



LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Lausuntopyyntö, Hallituksen esitys (LVM 960/03/2015) laeiksi luotsauslain ja alusliikennepalvelulain muuttamiseksi

Pyydettyinä lausuntona Luotsiliitto – Lotsförbundet ry. lausuu seuraavaa:

Esityksessä ehdotetaan merkittäviä muutoksia luotsinkäyttövelvollisuuksiin. Luotsiliitto katsoo, että hallituksen esityksen perustelut luotsinkäyttövelvollisuuksien helpottamiseksi eivät perustu kaikilta osin tosiasioihin. Voimassaolevan luotsauslain (940/2003) 1 § säädetään, että lain tarkoituksena on alusliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen. Lausunnolle lähetetty luotsauslain muutosesitys toteutuessaan esitetystä muodosta ei tätä tarkoitusta tue, vaan päinvastoin heikentää alusturvallisuutta. Luotsauslain tarkoituksen vastaisina esitystä ei tässä muodossa tulisi hyväksyä lausunnossa jäljempänä perustelluista syistä. Lisäksi Luotsiliitto pitää harhaanjohtavana sitä, että lausuttavana oleva lakiesitys ei ole kaikkien muutosten osalta kirjattu lihavoituna.

1 § Lain tarkoitus

Luotsiliitto katsoo, että lain 1 §:ssä mainitut luotsausyhtiön oikeudet ja velvollisuudet eivät ole riittävällä tarkkuudella kirjattu lakiesitykseen. Luotsin ja luotsausyhtiön oikeudet, velvollisuudet sekä erityisesti vastuu tulisi eritellä ja määrittää laissa yksiselitteisesti, niin ettei syntyisi tilanteita, joita on ilmaantunut käytännössä nyt voimassa olevan lain aikana. Liitto katsoo, että edellä mainituissa kysymyksissä lausunnolla oleva lakiesitys ei selkeytä riittävästi tätä problematiikkaa.

2 § Määritelmät

23) Luotsipaikka

Luotsipaikalla tarkoitettaisiin luotsattavaksi väyläksi määrätyn väylän avomeren puoleisessa päässä tai luotsattavalla väylällä olevaa, karttaan merkittyä paikkaa, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu aluksesta tai jossa vaihdetaan luotsia.

Luotsiliitto näkee tämän erittäin ongelmallisena ja epätasällisena kirjauksena, joka johtaa luotsin kohtuuttomaan tilanteeseen. Lain tulisi olla tässäkin asiassa yksiselitteinen ja selkeä sekä sellainen, että sitä on myös käytännössä mahdollista noudattaa. Luotsipaikka on viranomaisen määräyksellä perustettu maantieteellinen piste, joka on ilmoitettu koordinaatteina ja merkitty merikarttaan. Maantieteellisesti se on sanan mukaisesti piste maapallon pinnalla. Mikä on luotsipaikan, siis pisteen, halkaisija? Onko se metri, kilometri vai meripeninkulma? Milloin alus on luotsipaikalla ja milloin ei? Ahtaasti tulkiten alukseen nousu tai sieltä poistuminen tuskin koskaan on mahdollista yhdessä tietyssä pisteessä. Luotsin ja aluksen päällikön on huomioitava sää ja tuuli, jäät sekä muu liikenne suunnitellessaan alukseen nousua tai sieltä poistumista. Jos tähän liitetään rangaistuksen uhka olisi erittäin tärkeää, että luotsipaikka määritetään tietyksi alueeksi pisteen ympärillä ja merkitään tämä merikarttaan. Kysymys on myös luotsin sekä luotsiveneen miehistön työturvallisuudesta, sekä

LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Perämiehenkatu 7 A 1 (Styrmansgatan 7 A 1
PL 102, 00151 Helsinki) PB 102, 00151 Helsingfors
Puh: + 358 40 739 9939 Tel: + 358 40 739 9939

office@luotsiliitto.fi
www.luotsiliitto.fi



LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

luotsiveneen meriturvallisuudesta.

