

Luotsi ja ice advisor toiminta

Sisällysluettelo

1. Tehtävä ja lausuntopyyntö
2. Mistä toiminnassa on kysymys
 - 2.1 Ice Advisor toiminnan piirteitä
 - 2.2 Yleistä luotsauksesta
 - 2.3 Itämerenluotsaus
 - 2.4 Itämeren luotsina toimiminen ilman kelpoisuusehtojen täyttämistä
 - 2.5 Itämerenluotsaus ja BPAC
3. Jääoppaan työ/palvelusuhde
 - 3.1 Palveluehtoja koskeva sopimus
 - 3.1.1 Työsuhte – vai joku muu
 - 3.2 Neuvottelutulos/sairaus ja tapaturma
 - 3.3 ” /työeläke
 - 3.4 ” /kilpaileva toiminta
 - 3.5 ” /työsuojeluongelma
4. Vastuukysymyksiä
 - 4.1 Sovellettava lainsäädäntö
 - 4.2 Luotsin vahingonkorvausoikeudellisesta tilanteesta Suomessa
 - 4.3 Ulkomaiset tuomiot ja täytäntöönpano
 - 4.4 Yhteenvedo
5. Vastuunselvittelymenettely ja kustannukset
 - 5.1 Yleistä
 - 5.2 Neuvottelutulos/oikeudelliset vastuut
6. Yleisiä huomioita
7. Lopuksi

1. Tehtävä ja lausuntopyyntö

Luotsiliitto on pyytänyt allekirjoittanutta arvioimaan syntykö luotsille ongelmia harjoitettaessa ice advisor toimintaa ja jos syntyy, millaisia ongelmia luotsin kannalta on näköpiirissä.

Tutustuttuani asiaan esille nousee ainakin kaksi merkittävää kysymystä, nimittäin

- toimintaan liittyvät vastuukysymykset
- palvelussuhteen sisältö ja luotsin oikeudellinen asema siinä

Toisaalta kysymyksessä olevat aiheet liittyvät yhteen ja on käsiteltävä osittain yhdessä

2. Mistä toiminnasta on kysymys

2.1 Ice advisor toiminnan piirteitä

Voidakseni vastata esitettyihin kysymyksiin, on ensimmäiseksi tarkasteltava mistä toiminnassa on kysymys.

Asiaa koskeviin suunnitelmiin sisältyy luonnos sopimukseksi jääopastuksesta.

Sopimusmallissa aluksella toimivaa henkilöä nimitetään ”jääoppaaksi”. Sopimuksen tekee jääopas omissa nimissään - ilmeisesti myös Ice Advisors Oy:n lukuun ja puolesta- , joka sopimuksen mukaan ”asettaa jääoppaan päällikön avustajaksi”. Jääoppaan tehtävänä on opastaa ja neuvoa aluksen päällystöstä siitä, miten alus voi edetä **talvi- ja jääolosuhteissa mahdollisimman tehokkaasta ja turvallisesti siten, että ympäristölle ja alukselle aiheutuvat vaaratilanteen minimoidaan.**

Sopimuksen mukaan ”jääopas ei koskaan toimi luotsina, ei edes siinä tapauksessa, että alus liikkuu suomalaisilla kulkuvesillä tai väylillä”. Jääopastusneuvonnan alkamisesta on sopimukseen sisällytetty samankaltaisia perusteita, jotka luotsauslain tarkoittaman luotsaustehtävän alkamiseen ja päättymiseen. Sopimuksen mukaisesti jääopas olisi aina oikeutettu **kieltäytymään** päällikön hänelle määrätystä tehtävästä. Tämä määräys kuvanee jääoppaan, kuten luotsinkin, itsenäistä asemaa ja päällikön/laivaisännän työnantaja- tai hierarkiasuhteeseen perustuvan direktiovallan puuttumista. Sopimuksessa on ilmoitettu, että jääopas ei toimi luotsina . Pyrkimyksenä näyttää olevan erottaa jääopastoiminta luotsauksesta ja että tämä toiminta olisi sisällöltään jotain muuta neuvontapalvelua. Sopimukseen sisältyy lisäksi runsaasti muitakin vastuunrajoituslausekkeita.

