

Asia: VN/8452/2021

Hallituksen esitys eduskunnalle alusliikennepalvelulaiksi ja eräiksi muiksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

1. Esitystä alusliikennepalvelulaiksi koskevat yleiset huomiot

On erittäin tarpeellista kehittää aluspalvelulakia EU tavoitteisesti, ja kokonaisvaltaisesti, kuten Hallitus on tehnyt ja Liikenne ja Viestintäministeriö sitä ehdottaa muutettavaksi

Hallituksen esitys alusliikennepalvelulaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (valtioneuvosto.fi)

Aluspalvelulakia ei tarvitse EU:ssa toteuttaa, mikäli Valtiolla ei ole meriliikenne satamia.

Mutta mikäli meriliikenne satamia on aluspalvelulakia, tulee noudattaa

Eduskunta on viimeksi päätöksellään hyväksynyt hallituksen esittämän linjauksen E 107/2021 vp Asiantuntijalausunnot (eduskunta.fi) sisävesiliikenteen kehittämistavoitteeksi meriliikenteen määritysten mukaisesti kaikkialla missä siihen on mahdollisuus huolimatta siitä, että meriliikenteellä ja sisävesiliikenteillä on selkeät liikenne moodit erot erityisesti liikenteen moodikilpailun osalla.

Tästä tehtyjä merkintöjä ei eduskunnan liikenne ja viestintävaliokunta noteeranneet lainkaan. E 107/2021 vp LiV 17.11.2021 asiamies Veikko Hintsanen, Suomen Sisävesiliitto – Insjöfartsförbundet ry Asiantuntijalausunto (eduskunta.fi) ja E 107/2021 vp LiV 17.11.2021 asiamies Veikko Hintsanen, Suomen Sisävesiliitto – Insjöfartsförbundet ry Asiantuntijalausunto (eduskunta.fi)

Tässä vaiheessa lausuntoa on aiheellista muistuttaa, että alusliikennettä harjoitetaan sekä sisävesillä Saimaan kanavan ulkopuolella. Ja että Saimaan kanava ei toimi tällä hetkellä. Vuoksen, Kymijoen ja Kokemäenjoen vesistöt ovat avoinna laivaliikenteelle jopa yli 100 metriä pitkille laivoille.

2. Alusliikennepalvelulain soveltamisalaa ja määritelmiä koskevat huomiot (ehdotetun lain luku 1)

Meriliikenne tarvitsee aina tuekseen sisämaan kuljetuksissa joko sisävesiliikennettä, raide tai/ja maantieliikennettä.

Sisävesiliikenteen rooli on sekä että. Sisävesiliikenne voi tehdä yhteistyötä kaikkien liikennemuotojen kanssa samalla kun se myös kilpailee kaikkien edellä mainittujen liikennemuotojen kanssa - erityisesti Suomen järvisessä liikennemaantieteellisessä ympäristössä niin kotimaan kuin Euroopan liikenteissä.

+++

3. Alusliikennepalveluhenkilöstön pätevyksiä ja koulutusta koskevat huomiot (ehdotetun lain luku 4)

Alusrakenteen ja laivahenkilökunnan suhteen:

Käytännössä meriliikenteen alukset voivat liikennöidä sisävesillä kaikkialla, minne ne mitoituksen puolesta kykenevät liikennöimään. Sisävesille rekisteröidyt kaikki alukset eivät tätä saa liikennöidä merialueilla, mikäli laivojen tekniset vaatimukset, henkilöstön määrä tai pätevyys ei vastaa eikä laivaa ole rekisteröity merikäyttöön.

4. Alusliikennepalveluun liittyviä viranomaistehtäviä koskevat huomiot (ehdotetun lain luku 5)

Hallitus viittaa

IMO = Kansainvälinen Meriliikenne organisaatio <https://www.imo.org/en> jossa on 176 jäsenvaltiota johon Suomi on liittynyt vuonna 1959 ehdottaen muutoksia Suomen lainsäädäntään sellaisia, joita Suomen valtion Liikenne ja viestintäministeriön edustaja tuo esitykseksi ministeriön alaisten virastojen kanssa yhteistyössä tehdyn mallin mukaisesti.

viite : hallituksen esityksen hankeikkunan yhteenveto sivu 1

Suomen Sisävesiliitto ry on huolissaan kuitenkin Suomen valtiovallan tuomista omista EU tavoitteista poikkeavista lainsäädännön tulkinnoista, sitten vuoden 1997 jolloin Sisävesien TEN_T verkkotavoitteista jätettiin sisävesien alueellinen kattava verkko, liikenneverkko kehittämisen ulkopuolelle, vain raide ja maantie liikenteille määritettiin alueelliset liikenneverkot niiden kehittämistavoitteet vuodelle 2050 yhteneväisesti EU tavoitteiden kanssa.

Jättämällä Suomen 8000 km sisävedet ja niiden mahdollisuus toteuttaa alusliikenteellä EU tavoitteita pelkän TEN_T ydinverkko kehittämisen (Saimaan alueen syväväylä osuus= noin 10% sisävesien kokonaismäärästä) varaan otettiin tietoinen askel, joilla heikennettiin Sisävesiliikenteen mahdollisuuksia kilpailla EU:ssa jo silloin asetettujen tavoitteiden tukimenettelyjen lainsäädännön direktiivien ja EU:ssa sovittujen liikennestrategioiden mukaisesti toteutettavaksi asetettua raskaan maantieliikenne volyymin siirtotavoitetta sisävesille.

Tässä nimenomaisessa kohdassa alusliikenne laissa ja sen muutostavoitteissa on jälleen-tosin poliittisesti -valitun Suomi on Saari-liikennemallin meriliikenne kehittämistavoitteiden toteuttamiseksi tehty valtava niin kansainvälinen kuin kotimaan viranomaisten välinen yhteistyö.

