

11.1.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
sirkka-heleena.nyman@lvm.fi

Lausuntopyyntö 13.11.2015, LVM/960/03/2015

**LUONNOS HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LAEIKSI LUOTSAUSLAIN
JA ALUSLIKENNEPALVELULAIN MUUTTAMISESTA**

Finnpilot Pilotage Oy esittää lausuntonaan kunnioittavasti seuraavaa:

Esityksestä yleensä

Lakiesityksen valmistelu on tapahtunut virkamiesten toimesta, eikä siinä ole otettu riittävästi huomioon toimintaan osallistuvien tahojen näkemyksiä.

Erityisesti Finnpiilot Pilotage Oy kiinnittää huomioita VTS-viranomaiselle esitettyyn valvontaoikeuteen. Hallituksen strategisen ohjelman 29.5.2015 (hallituksen julkaisusarja 10/2015) mukaan säädöspolitiikan ohjausta selkiytetään, tavoitteena on sääntelyn nettomääräinen keventäminen ja säädöksille vaihtoehtoisten ohjauskeinojen käytön lisääminen. Tavoitteena on turhan sääntelyn purkaminen ja hallinnollisen taakan keventäminen. Finnpiilot Pilotage Oy:n näkemyksen mukaan nyt esitetty luonnos ei toteuta hallitusohjelman tavoitetta. Valvontaoikeuden laajentamisen tarpeesta tai todellisista hyödyistä ei ole esitetty selvitystä. Meriturvallisuuden parantaminen on varmasti kaikkien osapuolten tavoitteena, mutta esityksessä ei ole perusteltu sitä, miten nyt esitetty valvontamalli todellisuudessa parantaisi meriturvallisuutta. Tarpeettomia valvontamekanismeja ei kannata rakentaa. Myös VTS-viranomaiselle esitetyn valvontaoikeuden sisältö ja laajuus ovat epäselviä.

Finnpiilot Pilotage Oy katsoo, että esityksessä on myös hyviä ja toteuttamiskelpoisia muutosehdotuksia. Yrityksen mielestä lain valmistelua kannattaisikin jatkaa luotsaus-toiminnassa aktiivisesti mukana olevien tahojen kanssa, hyvän ja toimivan lainsäädännön aikaansaamiseksi.

Lisäksi Finnpiilot Pilotage Oy esittää muutosta nykyisen luotsauslain 6 §:ään. Pykälän 6 momentissa on säädetty, että hintojen muutoksista on ilmoitettava vähintään kuusi kuukautta ennen muutosten voimaantuloa. Finnpiilot Pilotage Oy katsoo, että hintojen muutoksista ilmoittamiselle säädetty aikataulu ei ole yhtiön toiminnan kannalta tarkoituksenmukainen ja esittää, että kuuden kuukauden aikaraja poistettaisiin, jolloin aikataulutus jätettäisiin tältä osin yhtiön hallituksen päätettäväksi.

Yksityiskohtaisemmin Finnpilot Pilotage Oy lausuu luonnoksesta sen otsikoinnin mukaisessa järjestyksessä.

Esityksen pääasiallinen sisältö

Esityksen perusteluiden mukaan luotsauslain noudattamisen valvontaa koskevia säännöksiä täsmennettäisiin. Finnpilot Pilotage Oy huomauttaa, että kyse on valvonnan laajentamisesta, ei pelkästään sen täsmäntämisestä. Valvontaan otettaisiin mukaan täysin uusi toimija, VTS-viranomainen. Valvonnan tosiasiallinen laajuus ja sisältö jäävät esityksessä epämääräisiksi.

Finnpilot Pilotage Oy katsoo, että esitettyä valvonnan laajentamisen tarpeellisuutta tulee vielä tarkastella. Uhkana on, että järjestelmä muuttuu nykyistä sekavammaksi ja vastuut epäselvemmiksi.

