



LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Lausuntopyyntö LVM/1750/02/2010

Luotsauslain ja vahingonkorvauslain muuttaminen

Pyydettyinä lausuntona Luotsiliitto-Lotsförbundet ry (jälj. ”Liitto”) esittää seuraavaa:

Yleisiä huomioita lakiluonnoksesta

Esitetyt muutokset liittyvät laajempaan lainsäädäntöhankkeeseen, jolla valtion luotsausmonopolia ollaan siirtämässä yksityisoikeudelliselle yhteisölle, osakeyhtiölain mukaiselle osakeyhtiölle. Perustettavan yhtiön osakekannan merkitsisi kokonaan Suomen valtio.

Olkoonkin, että Suomen valtio omistaisi, ainakin alkuvaiheessa, kaavailun yhtiön koko osakekannan, hankkeella ollaan toteuttamassa muutosta, jossa valtion tehtäviin perinteisesti (satoja vuosia) kuulunut luotsauslaitos muuttuisi toiminnaksi, jota lähtökohtaisesti säätelevät yksityisoikeudelliset oikeusohjeet alkaen osakkeenomistajien oikeudesta ja mahdollisuuksista vaikuttaa yhtiössä. Vastaavasti yhtiön toiminnassa määrääväksi tulisivat osakeyhtiötä ja muut yksityistä (elinkeino)toimintaa koskevat normit.

Luotsaus on perinteisesti ollut luotsin virkamiehenä suorittamaa toimintaa. Merenkululaitoksen luotsausyksikön toimintaa ryhdyttiin v. 2004 alusta harjoittamaan liikelaitosmuodossa. Luotsien virat muuttuivat pian sen jälkeen työsuhteiksi luotseilla säilyessä virkavastuu luotsauksessa. Valtion luotsauspalvelujen tuottamista ei ole harjoitettu missään vaiheessa varsinaisessa kilpailutilanteessa, ei myöskään liikelaitostoiminnan aikana. Lakiin kirjatulla luotsausliikelaitoksen luotsauspalvelujen monopolioikeudella (24.6.2010/645) on vahvistettu tämä perinteinen tilanne. Kilpailuaseman puuttumisen vuoksi todellista tarvetta mm. EU:n komission vaatiman kilpailuneutraaliteettivaatimuksen huomioonottamiseen ei toimintamuodon muuttamisen tai ennallaan säilymisen osalta ole. Liiketoiminnan vaatimukset ja voiton tavoittelu (osakeyhtiön tarkoituksena tuottaa pääomalle tuottoa)

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

kuitenkin vaikuttavat tietenkin samaan suuntaan kuin kilpailutilanteessakin toimivien yhtiöiden. Toisaalta valtion luotsausta koskevat muut toimet kuten erilaiset vapautukset luotsauspakosta (linjaluotsaus mm englanninkielisenä, erivapaudet) vaikuttavat kaavaillun yhtiön toimintaedellytyksiin heikentävästi. Liiketaloudelliset vaatimukset siten saattavat olla myös enenevässä määrin heikentämässä meriturvallisuustyön (luotsaus) edellytyksiä.

Lakiluonnokseen liittyy myös se uudistus, että uudelle luotsausyhtiölle ollaan siirtämässä oikeus luotsauksesta kannettavien maksujen itsenäiseen hinnoitteluun. Luotsausmaksujen vahvistaminen on nykyisin valtioneuvoston tehtävänä. Kysymys on viranomaiselle kuuluneen tehtävän siirtämisestä yksityiselle osakeyhtiölle.

Suunnitellun uudistuksen eräänä keskeisenä ja mahdollisesti myös turvallisuutta vaarantavana tekijänä, on luotsin nykyiseen itsenäiseen asemaan vaikuttaminen ja sen muuttaminen, johon viittaa mm. ehdotus virkavastuun poistamiseksi ja esitetty uusi vahingonkorvausoikeudellinen tilanne luotsausvahinkojen yhteydessä. Luotsi, joka aikaisemmin on kantanut vastuun luotsauksesta yksin – valtio ei ole vastannut luotsausvahingosta – näyttäisi joutuvan asemaan, jossa luotsaukseen alkaisivat vaikuttaa erilaiset ulkopuoliset tekijät mm. työnantajan taholta tulevat liiketaloudelliset ym. paineet, mahdolliset työnjohtovallan perusteella annetut luotsausta koskevat määräykset; samaan suuntaan voivat vaikuttaa myös luotsauksen ulkopuolelta annetut ohjeet ja määräykset. Luotsi näyttäisi joutuvan aikaisemmasta poiketen asemaan, jossa pelkästään merenkululliset olosuhteet ja voimassa oleva laki eivät enää olisi peruste, johon kulloisetkin ratkaisut aluksella luotsauksessa perustetaan. Luotsin asema ei ilmeisesti enää poikkeaisi, kuten tällä hetkellä, muista työntekijöistä.

Valtion lakiin kirjatun luotsausmonopolin vahvistamisen yhteydessä luotsaustoiminnan harjoittamisen oikeutta on käsitelty myös perustuslakivaliokunnassa. Kysymystä on tarkasteltu julkisen hallintotehtävän ja perustuslain 124 §:n sekä myös jonkin verran perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun elinkeinovapauden kannalta. Perustuslakivaliokunta (Perustuslakivaliokunnan lausunto 12/2010) on tuolloin todennut: ”Niin kauan kuin luotsausta pidetään julkisen hallintotehtävän hoitamisena, ei järjestelyä arvioida ensisijaisesti elinkeinovapauden näkökulmasta. ... Elinkeinovapaus tulee täysimääräisesti arvioitavaksi vasta siinä vaiheessa, jos luotsaustoiminta järjestetään vapaan elinkeinotoiminnan lähtökohdista.”