Hyvä niin

Mutta ongelman muodostaa se, että vastaava työ merenkulun sisävesiliikenne alusten osalta on kokonaan tekemättä. Tarkoittaa että Suomen erityisolosuhteissa, joissa on 8000 km sisävesiä ja niillä alusliikenne jää kaiken kansainvälisen arvioinnin ulkopuolelle.

Tämän ulkopuolelle jättämisen ministeriö tekee valitsemalla Saimaan ns syväväylä osuuden yhdeksi meriliikenteen osaksi. Ja nyt kun tiedämme että Saimaan meriliikennettä ei Venäjän sotatoimien johdosta, niin koko sisävesiliikenteen alusliikenne, sisävesille suunnitelluilla erikoislaivoilla, niiden tulevaisuuden mahdollisuudet ovat edelleen arvioimatta kokonaisuudessaan.

IMO vastaava eurooppalainen sisävesiliikenne organisaatio = Inland Navigation Europe

johon Suomi ei ole liittynyt, mutta jossa mm Ruotsin Trafficverket on jäsenenä

Jäsenyyden | Sisävesiliikenne Euroopassa (inlandnavigation.eu)

Ja kun tiedämme että Merenkulku muodostuu kahden erillisen liikennemuodon ja liikenne alueiden (meri ja sisävesi) ja aluksista, joilla on erilliset säännökset mm alusten rakenteista ja liikenneväylien

sijainnin mahdollistamat kilpailu edellytykset, niin myös molemmat alustyyppit ja liikenne alueet tulisi lainsäädännössä ottaa tasavertaisesti huomioon.

Tämä tasavertaisuus on täysin unohdettu ja Suomessa on toteutettu sisävesiliikenteen alasajo tietoisesti ja jota jäädyttämistä ylläpidetään kokonaisvaltaisesti myös tässä asetusehdotuksessa:

Hankeikkunan yhteenvedossa PowerPoint-esitys (hankeikkuna.fi) käsitellään molempia liikennemuotoja alla olevan mukaisesti, ja valitettavasti niin määritelmän Oikeustiede:merenkulku – Tieteen termipankki , kuin Suomen sisävesiliikenteen kehittämistavoitteiden vastaisesti pelkän meriliikenne tavoitteiden ja tietojen perusteella. :

Powetr point sivu

sivulla 3. LVM esittää muutostarpeen niin, että tavoite on arvioida muutoksia kansallisiin muutostarpeisiin IMOSSA sovitusti Ja siten, että Suomessa ei voida ottaa huomioon sisävesien vastaavan järjestön alusliikenne tavoitteita

sivulla 12 Traficom 1) Traficom esittää meriliikennettä koskevat EU säännökset ,jotka koskevat kaikkia yli 300 brt aluksia Miten sisävesiliikenne alukset alusliikenne laissa muualla kuin Vuoksen vesistössä esim. laivat jotka voivat liikennöidä muilla kuin merialueilla. Jopa 116 metriä pitkät laivat mahdollisia Keitele Päijänteen suluissa.

sivulla 14 Traficom 2) esittää että sille kuuluu Saimaan alueen hätäradioliikenteen operatiivinen ylläpitoTulisiko määritellä, ja valmistautua tulevaisuuteen jossa sisävesi nimitys ,ja liikennetiheys vaatimus hätäradion operatiiviseen ylläpitoon.,,, pelkän Saimaan sijaan.

3) Välviraston sivulla 3 4) Esitetään että Finntraffic on vastuussa ainoastaan tie-,meri-,ja rautateiden liikenteen ohjauksista – eli ei sisävesiliikenteen ohjauspalveluista lainkaan...Tässä näkyy yleinen LVM ja sen alaisten virastojen näkemys liikennejärjestelmästämmme . Siihen ei kuulu sisävesiliikenne sana lainkaan.

5) Sivulla 4 6) esitellään että sisävesiväyliä on noin 8000km tilasto fakta jota ei muuten tutkita eikä oteta mahdollisuuksissa eikä vertailuissa huomioon

7) Sivulla 5. 8) että liikenneverkkoja rakennetaan ja suunnitellaan ainoastaan tie-,rata-,ja meriliikenteelle. ei sisävesiliikenteelle sama kuin sivulla 4

9) sivulla 6. 10) esitellään sisävesiliikenne väylistä ainoastaan Saimaan vesistö ja sen kanava Venäjän kautta mereen ei aktiivisessa käytössä / toiminnassa.

11) 12) Kansainvälinen toiminta :

Sisävesiliikenteen osalta valtion yhteydet ja seuranta puuttuvat täysin

- a. b. IMO / hallitusten välinen merenkulun(meriliikenteen) järjestö
- c. d. EMSA /Euroopan meriturvallisuus organisaatio
- e. f. IHO /kansainvälinen hydrograafinen järjestö
- g. h. IALA / kansainvälinen merenkulun turvalaiteite järjestö

+++

5. Muita lakiehdotuksia koskevat huomiot

Suomen Sisävesiliitto edellyttää, että viranomaiset aloittavat välittömästi toimenpiteet ,joilla muutetaan ja lopetetaan sisävesiliikenteen pelkkä meriliikenne tavoitteinen sisävesiliikenne kehittäminen .

Suomen sisävesiliitto edellyttää, että sisävesien erityispiirteet ja kauppamerenkulku mahdollistetaan lainsäädännän avulla koko Järvi Suomen alueelle.

Yksityiskohdat tähän muutokseen ovat suurelta osin kuvatut Naiades III /2021-27 -
www.sisavesiliitto.fi

Veikko Hintsanen
Suomen sisävesiliitto ry -asiamies