Hallituksen esitys viittaa useampaan onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaraporttiin, joissa on kiinnitetty huomio luotsipaikkaan maantieteellisenä pisteenä. Luotsiliitto toteaa, että luotsin otto- ja jättötilanteisiin jollain tapaa liittyvät haverit ovat nähtävissä onnettomuustilastoissa. Asiaa tunteville tämä ei voi olla yllätys. Yksioikoinen tutkinta tapahtumista johtaa helposti väärään lopputulokseen. On ensiarvoisen tärkeää muistaa, että jokainen luotsaus on erilainen, uniikki, ja jokaisessa tapauksessa sekä luotsi että aluksen päällikkö arvioivat ja suunnittelevat yhdessä luotsinjättötilanteen. Luotsinottotilanne merellä on edellistä haasteellisempi, koska asioista täytyy sopia vhf-yhteydellä. Yhteistyö VTS-operaattorin kanssa on näissä tapauksissa hyödyllistä. Tätä yhteistyötä olisi hyvä kehittää. *Luotsiliitto katsoo, että VTS-viranomaisen rooli olisi enemmänkin olla luotsin tukena* kuin valvovana osapuolena. Määritettäessä luotsipaikkaa tulee huomioida edellä mainitut seikat. Yhteen pisteeseen keskittyvä ajattelu on vaarallista meri-, työ- ja ympäristöturvallisuuden kannalta.

Tässä yhteydessä on erittäin tärkeää huomioida myös hallituksen esityksen 18 § perusteluissa valvonnasta kirjattu. ”VTS-viranomaisen valvonta kohdistuisi siihen ottaako alus luotsin merikarttaan merkityllä luotsipaikalla ja toisaalta, tarjoaako luotsausyhtiö luotsauspalvelua karttaan merkityltä luotsipaikalta sekä siihen noudattavatko alus ja luotsi tämän lain säännöksiä, mikäli luotsi nousee laivaan jossain muussa paikassa kuin luotsipaikalla”. Luotsiliitto katsoo, että tämä johtanee tutkintaan ja mahdollisesti hallinnollisiin päätöksiin koskien luotsausoikeuksia tai jopa rangaistuksiin. Luotsiliitto vaatii, että luotsipaikkaan ei pidä soveltaa rangaistussäädöksiä esitettyssä muodossa vaarallisenä ja muutoin kohtuuttomana.

5 § Luotsinkäyttövelvollisuus

Yleisperusteluissa on joistakin syistä haluttu ottaa vertailumaiksi Ruotsi ja Norja. Totta onkin, että lainsäädäntö pohjoismaissa on hyvin pitkälle samanlaista, mutta sen sijaan merenkululliset olosuhteet suuressa osassa Ruotsia ja varsinkin Norjassa poikkeavat täysin Suomen rannikon oloista. Ruotsin rannikosta lähinnä Suomen oloja vastaavaa on Tukholman saaristo ja rannikko siitä pohjoiseen. Norjassa merenkululliset olosuhteet vesien syvyyden, merenkäynnin ja etenkin jäiden puuttumisen takia ovat täysin toisenlaiset kuin Suomessa. Miksi vertailua ei ole tehty myös Viroon ja Venäjään, joissa Itämeren merenkululliset olosuhteet ovat hyvin pitkälti verrattavissa Suomen vastaaviin? Kohdassa 1.3 Nykytilan arviointia todetaan, että luotsinkäyttövelvollisuuden kokorajat ovat Suomessa pienemmät kuin Ruotsissa ja Norjassa. Näin asia ei ole. Halutaanko tässä tarkoituksella johtaa harhaan ja antaa väärä kuva nykytilanteesta? Norjassa yleinen luotsinkäyttövelvollisuuden pituusraja on 70 metriä ja öljytuotteita tai mm. LNG- kaasuja kuljettavilla laivoilla 50 metriä. Ruotsissa mm. Tukholman saaristossa, joka olosuhteiltaan vastaa Suomen rannikon osia, alusten luotsinkäyttövelvollisuuden pituusraja on sama kuin Suomessa, 70 metriä. Hallituksen esityksessä mainitaan, että Norjassa ei ole aluksen syvyyteen liittyvää kokorajaa ollenkaan ja luotsinkäyttövelvollisuuden laukaiseva leveys on 20 metriä. Tässä kohdassa ilmeisen tarkoituksellisesti jätetään mainitsematta luotsinkäyttövelvollisuuden laukaiseva yleinen aluksen pituusraja 70 metriä. Useimmat alle sata metriä pitkät alukset ovat leveydeltään alle 20 metriä, mutta ovat pituutensa puolesta luotsinkäyttövelvollisia. Näin leveysraja laukaisisi luotsinkäyttövelvollisuuden ainoastaan jollain erikoisaluksilla. Näitä lienevät lukuisat Norjan rannikolla käytössä olevat autolautat, lossit ja yhteysalukset.

LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Perämiehenkatu 7 A 1	}	Styrmansgatan 7 A 1
PL 102, 00151 Helsinki		PB 102, 00151 Helsingfors
Puh: + 358 40 739 9939		Tel: + 358 40 739 9939

office@luotsiliitto.fi
www.luotsiliitto.fi



LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Aluksen syväys on Suomen saaristossa, ehkä kaikkein tärkein väyläturvallisuuteen ja navigointiin liittyvä suure. Norja on tässä asiassa täysin väärä vertailukohta. Norjassa rannikolla on poikkeuksellisen syvät vedet, jopa vuonoissa, jotka tunkeutuvat syvälle sisämaahan voi olla syvyyttä useita satoja metrejä. Niin syvää, että koko Itämereltä ei löydy yhtä syvää kohtaa. Lisäksi Norjan rannikon ominaispiirteisiin kuuluu erittäin jyrkät rannat siten, että hyvinkin lähellä rantaviivaa saattaa olla jo lähes sata metriä syvyyttä. Ei ole sattumaa, että Norjassa ei ole nähty tärkeäksi aluksen syvyyttä arvioitaessa luotsinkäyttövelvollisuutta. Ruotsin lainsäädännössä alueellisesti poikkeavat vaatimukset ovat siellä perusteltavissa, koska Ruotsin rannikon eri osissa merenkululliset olosuhteet ovat kovin erilaiset. Ruotsin länsirannikon ja esimerkiksi Tukholman saariston tai perämeren rannikon sää- ja jäätilanne, samoin kuin kulkuvesien syvyys ovat täysin erilaiset.

Luotsiliiton mielestä valtioneuvoston asetuksessa (246/2011, 3§) säädetty luotsinkäyttövelvollisuuden määrittävä 4,5 metrin syväysraja tulee siirtää lakiin sellaisenaan.

Hallituksen esityksessä kuvataan nykytilannetta niin, että ympäristöystävällistä LNG kaasua tai vähärikkistä kevyttä polttoöljyä polttoaineena käyttävien alusten polttoainetäydennykset eivät olisi mahdollista hoitaa pienillä tankkialuksilla satamissa tai niiden läheisyydessä. Luotsiliitto toteaa, että tämä ei pidä paikkaansa. Mitään estettä edellä mainituille liiketoiminnoille ei ole olemassa. Luotsiliitto ehdottaa, että mikäli hallinnon yksinkertaistamiseksi tai merenkuluelinkeinon toimintaedellytysten tukemiseksi irtolastina öljyä, nesteytettyä kaasua, haitallisia nestemäisiä aineita tai vaarallista kiinteää ainetta kuljettavien alusten luotsinkäyttövelvollisuutta koskevia säädöksiä halutaan muuttaa, niistä voitaisiin laissa säätää seuraavalla tavalla: Edellä mainittujen alusten ollessa pituudeltaan alle 50 m ja syvädeltään vähemmän kuin 4,5 metriä kulkiessaan satamissa ja niiden läheisyydessä, olisivat vapautettuja luotsinkäyttövelvollisuudesta. Satama-alueet ja niiden läheisyys tulisi määritellä tarkasti. 50 - 70 metriä pitkiin aluksiin, joiden syväys ylittää 4,5 metriä voitaisiin soveltaa linjaluotsausta koskevia säädöksiä, samoin alle 50 metriä pitkiin aluksiin, silloin kun ne liikenoivat eri satamien välillä Suomen rannikolla. Yli 70 metriä pitkät alukset, kuljettaessaan Irtolastina öljyä, nesteytettyä kaasua, haitallisia nestemäisiä aineita tai vaarallista kiinteää ainetta olisivat, syväydestä riippumatta, aina luotsinkäyttövelvollisia. Sama koskisi myös alus- ja hinausyhdistelmiä.

