**LUOTSILIITTO ry. LAUSUNTO**

26.10.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

**Lausuntopyyntö luotsauslain muuttamista koskevasta arviomuistiosta LVM/1170/03/2017**

**Yleistä**

Lakimuutoksen tavoitteena on mahdollistaa etäluotsauksen (eLuotsaus) kokeilut. Lakimuutos mahdollistaisi uusien teknologioiden kokeilun sekä tiedon laajemman hyödyntämisen luotsaustoiminnassa. Luotsiliitto pitää hyvänä, että vahvasti kehittyvä teknologia huomioidaan luotsauksessa. Oikea ja ajantasainen tilannetietoisuus on välttämätön turvallisen ja tehokkaasti organisoidun meriliikenteen kannalta. Laaja tiedon jakaminen ja hyödyntäminen tulee varmistaa.

**Riskienhallinta**

Arviomuistiossa todetaan aivan oikein, että luotsaus on osa valtion riskienhallintaa väyläturvallisuudessa. Riskien hallinnan näkökulmasta nykyisen luotsauslain ”porsaanreikä”, joka mahdollistaa meriliikenteen villinä muilla vesialueilla kuin luotsattavilla väylillä tulisi korjata. Luotsiliitto pitää hyvin tärkeänä, että luotsaus on jatkossakin valtion sääntelemä palvelu, jossa luotsin riippumattomuus on keskeinen elementti turvallisuustavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta. Hyvin tärkeää on muistaa, ettei luotsaus ole pelkästään navigointiosaamista, vaan huomattavan paljon kokonaisvaltaista paikalliset olosuhteet tuntevaa palvelua alusliikenteelle. Luotsauksella on myös merkittävä rooli Suomen huoltovarmuuden ja poikkeusoloihin varautumisen osalta. Digitalisaation keinoin luotsausta voidaan kehittää nykyistä turvallisemmaksi. Tässä yhteydessä on relevanttia selvittää onko kaikissa tapauksissa tarkoituksenmukaista nousta luotsattavaan alukseen vai voidaanko luotsausta suorittaa muullakin tavalla. Luotsauslakiin suunniteltu muutos mahdollistaa eLuotsauskokeilu on tässä hyvä keino. Keskeistä on varmistaa kaikissa tapauksissa vahva paikallistuntemus ja luotsauksen ammattitaito.

Kokeilu ja sen perustella mahdollisesti hyväksytty toimintamalli tulee olla vähintään aluksella tehtävän luotsauksen laatu- ja turvallisuusvaatimukset täyttävää. Merenkulun kokonaisturvallisuus ei saa heikentyä missään tapauksessa. Missään tapauksessa nyt käytössä olevat järjestelmät (tutka, vhf, 3G, AIS) eivät täytä niitä vaatimuksia, joilla kokeilua voidaan edes ajatella suoritettavaksi.

**eLuotsaukseen liittyvä alusta ja synergia**

Luotsiliitto pitää tärkeänä, ettei kokeilun myötä syntyisi päällekkäisiä järjestelmiä. Jo pelkästään taloudelliset syyt puoltavat tätä näkemystä. Tässä yhteydessä olisi syytä miettiä alusliikennepalvelu VTS:n yhdistämistä luotsauspalveluja tuottavaan ja olemassa olevaan valtion erityistehtäviä hoitavaan Finnpilot Pilotage Oy:öön. Luotsiliitto esittää, että seuraavat valvontaa koskevat seikat huomioidaan osana luotsauslain muutosten valmistelua:

* VTS välittää tietoa liikenteen turvallisuusvirastolle luotsinkäyttövelvollisuuden noudattamisesta, luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden käytöstä sekä luotsauspalvelujen tarjoamisesta. Olisi hyvä analysoida (vaikutusanalyysi) mitä VTS on valvonnallaan havainnut ja mitä seurauksia siitä on ollut. Luotsiliitto epäilee, että tulos on varsin ohut. Olisiko norminpurku tarpeen? Luotsauslain noudattaminen voisi kuulua yhtiön (Laajennettu Finnpilot) laatujärjestelmään ja toiminnan ohjaukseen. Valvontamenettelyt Trafille voidaan luoda teknisesti. Poikkeamaraportointi viranomaiselle voitaisiin toteuttaa samoin kuin ilmailupuolella (lentoyhtiöt, Finavia).
* Alusten luotsinkäytön ja luotsinkäyttövapautuksien valvonta ei olisi ristiriidassa yhdistetyn yhtiön roolin kanssa, koska nykyisinkin VTS tekee havainnoistaan ilmoituksia liikenteen turvallisuusvirastolle, jolla on toimivalta ryhtyä toimenpiteisiin. Nykyisin VTS on siis havainnoija ja tiedon tuottaja toimivaltaiselle viranomaiselle.
* Luotsiliitto arvioi, että jo nykyinen tekniikka mutta ennen kaikkea tulevat kokeilut luovat teknisiä välineitä suorittaa suuri osa valvonnasta. Liitto korostaa tiedon ja teknologian hyödyntämistä laajemmin norminpurussa.
* Luotsiliitto katsoo, että valtion erityistehtäväyhtiön valvonnassa tulisi keskittyä määrätietoisesti yhtiön toiminnan dokumentaatioon ja ennen kaikkea koulutus- ja laatujärjestelmään, joka olisi viranomaisen hyväksymä ja auditoitu.