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

Edellä todettu merkitsee, että koko uudistuskokonaisuus (luotsaustoiminnan siirto yksityiselle osakeyhtiölle, luotsaus- ja vahingonkorvauslain muutokset) tulisi käsitellä eduskunnassa yhtenä kokonaisuutena ja myös siten, että luotsaustoiminnan nyt suunniteltua muutosta tulisi arvioida myös perustuslakivaliokunnassa uudelleen ja myös vapaan elinkeinotoiminnan lähtökohdista ottaen huomioon siten perustuslain 18 §:n (elinkeinovapaus) ja 124 §:n vaatimukset. Ehdotukseen sisältyy myös muita muutoksia (mm. erityisen vahingonkorvausoikeudellisen aseman säätäminen uudelle osakeyhtiölle ja omaisuuden suojan rajoittamista), jotka vaativat perustuslain mukaisen käsittelyjärjestyksen.

Kun esityksessä usealla tavalla, lakiluonnoksen teknisten epäkohtien lisäksi, vaikutettaisiin käytännön luotsaustyön suorittamiseen, Liitto esittää vakavan huolensa uudistusesityksen ja lakiluonnoksen johdosta.

Luotsi, luotsaus ja voimassa oleva lainsäädäntö

Voimassa olevasta lainsäädännöstä voidaan todeta seuraavaa:

Luotsauslain (940/2003) mukaan **luotsilla** tarkoitetaan henkilöä, jonka Liikenteen Turvallisuusvirasto on *ohjauskirjan* myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella ja **luotsauksella** aluksen ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana.

Luotsin ja päällikön suhde on määritelty laissa. Luotsauslain mukaan ainakin luotsauspakon mukaisissa luotsauksissa **luotsi on vastuussa luotsauksesta** (luotsauslaki 8§). Aluksen päällikkö on vastuussa aluksen ohjailusta myös silloin kun hän noudattaa luotsin antamia aluksen ohjailuun liittyviä ohjeita (luotsauslaki 7§). Toisaalta valtio ei ole vastuussa luotsauksessa aiheutetusta vahingosta (VahL 3:7)

Aikanaan, luotsien toimiessa virkamiehinä, luotsin toimintaedellytykset luotsauksessa samoin kuin hänen oikeudet ja velvollisuudet katsottiin ja selitettiin perustuvan juuri tähän **itsenäiseen virka-asemaan**, jossa luotsi luotsauksen aikana toimi itsenäisesti/riippumattomana asiantuntijana, oman vastuun varassa (rikos- ja vahingonkorvausvastuu). Tämä tilanne näyttää olleen perusteena myös siihen, että luotsin vastuusta on säädetty laivanisännän (isännän) vastuun yhteydessä. Sittemmin valtion luotsaustoimintaa koskevat järjestelyt ovat muuttuneet; valtiota edustaa Luotsausliikelaitos, joka myöskään itse tai valtion osana ei ole vastannut näistä

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

vahingoista.

Vaikka luotsin tehtävä on myös jo muuttunut työsuhteiseksi tehtäväksi, viranomaistehtävään rinnastuva tilanne on säilynyt ja sitä kuvastaa edelleen se, että luotseihin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä (luotsauslaki 8§). Luotsin tehtävään liittyvää jonkinasteista julkisen vallan käyttöä on merkinnyt luotsin oikeus kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus (luotsauslaki 11 §). Tämä puolestaan merkitsee, ettei alus voi lähteä tai jatkaa kulkuaan laillisesti ilman luotsia. Tarvittaessa tarpeellisen pakko- tai voimatoimien käyttö toteutuu virka-avun myötä.

Edellä todetusta myös seuraa, ettei esim. Luotsausliikelaitos työnantajana ole voinut puuttua itse **luotsauksen sisältöön**, vaan siitä on vastannut luotsi yksin. Se myös on merkinnyt, että luotsi joutuu vastuunsa puitteissa ottamaan huomioon voimassa olevan lainsäädännön. Tämän luotsin erikoisaseman johdosta voitaneen puhua luotsin eräänlaisesta autonomisesta asemasta suhteessa aluksen päällikköön samoin kuin työnantajaansa, ainakin luotsauksen ja siihen liittyvien vastuukysymysten näkökulmasta.

Joka tapauksessa on tärkeää ymmärtää, että luotsin asema aluksella luotsina on ollut siinä määrin erikoinen, ettei sille ole helposti löydettävissä vastaavaa muissa ammateissa tai tehtävissä.

Luotsausliikelaitoksen tehtävä puolestaan on vastata näiden palvelujen **saatavuudesta**; sen rooli on tietyllä tavalla vain ”järjestelijän tehtävä” luotsausinfraassa. Tällaisena järjestelijänä voisi kai toimia mikä yhteisö tahansa, ei edes välttämättä valtion omistuksessa oleva.

Lakiluonnoksen yleisperusteluista

Lakiluonnoksen muutoksen perusteluissa viitataan Euroopan komission vaatimukseen, jotka kokevat kilpailutilanteessa toimivia suomalaisia liikelaitoksia. Merenkululaitoksen luotsausyksikön toiminnan siirtyessä Luotsausliikelaitokselle todettiin silloisessa hallituksen esityksessä ja lakiesityksen perusteluissa, ettei luotsaustoimintaa tulla avaamaan kilpailulle. ”Kilpailuelementteinä” muodollisesti

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

toimisivat eri vapautukset luotsinkäyttöpakosta. Lainmuutoksella 645/2010 on lailla vahvistettu luotsausmonopoli luotsausliikelaitokselle/valtiolle, jolla tosin käytännössä on ollut tämä monopoliasema perinteisestikin. Viittaus kilpailuneutraliteetin vaatimuksiin on siten perusteeton, mikäli sillä halutaan perustella tarvetta muuttaa valtion liikelaitos osakeyhtiöksi. Tietävästi Suomessa edelleenkin muitakin valtion toimintoja tultaneen jatkossakin harjoittamaan liikelaitoksen muodossa. Euroopan yhteisön komission päätöksen vuoksi ei näytä olevan oikeudellista tarvetta muuttaa liikelaitosta osakeyhtiöksi. Lakiehdotuksen perustelu vaikuttaa siten keinotekoiselta.

Luotsin aseman muuttuminen

Luotsin virkavastuusta luopuminen

Lakiluonnoksessa kaavaillaan muutoksia luotsin asemaan mm. luopumalla luotsien virkavastuun alaisena työskentelystä luotsauksessa.