Esityksessä todetaan, että LNG:n riskit liittyvät yleisesti turvallisuuteen mutta että niihin liittyvät riskit on jo otettu huomioon alusten teknisissä järjestelyissä ja miehistön pätevyysvaatimuksissa. Mitä nämä vaatimukset ovat? Luotsiliitto vaatii, että nämä perusteet esitetään yksityiskohtaisesti. Tietävästi LNG-alusten päällystölle ei ole mitään navigointiin liittyvää erityistä pätevyysvaatimusta. LNG alusten miehistöltä vaadittavat erityiset lisäpätevyysvaatimukset koskevat näiden alusten lastia ja lastinkäsittelyä eikä niillä ole mitään tekemistä alusten navigoinnin kanssa. Ne eivät olemassaolollaan millään tavalla voi ehkäistä navigointivirheen aiheuttamaa karilleajoa tai muuta merionnettomuutta.

Esityksessä todetaan, että hinausyhdistelmien luotsinkäyttövaatimusten helpottamisella ei arvioida olevan kielteisiä vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen. Luotsiliitto ei yhdy tähän näkemykseen. Esityksessä väitetään, että ammattikäyttöön tarkoitettu automaattinen tunnustusjärjestelmä (AIS), joka on asetettuna hinaus käynnissä toiminnolle, korvaa hinaajyhdistelmien henkilöstön osaamisen tason varmistamisen. Esityksessä todetaan myös, että AIS varmistaa, että muut alukset ja VTS – keskuskeskukset näkevät hinaajan liikkeen suunnan ja nopeuden ja pystyvät ennakoimaan tulevia liikennetilanteita. Luotsiliitto ei voi hyväksyä, että hinaajyhdistelmien liikkuminen ulkoistetaan muille osapuolille.

LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Perämiehenkatu 7 A 1	}	Styrmansgatan 7 A 1
PL 102, 00151 Helsinki		PB 102, 00151 Helsingfors
Puh: + 358 40 739 9939		Tel: + 358 40 739 9939

office@luotsiliitto.fi
www.luotsiliitto.fi



LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

AIS-järjestelmä on nimensä mukaisesti tunnistusjärjestelmä eikä sillä ole, eikä saa olla, mitään tekemistä luotsauksen kanssa. Hinausyhtiöiden tukeminen tulisi toteuttaa jollakin toisella tavalla eikä muuttaa hinausyhdistelmien luotsinkäyttövelvollisuuden pituus-, leveys, ja syväysmääräyksiä ja näin laajentaa luotsin käytöstä vapautettavien koti- ja ulkomaisten hinausyhdistelmien joukkoa oleellisesti. Oikea tapa voisi olla tukea kotimaisia yhtiöitä muuttamalla erivapaussäännöstöä pidentämällä myönnettyjen erivapautusten kestoja tai yksinkertaistamalla uusimismenettelyä siten, että tarkistettaisiin esimerkiksi väylästä vuosittain tehdyt matkat ja päällikölle mahdollisesti tapahtuneet onnettomuudet tai esim. VTS-keskuksen raportit kyseisestä hinaajasta ja päälliköstä. Mikäli huomautettavaa ei olisi, voitaisiin erivapautus uusia näillä perusteilla. Yhtiöt voitaisiin myös vapauttaa uusimisen maksuista.

12, 14 ja 16 §:t Luotsin ohjauskirja, Linjaluotsinkirja ja Erivapaus

Hallituksen esityksessä todetaan, että laivasimulaattorissa tehtävällä harjoittelulla voitaisiin korvata myös osa harjoittelumatkoista mutta nykyinen lainsäädäntö ei kuitenkaan mahdollista tätä. Tämäkään ei pidä paikkaansa. Kts. Valtioneuvoston asetus luotsauksesta 10.3.2011/246 4 § Luotsin ohjauskirjan myöntäminen: ”Harvoin liikennöidyillä väylillä voidaan osa harjoittelumatkoista korvata simulaattoriharjoittelulla.” sekä 7 § Linjaluotsinkirjan myöntäminen: ”Harjoittelumatkoista voidaan puolet korvata simulaattoriharjoittelulla. Luotsiliitto näkee esityksen harhaanjohtavana eikä pidä sitä hyväksyttävänä.

Luotsiliitto toteaa, että ilman valtioneuvoston asetuksella määritettäviä tarkempia säännöksiä ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden myöntämisen ja uudistamisen edellytyksistä hallituksen esitys on jopa niin vajavainen, ettei siitä voi lausua. Liitto toteaa, että asetuksella ei voida laajentaa tai muutoin mennä lain yli. Luotsiliitto esittää, että lakiin sisällytettäisiin em. pätevyyksien saamisen yksityiskohtaiset säädökset.

