

Asia: VN/9133/2021

Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi ja siihen liittyväksi laiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö, lausuntopalvelu

VN/9133/2021

HE luonnos luotsauslaiksi

Luotsauslain kokonaisuudistuksessa nykyiset linjaluotsinkirjat ja erivapaudet korvattaisiin väylä- ja aluekohtaisilla PEC-lupakirjoilla. Tutkintojen vastaanot-taminen ehdotetaan annettavaksi kokeneelle luotsille tai PEC-lupakirjanhaltijalle. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi itämerenluotsausta koskevan asetuksen säännökset, joita samalla tarkennettaisiin. Luotsinkäyttö-velvollisuus laajennettaisiin koskemaan kaikkia yli 50 metrin aluksia kaikilla vesialueilla, ja tämän uuden ajattelumallin myötä luovuttaisiin nykyisestä väyläkohtaisesta tarkastelusta. Lähtökohtaisesti muutos parantaisi alusliikenteen turvallisuutta ja lisäisi toimijoiden tasapuolista kohtelua.

Satamien osalta uudistuksen myötä tuotaisiin käyttöön täysin uudenlainen prosessi, jossa Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi satamayhtiöille poik-keusluvan luotsinkäytöstä sataman hallinnoimien vesialueiden puitteissa.

Satama sijaitsisi uudistettavan lain ajattelutavan mukaan Suomen luotsinkäyt-töalueella. Sen vastinpariksi tulisi 6§:n satamayhtiölle sallima mahdollisuus hakea siihen poikkeusta sataman alueella.

Esityksen mukaan satamayhtiö määritteli tarvittavan pätevyyden sellaiseen alusten ohjailuun liittyvään toimintaan, jossa alus siirtyy laitur- tai ankkuri-paikkojen välillä. Tällainen 6§:n mukainen asiantuntijahenkilö voi olla esim. sataman henkilökuntaan kuuluva henkilö, mutta myös aluksen päällikkö. Käytännön tarkoituksena on luoda yhtenäiset periaatteet, joihin poikkeukset perustuvat.

Sataman ei ole pakko hakea vapautusta. Tällöin aluksen sataman sisällä liik-kumiseen päällikkö tarvitsee PEC-lupakirjan. Satamayhtiön määrittelemä pä-tevyys, sataman alueet, joissa sitä sovelletaan, esitetään Traficomille tehtä-vällä kertahakemuksella. Viraston on annettava toistaiseksi voimassa oleva lupa, mikäli lupa ei aiheita vaaraa ja luotsauspakko olisi tarkoitukseton tai kohtuuttoman hankala. Lupahakemus on uusittava, mikäli olosuhteet muuttu-vat oleellisesti.

Suomen Satamaliitto ry haluaa lausua erityisesti tästä satamia koskevasta HE 6§:stä seuraavaa

Suomen Satamaliitto katsoo, että uudessa luotsauslaissa tulee jatkossakin olla erillinen satamaluotsauksen käsite ja sen määrittely sekä tätä vastaavasti sa-tamayhtiöllä tulee olla jatkossakin oikeus disponoida satamaluotsauksesta. Satamayhtiöllä tulee edelleen voida olla oikeus antaa poikkeus luotsikäytöstä sataman alueella. Suomen Satamaliitto ry ei hyväksy satamaluotsauksen dis-ponointia siirrettäväksi yksityisoikeudelliselta satamayhtiöltä annettavaksi yk-sinoikeudella laissa määritellylle (yksityisoikeudelliselle) luotsausyhtiölle.

Satamaluotsauksesta määrääminen, disponointi, tulee säilyttää satamayhtiöl-lä siitä huolimatta, että HE 6§:n myötä tuodaan satamayhtiölle toistaiseksi voimassa oleva poikkeus siirrätyttä aluksia, myös huoltoaluksia, satamara-kenteiden ja sataman osien välillä ilman luotsinkäyttövelvollisuutta. Nämä – yleinen oikeus hallinnoida oman alueensa luotsaamisen toteuttamista ja lais-sa mahdollistettu uudenlainen pysyvä poikkeuslupa luotsaukseen – ovat kaksi eri kokonaisuutta, jotka edellyttävät erilliset käsittelynsä luotsauslaissa.