2.2. Yleistä luotsauksesta

Luotsauksella Suomessa on kohtalaisen yksiselitteinen (lakiin perustuva) käsitteistö.

Luotsauksesta säädetään käsittelee voimassa olevassa luotsauslaissa (940/203.) Luotsauslain mukaan luotsaus on aluksen ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana.

Lain 2 §:ssä on luotsausta koskeva määritelmä; luotsia koskevan määritelmän yhteydessä epäsuorasti myös käy ilmi, että luotsauslain tarkoittama luotsaus voi tapahtua Suomen vesialueella tai Saimaan kanavan vuokra-alueella. Suomessa luotsaus on mm.

luotsinkäyttöpakosta johtuen ollut viranomaistoimintaa so. julkisen vallan käyttöä. Tällä hetkellä luotsipalvelujen tuottaminen on uskottu valtion liikelaitokselle

Luotsausliikelaitokselle.

Luotsaustoiminnalle luotsauslain mukaan on tyypillistä ja ominaista luotsin itsenäinen asema neuvonantajan tehtävässään päällikköön nähden. Itsenäinen asema ilmenee mm. luotsin oikeudesta keskeyttää luotsaus. Tämä seikka leimaa myös vastuukysymyksiä. Eri asia on, että luotsilla ja päälliköllä on eri oikeusohjeisiin (säännöksiin) perustuva yhteistoimintavelvollisuus ja, että luotsin vastuu on kytketty laivaisännän vastuuseen eräiltä osin.

Yksityistä luotsausta tai luotsaukseen rinnastettavaa toimintaa esiintyy tai on esiintynyt seuraavissa muodoissa:

- linjaluotsaus
- itämerenluotsaus
- satamaluotsaus valtion luotsin sivutoimena (ei enää käytössä)
- erivapaudet (aluksen ohjailu ilman luotsia)

Linjaluotsausta, joka on suoraan luotsaustoimintaan rinnastettavaa toimintaa tässä kirjoituksessa ei käsitellä.

Valtion luotsin harjoittaessa aikaisemmin satamaluotsausta, sitä pidettiin valtion luotsin sallittuna sopimukseen perustuvana sivutoimena/ sivutoimintana, joka kuitenkin tällä hetkellä on sisällytetty valtion tarjoamiin luotsauspalveluihin (ja on julkisen vallan käyttöä sekin). Erityisiä kirjallisia sopimuksia tehtävän suorittamisesta ei ilmeisesti laadittu; luotsin osalta kysymyksessä oli lähinnä yrittäjäperusteinen toiminta.

Satamaluotsaukseen liittyneitä vastuukysymyksiä luotsin kannalta ei liene perinpohjaisesti selvitelty.

2.3. Itämeren luotsaus

Luotsauslaista on nykyisin poistettu itämerenluotsin määritelmä, koska itämerenluotsauksen katsotaan poikkeavan luotsauslaissa tarkoitetusta luotsaustoiminnasta (tapahtuu Suomen vesialueiden ulkopuolella ja yksittäisen henkilön toimesta; ei ole liikelaitoksen toimintaa) . Itämerenluotseista säädetään itämerenluotseista annetussa asetuksessa (1105/1981). Säädökset itämerenluotsauksesta liittyvät kansainväliseen yhteistoimintaan Itämerellä. (Vrt jälj. BPAC)

Asetuksen mukaisesti itämerenluotsilla tarkoitetaan henkilöä, joka yksityisoikeudellisen työ- tai muun sopimuksen nojalla toimii **luotsina tai muuna merenkulullisena neuvonantajana Itämeren alueella Suomen kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella**. Itämeren alueella tarkoitetaan Itämerta ja siihen mukaan luettuna Pohjanlahti ja Suomenlahti ei kuitenkaan Tanskan salmia eikä Kategatia ja Skageragia.

