**FINNPILOT PILOTAGE OY:n LAUSUNTO LUOTSAUSLAIN MUUTTAMISTA KOSKEVASTA ARVIOMUISTIOSTA**

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on pyytänyt 6.10.2017 kirjeellään (LVM/1170/03/2017) lausuntoa luotsauslain muuttamista koskevasta arviomuistiosta. Finnpilot Pilotage Oy (Finnpilot) pitää arviomuistiossa esitettyjä muutoksia tervetulleina ja kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa.

**Etäluotsauskokeilun mahdollistaminen**

Arviomuistiossa käytetään pitkään käytössä ollutta termiä etäluotsaus, englanniksi yleensä shore based pilotage (SBP), jolla yleisesti ymmärretään tutka- ja AIS-kuvaan perustuvaa, maista VHF-radiopuhelimen välityksellä tapahtuvaa aluksen ohjailun neuvontaa etänä. Vaikka etäluotsaustoimintaa ei Suomessa ole vielä virallisesti määritelty, ei se Finnpilotin mielestä voi ainakaan olla edellä mainitun kaltaista toimintaa vaan sen tulee perustua nykyistä tarkempaan tietoon aluksen sijainnista ja liiketilasta ja häiriöttömään tiedonsiirtoon aluksen ja etäluotsausta suorittavan ohjauskeskuksen välillä. Uskomme, että etäluotsaus on osa kehittyviä väyläpalveluita, joita automatisoituva meriliikenne tulee hyödyntämään ja tarvitsemaan. Lakimuutoksen tulisikin etäluotsauskokeilun mahdollistamisen lisäksi varmistaa, että erityisesti Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoilla olisi mahdollisuus tukea kokeilua varmistamalla mm. riittävä tiedonsaanti ja yhteistyö viranomaisten kanssa. Etäluotsauksen kehitys tulee nähdä osana laajempaa tulevaisuuden laivaliikenteelle tarjottavien väyläpalvelujen kehitystä, jota ei ole mahdollista eikä liikenteen kannalta hyödyllistä kehittää erossa muusta väyläpalveluiden kokonaisuudesta.

Lakimuutoksista tulisi selkeästi käydä ilmi se, millaisin menettelyin kokeilu voidaan käynnistää sekä miten kokeilusta raportoidaan sen edetessä ja valmistuessa. Kokeilun laajuus ja toteutettavuus tulisi kyetä määrittelemään tarkemmin vasta kokeilun taustatiedoksi välttämättömien teknologiakatsauksen ja riskianalyysin pohjalta, kuitenkin niin, että valvovan viranomaisen hyväksynnällä myös täyden mittakaavan kokeilu suomalaisella kauppamerenkulunväylällä olisi mahdollinen.

Finnpilot katsoo, että lakiin tulisi lisätä erillinen etäluotsausta käsittelevä säännös, johon olisi koottu kaikki etäluotsauskokeilun edellytykset. Tämä olisi selkein tapa tulkita lakia jatkossa, kun nykyinen luotsaustapa olisi oma kokonaisuutensa ja kehitteillä oleva etäluotsaus olisi oma kokonaisuutensa myös lainsäädännössä. Etäluotsauskokeilun jälkeen on paremmat edellytykset arvioida, mikä on paras rakenne luotsauksen säädöksille.

**Alusten luotsaaminen poikkeustilanteissa ei-luotsattavilla väylillä**

Etäluotsauskokeilun lisäksi Finnpilot esittää, että luotsauslaissa korjattaisiin nykytilanne, jossa kooltaan ja muilta ominaisuuksiltaan luotsinkäyttövelvollinen alus voi liikkua ilman luotsia, aluksen päällikön linjaluotsikirjaa tai erivapautta tai poikkeusta luotsinkäyttövelvollisuudesta niillä kauppamerenkulunkuun soveltuvilla väylillä, joita ei ole Trafin määräyksessä Luotsattavat väylät ja luotsipaikat (TRAFI/6793/03.04.01.00/2011) määritelty luotsattaviksi väyliksi. Nykyinen lainsäädäntö mahdollistaa esimerkiksi tilanteen, jossa alus etenee luotsattuna saaristoon ja haluaa sisäsaaristossa käyttää väylää, joka on väyläsyvyytensä puolesta turvallinen, muttei luotsattava väylä. Luotsauslain mukaan luotsi ei voi luotsata tällaisella väylällä ja aluksen päällikkö on oikeutettu ohjaamaan alustaan ilman osoitettua pätevyyttä. Finnpilot esittää, että aluksen edustajan tulisi tällaisessa tapauksessa hakea Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta oikeutta liikkua ko. väylällä käyttäen alueelle pätevää luotsia neuvonantajana. Trafi hyväksyisi Finnpilotin esityksestä menettelyt, joilla Finnpilot varmistaa luotsien osaamisen näissä poikkeustapauksissa.