Hallituksen esityksen laeiksi luotsauslain ja alusliikennepalvelulain muuttamisen perusteena mainitaan muun muassa sääntelyn ja hallinnollisten menettelyjen muutostarve, joka edistäisi säädösten sujuvoittamisen kärkihankkeen tavoitteiden toteutumista. Luotsiliitto esittää, että ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden **uusiminen** toteutettaisiin niin, että mikäli valvova viranomaiskatsoo hakemuksen saatuaan, että erityinen näyttö(koe) on tarpeen, niin sellainen vaadittaisiin. Tässä voisi huomioida henkilön onnettomuus tms. tilastot. Luotsin ohjauskirjan kohdalla on tärkeää huomioida, että luotsi luotsaa jatkuvasti ja todistettavasti niillä väylillä, joihin hänellä on ohjauskirja. Toisin sanoen jonkin erityisen syyn pitäisi täyttyä, jolloin ohjauskirjan uusiminen vaatisi lisäselvittelyjä.

Linjaluotsinkirjan uusinta voitaisiin toteuttaa samoin perustein kuin luotsin mikäli henkilö voi osoittaa riittävän määrän väyläkäyntejä vuosittain. Tämä toteutuu esimerkiksi Helsinki – Tallinna/Tukholma sekä Naantali/Turku – Tukholma liikennöivillä lautoilla. Samoin kuin luotsin ohjauskirjan uusinnassa, otettaisiin linjaluotsinkirjan uusimisessa huomioon mahdolliset huomautukset hakijan historiassa. Puutteiden ilmetessä harjoittelumatkoja sekä koeluotsaus tulisi suorittaa.

Luotsiliitto uskoo, että näillä esityksillä päästäisiin huomattavasti parempaan taloudelliseen tulokseen maan hallituksen kärkihankkeen osalta, kuin helpottamalla ”pienien” alusten ja hinausyhdistelmien sääntelyä, jolla on kiistatta myös luotsauslain kanssa ristiriitaisia elementtejä.

LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Perämiehenkatu 7 A 1	}	Styrmansgatan 7 A 1
PL 102, 00151 Helsinki		PB 102, 00151 Helsingfors
Puh: + 358 40 739 9939		Tel: + 358 40 739 9939

office@luotsiliitto.fi
www.luotsiliitto.fi



LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

16 b § Tutkintojen järjestäjää koskevat erityisvaatimukset

Tässäkin pykälässä valtioneuvoston asetuksella annettaisiin jälkepäin tarkempia säännöksiä. Luotsiliitto pitää hyvin tärkeänä, että nämä tarkemmat säännökset sisällytetään lakiin.

16 c § Tutkinnot

Luotsiliitto pitää yhtenä keskeisimpänä luotsauslain periaatteena sitä, että luotsin ohjauskirjan saamisen edellytyksenä oleva laivasimulaattorikoe (kohta 3) tulee suorittaa tutkanavigointimenetelmällä sekä pimeä- että rajoitettunäkyvyysolosuhteita kuvaten niin, ettei elektroninen kartta eikä tutkan kuvaputkelle projisoitu väyläviiva ole käytössä. Vain näin voidaan todeta riittävä osaaminen ja paikallistuntemus.

Sama vaatimus tulee olla myös linjaluotsinkirjan myöntämisen edellytyksenä.

Edellä mainitut vaatimukset tulee ehdottomasti sisällyttää lakiin.

16 c § Koeluotsaus

Koeluotsauksen vastaanottajan kelpoisuuteen tulisi kiinnittää enemmän huomiota. On syytä havaita, että koeluotsauksen läpäisyyn kriteerien arviointi edellyttää kokeen vastaanottajalta vankkaa käytännön kautta opittua ammattitaitoa. Paikallistuntemus koetta suoritettavalla väylällä ja satamissa on välttämättömyys arvioitaessa toisen suoritusta. Kokeen vastaanottajan kelpoisuus ja vaadittava ammattitaito tulee säätää yksityiskohtaisesti laissa. Teksti ”perehtynyt luotsausasioihin” on niin ympäröörä, ettei sellaista tulisi sisällyttää lakiin.

Hallituksen esityksessä todetaan, että linjaluotsin tutkintoa vastaanotettaessa koeluotsauksessa tulee olla läsnä kokenut luotsi jollei aluksen päälliköllä ole linjaluotsin pätevyyttä kyseiselle väylälle. Laki ei yksilöi tässä tilanteessa luotsin vastuuta, oikeuksia eikä velvollisuuksia. Tämä puute tulee korjata.