Itämeren luotsilla tulee olla voimassa oleva **ohjauskirja**, jonka merenkululaitos antaa hakemuksesta. Ohjauskirjan edellytyksenä on Suomen kansalaisuus, merikapteeninkirja, itämerenluotsin tutkinto ja muut merenkululaitoksen mahdollisesti asettamat vaatimukset.

Ohjauskirjan yhteydessä merenkululaitos antaa erityisen henkilöllisyystodistuksen esitettäväksi aluksen päällikölle ja Itämeren maiden merenkulkuviranomaisille.

Asetuksessa säädetään myös luotsin tai muun merenkulullisen neuvonantajan toimintavelvollisuuksista, oikeudesta periä vahvistetun taksan mukaiset luotsausmaksu, ohjauskirjan lakkaamisesta ja mahdollisesta pidennyksestä sekä ohjauskirjan peruuttamisesta. Luotsaustaksaa on tarkistettu viimeksi 15.2.2002.

Objektiivisin perustein on vaikeuksia nähdä, että suunniteltu jääopastoiminta, ainakaan sellaisena kuin sitä kuvataan palveluja koskevassa sopimuksessa tai muissa asiaan liittyvissä asiakirjoissa, poikkeaisi toiminnasta, jota tarkoitetaan asetuksessa itämerenluotseista. Jääolosuhteet mitä ilmeisimmin ovat vesialueen erikoisolosuhteita. Pelkkä asian sanominen toiseksi tai uusi tehtävänimike ilman toiminnallisia eroja, tuskin voi muuttaa toiminnan joksikin muuksi ainakaan sopimuksen ulkopuolisessa suhteessa eikä ehkä myöskään sopimussuhteessa.

2.2. Toiminta itämerenluotsina ilman kelpoisuusehtojen täyttämistä

Suoranaisia sanktioita siitä, että joku toimii itämerenluotsin kaltaisena neuvonantajana ilman itämerenluotsin kelpoisuusehtojen täyttämistä, ei ole asetuksessa säädetty. Voisiko itämerenluotsin puuttuva kelpoisuus kontstruoida jonkun rangaistavan teon (esim.

liikenneturvallisuuden vaarantaminen tms) tunnusmerkistön, jää nähtäväksi vasta käytännön myötä. Onko kyse esim. hyvän merimiestavan vastaisesta toiminnasta, joka voi olla perusteena vahingonkorvausvastuulle? Tämäkin asia jäisi vasta konkreettisen haverin yhteydessä ratkaistavaksi.

2.5 Itämerenluotsaus ja BPAC

Itämeren luotsaustoimintaa järjestämään ja organisoimaan on perustettu Itämeren valtioiden välillä yhteenliittymä Baltic Pilotage Authorities Commission (BPAC). Kysymyksessä on rantavaltioiden viranomaisten yhteenliittymä, jonka toimintaan Itämeren maiden luotsijärjestöt osallistuvat. Kysymyksessä olevan järjestelmän tehtäviin kuuluu kehittää kysymyksessä olevaa luotsaustoimintaa päämääränään Itämeren ja ympäristön turvallisuus, onnettomuuksien estäminen jne. Tavoitteet ovat siis samat kuin luotsauksella kaikkialla yleensäkin.

Epäselvää vielä on, millä tavoin Suomessa kehitteillä oleva jääopas –hanke liittyisi tai suhtautuisi BPAC:n järjestelmään. Todettakoon, että mm. eräät Venäjän luotsien toimenpiteet, jotka mahdollisesti ovat olleet samankaltaisia kuin suunniteltu jääopastoiminta, ovat herättäneet jo vuonna 2004 vastareaktioita tanskalaisten taholta, sen vuoksi, että toiminta ei vastaisi BPAC:n yhteydessä tehtyjä sopimuksia.

