



Annaleena Mäkilä