19 § Luotsausrikkomus

Hallituksen esitys laajentaa sakon uhalla luotsin jo ennestään jakamatonta vastuuta tavalla joka ei ole hyväksyttävissä. Luotsauslain 8 § 2 mom. toteaa, että ”luotsi on velvollinen ilmoittamaan alusliikennepalvelulle kaikista havainnoistaan, joilla on merkitystä merenkulun, aluksen ja siinä olevien ihmisten turvallisuuden, ympäristönsuojelun tai meri- ja tullivalvonnan kannalta. Lisäksi luotsin on ilmoitettava luotsattavalle alukselle sattuneista tai luotsattavan aluksen aiheuttamista vahingoista ja vaadittaessa annettava näistä lisätietoja viranomaisille.” Mitä tarkoitetaan havainnoilla, joilla on merkitystä 8 § 2 mom. tapauksissa?

Edellä mainittu säädös on erittäin laaja ja tulkinnanvarainen ja saattaa luotsin kohtuuttomaan asemaan.

Yleisesti

Merenkulun sekä meriympäristön turvallisuuskysymysten arviointi on varsin pintapuolinen hallituksen esityksen nykytilan arvioinnissa. Ympäristövaikutusten arvioinnissa todetaan, ettei esityksellä katsota olevan kielteisiä vaikutuksia. Arvio perustuu pelkästään nykytilanteeseen eikä siinä oteta huomioon

LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Perämiehenkatu 7 A 1	}	Styrmansgatan 7 A 1
PL 102, 00151 Helsinki		PB 102, 00151 Helsingfors
Puh: + 358 40 739 9939		Tel: + 358 40 739 9939

office@luotsiliitto.fi
www.luotsiliitto.fi



LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

kokonaan uutta tilannetta, jossa mahdollistetaan luotsinkäyttövapautus kaikille Suomeen liikennöiville ulkomaisille hinausyhdistelmille ja myös niille kotimaisille toimijoille joille ei jostain syystä ole erivapautta myönnetty. Esityksen *taloudelliset vaikutukset* on arvioitu pienten alusten, hinausyhdistelmien ja jäänmurtaajien kohdalla jonkinmoisiin koulutuskustannuksiin ja 630 euron erivapausmaksuun. Luotsiliiton käsityksen mukaan edellä mainitut ”säästöt” ovat pieni hinta siitä, että Suomessa varmistetaan rannikollamme ja saaristossa liikkuvien alusten henkilöstön osaaminen. Taloudellisia vaikutuksia arvioitaessa ja perusteltaessa hallituksen esityksessä ei oteta mitään kantaa luotsausyhtiön toimintaedellytyksiin ja taloudellisiin kysymyksiin. Luotsiliiton näkemyksen mukaan tämä esitys tulee heikentämään luotsausyhtiön toimintaedellytyksiä ja samalla vähentämään suomalaisten työpaikkojen määrää. Luotsinkäyttövapautukset ovat aiheuttaneet ja tulevat aiheuttamaan suoria tulonsiirtoja pääosin ulkomaisten operoijien hyväksi. Samassa yhteydessä heikennetään turvallisuutta. Luotsiliitto ei voi hyväksyä tällaista politiikkaa. Luotsiliitto esittää, että luotsauslain 6 § (3.12.2010/1050) maksuvelvollisuus ja hinnoittelu viimein momentti ja siinä säädetty *hintojen muutokset* muutetaan niin, että luotsausyhtiöllä on mahdollisuus reagoida muuttuviin markkinatilanteisiin nopeammin.

Luotsiliitto kiinnittää myös huomion siihen, että luotsinkäyttövapautuksilla avataan ulkovaltojen tiedustelutoiminnalle ja mahdollisille vihamielisille operaatioille uusia mahdollisuuksia. Hallituksen esityksessä näitä seikkoja ei ole arvioitu lainkaan.