3. Jääoppaan työ/palvelusuhde

3.1.Palveluehtoja koskeva sopimus

Ice Advisors Oy, Luotsausliikelaitos, Varustamoliikelaitos, LTY RY, Luotsiliitto ry, Suomen laivapäällystäiliitto ry ja Pardia ry ovat allekirjoittaneet ”neuvottelutuloksesi” otsikoidun asiakirjan Luotsausliikelaitoksen sekä Varustamoliikelaitoksen yhteisyrittäjä Ice Advisors Oy:n työehdoista. Sopimuksella on työehtosopimuksen muoto.

Yleispiirteenä sopimuksesta voidaan todeta, että niin kuin itse asiakin näyttää olevan, niin myös neuvottelutulos vaikuttaa yleispiireiltään erittäin tulkinnanvaraiselta suorastaan sekavalta.

Kysymyksessä on monikantasopimus, jossa osallisena on toisaalta mm. Luotsausliikelaitos sekä Varustamoliikelaitos työntekijöineen ja toisaalta jääopaspalveluja tarjoava Ice Advisors Oy.

Näyttää siltä, että sopimuksella on tavoiteltu tilannetta, jossa työsuhteen tunnusmerkit saataisiin jotenkuten täyttymään.

Lähtökohtaisesti sekä Luotsausliikelaitos että Varustamoliikelaitos näyttävät lainaavan / antavan työntekijöitään Ice Advisors Oy:n käytettäväksi. Sopimuksen käsittämässä tehtävässä työnantajan työnjohto-oikeudet (direktio) sanotaan kuuluvan Ice Advisors Oy:lle. Epäselväksi jää, miten tämä työnjohto-oikeus suhtautuu jääoppaan toimintaan itse aluksella.

3.1.1 Työsuhde vai sittenkin joku muu?

Sopimuksessa sisällä sekoittavana käsitteenä on ”toimeksianto” ilmaisun ja ”toimeksiantosuhteen” käyttäminen. Sopimuksen mukaisesti Luotsausliikelaitoksen työntekijä (luotsi) sitoutuu toimeksiantosuhteessa olemaan Ice Advisors Oy:n käytettävissä vuoden ajan kerrallaan. Mahdollista on myös tehdä yksittäisiä toimeksiantoja.

Toimeksiantosuhte perinteisesti liitetään yritystoimintaan ja on yritystoiminnan kuvaaja. ”Toimeksianto” käsitteen käyttäminen johtaa ajatuksen siihen, että Luotsausliikelaitoksen työntekijän asema alkaisi muistuttaa itsenäisen yrittäjän asemaa hänen sopiessaan toimeksiantosuhteesta Ice Advisors Oy:n kanssa. Käytännössä esiintyy työntekijään rinnastettavia yrittäjiä (esim. metsäkoneyrittäjä).

Luotsin asema aluksella on perinteisesti ollut ongelmallinen ja kiistanalainenkin kysymys. Asialla on ollut merkitystä arvioitaessa luotsin ja päällikön/ laivanisännän ja toisaalta luotsin ja valtion välistä suhdetta luotsauksen aikana ja vastuukysymyksiä.

Voitaneen sanoa, että luotsin asema luotsaustehtävän aikana on omaa lajiaan (sui generis), joka on ratkaistu Suomen lainsäädännössä vastuukysymysten osalta erityissäännösten avulla.

Näyttää siis siltä, että liikelaitoksen työntekijänä muutoin toimiva luotsi tekee Ice Advisors Oy:n kanssa yrittäjätoimintaa muistuttavan toimeksiantosopimuksen, jonka perusteella Ice Advisors Oy puolestaan tarjoaa (”asettaa jääoppaan aluksen päällikön avustajaksi”) päällikölle/laivanisännälle erillisillä toimeksiantosopimuksella jääoppaan palveluja. Jos em työnjohto-oikeus ei ulotu itse jääopastustoimintaan aluksella, vaan jääopas on tässä tehtävässään itsenäinen (kuten luotsi muutoin), oikeussuhteen arviointi vain mutkistuu. Vastuukysymysten kannalta tilanne jää erityisen epäselväksi; tilanteella näyttäisi olevan liittymäkohtia jo historiaan jääneeseen luotsin turvattomaan vahingonkorvausoikeudelliseen asemaan. Ks. jäljempänä vastuukysymykset.