HE 6 §:n mukainen uusi pysyvä poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta sata-man alueella mahdollistaisi tarkoituksenmukaisesti toimiessaan satamayhti-öille näiden toivomaa joustavuutta luotsinkäytöstä vapautumiseen sataman hallinnoimalla alueella ja satamakeskusten välillä, mutta samalla muutos synnyttää lupamenettelyä koskevan uudenlaisen hallinnollisen prosessin. Valmistelun yhteydessä Suomen satamien suuntaan on korostettu sitä, ettei kyseessä olisi varsinainen lupaprosessi. HE on kuitenkin kirjattu siten, että ky-seessä olisi lupaprosessi, jolle asetetaan kriteerit ja harkinnan (kohtuullisen korkea) kynnys. Lupaprosessin luonnetta korostaa lisäksi se, että Liikenne- ja viestintäviraston päätöksestä olisi erillinen valitusoikeus.

Satamia koskevan HE 6 §:n sanamuotoa lupaprosessista tulee muuttaa ku-vaamaan satamayhtiön ja Traficomin yhteistoimintaan perustuvaksi määrit-telyksi luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautumiseksi satamayhtiön hallin-noimilla alueilla. Parhaiten tähänastisen valmistelun tarkoitusta

vastaavan muotoilun löytämiseksi Satamaliitto on halukas tekemään tiivistettyä yhteis-työtä vastuualmestelijoiden kanssa.

Lisäksi mm. HE 6§:n sisältämä sanamuoto ”satamahallinto” tulee muuttaa ajantasaisempaan sanamuotoon. Vaihtoehtoja ovat:

1. ”satamanpitäjä”, milloin asianomaisen lakitekstin sisältö edellyttää yleis-nimitystä asiasta ja asiayhteydestä, jossa vastaavasti käytettäisiin luot-sauspalveluja tarjoavasta tahosta ilmaisu luotsausta antava taho taikka luotsauspalvelun tarjoaja, tai
2. ”satamayhtiö”, milloin halutaan korostaa asianomaista oikeushenkilöä ku-ten vastaavasti HE:ssä käytetään ilmausta luotsausyhtiö, tai
3. yhdenmukaisesti EU:n satamapalveluasetuksen suomennoksen mukaisesti ”sataman hallinnointielin” (port managing body). Tämä ilmaus ei ole kui-tenkaan kovinkaan onnistunut kuvaamaan Suomen satamayhtiöitä ja nii-den oikeushenkilöluonnetta, eikä ilmaisu ole tämän vuoksi lainkaan va-kiintunut alan käytössä.

Suomen satamien oikeudellinen muoto on ollut vuodesta 2015 lukien osake-yhtiö. Lisäksi kuntien hallinnoimia satamarakenteita, joissa on vain vähäistä toimintaa, voidaan edelleen harjoittaa ilman osakeyhtiö- tai muita yksityisoi-keudellisia yhteisömuotoja.

HE luotsauslaiksi 6§ mukaisesti korvausvastuu satamayhtiölle määriteltäisiin ja rajattaisiin samalla tavalla kuin luotsausyhtiön osalta on tilanteissa, joissa luotsauksesta syntyy vahinkoa toiselle osapuolelle (20§). Vahingon maksimi-määräksi on määritelty 100.000 euroa. Korvausmäärän kohtuullistamisessa tulee luonnollisesti huomioida myös se seikka, että moni Suomen satamayhtiö on voimavaroiltaan pieni yritys.

