

Asia: VN/9133/2021

Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi ja siihen liittyväksi laiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Arctia Icebreaking Oy:n lausunto luotsauslain (940/2003) kokonaisuudistusta koskevasta hallituksen esitysluonnoksesta.

Arctia Icebreaking Oy kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa hallituksen esitysluonnoksesta luotsauslain (940/2003) kokonaisuudistuksesta.

Kommentit esitysluonnokseen

Arctia Icebreaking Oy katsoo, että luotsauslain esitysluonnoksessa on merkittäviä vaikutuksia jäänmurron operatiiviseen toteuttamiseen ja edelleen talvimerenkulun sujumiseen.

Jäänmurto Suomen rannikolla toteutetaan nykyään yhdeksällä jäänmurtajalla. Suomen rannikkoalueilla kauppa-alusten avustaminen on tarvittaessa järjestettävä lähtökohtaisesti kaikilla vähintään 8,0 m kulkusyvytydellä olevilla rannikkoväylillä. Nämä väylät ovat olemassa olevan ja esitetyn uudistetun luotsauslainsäädännön piirissä. Käytännössä Suomen rannikkoalueilla näiden jäänmurtoon liittyvien väylien piiriin kuuluvat laskentatavasta riippuen noin 24 satamiin johtavaa pääväylää sivuväylieneen, sekä lisäksi useita rannikon suuntaisia ja satamien välisiä väyläosuuksia saaristoalueiden sisällä.

Jäänmurtajien liikkumisen tarve ja määrä näillä väylillä on liikenteestä ja jäätalven ankaruudesta riippuvaista. Kokemusperäisesti kuitenkin tiedetään, että jokaisena talvena tietyt väylästä ja noin 15

vuoden aikana lähes kaikki pääväyläosuudet tulevat välttämättömien jäänmurtotehtävien suorittamisen piiriin.

Jäänmurron operatiivisen toiminnan näkökulmasta PEC-aluevaatimukset eivät esitysluonnoksen mukaisella lainsäädännöllä mahdollistaisi luotettavaa jäänmurtotoimintaa harvoin tai kohtuullisesti operoitavilla väyläosuuksilla tai alueilla. Yksittäisen jäänmurtajan on käytännössä milloin tahansa talvella voitava siirtyä operointitehtäviin mille tahansa Suomen rannikon merialueelle ja yli 8,0 m väylälle. Tämä tarkoittaisi, että jäänmurtajan komentosillalla tulisi jokaisessa vahdissa olla vähintään yksi henkilö, joka täyttäisi alueellisen PEC-lupakirjavaatimuksen, pois lukien sivulla 44 mainitut matkakohtaiset erivapaustilanteet. Jäänmurtajan siirtyessä operatiivisen tarpeen vuoksi toiselle alueelle, tulisi komentosiltamiehityksellä olla riittävästi kirjoja myös uudelle operatiiviselle alueelle.

Suomen rannikolla operoitavasta yhdeksästä jäänmurtajasta kahdeksan kuuluu Arctian laivastoon. Arctialla on suurimpana operaattorina merialueiden praktiikkakertymien osalta suurin mahdollinen synergiamahdollisuus henkilöstön sijoittamisesta, mutta siitä huolimatta myös Arctialle praktiikkakertymävaade PEC-lupakirjoihin olisi käytännössä mahdotonta osalta Suomen rannikkoa.

Arctian alusten osalta edellytys PEC-lupakirjoille edellyttäisi, että alukset ja niillä työskentelevä kansipäällystö saisivat riittävästi rekisteröityä praktiikkaa kaikilta niiltä merialueilta, missä PEC-lupakirjavaatimus olisi voimassa. Kun vaatimusta verrataan jäänmurtajien ja henkilöstön operoinnin historiaan, voimme todeta, että näille aluksille ja henkilöstölle ei syntyisi riittävästi praktiikkaa kattamaan talvimerenkulkujärjestelmän tarpeita.