Valtion luotsin tehtävien hoitaminen on aina edellyttänyt edellä todetun kaltaista riippumattomuutta. Muutoin luotsin itsenäinen korvausvastuu ja valtion vapauttaminen korvausvastuusta luotsausvahingosta ei liene edes perusteltavissa. Tämä tilanne on huomioitu myös luotsin ja päällikön suhdetta koskevissa kotimaisissa ja kansainvälisissä säännöksissä (STCW, IMO Resolution A.960) . Muiden lakien ohella myös luotsauslaki on alun perin säädetty tälle periaatteella. Luotsin ja päällikön toiminnallista suhdetta voidaan luonnehtia ainakin osaksi rinnakkaiseksi laissa olevien velvollisuuksien johdosta. Tosiasia myös on, että päällikön ja luotsin suhde on aina tiedetty vastuiden rajanvedon osalta ongelmalliseksi. Käytännössä aluksen navigointi- ja luotsausratkaisut joudutaan aina tekemään aluksilla reaaliolosuhteissa ja in casu, ottaen tietenkin huomioon lainsäädännön lähtökohdan: luotsi on aina neuvonantaja ja päällikkö vastuussa myös luotsin ollessa laivalla. Luotsin tehtävän ja velvollisuuksien täyttäminen kuitenkin edellyttää nykyisen kaltaista luotsin itsenäistä asemaa jatkossakin.

Luotsin toimintaa itse aluksella ja luotsauksen merkitystä osoittaa, että esim. VTS-järjestelmän alusliikenneohjaajan ohjeet, tiedotukset yms. navigointiapu ovat vain ”päämäärähakuista ja ohjeellista” (alusliikennepalvelulaki 6 §). Edes tälle järjestelmälle ei ole voitu säilyttää konkreettista vastuuta aluksen navigointiin liittyen,

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

vaikka alusliikenneohjaaja voi seurata aluksen liikkumista useammalta näyttöruudulta edessään ja osaksi jopa reaaliajassa.

Säännös virkavastuusta esitetään poistettavaksi ”tarpeettomana”, koska ”luotsien virkasuhteet yhtiöittämisen takia muuttuvat työsuhteiksi”. Lakiesityksen kirjoittajilla ei näytä olevan tiedossaan, että luotsien virat ovat muuttuneet työsuhteiksi jo muutama vuosi sitten, virkavastuusäännöksen säilyessä tuolloin niiden perusteiden mukaisesti, jotka voimassa olevaa lakia säädettäessä katsottiin järjestelmän kannalta perustelluiksi ja asianmukaisiksi. Lakiluonnokseen kirjoitettu perustelu muutokselle ei siten voi olla oikea. Joka tapauksessa luopuminen luotsin virkavastuusta näyttäisi myös olevan osoitus siitä, ettei luotsi enää toimi riippumattomana neuvonantajana oman vastuun varassa kuin myös, ettei luotsausta enää pidetä aikaisemmalla tavalla julkisen hallintotehtävän hoitamisena.

Esimerkkinä siitä, mihin nykyisestä järjestelmästä luopuminen voi johtaa, on esim. tilanne, jossa merenkululliset olosuhteet saattaisivat olla esteenä luotsauksen aloittamiselle tai vaatisivat luotsauksen keskeyttämistä. Työnantajan vaatimukset tulon hankkimiseksi ja luotsin ajatukset tai pelot työpaikan säilyttämistä saattaisivat johtaa siihen, että luotsaus kuitenkin suoritettaisiin vaarallisissa olosuhteissa.

Liikenteen turvallisuusviraston osallistuminen luotsaukseen

Lakiluonnoksessa esitetään Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeutta ja mahdollisuutta antaa ”luotsauksen turvallisuuteen” liittyviä määräyksiä.

Luotsauslain v. 2003/2004 tapahtuneiden muutosten myötä Merenkululaitokselle kuulunut oikeus antaa mm luotsausta koskevia tarkempia määräyksiä on lakannut. Ennen luotsauslain 90/1998 säätämistä luotsausta koskivat luotsausasetus 393/1957 ja merenkululaitoksen antamat luotsausohjeet. Luotsauslain 90/1998 tullessa voimaan Merenkululaitokselle jäi edelleen **luotsauksesta vastaavana ja näitä palveluja tuottavana viranomaisena** mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä luotsauksesta sen mukaan kuin **asetuksella** säädetään. Tällaisia ohjeita olivat mm. tuulirajoitukset yms.

Nykyisin voimassa olevan luotsauslain (940/2003) säätämisen yhteydessä kumottiin nämä säännökset tarpeettomina, koska uusi VTS- järjestelmä ja sen mahdollisuudet

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

korvasivat ja mahdollistivat alusliikenteen turvallisuutta koskevat liikennemääräykset. Alusliikennepalvelulain (623/2005) 7 §:n mukaisesti VTS-viranomainen, joka on Liikennevirasto, voi antaa määräyksiä alusliikenteen järjestelemiseksi (vaaratilanteet ja ruuhkat). Liikennevirasto siten voi suoraan puuttua alusten navigointiin antamalla VTS-viranomaisena liikennejärjestelmämääräyksiä. Jos tarvetta tällaisiin määräyksiin on, niitä voidaan antaa VTS-järjestelmässä. Lainsäädännöllistä puutetta tässä suhteessa ei siten ole.

Jokainen merenkulkija, päälliköt, luotsit, linjaluotsit, erivapaudella kulkevat alukset ovat velvolliset noudattamaan voimassa olevaa merenkukulainsäädäntöä samoin em. VTS-määräyksiä. Turvallisuusvirastolle lakiluonnoksessa esitetään oikeutta ”antaa luotsauksen turvallisuutta” koskevia määräyksiä, joita kuitenkin ei olisi määritelty sen paremmin missään asetuksessa kuin muussakaan lakitasoisessa normistossa.