Muut huomiot

Luotsausmaksu 10§

Luotsausmaksu olisi tulevaisuudessakin sidottu sekä aluksen nettovetoisuuteen ja todellisen luotsatun matkan määrään. Tähän ei virkavalmistelussa ehdoteta muutosta. Suomen Satamaliitto ry haluaa nostaa esille sen, että ny-kymuotoinen hinnoittelurakenne kohtelee erimittaisten väylien satamien asi-akkaita eri tavoin ja siten omalta osaltaan ohjaa asiakkaita niiden satamien asiakkaiksi, joiden luotsausmaksu on kilpailukykyisempi lyhyemmän väylän vuoksi.

Suomen Satamaliitto ry on valmis hyväksymään luonnoksessa esitellyn muu-toksen, jossa luotsauspalveluja tarjoava yhtiö voi tarkistaa hinnoitteluaan muulloinkin kuin kalenterivuoden ensimmäisenä päivänä. Luotsausmaksua koskevan pykälän sisältämillä kuuden ja kolmen kuukauden määräajoilla syn-nytetään asetelma, jossa hintojen tarkistusta voi luotsauspalveluja tarjoava yhtiö tehdä enintään kaksi kertaa kalenterivuodessa.

Suomen Satamaliitto ry katsoo, että luotsausyhtiötä koskeva nykyinen neuvot-teluvelvoite sidosryhmätoimialojen kanssa on toimiva tapa vuorovaikutukseen yhtiön toiminnasta, taloudesta ja hinnoittelusta.

Toimintakäsikirja 13§

Toimintakäsikirjassa kuvataan annettavan luotsauksen palvelutaso. Pykälä-muotoilusta tulee käydä selkeämmin ilmi se, että toimintakäsikirjan sisältö on myös luotsauspalvelun saajan ulottuvilla. Toimintakäsikirja ei voi nykypäivänä enää olla vain hallinnon sisäinen asiakirja.

Etäluotsaus 24§

HE ei esitä muutosta nykyiseen etäluotsauksen kokeiluun. Jatkossakin etäluot-saukseen luvan voisi saada vain viideksi vuodeksi, ja siten, että lupa voitaisiin uudistaa. Koska myös satamayhtiö sitoutuu pysyviin investointeihin etäluot-sauksen käynnistyessä, mainittu viiden vuoden määräaika on liian lyhyt kan-nustamaan älyinvestointeihin. Hyvin ja tehokkaasti toimiessaan etäluotsauk-sen tulisi voida olla pysyvä järjestely regulaation näkökulmasta.

Lopuksi

- HE toisi muutoksia luotsauksen koulutuksen palveluntuottajiin ja hyväksyn-tämenettelyihin, ja siirtäisi koulutuksen painopistettä monopoliasemassa olevalle luotsausyhtiölle. Tämän muutoksen vaikutuksia on tarpeen arvi-oida nykyisten koulutuspalveluja tarjoavien tahojen toiminnan ja tehtyjen investointien näkökulmasta.
- lain kokonaisuudistus ei tällä kertaa esitä muutosta luotsauspalvelumark-kinoiden avaamiseksi valtionyhtiön ohella muiden laissa listatut kriteerit täyttävälle taholle. Suomen Satamaliitto ry toistaa aiemminkin esittämän-sä näkemyksen siitä, että luotsauksen osaamisen ja turvallisuuden kritee-rien ollessa riittävän yksityiskohtaisesti kirjatut laissa, palvelumarkkinan avaaminen olisi juridis-teknisesti mahdollista toteuttaa sitä haluaville kaupallisille toimijoille. Satama-alalla on yksittäisiä satamayhtiöitä, jotka ovat osoittaneet vahvaa kiinnostustaan niin etäluotsaukseen kuin ylipää-tään tarjoamaan luotsauspalveluja markkinoilla.

SUOMEN SATAMALIITTO RY

Annaleena Mäkilä

Castrén-Mäkilä Annaleena
Suomen Satamaliitto ry