

Asia: VN/9133/2021

Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi ja siihen liittyväksi laiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry (SLPL) kiittää mahdollisuudesta saada lausua asiassa koskien hallituksen esitystä eduskunnalle luotsauslaiksi ja siihen liittyväksi laiksi ja lausuu seuraavaa:

SUPO:n turvallisuus selvitys

Lausumme näkemyksenämme, että SUPON turvallisuus selvitys tulisi tehdä kaikille niille, jotka suorittavat luotsausta Suomen aluevesillä siitä riippumatta, että toimivatko he valtion luotseina vai luotsaavatko he lupakirjan tai poikkeusluvalla varustamokohtaisesti tai muulla perusteella.

Perustelemme esitystämme sillä, että Suomen Puolustusvoimilla on suuri määrä erilaisia infrastruktuuriin liittyviä toimintoja, jotka saattaisivat olla hyvä pitää salassa, koska toimintojen paljastaminen saattaisi mahdollisesti aiheuttaa vaaraa Suomen turvallisuudelle. Esim puolustusvoimien sijoittamia ja eri tarkoituksiin käyttämiä kaapeleita on sijoitettu Suomen aluevesille, ja niiden sijaintia ei lähtökohtaisesti ehkä tulisi paljastaa sellaisille tahoille, jotka eivät täytä SUPO:n turvallisuus selvityksessä asetettuja turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia. Kaikkia puolustusvoimien kaapeleita ei ole merkitty merikortteihin ja niiden sijaintitiedot on jaettu muulla tavalla alueella toimivien luotsien tietoon. Todennäköisesti näiden kaapeleiden sijainti on kuitenkin haluttu pitää salassa, koska niitä ei ole merkitty merikortteihin. Käsityksemme mukaan olisi ristiriitaista jakaa puolustusvoimien infrastruktuurin ja kaapeleiden sijaintiin liittyvää tietoutta kenelle tahansa ja siksi tietoutta tulisi antaa harkiten ja vain sellaisille tahoille, joiden luotettavuudesta voidaan antaa riittävä turvallisuus selvitys.

Suomen aluevesillä on kaapeleiden lisäksi myös hyvin paljon muuta sellaista infrastruktuuria, jonka sijainnin ja käyttötarkoituksen ja teknisen toteutuksen salassa pitäminen on tärkeää huoltovarmuuden turvaamiseksi esim poikkeusoloissa.

NATO yhteensopivuus

Asiassa tulisi myös huomioida yhteensopivuus NATO:oon. Tuskin olisi NATO:n kannalta erityisen toivottavaa, jos kuka tahansa saisi luotsata saaristossamme ja saada tietoonsa puolustuksen tärkeiden kaapeleiden sijainteja ja huoltovarmuuden kannalta erittäin tärkeän infrastruktuurin sijaintia, varsinkin jos huomioimme sen, että miten geopoliittinen tilanne on kehittynyt 24.2.2022 lukien. Tällä hetkellä lähes kaikki, kansallisuudesta riippumatta, saavat luotsata (esim. alusten linjaluotsit) melko vapaasti Suomen aluevesillä ja oppia tuntemaan kaikkien turvallisuuslaitteiden ja kaapeleiden sijainnit ja armeijan ja muiden turvallisuustahojen toiminnot.

Näkemyksemme mukaan Suomen turvallisuudelle ja NATO yhteensopivuudelle tulisi tässä erityisessä muuttuneessa maailmantilanteessa antaa suurempi painoarvo ja olisi myös hyvä pyytää Suomen Puolustusvoimilta näkemyksiä siitä, että mikä käsitys heillä on siitä, että armeijan infrastruktuuri ja kaapeleiden sijainnit paljastetaan ulkopuolisille tahoille. Käsityksemme mukaan olisi erittäin tärkeää hankkia Suomen Puolustusvoimien kannanotto muuttuneesta geopoliittisesta maailmantilanteesta johtuen. Mikäli Suomen Puolustusvoimat eivät ole toimittaneet lausuntoaan asiassa, niin heiltä tulisi erikseen pyytää lausunto turvallisuuteen ja Suomen puolustukseen liittyvistä seikoista.