Yleisperustelut

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Esityksessä katsotaan, että oppilaitos tai ammattikorkeakoulu voisi järjestää luotsaustutkintoja. Mainitut oppilaitokset eivät ole kaikilta osin tasaveroisessa asemassa järjestääkseen tutkintoja, koska ainoastaan yhdellä oppilaitoksella (Turku) on simulaattorissaan kaikki Suomen luotsattavat väylät. Tämä on johtanut ajoittain siihen, että tutkintoja ei saada järjestettyä siinä tahdissa, kuin olisi tarpeellista. Tutkintojen viivästyminen aiheuttaa lisäkuluja toimijoille, jotka luotsaustutkintoja tarvitsevat. Mikäli tästä asiasta säädetään esityksen mukaisesti, tulee huolehtia siitä, että oppilaitosten tuotantokykyyn kiinnitetään myös huomiota. Oppilaitoksella tulee olla velvoite järjestää tutkinto esimerkiksi kuukauden kuluessa siitä, kun asiakas sen on tilannut. Vastaavaa ongelmaa tarkastajien saamisesta luotsaustutkintoihin on myös ilmennyt, mutta siitä Finnpilot lausuu kohdassa, jossa käsitellään koeluotsausta.

Esityksen mukaan VTS-viranomaisella olisi mahdollista valvoa sekä luotsaustoimintaa, että alusten luotsinkäyttöä ja luotsinkäyttövapautuksia. Perusteluissa ei selvitetä tarkemmin, mitä tässä tarkoitetaan luotsaustoiminnan valvomisella. Mitä VTS-viranomainen silloin tarkalleen ottaen valvoo? Kuinka laajasta luotsaustoiminnan valvonnasta tässä on kysymys? Tarkoitetaanko tällä luotsipaikan käytön valvomista? Esityksen myöhemmissä kohdissa on esillä myös luotsauksen tarjoamisen valvonta, jota tässä ei mainita lainkaan. Tarkoitetaanko luotsaustoiminnan valvomisella ja luotsauksen tarjoamisen valvomisella samaa asiaa? Perustelut ovat epätasällisia ja käsitteiden sisällöt jäävät aivan epäselviksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo luotsauslain noudattamista. Finnpilot Pilotage Oy katsoo, että valvontaa voidaan ja sitä tuleekin aina kehittää, mutta varsinaisia epäkohtia ei valvonnassa ole ollut nykyisessä muodossakaan. Finnpilot Pilotage Oy:ssä luotsit raportoivat luotsauksen yhteydessä havaituista poikkeamista ja turvallisuuspuutteista. Poikkeamaraportti tehdään mm. jos luotsi nousee laivaan tai poistuu laivasta muualla kuin luotsipaikalla. Poikkeamahavainnot toimitetaan myös Liikenteen turvallisuusviraston käyttöön. Finnpilot Pilotage Oy ja Liikenteen turvallisuusvirasto toimivat tiiviissä yhteistyössä merenkulun turvallisuuden kehittämiseksi.

VTS-viranomaisen luotsaustoiminnan valvonnalle ei ole yhtiön mielestä aitoa tarvetta.

Finnpilot Pilotage Oy toteaa, että luotsinkäytön ja luotsinkäyttövapautusten valvonta soveltuu hyvin VTS-viranomaisille.