**Norminpurku**

Luotsiliitto esittää, että tässä samassa yhteydessä tehtäisiin nyt voimassa olevaan luotsauslainsäädäntöön seuraavat muutokset ja täsmennykset, joita ohjaa ajatus painottaa tutkinnon merkitystä ja vastaavasti helpottaa luotsin ohjauskirjan uudistamismenettelyjä. Esitykset perustuvat pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman norminpurkutavoitteisiin.

*11 a § Luotsaustutkinnot*

1. *peitepiirroskoe ja reittisuunnitelman laatiminen, joiden avulla selvitetään hakijan väylätuntemus*. Luotsiliitto katsoo, että peitepiirroskoe on keskeinen paikallistuntemuksen mittari, jossa yhdistyy tutkintoalueen reittisuunnitelma. Peitepiirros tulee olla laivasimulaattorissa tehtävän kokeen reittisuunnitelma.
2. *laivasimulaattorissa tehtävä koe, jossa selvitetään tutkinnon suorittajan kyky navigoida alusta laatimansa reittisuunnitelman mukaisesti optisesti ja tutkan avulla, kyky käsitellä ja kuljettaa alusta tutkinnon kohteena olevalla väylällä tai väylillä ja satamassa, kyky reagoida kohtaavaan ja risteävään liikenteeseen, kyky toimia vuorovaikutuksessa aluksen komentosiltahenkilöstön, muun liikenteen ja alusliikennepalvelun kanssa sekä kyky toimia poikkeustilanteissa*. Laivasimulaattorikokeessa voidaan turvallisesti selvittää hakijan väyläosaaminen, jota ei katsota voivan toteuttaa koeluotsauksessa turvallisuutta vaarantamatta (Matkustaja-autolautta Isabella, pohjakosketus Staholmin luona Ahvenanmaalla 20.12.2001). Säädöksen kirjaus …”reittisuunnitelman mukaan optisesti ja tutkan avulla,…” on oikea mutta sen toteutustapa ei käytännössä toteudu. Säädöksen tarkoitus tulisi tarkentaa joko laissa tai valtioneuvoston asetuksessa niin, että simulaattorikokeessa on käytettävissä laivasimulaattorin tutkakuva ilman sille projosoitua karttapohjaa ja väylää sekä elektroninen karttanäyttö tulee olla suljettu.

12 § Luotsin ohjauskirja

Luotsin ohjauskirja myönnetään enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uudistaa. Käytännön ongelmia syntyy erityisesti harvoin liikennöidyillä väyläosuuksilla. Luotsiliitto katsoo, että simulaattoritutkinnossa edellä esitetyn mukaisesti toteutettu tutkinto muiden tutkintovaatimusten ohella varmistaa riittävän paikallistuntemuksen ja väyläosaamisen, jonka jälkeen ohjauskirjan uudistaminen voitaisiin toteuttaa luotsausyhtiön viranomaisen hyväksymän laatujärjestelmän mukaisesti. Luotsin ohjauskirjan uudistamisessa tulee huomioida, että luotsi työskentelee täysipäiväisesti luotsin tehtävissä omalla alueellaan, jolloin väylätuntemuksen säilymisen osoitus on miltei automaatio. Luotsiliitto viittaa tässä myös luotsauslain erivapaussäädöksiin (16 §), jotka ovat hyvin ristiriitaiset muun muassa luotsin ohjauskirjan uudistamisen säätelyyn verrattuna. Luotsiliitto ei pidä tilannetta hyväksyttävänä.

**ELuotsauskokeilun säädökset**

Arviomuistiossa kysytään näkemyksiä tulisiko lakiin lisätä erityinen etäluotsauksen kokeilua koskeva säännös, vai poistetaanko laista kaikki etäluotsauksen esteet. Luotsiliitto katsoo, että paras ja yksinkertaisin tapa toteuttaa lakimuutos on säätää kokeilusta erillisillä luotsauslakiin lisättävillä pykälillä, joissa olisi kuvattu kokeilun järjestelyjen ja toteutuksen hyväksyttäminen viranomaisella, viranomaisen arvioinnin kohteet, kokeilun sisältö, mahdolliset rajoitukset.

Pyydettäessä Luotsiliitto arvioi, että tulevaisuuden miehittämättömien alusten luotsauksen säädökset eivät ole lähitulevaisuudessa relevantit muun muassa IMO silmällä pitäen. Sen sijaan Luotsiliitto arvioi alusten autonomian lisääntyvän nopeasti, johon on hyvä varautua nyt meneillään olevalla tavalla.

Antti Rautava

Puheenjohtaja, Luotsiliitto ry.