Lopuksi

Esityksessä viitataan Onnettomuustutkintakeskuksen huomioihin virallisten luotsipaikkojen lainmukaiseen merkitykseen, luotsaustoiminnan menettelytapoihin sekä luotsausorganisaation ja VTS -keskusten yhteistyöhön ja sen kehittämisen tarpeeseen. Kaikkien toimijoiden yhteistyön kehittäminen on Luotsiliiton mielestä tärkeää. Tähän liittyen Luotsiliitto kuitenkin toteaa, että esitetty luotsauslain muutos ei käytännössä tuo mitään uutta ja meriturvallisuutta parantavaa näiltäkään osin. Nyt näyttäisi kuitenkin siltä, että halutaan korostaa valvontaa ja havaituista mahdollisista rikkeistä seuraavia sanktioita. Tämä ei ole Luotsiliiton mielestä oikea kehityssuunta. Luotsin haastavan vastuukentän laajentaminen sanktion ei ole Luotsiliiton mielestä tarpeellista, lisäarvoa tuottavaa eikä hyväksyttävää.

Hallituksen esityksessä on esitetty tavoitteet mutta niiden perustelut ontuvat. Muun muassa luotsinkäyttökriteereiden vertailu naapurimaihin ei ole kattavaa. Luotsauksesta on varsin vähän kansainvälisiä säädöksiä, joka johtuu siitä, että luotsaus on paikallisiin olosuhteisiin kiinteästi linkittyvää toimintaa. Hallituksen esitys peräänkuuluttama verrokkimaiden säädösten yhdenmukaistaminen ei ole oikea peruste Suomen asioista päätettäessä. Samoin esityksessä väitetään, että nykyainsäädäntö olisi este liiketoimintojen harjoittamiselle. Tämä väite ei Luotsiliiton mielestä pidä paikkaansa.

Keskeistä luotsauslaissa on se että luotsi ei ole luotsauksen aikana luotsausyhtiön alukselle lähettämä perämies, jonka tehtävänä olisi ohjailla alusta luotsausyhtiön ohjeiden ja määräysten mukaisesti, vaan hän on luotsauslain tarkoittama luotsi, joka toimii luotsauksen aikana luotsauslain mukaisesti päällikön neuvonantajana luotsauslaissa tarkemmin säädettyin velvollisuuksin ja oikeuksin. Luotsaus on siis säädetty luotsin vastuulla tapahtuvaksi. Siksi luotsin kelpoisuusvaatimukset, ammattitaito ja sen kehittäminen mukaan lukien (uusien) teknisten apuvälineiden asianmukainen perehtyneisyys on tärkeää pitää mahdollisimman korkealla tasolla. Sama periaate pitäisi koskea myös luotsinkäytöstä

LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Perämiehenkatu 7 A 1	}	Styrmansgatan 7 A 1
PL 102, 00151 Helsinki		PB 102, 00151 Helsingfors
Puh: + 358 40 739 9939		Tel: + 358 40 739 9939

office@luotsiliitto.fi
www.luotsiliitto.fi



LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

vapautettuja. Näiden seikkojen tulisi olla luotsauslain keskiössä. Haasteena kokonaisuudessa ovat oppilaitosten koulutus- ja tutkintohenkilöstön sekä viranomaisten pätevyysvaatimukset, jotka pitäisi ratkaista tavalla tai toisella niin, ettei kenenkään oikeusturvaa säädetä ahtaalle.

Luotsiliitto liittää lausuntonsa loppuun kansainvälisen kannanoton luotsausjärjestelmästä ja pyytää luotsauslain valmistelijoita ottamaan sen viestin huomioon työssään.

"A compulsory pilotage requirement is by far most effective mechanism available to a government to protect its waters, assure the safety of its people and environment, and to facilitate waterborne commerce. It is effective because it places on the bridge of a ship an individual whose purpose in being there is to protect the public interests. When a pilot has to compete for ship assignments, particularly assignments from a shipowner or other entity that promotes competition, the pilot knows that his or her livelihood depends on acting in the interests not of the government and its people but of the person who controls the selection of the pilot. When a pilot's role is compromised in this fashion, the purpose of the compulsory pilotage requirements is frustrated."

Captain Michael R. Watson (1943 – 2015), passed President of American Pilots' Association, President of International Pilots' Association IMPA

Helsingissä 15.12.2015
Luotsiliitto – Lotsförbundet ry.
Antti Rautava

LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Perämiehenkatu 7 A 1	}	Styrmansgatan 7 A 1
PL 102, 00151 Helsinki		PB 102, 00151 Helsingfors
Puh: + 358 40 739 9939		Tel: + 358 40 739 9939

office@luotsiliitto.fi
www.luotsiliitto.fi