Toimeksiantosuhteen aikana kuitenkin työsuhde Luotsausliikelaitokseen jatkuu ja jääoppaan toimeksiantotehtävän suorittaminen olisi luvallista vain vapaajakson aikana.

3.2 Neuvottelutulos/ sairaus ja tapaturma

Sopimuksen mukaisesti liikelaitos vastaa työntekijänsä puolesta sairaus- ja tapaturmakustannuksista. Jotta asia ei jäisi vain yksityisoikeudellisen sopimuksen varaan, olisi tarkistettava, että on olemassa sellainen tapaturmavakuutus (liikelaitoksella?), joka vastaa jääopastoiminnan tapahtuvista tapaturmista. Luotsausliikelaitoksen tapaturmavakuutus koskee vain siellä suoritettua työtä ja on mahdollista että nyt kysymyksessä oleva jääopastoiminta jää tämän vakuutuksen ulkopuolelle. Asialla voi olla merkitystä jouduttaessa ko korvauksia. Ellei vakuutusta ole, vastuu jäisi sopimuksen perusteella liikelaitokselle. Onko vastuun sisältö sama kuin lakisääteisessä tapaturmavakuutuksessa?

3.3 Neuvottelutulos/ työeläke

Työntekijöihin sovelletaan toimeksiantosuhteen ajalta työntekijöiden eläkelakia. Epäselväksi jää luotsin asema toimeksiantosuhteessa ja jääoppaana. Kysymyksessä ei ole Luotsausliikelaitoksen maksama palkka eikä toiminta siten kuulu sen ottaman TEL-vakuutuksen piiriin. Ice Advisors Oy puolestaan tekee toimeksiantosopimuksen, joka puolestaan veisi luotsia yrittäjän toiminnan (YEL tai vapautus vakuuttamisvelvollisuudesta) suuntaan, Vakuutusjärjestely ehdottomasti selvitettävä vakuutusyhtiön kanssa. Asiasta voi syntyä ongelmia, jotka ilmenevät vasta vuosien/vuosikymmenten jälkeen.

3.4 Neuvottelutulos/ kilpaileva toiminta/kilpailunrajoitus

Kilpailurajoitus – uusi rajoitus luotseille?

Neuvottelutuloksen mukaan työntekijät, jotka sitoutuvat toimimaan jääoppaina eivät saa toimia Itämeren luotsauksesta annetussa asetuksessa mainittuina itämerenluotseina ellei siitä ole erikseen sovittu työnantaja (Luotsausliikelaitos vai Ice Advisors Oy ?) kanssa. Itämerenluotsaus selitetään neuvottelutuloksessa kilpailevaksi toiminnaksi.

Tällä hetkellä luotseilla ei kilpailurajoitusta ole ja luotseilla on mahdollisuus harjoittaa itsenäisesti itämerenluotsina toimimista. Sen sijaan tekemällä toimeksiantosopimus luotsi vapaaehtoisesti sitoutuu kilpailukieltoon ja rajoittaa omaa toiminta-alueaan ja – mahdollisuuksiaan. Kilpailukielto vaikuttaa myös silloin kun meri ei ole jäässä, siis avovesiolosuhteissakin..

3.5 Neuvottelutulos/ Työsuojeluongelma

Jääopastoiminta on suunniteltu tapahtuvaksi luotsien vapaaviikolla. Vapaaviikon eräänä tarkoituksena on myös työsuojelliset tekijät, palautuminen jne. Työviikot pidentyneiden luotsauksien ja lisääntyneen työnvuoksi työviikot ovat rasittavia. Haveritapausten yhteydessä on kiinnitetty huomiota luotsien vireystilaan. Onko selvitetty onko vapaaviikolla tapahtuvalla

toiminnalla haittavaikutuksia työsuojelullisesta näkökulmasta va5sinkin jos toiminta on jatkuvaa ja säännöllistä.

Väsymys, selvitettäessä luotsin osuutta (liikelaitoksen tehtävissä) merionnettomuuteen, voi olla monessa suhteessa vaikuttava ja haitallinen tekijä.