Yleensä viranomaiselle annetussa valtuutuksessa kysymys on tarkasti rajatuista lain täytäntöönpanoa koskevista määräyksistä. Lähtökohtaisesti lainsäädännössä tällaiseen lakia täydentäviin viranomaismääräyksiin on suhtauduttu varauksella, ainakin silloin, jos valtuutuksen rajoja ei itse laissa ole määritelty riittävän tarkasti. Kysymys olisi lainsäädäntövallan kaltaisesta oikeudesta, jota ei tulisi millekään virastolle rajaamattomin perustein antaa. Lakiuudistuksessa ei ole tarkemmin rajattu tai esitetty, mitä ”luotsauksen turvallisuus” sisältäisi.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei ole luotsauksesta vastaava ja näitä palveluja tuottava viranomainen, kuten merenkululaitos aikanaan oli. Nyt näyttäisi kysymys olevan epämääräisistä ”kaitsijamääräyksistä”, jolla voitaisiin ottaa kantaa esim. kansainvälisten oikeusohjeiden sisältöön. Virastolle annettu oikeus olisi poikkeuksellinen. Tällaisilla päätöksillä ja määräyksillä suoraan puututtaisiin konkreettiseen luotsaustapahtumaan ja myös päällikön sekä merilain ja luotsauslain mukaiseen tilanteeseen. Näin huolimatta siitä, ettei viranomaisella so. turvallisuusvirastolla ole mitään keinoa seurata tuon tapahtuman reaalisia olosuhteita. Päälliköllä, joka on vastuussa aluksen ohjailusta ja kulusta, voi sitä paitsi olla täysi erilainen käsitys kulloisestakin merenkulullisesta tilanteesta, jossa luotsilla olisi viranomaismääräys noudatettavana.

Täysin tarpeetonta, jopa vaarallista olisi luoda oikeudellinen järjestelmä, jossa ulkopuolinen virkamies tai virasto päättää, mitä kulloinkin on pidettävä asianmukaisena tai virheellisenä luotsauksessa. Ja tämä tapahtuisi täysin vapaan harkinnan mukaisesti ilman lailla tai asetuksessa asetettuja rajoja tai perusteita. Tähän

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

asti tällainen arviointi on kuulunut Suomessa tuomioistuinlaitokselle. Suurena vaarana on, että Liikenteen turvallisuusvirastosta muodostuu eräänlainen merten poliisi ja kenttäoikeus, joka luo omat sääntönsä (lainsäädäntö), päättää itse onko sääntöjä rikottu (tuomiovalta) ja ohjaukskirjojen myöntämiskäytännöllä (myöntäminen, peruuttaminen)(täytäntöönpano) käyttää lisäksi tuomio- ja rangaistusvaltaa. Epämääräisten perusteiden lisäksi ko. olevan luotsin, päällikön tai muun vastaavassa asemassa tai tehtävässä olevan henkilön oikeusturva olisi rajallinen eikä ainakaan sellainen, jota tuomioistuinikäytännössä edellytetään.

Ehdotettu säännös on sellaista ulkopuolista puuttumista aluksen navigointiin ja luotsaukseen, joka nykyiseen navigointinormistoon (mm. merilaki, luotsauslaki) ei kuulu.

Jos tällainen ”luotsauksen turvallisuutta” koskeva määräysvalta turvallisuusvirastolle annetaan, tulisi valtiolla vastaavasti olla omalta osaltaan korvausvastuu luotsauksessa aiheutuvista vahingoista, mikä tietenkin toteutuisi jo siinä, että lakiesityksessä toisaalla esitetään vahingonkorvauslain 3:7 kumoamista. Tämän jälkeen valtio vastaisi ainakin tältä osin luotsauksessa aiheutuneesta vahingosta.

Esimerkkinä oikeusturvan kannalta ongelmallisista tilanteista on jo tälläkin hetkellä oleva erimielisyys ns. Orregrundin 10 m:n väylän navigointitavasta. Ehkä juuri tämä asia on ollut osaltaan muutosehdotusten taustalla ja perusteena. Turvallisuusvirasto edustaa turvallisuudesta erilaista näkemystä kuin luotsikunta Kotkassa, ja joka viraston käsitys on ristiriidassa vuosikausia noudatetun luotsaus- ja navigointikäytännön kanssa. Tämä **käytäntö on muodostunut juuri turvallisuussyistä**, koska vesialueelle olevalla väyläalueella mutkittavat väyläviivat ja niillä ajaminen muodostaa suuremman turvallisuusriskin käytännön navigoinnissa kuin väylän ajaminen mahdollisimman vähäisin kurssimuutoksia. Luotsien taholta väyläviivojen kulkua on vaadittu muutettavaksi käytännössä turvallisiksi koetun käytännön mukaiseksi. Joka tapauksessa turvallisuusvirasto käsityksiinsä ja omiin oikeussääntöjen tulkintoihinsa vedoten väittää luotsien menetelleen ”hyvän merimiestavan vastaisesti” ja lisäksi vastoin meriteiden sääntöjä. Tilanne on oiva esimerkki siitä, mihin tällainen ”virastomääräysten” antaminen voisi johtaa. Luotsien puolelta on pyydetty, että VTS antaa mahdollisesti tarpeelliset liikennemääräykset, jos niihin nähdään aihetta. Samoin on esitetty, että turvallisuusvirasto voimassa olevan oikeusjärjestyksen ja muidenkin alusturvallisuutta koskevien lakien ja niissä säädetyn menettelyn mukaisesti voisi tehdä asiassa tutkintapyyntöön syyttäjälle ja jättää asian oikeuslaitokselle, jolle tällaisen kysymyksen ratkaiseminen oikeusjärjestyksemme

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

mukaan kuuluu. Järjestelmän vastaista on, että turvallisuusvirasto itse ryhtyy päättämään ja ratkaisemaan asiaa. Erityisen mielenkiintoista olisi arvioida tällaista tilannetta sen jälkeen kun virasto on muuttanut Rovaniemelle ja ryhtyisi antamaan esim. Hangon tai Turun saariston yksittäisiin luotsauksiin liittyviä ”luotsauksen turvallisuutta” koskevia määräyksiä.

