

Asia: VN/9133/2021

## Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi ja siihen liittyväksi laiksi

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Meriliikenneohjaajat ry on Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:ssä työskentelevien alusliikenneohjaajien ammattiyhdistys. Yli 90% Suomessa alusliikenteenohjauksen operatiivista työtä tekevistä ammattilaisista kuuluu yhdistykseen.

Lausumme hallituksen esitysluonnoksesta alusliikenteenohjauksen operatiivisesta näkökulmasta seuraavasti:

Toteamme, että luotsauslain kokonaisuudistukselle on ollut tarvetta, aivan kuten esitysluonnoksen nykytilan arvioinnissa todetaan: "...säätely on osin epäjohdonmukaista eikä se täysin vastaa ajan kuluessa muuttuneita toimintaolosuhteita. Luotsauslaissa on poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta, joita ei voida perustella lain tarkoituksena olevilla alusliikenteen turvallisuuden edistämisellä tai alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäisemisellä."

Käytännön VTS-työtä tekevinä haluamme kiinnittää erityisesti huomiota lakiluonnoksen 21 §:ään, jossa säädetään luotsauksen alkamisesta ja päättymisestä. Nykyisessä laissa samasta asiasta säädetään 9 §:ssä ja sanamuodot ovat muuttuneet joiltain osin merkittävästi, erityisesti liittyen luotsauksen alkamiseen muussa kohdassa kuin luotsipaikalla.

Nykyisen lain 9 §:n 4 momentissa sanotaan: "Luotsi voi, sovittuaan asiasta luotsattavan aluksen päällikön kanssa, nousta alukseen tai poistua aluksesta muussa kohdassa kuin luotsattavan väylän luotsipaikalla tai tilapäisellä luotsipaikalla, jos sää- tai jääolosuhteet sitä edellyttävät. Tästä on ilmoitettava VTS-keskukselle."

Uudessa lakiehdotuksessa on uusi käsite, luotsinkäyttölinja, jolla luotsaus tulee viimeistään aloittaa. Lakiehdotuksessa edellytetään myös, että ”luotsin on ilmoitettava VTS-keskukselle paikka, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu siltä sekä luotsauksen alkaminen ja päättyminen.”

Lakiluonnoksessa tai sen perusteluissa ei millään tavalla oteta kantaa luotsinkäyttölinjan suhteesta karttoihin merkittyihin luotsipaikkoihin: kuinka paljon sisempänä väylällä ne tulevat olemaan luotsipaikoista, tullaanko ne merkitsemään karttoihin, tms.

Alusten kansipäällystö lähtökohtaisesti suunnittelee luotsinoton karttaan merkittyyn luotsipaikkaan ja valmistautuu siihen. Muualla tapahtuva luotsinotto on poikkeus, johon kansipäällystön tulisi saada mahdollisuuksien mukaan valmistautua hyvissä ajoin.

Lakiluonnoksen 21 §:ssä ei mainita myöskään erityisiä edellytyksiä luotsille nousta alukseen tai poistua aluksesta muualla kuin luotsipaikalla. Perusteluteksteissä sen sijaan mainitaan edellytykseksi edelleen ”sää- tai jääolosuhteet”, aivan kuten voimassa olevassa laissa. Miksi nämä edellytykset on jätetty pois lakitekstistä?

Toinen merkittävä muutos on, ettei uuden lakiluonnoksen mukaan luotsin tarvitse sopia luotsattavan aluksen päällikön kanssa poikkeuksellisesta luotsinotto/jättöpaikasta, kuten voimassa olevassa laissa edellytetään. Luotsin edellytetään ainoastaan ilmoittavan VTS-keskukselle paikan, jossa alukseen on nousemassa/poistumassa. Aluksen päällikölle ei jätetä asiassa sananvaltaa.

Edellä mainitut seikat saattavat osoittautua ongelmallisiksi pelkästään vastuukysymysten osalta.

Ehdotammekin, että lainvalmistelussa palautetaan nykyisen lain edellytykset myös uuteen lakiin:

- peruste poikkeuksellisen luotsipaikan käytölle
- luotsin sopiminen poikkeuksellisesta luotsipaikasta suoraan aluksen (vahti)päällikön kanssa.

Luotsin otto ja jättö ovat erityistilanteita, jotka muodostavat aina jonkinlaisen lisäriskin aluksen turvalliselle kululle Suomen karikkoisessa saaristossa. Luonnollisesti myös luotsaushenkilökunnan ja -kaluston turvallisuus on tilanteissa haavoittuvimmillaan. Molemmipuolisten riskien minimoimiseksi tulisikin toimijoiden väliset pelisäännöt näissä tilanteissa olla selvät ja turvallisuudella perustellut.

Meriliikenneohjaajat ry