Vahvin osaaminen rekisteröitävään praktiikkaan syntyy Perämerelle ja silloinkin käytännössä korkeintaan viiden aluksen osalta. Viimeisen viiden vuoden aikana (2017-2022) Arctian jäänmurtajille on aluskohtaisesti syntynyt keskimäärin vain 74 vuorokautta operointia vuodessa. Lisäksi tämä jakautuu talviolosuhteiden, sopimusrakenteen, alusten ominaisuuksien ja tilaajan toiveesta hyvin epätasaisesti niin merialueiden, alusten kuin henkilöstön osalta.

Tarkastelujakson aikana Arctian jäänmurtajien operoinnista ajallisesti 91 % tapahtui Perämerellä, 7 % Suomenlahdella ja 1 % Selkämerellä. Käytännössä Saaristomerellä operointia tarkastelujaksolla oli vain ns. läpiajot, joiden aikana on tehty jäätiedustelua tai vältetty jäänmurtajien heikoista avomeriominaisuuksista johtuvia niille hankalia säätilanteita Ahvenanmerellä.

Aluksista kahdelle eniten liikkuvalla syntyi tarkastelujaksona operointia noin 130-140 vuorokautta vuodessa kuitenkin rajoittuen yksinomaan Perämerelle. Kaksi vähiten liikkunutta jäänmurtajaa ovat tarkastelujaksolla molemmat tehneet keskimäärin 15 vuorokautta operointia vuodessa.

Henkilötasolla tarkasteltuna voimme nähdä, että vakituisen kansipäälylystön praktiikkakertymät operoinnista on keskimäärin vain 50 vuorokautta vuodessa. Varustamalla ei myöskään käytännössä ole mahdollisuutta siirtää henkilöitä niin tehokkaasti alusten välillä, että praktiikka jakautuisi tasaisemmin henkilöiden välillä. Tästä syntyy tilanne, jossa vain pienelle osalle syntyy merkittävästi praktiikkaa ja suurimmalle osalle vain kohtuullisesti tai välttävästi.

Koska praktiikka ei jakaudu, eikä sitä voida operatiivisesti jatkossakaan jakaa tasaisesti henkilöiden, aluksien ja merialueiden kesken, tarkoittaa tämä, käytännössä että jäänmurtaajien päälylystoille ei pystytä järjestämään PEC-lupakirjojen kautta mahdollisuutta operoida aluksia lainkaan tai lähes lainkaan Selkämeren ja Suomenlahden alueilla. Saaristomeren osalta olisi niin ikään luovuttava kaikesta muusta kuin dispensin alaisesta läpiajosta. Vahvimaksi alueeksi praktiikan suhteen jää Perämeri.

Arctia Icebreaking Oy:n ehdottamat muutokset luonnokseen

Arctia Icebreaking Oy katsoo, että jäänmurtaajien operatiivisen toiminnan mahdollistamiseksi ja talvimerenkulun turvaamiseksi, tulisi varmistaa näiden alusten osalta vaihtoehtoinen järjestely, joka perustuisi seuraaviin keskeisiin kohtiin:

1. Jäänmurtaajien talvimerenkulullisen tehtävän kansantaloudellisen merkityksen tunnistamiseen ja sitä kautta toiminnan jatkuvuuden varmistamisen tärkeyden nostamiseen.
2. Hyväksytyyn riskitasoon huomioiden todellisten vaihtoehtojen puuttuminen.
3. Aktiivisiin toimenpiteisiin turvallisuustason varmistamiseksi ja nostamiseksi mitigoivilla tai räätälöidyillä jäänmurtotoimintaan sopivilla toimenpiteillä.
4. Jäänmurtoon liittymättömän toiminnan yhdenvertaisuuteen muun merenkulun kanssa.
5. Aktiiviseen yhteistyöhön järjestelmän suunnittelun, toteuttamisen, omavalvonnan ja viranomaisvalvonnan osalta Traficom, Väyläviraston ja operoivan jäänmurtoyhtiön välillä.