Voisi myös kuvitella, että alusturvallisuuden kannalta mm. laki alusturvallisuuden valvonnasta (370/1995) ja Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009) antavat Liikenteen turvallisuusvirastolle riittävät keinot alusten turvallisen navigoinnin valvomiseksi.

Joka tapauksessa **jos luotsin riippumatonta asemaa ja toimintaedellytyksiä rajoitetaan**, siitä pitäisi seurata, että luotsauslaista tulisi poistaa säännös luotsin vastuusta luotsauksesta ja jolloin vastuu määräytyisi normaalin työntekijän vastuun mukaisesti.

Liitto ei kuitenkaan pidä tällaista lakiluonnoksen kehitystä meriturvallisuutta edistävänä.

Kaavaillusta vahingonkorvausvastuusta

Lakiluonnoksen mukaan luotsausyhtiö vastaisi luotsauksessa aiheutetusta vahingosta silloin kun se on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Yhtiöllä ei siten olisi normaalia isännänvastuuta luotsauksessa aiheutetusta vahingosta. Päinvastoin esitetään, että vastuu syntyisi toisin kuin esim. vahingonkorvauslaissa on säädetty. Esitys on korvausoikeudellisesti poikkeuksellinen.

Toisaalta ehdotuksella esitetään säädettäväksi korvausjärjestelmä, jossa yksityisen työnantajan korvausvastuuta rajoitettaisiin. Tämä rajoitus mahdollisesti on ristiriidassa perustuslaissa turvatun omaisuuden suojan kanssa. Rajoitukset koskisivat sekä vahingonkorvauksen perustetta ja määrää.

Uudistusesitys on poikkeuksellinen siihenkin nähden, että vastuun rajoittamiset eivät yleensä koske tilanteita, joissa vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä

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

huolimattomuudesta. Päinvastoin tällaisessa erittäin moitittavassa ja haitallisessa tilanteessa yleensä korvaukset tulisi tuomita täysimääräisenä. Vahingonkorvauslain mukaan vahingon tahallaan aiheuttanut työntekijä on rinnakkaisessa ja lähtökohtaisesti täysimääräisessä vastuussa työnantajan kanssa. Myös vakuutusosoikeudellisten periaatteiden vastaista on, ainakin yleisellä tasolla, vakuuttaa ja korvata tällaisia vahinkoa. Vakuutuksiin tällaisten varalta yleensä liittyy täysi regressimahdollisuus vahingon aiheuttajaan nähden.

Toisaalta **vahingonkorvauslain** mukainen **kanavoitijärjestelmä** ei koskene lainkaan tilanteita, joissa vahinko on aiheutettu tahallisesti. (vrt. VahL 4:1:1; 4:1:2 ja 6:2 toinen lause)

Ehdotuksen mukaan luotsausyhtiön vastuuseen sovellettaisiin muilta osin **merilakia** ja vahingonkorvauslakia. Viittausta merilakiin voidaan pitää erikoisena, koska merilaki ei lakina koskene luotsaustoiminnan järjestämistä. Ainakaan lausuntopyynnön yhteydessä olevista asiakirjoista ei ole löydettävissä lakimuutosesitystä, jossa säädettäisiin luotsausyhtiön vastuusta merilaissa. Voimassa olevassa merilain viitatussa säännöksessä (ML 7:1) ei ole mitään mainintaa luotsausyhtiön toissijaisesta vastuusta, joka olisi ”kanavoitu” laivanisännän vastuuseen.

Lähtökohtaisesti luotsauspalvelujen tarjontaa harjoittavan **yksityisen** yhtiön tulisi kantaa normaali vahingonkorvausvastuu, myös isännänvastuun muodossa. Luotsauspalvelujen järjestäminen lienee lopultakin toimintaa, joka ei vastuultaan poikkea muusta samankaltaisesta liiketoiminnasta. Lakiluonnoksen viittaus vahingonkorvauslakiin luotsausyhtiön korvausvelvollisuutta säätelevänä näyttää asianmukaiselta ainakin jos sen toiminnan katsotaan rajoittuvan tähän.

Sen sijaan asia voi muuttua toiseksi, jos luotsausyhtiön katsottaisiin olevan vastuussa myös luotsauksesta. Tällöin tulisi edellyttää myös luotsauslain rakenteellista muutosta mm. luotsin vastuusäännösten osalta. Luotsauslaki tällä hetkellä koskee ensisijaisesti ja pääosin luotsia ja luotsausta sekä luotsien ohjauskirjajärjestelmää ja vapautuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta. Jos luotsausyhtiön vastuuta halutaan jatkossa rajoittaa, mitään lakitekneistä estettä ei liene sille, että asiasta säädetään, kuten valtion vastuun osalta tähänkin asti, vahingonkorvauslaissa.

Siinä tapauksessa, että myös työnantajan direktio- ja ohjausvallan katsotaan ulottuvan itse luotsaukseen, joko suoraan tai epäsuorasti, luotsausyhtiön rinnakkainen

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

(isännän)vastuu laivanisännän kanssa olisi täysin perusteltu. Kysymys ei olisi, eikä lakiluonnoksessa lausutun tavoin voikaan olla, laivanisännän ”takautumisoikeuden säätelystä” luotsausyhtiöön nähden, vaan rinnakkaisesta vastuusta. Tätä vastuuta voitaisiin tarvittaessa ja niiden perusteiden mukaisesti, joita nyt esitetään rajoitetun vastuu perusteeksi, sovittaa vahingonkorvauslain 3:6 mukaisesti. Vastaavasti tulisi huomioonotettavaksi myös vahingonkorvauslain 6 luvun säännökset soveltuvien osin.

Luotsin kannalta tällaisessa tilanteessa ristiriitaista ei näyttäisi olevan, että luotsin työntekijänä aiheuttamaa vahinkoa kattaa sekä luotsausyhtiön että laivanisännän isännänvastuu.