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Esityksessä perustellaan montaa asiaa sillä, että näin yhdenmukaistetaan käytäntöjä, joita on jo käytössä esimerkiksi Ruotsissa ja Norjassa. Näin menetellen unohdetaan se tosiasia, että Suomessa toimitaan haastavammissa olosuhteissa kuin Ruotsissa ja Norjassa. Normaalina talvena kaikki Suomen satamat ja niihin johtavat väylät ovat jäiden peitossa, joka asettaa runsaasti lisää osaamisvaatimuksia verrattuna Ruotsiin ja Norjaan, joista ainoastaan pientä osaa Ruotsin itärannikon väylästä koskee tämä sama haaste. Lisäksi Suomen rannikon väylät ovat kapeampia ja mutkikkaampia kuin Ruotsin ja Norjan vastaavat. Lopuksi vielä pohjan laatu Suomen väylästä ei anna mitään anteeksi, vaan kivipohja tekee aina runkovaurion jos suomalaisella väylällä harhaudutaan väylän ulkopuolelle. Tässäkin on huomattava ero esimerkiksi Etelä-Ruotsiin, jossa väylältä poisajautuminen aiheuttaa todennäköisesti vain hiekkapohjaan pysähtymisen. Suomessa riskit isoille vaurioille ovat siis isommat ja siksi myös riskinhallintakeinojen tulee olla lähtökohtaisesti voimakkaampia kuin verrokkimaissa.

1.3 Nykytilan arviointia

Finnpilot Pilotage Oy kannattaa luotsausorganisaation ja VTS-keskusten yhteistyön kehittämistä. Yhteistyön kehittäminen ei kuitenkaan ole sellainen asia, josta on tarpeellista säätää laissa. Parhaiten yhteistyö toteutuisi, jos VTS-keskusten henkilökunta siirrettäisiin Finnpiilotiin. Samassa organisaatiossa toimien yhteistyön rakentaminen mahdollistuisi parhaiten, ja samalla saataisiin yhteiset palvelut tuotettua yli miljoona euroa per vuosi halvemmin kustannuksin. Lisäksi asiakkaat saisivat parempaa palvelua yhdestä pisteestä.

Onnettomuustutkintakeskuksen raporteissa ei ole nostettu esille tarvetta sille, että VTS-viranomaisen tulisi valvoa luotsaustoimintaa. Yhteistyön kehittäminen ei tätä myöskään edellytä. Valvonnan tulee kuulua jatkossakin Liikenteen turvallisuusvirastolle. Päällekkäiset valvontamekanismit aiheuttavat sekaannusta eri tahojen toimivaltaista ja ovat myös turhia. Jos luotsi nousee laivaan tai poistuu laivasta muualla kuin virallisella luotsipaikalla, on siitä jo nyt ilmoitettava VTS-viranomaiselle.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Huomioiden aiemmin lausutut näkemykset Suomen olosuhteiden erosta suhteessa Ruotsiin ja Norjaan, ei voida pitää turvallisena ja perusteltuna, että Suomessa mentäisiin kaikista liberaaleimpaan tulkintaan luotsinkäyttövelvollisuudessa, kun puhutaan kuljetettavista aineista ja kokorajoista. Niin LNG:hen kuin kevyeen polttoöljyynkin liittyy syttymisvaara, jota ei juurikaan ole esityksessä käsitelty. Tarkasteltaessa vielä sitä, mihin näillä lievennyksillä pyritään, bunkrausliiketoiminnan luomiseen, tulee riskit arvioida perusteellisemmin kuin mitä esityksessä nyt on tehty. Bunkrausliiketoimintahan tapahtuisi pääosin satamissa, myös erittäin vilkkaasti liikennöidyissä satamissa, ja asiakkaita tavoitellaan myös matkustaja-aluksia. Kaikki tämä yhteenlas-