**Simulaattoreiden käyttö luotsin ohjauskirjojen hankkimiseen ja ylläpitoon**

Luotsausohjauskirjojen suorittamiseen ja niiden ylläpitoon on 1.7.2011 ja sen jälkeen voimaan tulleiden luotsausasetusmuutosten jälkeen saanut hyödyntää simulaattoria luotsin ohjauskirjan suorittamiseen (laivasimulaattorissa suoritetut harjoittelumatkat sekä laivasimulaattorissa tehtävä koe). Vuonna 2010 simulaattoreiden käyttöä luotsauksen koulutuksiin valmistelleessa työryhmässä todettiin simulaattoreiden voivan korvata todelliset väyläajot, jos simulaattorin laiva- ja väylämallit vastaavat riittävällä tarkkuudella todellisia ominaisuuksia ja kouluttajina ja tutkintojen vastaanottajina toimii riittävän pätevyyden omaavat henkilöt. Finnpilot on toistuvasti viime vuosina kohdannut ongelmia luotsien ohjauskirjojen hankkimisessa ja ylläpidossa, koska oppilaitokset eivät ole velvoitettuja varmistamaan palvelujen saatavuutta tai henkilöstön riittävää pätevyyttä. Lisäksi ongelmia aiheuttaa uusien ja muuttuvien väylien saaminen laivasimulaattoreihin niin, että luotsit voisivat kouluttautua muutoksiin ennen väylän tai väylämuutosten käyttöönottoa. Oppilaitoksilla ei ole laissa asetettua velvollisuutta mallintaa muutoksia simulaattoreilleen. Finnpilot esittää, että nämä ongelmat otetaan huomioon lakimuutoksissa simulaattorikoulutuksen tarjoajan vaatimuksissa ja lisäksi varmistetaan, että simulaattoreiden käyttöä edelleen kehitetään luotsauksen koulutustarpeisiin myös tulevaisuudessa.

Kuten arviomuistiossa todetaan, Suomessa on erimittaisia ja navigoinnillisilta haasteiltaan erilaisia luotsattavia väyliä ja reittiyhdistelmiä yli 1100 kappaletta. Finnpilotin palveluksessa olevat luotsit ylläpitävät luotsinohjauskirjoja kaikille näille väylille. Trafi myöntää kunkin ohjauskirjan yksittäistapauksena ja siksi vuosien saatossa on luotseille kertynyt ohjauskirjoja, jotka myöntävät luotsausoikeuden erilaisille väylämääritelmille ja –yhdistelmille. Nykyisen voimassa olevan lainsäädännön mukaan Finnpilotilla ei Trafin päätöksen mukaisesti ole oikeutta saada luotsien ohjauskirjojen tietoja muuten~~,~~kuin yksittäiskyselyinä. Henkilöstön koulutussuunnittelun tukemiseksi ja tarvittavien harjoittelumatkojen suunnittelun mahdollistamiseksi Finnpilot tarvitsee käyttöönsä Trafin rekisteristä tiedot luotsien ohjauskirjoista ja heidän pätevyyskirjoistaan. Finnpilot esittää, että tämä teknisten rajapintojen käytön mahdollistava tiedonsaantioikeus Trafin rekistereistä luotsien pätevyys- ja ohjauskirjatiedoista lisätään luotsauslakiin.

**Hinnoittelun neuvotteluvelvollisuus**

Finnpilot katsoo, että nykyisessä laissa oleva hinnoittelun neuvotteluvelvollisuus on tarpeeton, ja ristiriitainen sen kanssa, että luotsausyhtiön hallitus päättää hinnoittelusta. Velvoite asiakastahojen kuulemiseen vastaisi paremmin sitä mikä oikeasti on mahdollista ja tarpeellista. Finnpilotin asiakasvarustamoista yli 90% on ulkomaisia varustamoita, jolloin neuvotteluosapuolen pöytään saaminenkin on lähinnä teoreettinen. Finnpilot on käynyt aina ennen hinnoittelupäätösten tekemistä keskustelua sidosryhmiensä kanssa. Näissä tapaamisissa on käyty läpi tulevien vuosien näkymiä, ja tehtyjä kehittämistoimia, ja näiden vaikutuksia luotsauksen hintakehitykseen. Lisäksi on esitetty hintavertailu lähialueen maihin. Finnpilotin käsityksen mukaan sidosryhmät ovat olleet tähän käsittelytapaan erittäin tyytyväisiä.

Helsingissä 27.10.2017

Kari Kosonen Seija Turunen

toimitusjohtaja hallituksen puheenjohtaja