Kaikkiaan näyttää kuitenkin siltä, että lakiuudistuksen valmistelun yhteydessä täsmentymättömäksi tai jopa vaille huomiota on jäänyt kysymys uuden yhtiömuodon vaikutuksesta luotsauslain 8 §:än ja siitä seuraavaan luotsin vastuuseen. Tässä lausunnossa käsitellyt muutokset luotsin asemassa liittyvät juuri tähän kysymykseen.

Käytännön vastuutilanteissa 100 000 € vastuuraja sinänsä on olematon vahinkoihin nähden. Tällainen korvausmahdollisuus kuitenkin mahdollistaisi **vaatimusten esittämisen** luotsiyhtiölle. Vaatimuksen sisältönä tulisi olemaan väite luotsin tahallisesta tai törkeän huolimattomasta toiminnasta. Kokemus on osoittanut, että haveritilanne sinänsä on luotsille henkisesti raskas ja rasittava asia, olipa kysymys luotsin aiheuttamasta vahingosta tai ei. Erityisesti niissä tilanteissa, joissa haveria seuraa pitkälliset jopa vuosikausia kestävät oikeusprosessit ja -selvittelyt, tilanne on erityisen ongelmallinen. Useissa tapauksissa luotsin kyky toimia luotsina menetetään. Myös luotsin oman korvausvastuun osalta taloudelliset menetykset ovat vaarassa kasvaa lakiesityksen johdosta. Nykyinen korvausoikeudellinen tilanne on juuri merilain 7:1 johdosta muodostunut sellaiseksi, ettei korvausoikeudellisia ongelmia juurikaan ole ollut lukuun ottamatta niitä erityistilanteita, joissa valtion omaisuutta vahingoituu. Lakiluonnoksen mukaisella uudistuksella tämä ongelma ei suinkaan poistu.

Voiton tavoittelu liiketoiminnalla ja siihen liittyvä vahingonkorvausvastuu ovat aina vastuupillisesti liitetty toisiinsa. Lakiuudistuksella kaavaillaan luotsausyhtiölle rajoitettua vastuuta, joka ei kattaisi tavanomaisia luotsausvahinkoja (aiheuttajalla vain ”tuottamus”), josta vahingosta luotsi edelleen olisi henkilökohtaisessa korvausvastuussa. Tämä ei ole oikeassa suhteessa siihen, että luotsien työpanoksen avulla luotsausyhtiö, ja lisäksi monopoliaseman turvin, tavoittelee ja hankkii liikevoittoa.

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

Oikeuspoliittisesti olisi erikoista, että ollaan luomassa yksityisoikeudellista toimintajärjestelmää, jossa yleisestä isännänvastuujärjestelmästä poiketen työntekijä kantaisi käytännössä vastuun työssä aiheutuneesta vahingosta työnantajan kerätessä toiminnasta taloudelliset hedelmät ja voiton, samalla ollen de facto vastuusta vapaa. Epäsuhta on melkoinen eikä vastaa ainakaan perinteisiä oikeuskäsityksiä.

Kaavailluissa vastuutilanteissa työntekijä olisi joka tapauksessa (täysimääräisessä) rinnakkaisvastuussa ja taloudellisten menetysten lisäksi hänen menettäessä myös kyvyn toimia luotsina. Itsestään selvyys kai olisi, että tällaisessa tilanteessa lisäksi työsuhde päätettäisiin menettelyn johdosta.

Olisi mielenkiintoista tietää, onko lakiuudistuksen valmistelussa kartoitettu vahinkohistoriasta kuinka monta sellaista luotsausvahinkoa olisi ollut, jossa työnantaja olisi joutunut kantamaan nyt kaavaillun vastuun. On epäiltävissä, että lakiluonnoksen työnantajan vastuujärjestely on suunniteltu lähes muodon vuoksi, jotta jollakin tavalla voitaisiin osoittaa yksityisoikeudellisen yhtiön ”kantavan isännänvastuuta”.

Kun luotsauspalvelujen tuottaminen ja myynti siirtyisi lakiuudistuksen myötä yksityiselle osakeyhtiölle, joka harjoittaa luotsauspalvelujen tarjontaa monopoli-oikeuden turvin, on myös tarkasteltava kysymystä syntykö luotsausyhtiön ja laivanisännän välille **sopimussuhde** ja mikä vaikutus tällä mahdollisesti olisi erilaisiin asiassa ilmeneviin vastuihin vahingoista sekä luotsausyhtiön että sen työntekijöiden kannalta? Kysymys luotsausyhtiön osalta näyttäisi olevan sopimuspakon tyyppisestä tilanteesta. Lakiluonnoksen perusteluista ei ilmene, että tätä kysymystä olisi lakiuudistuksen valmistelussa pohdittu lainkaan.

Liiton käsityksen mukaan on vaikea nähdä perusteita lakiluonnoksen mukaiselle esitykselle erityisesti huomioon ottaen ehdotetut muutokset kokonaisuudessaan. On suuri vaara, että uudella lainsäädännöllä aikaan saadaan nykyistä huonompi, suorastaan sekasortoinen tilanne ainakin luotsin vastuun kannalta.

Ehdotuksen vahingonkorvausvastuuta käsitteleviä lakiluonnoksen kohtia lukiessa syntyy myös vaikutelma ja epäily, että oikeudelliset käsitteet, joita sitä paitsi on käsitelty lakiluonnoksessa varsin vapaamuotoisesti, olisivat menneet sekaisin ja ettei korvausoikeudellista järjestelmää ja säännösten sisältöä olisi ehkä ymmärretty

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

oikealla tavalla.

Lakiesitys tulisi tältä osin ehdottomasti valmistella uudelleen. Valmistelussa lakiehdotus tulisi perinpohjaisesti, mm. kuulemalla eri intressiryhmiä, valmistella asiallisesti ja lakiteknisesti asianmukaiseen kuntoon.

Hyvän merimiestavan noudattamisen vaatimus luotsauslakiin

Esityksessä esitetään luotsauslakiin sisällytettäväksi luotsin velvollisuuksia lisäävänä velvollisuus noudattaa ”hyvää merimiestapaa”. Perusteluina viitataan ML 6:9:än.