kettuna tarkoittaisi siis sitä, että LNG:tä ja kevyttä polttoöljyä kuljetettaisiin ilman luotsia alueilla, joilla liikkuu runsaasti muuta liikennettä ja runsaasti matkustajia. Lisäksi vielä satama-alueilla operoitaessa alusten käyttämä tila on aivan erityisen rajoittunut. Kaikki edellä mainittu huomioiden ei voida pitää turvallisena, että LNG:tä ja kevyttä polttoöljyä saisi kuljettaa niin suuria määriä kuin mitä 90m:n pituus mahdollistaa, kun vielä huomioidaan se, että samalla esitetään poistettavaksi luotsinkäyttövelvollisuuden määritelmistä alusten syväys. Nopea laskutoimitus osoittaa, että 90m pitkä ja 14m leveä alus voisi kuljettaa 10m:n syvyydellä yli 10 000 kuutiota lastia. Tämä osoittaa sen, että ei enää puhuta pelkästään bunkrausliiketoiminnasta, vaan nyt pyritään vapauttamaan rannikkoliikenteen öljynkuljetus luotsinkäyttövelvollisuudesta. Tämä ei voi olla turvallista ja hyväksyttävää. Mikäli mainittu bunkrausliiketoiminta koetaan niin tärkeäksi, että lainsäätäjä on halukas ottamaan lisää riskiä nykytilanteeseen nähden, on mainitun liikenteen aluksien rajat määriteltävä tarkasti. Syväyden poistaminen mahdollistaa liikaa vapautta suunnitella aluksia, joiden lastinkuljetuskyky kasvaa hallitsemattomaksi. Joko esitykseen pitää kirjata maksimi lastinkuljetuskyky tai sitten syväysraja pitää ottaa mukaan. Maksimikuljetuskykyä arvioitaessa tulee huomioida bunkrausaluksen liiketoiminta ja voidaan todeta, että yli 4000 kuutiota se ei vaadi, sillä määrällä bunkraa jo isoimmatkin valtamerialukset. Tuotakin määrää tulisi vielä arvioida siten, että monessako tankissa se on ja mikä on öljyntorjuntakyky eri puolilla Suomen rannikkoa.

Esityksessä viitataan tutkimukseen (Pienten säiliöalusten luotsinkäyttövelvollisuus). Tosin tätä tutkimusta lainataan vain yhdestä näkökulmasta, todetaan tutkimuksen esittävän, että vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta voitaisiin myöntää öljytuotteille, lievästi haitallisille kemikaaleille sekä LNG:lle. Tulee todeta ne ”reunaehdot”, joita tutkimus asettaa mainituille vapautuksille:

- Luotsinkäyttövapautus edellyttää linjaluotsintutkintoa aluksen päälliköltä ja perämieheltä, koska luotsattavat matkat tulevat pitkiksi Suomen rannikolla ja käytävissä tulee olla koko ajan levännyt vahtipäällikkö.
- Linjaluotsintutkintoon vaadittaisiin 30 matkaa suuntaansa, kuten matkustaja-aluksilta.
- Aluksen maksimikoko olisi, pituus 70 metriä, leveys 14 metriä ja syväys 4,5 metriä.

Kokonaisuutena tulisi tarkastella sitä, että onko nyt haluttu ”bunkrauselinkeino”, niin työllistävä, tai muuten tarpeellinen Suomessa, että sen vuoksi lainsäätäjä on halukas ottamaan kantaakseen melko huomattavia riskejä merenkulussa.

Esitetyllä muutoksella ollaan vapauttamassa huomattavan iso hinausyhdistelmä luotsinkäyttövelvollisuudesta. Hinaajan ollessa 50 metriä ja hinattavan 110 metriä, tulee se tarkoittamaan yli 200 metrin pituista hinausyhdistelmää. Tällaisen yhdistelmän hinaaminen suomalaisessa vilkkaasti liikennöidyssä saaristossa, ei ole tehtävä, joka voidaan antaa kenelle tahansa. Suurin huoli ei koske niinkään suomalaiseen saaristoon tottuneita merenkulkijoita. Suurin huoli tulee siitä, että esitetty muutos mahdollistaa kenen tahansa tulla ajamaan kyseistä hinausyhdistelmää Suomen rannikolle, ilman mitään luotsaukseen liittyvää tutkintoa, tai viranomaisen mittaamaa osaamista.