Ratkaisumallin tulisi sisällyttää riittävät, mutta realistiset osat osaamisen ja turvallisuuden varmistamiseksi ja varmentamiseksi. Nämä osiot kostuisivat seuraavista pääosista:

1. Varustamon toimintakäsikirjaan ja turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisällytettävät osiot. Nämä sisältäisivät kuvaukset ja ohjauksen pääosasta seuraavista kohdista.
2. Koulutusohjelma, jolla varmistetaan jäänmurtaajien erityistoimintaan riittävää paikallisosaamiskoulutusta ja alusten fyysisiä ominaisuuksia korostavaa osaamista laivoilla, simulaattoreilla ja muilla keinoin. Ohjelma tulisi luoda varustamon vastuulla, mutta

viranomaisyhteistyössä ja valvonnassa, sekä yhteistyössä sopivan alihankkijan kanssa (simulaattorit ja muu). Ohjelman pitäisi voida ulottaa myös sellaisille kansipäällystön edustajille, jotka eivät ole yhtiön vakituista henkilöstöä, mutta joita silti koulutetaan varustamon jäänmurtojärjestelmään.

3. Viranomaisyhteistyössä luodun standardoidun ns. turvarajakäytännön parantaminen, liittyvien karttamateriaalien kehittäminen ja nostaminen osaksi järjestelmää.
4. Varustamon viranomaisauditoidun reittisuunnitteluun liittyvän ns. aluesuunnittelun ja luotsaussuunnitelman standardoiminen varustamon aluksille.
5. Varustamon integroituun komentosiltajärjestelmään ja sen hyödyntämiseen edellä mainittujen kohtien liittämiseen järjestelmään.
6. Sertifiointikäytäntö, joka huomioi jäänmurtotoiminnan eroavuuden muusta PEC-lupakirjojen tai luotsauksen alaisesta merenkulusta siten, että järjestelmä tukee jäänmurtotoiminnan varmistamisen kautta talvimerenkulun jatkuvuuden.

Osa yllä olevista ja luetuista järjestelmistä ovat joko olemassa, tai edellytykset käyttöönottoon on valmiina, mutta osaan tulisi tehdä parannuksia. Olemassa oleva järjestely kuitenkin tukee järjestelmän nopeaa kehittämistä sopivammaksi.

Rajoittaminen ja perustelu

Arctia Icebreaking Oy tunnistaa, että tässä ehdotettu vaihtoehtoinen malli on pidettävä ns. mitigoivana järjestelynä vaihtoehdon puuttuessa. Yhtiö kannattaa erityisjärjestelyn mahdollistavan lainsäädännön sisällytettävän vain sellaiseen toimintaan Suomen rannikolla, joka suoraan tai välillisesti liittyy jäänmurtoon. Tästä syystä yhtiö katsoo oikeudenmukaiseksi, että lainsäätävä rajoittaa erityisohjeistuksen edellä mainittuun jäänmurtoon tai siihen liittyvään toimintaan. Arctia Icebreaking Oy ei näe siirtymistä muun luotsauslain mukaiseen käytäntöön jäänmurtotoiminnan ulkopuolisena aikana ristiriitaisena, peilaten yllä mainittuun hyväksytyyn riskin periaatteeseen ja sen rajoittamiseen tarkoituksenmukaiseksi.

Arctia Icebreaking Oy korostaa, että Suomen talvimerenkulun näkökulmasta, alusten käytettävyyden turvaaminen on voitava tapahtua sellaisilla ehdoilla, että toiminta ei vaarannu tai edes osittain esty. Yhtiö on osaltaan tähän sitoutunut. Samalla yhtiö korostaa, että merenkulun turvallisuuden turvaaminen osaltaan on yhtiön toinen tukijalka, jota yhtiö myös tahtoo aktiivisesti turvata riittävälle tasolle. Tästä yhtälöstä syntyy vahva tahto luoda tässä luotsauslainsäädännön lakivalmisteluvaiheessa vahvaan yhteistyöhön perustuva malli, joka turvaa molempien tavoitteiden toteutumista.

Arctia Icebreaking Oy on valmis tähän aiheeseen liittyen tarjoamaan asiantuntemustaan lakivalmistelutyön tueksi lakivalmistelijoiden niin halutessa. Yhtiö on valmis sitoutumaan jäänmurron

navigoinnin paikallisoaamisen turvallisuuskäytäntöjen kokonaisjärjestelmän rakentamiseen yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten kanssa ja valvonnassa.

Arctia Icebreaking Oy:n puolesta,

Tom Ekegren

Operatiivinen päällikkö

Arctia Icebreaking Oy

Ekegren Tom
Arctia Icebreaking Oy