ML 6:9 on säännös, joka koskee hyvän merimiestaidon noudattamista. Päällikön on huolehdittava, että alusta kuljetetaan hyvän merimiestaidon mukaisesti. Esityksen tekijöiltä näyttää jääneen havaitsematta, että merimiestavalla ja merimiestaidolla on eri käsitteisällöt (ks. esim. Nykysuomen sanakirja).

Nyt kuitenkin esitetään, että luotsin olisi noudatettava ”hyvää merimiestapaa”. Sanonta eroaa viitatussa säännöksessä ja merilaissa käytetystä terminologiasta.

Päätäisikö jälleen Liikenteen turvallisuusvirasto onko noudatettu ”hyvää merimiestapaa” vai ei?

Tapaoikeus käsitteenä on epämääräinen ja muuttuva. Se ei ole riittävän tarkkarajainen siten, että aina etukäteen voitaisiin tietää, mikä kulloinkin on hyvän merimiestavan mukaista tai vastaista.

Yleensä tällainen arviointi kulloisenkin tarpeen mukaan on jätetty tuomioistuimien tehtäväksi. Joka tapauksessa luotsauslakiin tällaisen epämääräisen velvoitteen kirjaaminen on täysin tarpeetonta etenkin, **kun merilain 20:2 säännös jo käytännössä asettaa myös luotsille tämän kaltaisen vaatimuksen velvoitteet rangaistuksen uhalla noudatettaviksi.**

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

Päällikön opettaminen

Lakiehdotuksen perusteluihin sisältyy jo edellä mainittu virhe virkasuhteiden muuttumisesta lakimuutoksen yhteydessä työsuhteiksi. Lakiehdotuksen laatijoilta näyttää myös jääneen huomiotta merilain 6:3a §:n vaatimukset aluksen päällikölle reitin suunnittelusta etukäteen. Merilain säännös perustuu kansainvälisiin säännöksiin (STCW) joiden sisältö tässä suhteessa on sama.

Koko lakiehdotus näyttää huokuvan sitä Onnettomuuskeskuksen esittämää ja ylläpitämää ajatusta, että luotsi aluksella luotsauksen aikana olisi merenkulullisesti ja navigoinnissa suurin auktoriteetti. On todettava, että luotsin neuvonantajan asema ja sen oikeudellinen merkitys on Liiton käsityksen mukaan tulkittu virheellisesti ja, että ainakin, mikäli tästä halutaan tehdä johtopäätös, että luotsi vastaa aluksen ohjailusta, tällainen tulkinta näyttäisi olevan vastoin voimassa olevaa oikeutta. Päällikkö on aina vastuussa aluksen ohjailusta myös luotsin ollessa aluksella (luotsauslaki 7 §). On aina lopultakin päällikön ratkaisuvallassa miten hän järjestää aluksen navigoinnin luotsin ollessa aluksella. Kaikki luotsin toimet ovat oikeudellisesti vain neuvoa antavia lukuun ottamatta luotsauslain 11 §:n mukaisia toimia (kieltäytyminen luotsauksesta, lopetus).

Edellä on jo lausuttu päällikön ja luotsin välisestä suhteesta. Kysymys on tietojen vaihtamisesta. Navigointiin eivät vaikuta pelkästään vesialueen olosuhteet; esim. aluksen, miehistön yms. ominaisuudet ovat tekijöitä, jotka vain aluksen päällikkö voi riittävästi hallita ja ottaa huomioon.

Tietävästi missään kansainvälisessä normistossa tällaista ”opetusvelvollisuutta”, todennäköisesti juuri em. syistä, ei ole säädetty. Kaiken lisäksi sellainen ”opetus” mm. aluksen saapuessa avomereltä Suomen väylille olisi yleensä mahdotonta. Luotsipaikat sijaitsevat nykyisin niin lähellä rannikon vaaroja, ettei opetukseen ole käytännössä aikaa eikä se siten olisi mahdollista. Joulukuun 11 päivänä 2009 Pohjanlahdella Rahjan edustalla tapahtuneen M/s Emsrunnerin haverin olosuhteet osoittavat, ettei tällainen opettaminen olisi ollut mahdollista tai sitten sellainen toiminta olisi itsessään aiheuttanut saman vaaran, josta karilleajo aiheutui. Luotsi joutuu toimimaan jo muutoinkin erittäin vaikeissa olosuhteissa, minkä johdosta sellaisten velvollisuuksien kirjoittaminen lakiin, joita ei voida kaikissa olosuhteissa edes toteuttaa, tuntuu huonosti perustellulta.

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

Liiton käsitys on, että ehdotus perustuu ajattelulle, joka ei vastaa kansainvälisesti sovittua ja säädelyä päällikön ja luotsin välistä suhdetta. Tässä suhteessa lakiuudistuksen valmistelijoiden käsitys vaikuttaa virheelliseltä ja kansainvälisesti voimassa olevan järjestelmän vastaiselta. Siihen ei tulisi pyrkiä vaikuttamaan poikkeavasti Suomen sisäisellä lainsäädännöllä. Riittävää on, että päällikön ja luotsin välillä tapahtuu turvallisuuden kannalta tarpeellisten tietojen vaihto. Jo tällä hetkellä luotsauslakiin sisältyy määräys, jonka mukaan luotsin on esitettävä luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen kartta-aineistoon perustuva reittisuunnitelma ja annettava muut turvallisuuden kannalta tarpeelliset tiedot. Erityisesti ottaen huomioon päällikön omat velvollisuudet nykyistä säädöstasoa on pidettävä riittävänä.

Hinnoittelu

Kysymys on esityksestä, jolla valtioneuvostolle nykyisin kuuluva oikeus annettaisiin yksityiselle yhtiölle. On selvää, että yhteiskunnan avoin ja demokraattinen valvonta tässä suhteessa heikkenee, ellei kokonaan katoa. Kysymys on joka tapauksessa perustuslain 124 §:n mukaisesta tilanteesta. Poliittinen kysymys on, tulisiko näin menetellä monopoliyhtiön kohdalla varsinkin, kun osaa toiminnasta (Saimaan liikenne) joudutaan tukemaan budjettivaroin.