Tässä kohdassa esitettyjen perustelujen mukaan VTS-viranomaiselle säädettäisiin velvoite ilmoittaa Liikenteen valvontavirastolle havainnoistaan, jotka koskevat luotsauspalvelujen tarjoamista, luotsausta ja luotsinkäyttöä. Kuten tässä lausunnossa on

jo aikaisemmin todettu, on epäselvää, mitä esityksessä luotsauksen valvomisella tarkoitetaan ja tavoitellaan. Perusteluissa on aikaisemmin ollut esillä, että VTS-viranomainen valvoisi luotsaustoimintaa. Nyt esillä on luotsauspalvelujen tarjoamisen valvonta. On epäselvää, mitä luotsauspalvelujen tarjoamisella tässä tarkoitetaan. Finnpilot Pilotage Oy tarjoaa luotsauspalvelua valtakunnallisesti kaikilla luotsausalueilla, kuten luotsauslaissa on säädetty. Tästä ei liene epäselvyyttä. Miltä osin tätä tarjoamista VTS-viranomaisen tulisi valvoa? Sellaista tilannetta ei ole ollut, että alus olisi jäänyt täysin ilman luotsia. Vuonna 2014 luotsauksia toteutettiin yli 25 000 kappaletta, jossa noin 50 kappaleessa ylitettiin yhtiön yhtiökokouksen asettama kolmen tunnin palveluvelvoite (Saimaalla 6 tuntia). Näin on ollut aikaisempinakin vuosina. Tältäkin osin on vaikea nähdä, että jatkuvalla valvonnalla olisi aitoa tarvetta. Nykyinen valvontamenettely on ollut selvästi riittävä. Tarpeettomia valvontamekanismeja ei kannata luoda.

Mikäli luotsauspalvelujen tarjoamisen valvomisella tarkoitetaan, että VTS-viranomainen valvoo luotsipaikan käyttöä, on tämä syytä ilmaista säännöksessä ja perusteluteksteissä yksiselitteisesti, epäselvä lainsäädäntö aiheuttaa vain turhia sekaannuksia. Finnpilot Pilotage Oy katsoo, että tältäkin osin erillinen valvontasäännös on tarpeeton. Jos luotsi nousee laivaan tai poistuu laivasta muualla kuin virallisella luotsipaikalla, on siitä jo nyt ilmoitettava VTS-viranomaiselle.

Ehdotettu luotsinkäytön valvonta soveltuu Finnpilot Pilotage Oy:n näkemyksen mukaan VTS-viranomaisen toimintaan.

Esityksen mukaan rangaistusäännöksiä täsmennetään valvonnan tehostamiseksi. Finnpilot Pilotage Oy:n näkemyksen mukaan tältäkin osin esityksessä ei ole kysymys pelkästä täsmäntämisestä, vaan selkeästä rangaistavuuden laajentamisesta. Tällaisen laajentamisen tulee perustua todelliseen tarpeeseen ja täsmälliseen lainsäädäntöön. Muutokset liittyvät VTS-viranomaiselle esitettyyn valvontaoikeuteen. Koska itse valvontaoikeus on tarpeeton, on rangaistussäännöstenkin laajentaminen tarpeetonta. Finnpilot Pilotage Oy lausuu esitetystä tarkemmin luotsausrikkomusta koskevan luotsauslain 19 §:n kohdalla.

Esityksessä ehdotetaan luotsausyhtiölle toimintakäsikirjan laatimisvelvoitetta toiminnan yhdenmukaisuuden edistämiseksi. Esitys on periaatteessa kannatettava, mutta olisi tarpeellista tarkemmin miettiä, mitä asioita toimintakäsikirjaan tulisi kirjata, jotta tavoite saavutettaisiin parhaalla mahdollisella tavalla. Tästä asiasta lausutaan tarkemmin luotsauslain 4 d §:n kohdalla

3 Esityksen vaikutukset

Esityksen mukaan luotsauslain valvonnan tehostamisella arvioidaan olevan merenkulun turvallisuuteen ja ympäristövahinkojen ennaltaehkäisyyn liittyviä myönteisiä vaikutuksia. Tätä arviota ei perustella lainkaan. VTS-viranomaiselle esitettävän valvonnan osalta esitys on epämääräinen ja huonosti rajattu. Finnpilot Pilotage Oy katsoo, että turvallisuutta voidaan parhaiten edistää jo viranomaisten kanssa aloitettua yhteistyötä kehittämällä, nyt esitettyä mallilla ei tilanteeseen saada kuin näennäistä parannusta.