Kielivaatimuksena suomi tai ruotsi

Näkemyksemme mukaan kielivaatimuksena tulisi olla ainoastaan suomi tai ruotsi, ja riittävä kielitaito tulisi osoittaa Suomen Valtionhallinnon kielitutkinnolla siten, että henkilö saavuttaisi vähintään hyvän tason kielitutkinnossa.

Englannin kieli tulisi poistaa kielivalikoimasta luotsauksen osalta kokonaan. Muissa merkittävässä EU merenkulkumaissa (esim Saksa, Hollanti ja lisäksi myös Viro) on rajoitettu maiden kansallisessa lainsäädännöissä luotsauksessa käytettävää kieltä ja näissä EU-maissa vaaditaan kansallisen kielen osaamisen. Ei siis riitä, että osaa luotsata vaan pitää osata luotsata myös turvallisella tavalla ja paikalliset kielivaatimukset huomioiden. Suomen tai ruotsin kielen hyvä hallinta suomen väylästä on tärkeää muun muassa koska merikortit ovat suomen ja ruotsin kielisiä ja väylillä liikkuu suuri määrä muitakin aluksia, jolloin paikannimien virheellinen lausuminen ja sijaintitietojen ymmärtäminen väärin saattaa johtaa vaaratilanteisiin mikäli epäselvyyttä aiheutuu kielellisestä väärinkäsityksestä johtuen esim sovituista ohituspaikoista ja niiden sijainneista. Turvallisen navigoinnin kannalta kielitaitoon liittyvät vaatimukset on oltava riittävät, jotta turvallisuus voidaan mahdollisimman hyvin varmentaa. Paitsi navigointitaidon hallitseminen, niin olisi myös hallittava kansallinen kieli (suomi tai ruotsi). Merikortteihin merkityt paikkojen nimet ovat suomeksi ja ruotsiksi. Tämänkin perusteella kielivaatimuksena tulee olla suomi tai ruotsi. Suomi ei tietäksemme ole painattanut eikä käännettänyt paikannimiä englanniksi eikä Suomen aluevesillä suoritettavaan luotsaukseen ole käytössä englanninkielisiä merikortteja.

Huoltovarmuuden turvaaminen

Huoltovarmuus kärsii, jos kielivaatimusten höllentäminen johtaa alusten mukavuusliputuksiin ja halpatyövoiman käyttöön ja tämä voi mahdollisesti pahimmillaan johtaa jopa sosiaaliseen dumpppaukseen Suomen vesiväylillä ja aluevesillä.

Huoltovarmuus edellyttää taitoa ja paikallistuntemusta sekä paikallisten väylien tuntemusta. Tämän erityisosaamisen hallitseminen korostuu erityisesti poikkeusoloissa. Esim Saksassa, Hollannissa ja Virossa on kerrotun mukaan vastaavat kansalliset rajoitukset liittyen turvallisuuteen ja huoltovarmuuteen. Koska nämä maat ovat myös EU:n jäsenmaita, niin rajausten asettaminen huoltovarmuuden ja turvallisuuden perusteella ovat osa EU:n käytäntöä ja rajoituksia on pidettävä hyväksyttävänä myös Suomen osalta. Kielivaatimus (suomi tai ruotsi) ja turvallisuus selvitys ei estä vapaata kilpailua tai liikkuvuutta, koska tälle rajoitukselle on olemassa hyväksyttävät perusteet, jotka on jo hyväksytty muidenkin EU jäsenmaiden osalta.

Komentosillan turvallinen miehitys

Riittävän paikallisosaamisen varmistaminen on tärkeää sekä myös riittävän navigointiosaamisen varmistaminen komentosillalla luotsauksen aikana. Komentosillalla tulee olla samanaikaisesti vähintään kaksi henkilöä, joista toinen on luotsaava henkilö ja toinen on vahtia ajava perämies.

Siirtymäsäännösten riittävyys

Uuden lain voimaantulon kannalta tulisi myös varmistaa riittävät siirtymäsäännökset, jotta voidaan varmistaa riittävä osaaminen ja luotsien riittävyys kaikilla Suomen vesialueilla. Myös luotsitutkintojen vastaanottamiseen tulee keskittää resursseja ja tarkentaa, että kuka on pätevä taho arvioimaan esim linjaluotsien osaamisen riittävyyttä.