4. Vastuukysymyksiä

4.1 Sovellettava lainsäädäntö

Kansainvälisillä vesillä tapahtuvan (uusimuotoisen ?) toiminnan säätely ja arviointi on ongelmallista ilman selviä etukäteissääntöjä. Onnettomuustilanteessa eri oikeusnormien kollisio (ristiriita/mitä lakia sovelletaan)) näyttää jopa ilmeiseltä. Yksittäisen luotsin kannalta tämä voi olla sattumanvaraista ja sitä voi olla vaikea jopa mahdotonta ennakoida. Suomen oikeusjärjestelmä ei ilman sopimista tule välttämättä lainkaan sovellettavaksi vastuutilanteiden arvioinnissa. Jääopaspalveluja tarjoavan ja saajan välillä on luonnollisesti mahdollista tehdä toimintaa ja siinä syntyviä vastuita koskeva sopimus. Miten kattavaksi tällainen sopimus saadaan ja sen vasta aika ja kokemus näyttää. Tällainen sopimus ei kuitenkaan ulotu kolmanteen tahoon (esim. muu/ törmäävä alus, rantavaltio tai muu kolmas taho.) Vastuisiin varautuminen - tilanteiden moninaisuudesta johtuen - olisi erityisen vaikeamm lainvalintasäännösten vuoksi; käytännössä tällainen varautuminen ei ehkä ole kaikilta osin mahdollista.

On arvioitaviss, että vastuunselvittelyt johtavat pitkällisiin, kalliisiin ja ainakin yksityisen henkilön kannalta lähes hallitsemattomiin selvitysmenettelyihin.

Huomionarvoista siten on, että vaikka minkälaisilla vastuunrajoituslausekkeilla jääopas vapautettaisiin vastuusta palvelujen tilaajaan (päällikkö, laivanisäntä jne.) nähden, tällaisella sopimuksella ei voida rajoittaa kolmannen osapuolen oikeuksia.

Jääopaspalvelut voivat synnyttää vaatimuksia, jotka kohdistetaan palvelujen myyjään Ice Advisors Oy:ön. Riippumatta Ice Advisors Oy:n tai sen osakkeenomistajien käsityksistä, ettei toiminta olisi luotsausta (itämerenluotsaus), kolmannen tahon vaatimukset voivat perustua väittämään, että kysymyksessä on puutteellisin edellytyksin tapahtunut itämerenluotsaus, jossa aiheutuneesta on vastuussa Ice Advisors Oy ja mahdollisesti yrittäjätoimintaa harjoittava jääopas. Syntyy välittömästi eturistiriita myös jääoppaan ja Ice Advisors Oy:n välillä. Poissuljettua ei ole teoreettiset ajatusrakennelmat, jossa myös luotsausliikelaitos voisi olla kytkeytyneenä väitettyihin vastuisiin. Esimerkit vain osoittavat, minkälaisia vaatimuksia onnettomuustilanteissa voidaan esittää.

4.2 Luotsin vahingonkorvausoikeudellisesta tilanteesta Suomessa

Tällä hetkellä Suomessa Luotsausliikelaitoksen (valtion) ja yksittäisen luotsin vastuita säätelee mm. vahingonkorvauslaki ja merilaki, jotka sisältävät valtion osalta mm. vastuunrajoituksen ja yksityisen luotsin henkilökohtaisen vastuun osalta suojasäännöstyjärjestelmän eli henkilökohtaisen vastuun perusteet sekä ns. kanavointijärjestelmän (henkilökohtainen vastuu kanavoitu laivaisännänvastuun kautta). Ennen vahingonkorvauslain säätämistä luotsin henkilökohtaisen vastuun osalta tilanne oli heikko, luotsia haettiin henkilökohtaiseen vastuuseen haveritilanteiden yhteydessä; tiedossa tapauksia, joissa luotsi joutunut kantamaan taloudellista vastuuta. Ongelmatilassa varsin keskeistä on ollut myös, että luotsi henkilönä on joutunut vuosikausia kestävään oikeudenkäyntiin, jonka vaikutuksia luotsin ammattitaitoon ja terveydentilaan on ollut etukäteen mahdotonta edes arvioida.