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksen mukaan on luotsausrikkomus, jos luotsausyhtiö laiminlyö luotsauspalvelujen tarjoamisvelvollisuuden. Perusteluista ei kuitenkaan selviä, mitä luotsauspalvelujen tarjoamisvelvollisuudella tarkoitetaan. Mikäli seurauksena on, että omistajan määrittämää palvelutasoelvoitetta ei enää voida noudattaa, syntyy siitä tarve laajoihin lisärekrytointeihin. Tästä aiheutuu huomattavia kustannuksia Finnpilot Pilotage Oy:lle, jolloin seurauksena on myös merkittävä luotsausmaksujen korotus.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Finnpilot Pilotage Oy katsoo, että yhteistyötä VTS-viranomaisen kanssa voidaan hyvin kehittää siten, että luotsausyhtiö toimittaa VTS:lle tiedot luotsintilauksista ja käynnissä olevista luotsauksista, poikkeamista ja häiriöistä luotsaustoiminnassa. On kuitenkin tarpeetonta säätää tällaisesta yhteistyöstä lain tasolla.

Yksityiskohtaiset perustelut

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Luotsauslaki

2 § Määritelmät

Luotsipaikan määrittely on liian kapea. Nykyisen luotsausasetuksen ilmaisu ”jonka läheisyydessä” ilmentää paremmin todellista tilannetta, jossa aluksen täsmälleen ajaminen luotsipaikan merkkiin ei ole tarkoituksenmukaista, eikä aina mahdollistakaan. Esimerkkinä tästä voidaan todeta, että 1:50 000 (hyvin yleinen rannikkokartta) mitta-kaavan merikortissa luotsipaikan merkki on noin 185m:n kokoinen, kun se suhteutetaan todelliseen ympäristöön. Suomessa käy säännöllisesti yli 300m pitkiä aluksia ja yli 200m pitkiä aluksia päivittäin. Tuon kokoiset alukset eivät edes teoriassa mahdu luotsipaikan merkin sisään. Toinen selkeä käytännön ongelma näin tarkasta säädöksestä on se, että liikenne- ja sääolosuhteet pakottavat alukset toteuttamaan luotsinotto- ja jättötapahuman aina ensisijaisesti turvallisuuden ehdoilla. Tällöin alusta ei saada ajettua täsmälleen luotsipaikkamerkkiin, koska muuten jouduttaisiin tinkimään turvallisuudesta, ja se ei voi olla luotsipaikkamerkin tarkoitus. Luotsipaikkamerkin tarkoitus on aluetta tuntemattomalle aluksen päällikölle osoittaa millä alueella hän voi odottaa luotsin nousevan alukseen tai poistuvan siitä.

Paras ratkaisu olisi käyttää nykyistä asetuksen ilmaisua eli, että luotsipaikka on paikka jonka läheisyydessä luotsi nousee alukseen/aluksesta. Tämäkin johtaa loppujen lopuksi siihen, että viranomainen joutuu päättämään milloin tuo läheisyydessä on toteutunut tai ei ole toteutunut. Viranomaisen pohdintaa voisi ohjata kirjaamalla yksityiskohtaisiin perusteluihin jonkinlaisen raja-arvon, jota lainsäätäjä pitää kohtuullisena tässä yhteydessä. Alan toimijoiden keskuudessa on kohtuullisen vakiintunut käytäntö, että alle yhden mailin etäisyyttä luotsipaikasta pidetään vielä normaalina poikkeamana, ja siitä ei poikkeamaraportteja tehdä.