Taloudelliset vaikutukset

Luotsausyhtiön toiminta lienee normaalia verotettavaa elinkeinotuloa, josta lienee maksettava kulloinkin voimassa oleva arvonlisävero. Luotsausmaksuihin, jotka tulevat varmuudella nousemaan, tulee näin myös 23 % lisäys. Yhtiölle muodostuu mahdollisesti huomattaviakin kustannuksia toimintaan liittyvien vastuiden vakuuttamisesta. Työntekijöiden eläkevastuiden kattaminen edellyttää useiden miljoonien eurojen lisäkustannuksia. Kaikki kustannukset tulevat vähitellen vaikuttamaan yhteiskunnassa hintoja korottavasti. Uudistusta tuskin voidaan perustella taloudellisilla hyödyillä.

Muuta

Lisäksi Liitto viittaa lausuntoonsa liikenne- ja viestintäministeriölle 22.6.2009, jonka Liitto on antanut Luotsausliikelaitoksen muuttamista osakeyhtiöksi koskevan

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

hallituksen esitysluonnoksen johdosta. Lausunnossa esitetty uudistetaan ja toistetaan tässä yhteydessä.

Loppupäätelmiä

Liiton käsityksen mukaan lakiehdotuksessa ei ole otettu oikealla tavalla huomioon luotsin ja päällikön välistä suhdetta ja, että kaavailluilla muutoksilla tuntuvasti vaikuttamassa heikentävästi luotsin toimintaedellytyksiin suorittaa luotsaus meriturvallisuutta edistäen sekä toimia aluksella reaalisolosuhteissa yhteiskunnan turvallisuuskontrollina.

Vahingonkorvausta koskevat muutokset saisivat aikaan oikeudellisesti täysin poikkeavan ja sekavan, jopa sekasortoisen tilanteen. Luotsien korvausoikeudellinen asema ja muu tilanne on vaarassa heikentyä merkittävästi jo pelkästään uuden lain soveltuvuutta ja ulottuvuuksia kokeiltaessa. Uuden oikeuskäytännön muodostuminen saattaa viedä vuosikymmeniä. Joka tapauksessa on selvää, että juuri luotsi joutuu keskeiseksi henkilöksi tällaisessa menettelyssä seurauksin, joihin edellä on viitattu.

Liitto kiinnittää huomiota myös siihen, että lain valmistelu, huolimatta asiaan liittyvistä varsin merkittävistä lainsäädännöllisistä vaikutuksista, on tapahtunut ainakin eturyhmien kannalta salassa. Valmistelulle kuvaavaa on, että näin merkittävässä ja laajojakin vaikutuksia sisältävässä asiassa lausunnonantajille on varattu vain yhden (1) viikon aika. Syntyy myös vaikutelma, ettei lausunnoissa esitettyä voida ajanpuutteen vuoksi enää ottaa edes riittävästi huomioon. Menettelyn osalta Liitto kiinnittää huomiota siihen kysymykseen, onko lakiluonnoksen valmistelu tapahtunut menettelyllisesti ja toisaalta myöskään asiallisesti (esim. vahingonkorvausvastuut ym. virheet) hyvän hallintotavan mukaisesti. Huomioon ottaen vahingonkorvausta koskevan osan laajat vaikutukset, Liiton käsityksen mukaan valmistelun olisi tullut ja tulisi tapahtua vähintäänkin oikeusministeriön toimesta.

Koska yksityiseen yhtiömuotoon siirtymisestä näyttäisi olevan varsin lyhyt matka ehkä monopoliaseman lakkaamiseen ja toiminnan järjestämiseen täysin vapaan elinkeinotoiminnan lähtökohdista käsin, koko yhtiöittämisshanke siihen liittyvine muutoksineen Liiton käsityksen mukaan olisi keskeytettävä ja jäätävä odottamaan parhaillaan istuvan luotsaustyöryhmän työn tuloksi. Toiminnan jatkaminen liikelaitosmuodossa ei ole oikeudellisesti minkään oikeusohjeen tai periaatteen

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

vastaista.

Liitto on luotsausta koskevien muutosten yhteydessä edustanut jatkuvasti käsitystä, että ainakin itse luotsauksen so. luotsien suorittama turvallisuustoiminta (luotsaus) tulisi tapahtua viranomaistoimintana, jossa meriturvallisuuden ja ympäristön suojelun vaatimukset voitaisiin Liiton käsityksen mukaan parhaiten toteuttaa ja turvata. Kysymys on koko yhteiskunnan edusta. Tärkeä elementti luotsin työssä on, ettei sen tulisi lainkaan olla liiketaloudellisen voitontavoittelun välineenä. Ellei luotsien suorittamaa toimintaa (luotsaus) voida yhteiskunnallisten näkemysten johdosta palauttaa valtion viraston osaksi, esim. yhdistämällä se VTS-järjestelmään, olisi tämän turvallisuustoiminnan turvaamiseksi harkittava kokonaan uusia vaihtoehtoja, joina Liitto on esittänyt esim. voittoa tuottamattoman luotsiosuuskunnan perustamista, jossa jäseninä olisivat vain ohjauskirjan suorittaneet luotsit ja joka osuuskunta vastaisi riittävästä luotsien määrästä ja luotsien kouluttamisesta yms. ammattitaitoa ylläpitävistä seikoista ja joka osuuskunta puolestaan voisi tuottaa ja myydä palveluja kenelle tahansa, joka haluaisi markkinoida ja välittää luotsauspalveluja. Tällainen voisi olla myös valtion omistama luotsausyhtiö tai tällainen luotsauspalvelujen välitys- ja järjestelytoiminta voitaisiin kilpailuttaa. Järjestely takaisi riittävän luotsimäärän, ammattitaidon sekä myös riippumattomuuden, jota luotsauksessa edellytetään.

Edellä lausuttuun viitaten Liitto esittää, että asia ja koko hanke olisi keskeytettävä ja ryhdyttävä valmistelemaan uudelleen.

Helsingissä, elokuun 31 päivänä 2010

Luotsiliitto-Lotsförbundet ry

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