Myös sellaisille ulkomaan kansalaisille, jotka täyttävät SUPO:n turvallisuus selvityksen, tulee mahdollistaa kohtuullinen siirtymäaika ja mahdollisuus oppia kansallinen kieli (suomi tai ruotsi). Tapauskohtaista harkintaa käyttäen voidaan huomioida pitkän ja moitteettoman uran tehneitä henkilöitä, mutta SUPO:n turvallisuus selvitys tulisi siirtymäajasta huolimatta suorittaa jokaiselle, joka luotsaa Suomen aluevesillä.

Peitepiirroskokeen suorittaminen

Luotsikirjoja ei lähtökohtaisesti tulisi voida antaa muille väylille kuin VTS väylille ja jokaiselta luotsauskoetta suorittavalta tulisi edellyttää myös peittopiirroskokeen suorittamista.

Jos alus perustellusta syystä liikennöisi VTS väylän ulkopuolella, niin alue olisi kuitenkin kyettävä piirtämään peittokortilla ja siitä tulisi suorittaa kirjallinen koe. Peitepiirrokskokeessa hakija piirtää ulkomuistista tyhjälle karttapohjalle väyläalueen ja navigoinnin kannalta oleelliset karttamerkinnot. Kirjallisessa kokeessa testataan luotsaus-, alusliikennepalvelu-, jäänmurto- ja meripelastussäädösten ja -määräysten sekä satamissa noudatettavien toimintaohjeiden tietämystä. Peitepiirroksen avulla varmennetaan riittävä taito VTS alueen ulkopuolella ajamiselle.

GPS häirintää nk. ”spoofing” toimintaa

Kun esim valtion luotsi luotsaa omalla alueellaan, ja vesialueilla liikkuu myös muita toimijoita, on huomioitava myös muita aluevesillä ja VTS väylillä liikkuvia. Riittävä osaaminen ja paikallinen kielitaito tuleekin varmistaa ja se on erityisen tärkeää turvallisuuden kannalta varsinkin nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa, kun GPS sijainneissa ja muissa sijaintipalvelimissa on esiintynyt paljon häiriöitä (esim. nk. GPS ”spoofing”). GPS häiriöistä johtuen luotsattava alue on tunnettava niin hyvin, että luotsausta voidaan suorittaa myös ilman teknisiä apuvälineitä ja muita laitteita. Kielivaatimus (suomi tai ruotsi) mahdollistaisivat turvallisemman kommunikoinnin paikallisella kielellä, jolloin voidaan välttää epämääräisyydet ja kieliesteistä johtuvat väärinymmärrykset.

Vastuukysymysten selvittäminen

Myös vastuukysymyksiä tulisi selvittää tarkemmin ja selventäen, että onko esim. varustamoyhtiöllä vastuuta, vai onko kaikki tapahtumat päällikön vastuulla, vai onko luotsillakin joku vastuu ja miten vastuurajat asettuvat, mikäli vastuukysymyksiä jakautuisi useammalle taholle. Periaatteessa päällikön vastuu on korkea, mutta jos esim linjaluotsi ajaisi vahingossa karille, niin vastuuta saattaisi tilanteesta riippuen ehkä myös siirtyä linjaluotsin ja vahtia ajavan perämiehen kannettavaksi. Varustamoilta pitäisi vaatia riittävän suuri vastuuvakuutus, joka kattaa mahdolliset kulut onnettomuudesta, mikäli luotsaus jostain syystä epäonnistuisi ja alus ajautuisi karille.

Työtuntien rajoittaminen ja lakisääteinen (pakollinen) lepoaika

Lisäksi työtuntien suuri määrä johtaa siihen, että mikäli luotsausta hoidetaan, niin vuorokausilepo täytyy saada järjestettyä luotettavalla tavalla. Jotta päällikön lepoaika täyttyy, niin pitäisi olla 3 perämiestä sellaisessa laivassa, jossa päälliköllä on erivapaus. Päälliköllä ja muilla aluksen työntekijöillä on oikeus pitää lakisääteinen lepoaika.

Aluksella pitäisikin päällikön lisäksi olla yliperämies, jolla on luotsauskirjat. Käytännössä henkilökuntaa tulisi olla eroteltuna luotsaavaan henkilökuntaan ja navigointihenkilökuntaan. Luotsi yhdessä navigoivan perämiehen kanssa olisi muutenkin turvallisempaa kuin aluksen ajaminen yksin saariston kapeikoissa liian vähäisellä ja väsyneellä henkilökunnalla. Useilla aluksilla on todettu lepoaikarikkomuksia ja myös AVI on kiinnittänyt huomiota alusten lepoaikarikkomuksiin.