4 d § Toimintakäsikirja

Esitetyn toimintakäsikirjan sisällön määrittely kaipaa tarkentamista. Mitä tarkoitetaan luotsauspalvelujen järjestämisen kuvaamisella? Finnpilot Pilotage Oy on aikai-

semmissä kommenteissaan ehdottanut, että pykälässä säädettäisiin toimintakäsikirjan sijaan Luotsauksen turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Säännösmuotoiluksi esitettiin siinä yhteydessä seuraavaa:

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä Luotsauksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää, jossa on kuvattu luotsauskäytännöt, yhteistoiminta VTS-viranomaisen kanssa ja toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa. Luotsauksen turvallisuusjohtamisjärjestelmä on päivitettävä, mikäli luotsauslakiin tai sen nojalla annettuihin säännöksiin tai määräyksiin tehdään muutoksia. Luotsauksen turvallisuusjohtamisjärjestelmä on toimitettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja aina päivitysten jälkeen.

Toimintakäsikirjaa (tai Luotsauksen johtamisjärjestelmää) tullaan käsittelemään yhteistoimintalain mukaisessa menettelyssä. On erittäin tärkeää, että mukana ovat myös muut operatiiviseen luotsaustoimintaan osallistuvat tahot kuin luotsit (erityisesti kutterinhoitajat).

14 § Linjaluotsinkirja

Sisaralus-käsitteenä on tarpeellinen. Mikäli alus on aidosti sisaralus, tulee siihen voida saada linjaluotsikirja samalla kuin itse hakemuksen kohteena olevaan alukseen. Säädettäessä sisaraluksesta tulee huomioida se, että ”tekniset ominaisuudet” kattavat myös aluksen komentosiltajärjestelyt, koska siellä olevilla laitteilla alusta ajetaan. Ei ole riittävää, että alukset ovat samanlaisia mitoiltaan, peräsimiltään, propulsioltaan ja koneistoratkaisuiltaan vaan myös komentosiltalaitteiden tulee olla yhtenevät, että voidaan puhua sisaraluksesta.

16 d § Koeluotsaus

Esityksessä kevennetään viranomaistehtäviä siirtämällä tutkintojen järjestämisvastuu Trafilta oppilaitoksille. Tämä vapauttaneen virkamiehiä muihin tehtäviin jonkun verran. Vastaavasti tulisi siirtää luotsaustutkintojen koeluotsausten vastaanotto ohjauskirjan omaaville luotseille. Nykyiselläänkin luotsi (tai aluksen päällikkö) on mukana, kun tutkintoajoja suoritetaan. Käytännössä ainoastaan kokeneella luotsilla on todelliset mahdollisuudet arvioida sitä, että selviytyykö ”kokelas” väylästä omin avuin. Käytäntö on osoittanut, että luotsi on se jonka näkemyksen perusteella päätetään hyväksytäänkö koeluotsaus vai ei. Virkamiehen läsnäolosta koeluotsauksessa ei saada mitään lisäarvoa ja siten siitä tulisi luopua. Turvallisuus ei tästä kärsisi, koska päätöksen tekisi edelleen sama taho kuin aiemminkin. Näin voitaisiin pienentää elinkeinon kustannuksia, ja tutkintojen vastaanoton saatavuus paranisi merkittävästi, kun ei enää tarvitsisi odottaa myös virkamiehelle sopivaa päivää vastaanoton järjestämiseksi. Asian läpinäkyvyyden varmistamiseksi Finnpilot on valmis liittämään tutkintojen vastaanoton omaan laatujärjestelmäänsä (DNV GL auditoinut ISO 9001 mukaisesti), ja organisoimaan tutkintojen vastaanottajat siten, että he eivät ole riippuvaisia Finnpilotin kaupallisesta toiminnasta. Lisäksi tutkintojen vastaanottajien koulutus voitaisiin toteuttaa nopeastikin Trafin edellyttämällä tavalla.

18 § Valvonta

Esityksen mukaan VTS-viranomaisen tulee ilmoittaa välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle havainnoista, jotka koskevat luotsinkäyttövelvollisuuden noudattamis-

ta, luotsinohjauskirjan, linjaluotsikirjan ja erivapauden käyttöä sekä luotsauslain 4 §:n 3 momentissa tarkoitettua luotsauspalvelujen tarjoamista.

Pykälää koskevien yksityiskohtaisten perustelujen kohdalla viitataan alusliikennepalvelulakiin, jonka uudessa 16 §:ssä säädettäisiin, että VTS-viranomaisen tulee ilmoittaa luotsauslain noudattamista koskevista havainnoistaan.

VTS-viranomaiselle esitetty valvonnan laajuus jää säännöksissä epätasmalliseksi. Jos luotsauspalvelujen tarjoamisella tarkoitetaan, että VTS-viranomainen valvoo sitä, että luotsattavassa aluksessa on luotsi ja myös luotsipaikan käyttöä, tulee asia ilmaista yksiselitteisesti. Etenkin huomioiden lakiesityksen yleisperustelut, jäävät valvonnan laajuus ja tarkoitus epäselviksi. Esityksen yleisperusteluissa todetaan muun muassa, että VTS-viranomainen valvoo luotsaustoimintaa. Näin laajasta valvonnasta ei ilmeisesti kuitenkaan ole kysymys. Yleisperustelujen ja säännösten yksityiskohtaisten perustelujen on oltava linjassa keskenään, muuten vaarana on erilaisten väärinkäsitysten syntyminen viranomaisten toimivallasta.

Esitetyn 18 §:n osalta Finnpilot Pilotage Oy katsoo, että VTS-viranomaiselle esitetty luotsauspalvelujen tarjontavelvollisuuden valvominen on tarpeeton. Jos luotsi nousee laivaan tai poistuu laivasta muualla kuin virallisella luotsipaikalla, on siitä jo nyt ilmoitettava VTS-viranomaiselle. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo luotsauslain noudattamista. Kuten yleisperustelujen kohdalla lausutussa on todettu, valvontaa voidaan ja sitä tuleekin aina kehittää, mutta varsinaisia epäkohtia ei valvonnassa ole ollut nykyisessä muodossakaan.

19 § Luotsausrikkomus

Uusina luotsausrikkomuksina rangaistavaksi esitetyt ilmoitusvelvollisuudet kuuluvat luotsauslaissa säädettyihin luotsin velvollisuuksiin ja sitä kautta niiden laiminlyöminen voi olla rikoslaissa säädettyinä virkavelvollisuuden rikkomisena jo nyt rangaistavaa. Luotsausrikkomussäännöksen laajentaminen on tältä osin tarpeetonta. Luotsin vastuusta ja velvollisuuksista on säädetty luotsauslaissa.

Rangaistavuus on esitetty laajennettavaksi myös luotsauspalvelujen tarjoamisvelvollisuuden laiminlyömiseen. Kuten jo aikaisemmin on todettu, on epäselvää, mitä tarjoamisvelvollisuudella tässä tarkoitetaan. Luonnoksen 19 §:n 2 –kohdassa viitataan lain 4 §:n 3 momenttiin, jossa säädetään, että luotsausyhtiön on tarjottava luotsauspalveluja alueilla, joilla luotsia on käytettävä. Ehdotettu säännös on ehdottomasti liian väljä. Siitä ei selviä millaisissa tilanteissa luotsauspalvelun tarjoaminen on lain tarkoittamalla tavalla laiminlyöty eikä myöskään se, miten todennetaan, että luotsauspalvelujen tarjoaminen on laiminlyöty. Tällainen rangaistusäännös on täysin tarpeeton. Lisäksi rangaistavuuden säätäminen näin epämääräisesti on oikeudellisesti kestämätöntä.

Helsingissä 11. tammikuuta 2016

FINNPILOT PILOTAGE OY

Matti Pajula
Toimitusjohtaja

Kati Virtanen
Henkilöstöjohtaja