Liian väsynyt henkilökunta on riski turvallisuudelle, ja siksi riittävä lepoaika tulee olla vaatimuksena ennen kuin saaristoon saa saapua luotsaamaan. Jos lakisääteinen lepoaikavaatimus ei täyty, niin aluksen tulisi odottaa ankkurissa väylän ulkopuolella ja henkilökunnan levätä niin kauan ja niin paljon, että lakisääteinen vähimmäisvaatimus lepoajasta täyttyy. Osa alusten henkilökunnasta on saattanut valvoa jopa 24 tuntia ja enemmänkin ennen kuin luotsaus saaristossa alkaa.

Liiallinen työmäärä ja liian vähäinen uni aiheuttavat riskitilanteita ja siksi lepoaikaa on varattava ja asia varmennettava luotettavalla tavalla, eikä alusta saisi päästää luotsausalueille ajamaan väsyneen henkilökunnan toimesta. On myös kohtuutonta edellyttää jatkuvaa valveillaoloa ihmisiltä, koska jokainen ihminen tarvitsee vähintään lakisääteisen lepoaikansa. Jos lepoaika määräyksiä ei ole noudatettu, niin aluksen tulisi odottaa joko väylän ulkopuolella (saapuessaan satamaan) tai satamassa (ollessaan lähdössä satamasta) ja henkilökunnan tulisi levätä niin kauan, että vähintään pakollinen lakisääteinen lepoaika täyttyy laivaa ajavan henkilökunnan osalta. Näin toimitaan käsityksemme mukaan myös lentokoneliikenteessä. Jos lentokoneen kapteeni ja muu henkilökunta ei ole saanut riittävä lepoaikaa ajovuorojensa välissä, niin lentokoneeseen joko vaihdetaan henkilökuntaa tai lentokone jää odottamaan riittävän kauan lepoaikojen täyttymistä. Ihmisten perustarpeiden huomioiminen kuten esim. riittävän unen saaminen on edellytys hyvälle ja turvalliselle työsuoritukselle.

Väyliä riskikartoituksen aluskohtaiset rajoitukset epäselviä

Väyliä riskikartoitus osana luotsausvelvollisuutta on vielä hieman epäselvä sen osalta, että koska luotsia tulisi käyttää ja millä väylillä. Jos esim pientonnisto aluksia olisi suunnitelmassa tilata lisää Suomen lipun alle, niin saattaisi muodostua epäselvyyttä sen suhteen, että mitä uuden aluksen talousarvioon tulisi sisällyttää koskien luotsauksen hintaa. Saisiko alus esim liikennöidä Hankoon satamaan ilman luotsia ja joutuisiko sama alus ottamaan valtion luotsin tai hankkimaan luotsierivapautuksen, jos alus liikennöisi Paraisten satamaan? Olisi ehkä kuitenkin selkeämpää ja paremmin ennakoitavissa luotsauksen tarvetta, mikäli alusten kokoluokka olisi määritelty selkeämmin. Myös kokemuksia Ruotsin vastaavasta luotsausjärjestelmästä koskien väyliä riskiluokitusta olisi hyvä selvittää ennen kuin tähän järjestelmään siirryttäisiin.

Väylä-ajokertojen lukumääriin tulisi kiinnittää huomiota

Olisi myös tarkoituksenmukaista kiinnittää huomiota tarvittavien väylä-ajokertojen määrään. Nykyisin rahtialuksilla riittää 5 ajettua matkaa, peitepiirroskoe ja luotsauskoe. Matkustaja-aluksiin vaaditaan 30 matkaa, joista osan voi korvata simulaattori ajolla. Esim. Saaristomerellä on jo esiintynyt ongelmallisia tilanteita, joissa rahtialuksen luotsaava henkilö on puhunut ainoastaan englantia ja kohtaamisohjetta ei ole ymmärretty oikein. Rahtialuksissa tulisikin vaatia vähintään 15 ajettua matkaa, ennen kuin luotsaukseen saisi ryhtyä.

Mörn Pipsa
Suomen Laivanpäälystöliitto