Vahingonkorvauslainsäätäminen ja henkilökohtaista vastuuta koskevia säännöksiä (mm. merilaki) koskevat muutokset ovat olleet varsin pitkä prosessi. Nyt ollaan tilanteessa, jossa suojasäännösten ja vastuun kanavoinnin johdosta luotsin henkilökohtainen vastuu on lähinnä

teoreettinen, ainakin käytännössä. Tosin regressitilanteissa ja valtion vaatiessa korvausta valtion omaisuudelle aiheutuneesta vahingosta vastuu voi edelleen tulla kysymykseen myös käytännössä.

Itämerenluotsauksessa yksittäinen luotsi (henkilö) tekee työ- tai toimeksiantosopimusten laivaisännän / aluksen päällikön kanssa jolloin vastuukysymykset ratkaistaan kysymyksessä olevan sopimuksen mukaisesti tai mahdollisesti lippuvaltion oikeussääntöjen mukaan. Muutkin vaihtoehdot saattavat olla mahdollisia. Mahdollisesta vastuusta kolmannelle ei voida kolmatta sitovalla tavalla sopia Tähän toimintaan liittyviä vastuukysymyksiä ei liene riittävästi selvitetty.

On selvää, ettei yksittäisellä luotsilla, joka on harjoittanut esim. itämerenluotsausta tai jo poistunut satamaluotsausta, ole sellaista henkilökohtaista vastuukykyä, että häntä vastaan kannattaisi käydä suurimittaista oikeudenkäyntiä, vaikka vastuuperuste olisikin toinen kuin liikelaitoksen luotsausta toimitettaessa ja jolloin työntekijäasemaan perustuvia suojasäännöksiä ja kanavointia ei sovellettaisi. Yleinen sovittelusäännös olisi kuitenkin käytettävissä.

Muuttuuko tilanne nyt toiseksi, kun toiminnan taustalla syntyy jääopaspalveluja tuottava yhtiö, jonka vastuu suomalaisen lainsäädännön mukaan on yleistä vahingonkorvausvastuuta kolmanteen eli ulkopuoliseen nähden. Jääopastoiminnan vastuiden kannalta on erityisen tärkeä selvittää, mikä on jääoppaan oikeudellinen asema suhteessa ”työn- tai toimeksiantajiinsa”. Joka tapauksessa oletettavaa on, että luotsi saattaa asian selvittelyn yhteydessä jäädä ”jalkoihin” riippumatta siitä vaaditaanko häneltä itseltään korvauksia vai ei.

Normaalitilanteissa suomalaisen oikeuskäytännön mukaan myös yhtiön työntekijä ei ole suoraan vastuussa sopimuskumppaniin nähden sopimuksen täyttämiseen kuuluvista velvoitteista.

Laivaisännän vaatimukset voitaneen pyrkiä torjumaan sopimuksella ja siihen sisältyvillä vastuunrajoituksilla. Kolmatta osapuolta niillä ei voida sitoa. Voisiko sopimuksesta

(rajoituksista) huolimatta syntyä vastuuta toimeksiantosuhteessa Ice Advisors Oy:n ja laivaisännän / päällikön välillä? Tämä ei ole poissuljettua, mikä puolestaan saattaa johtaa regressivaatimukseen työntekijää (jääopasta) kohtaan.

4.3 Ulkomaiset tuomiot ja täytäntöönpano

Ei myöskään ole poissuljettua, että esim. ulkomailla jääopasta kohtaan annettu tuomio riippumatta Suomen vastuujärjestelmästä olisi pantavissa täytäntöön myös Suomessa. Jos jääoppaalla on omaisuutta sellaisessa jurisdiktiossa (toinen valtio, loma/eläkeasunto Kreikka, Espanja), jossa ulkomainen tuomio voitaisiin panna täytäntöön riippumatta mitä asiasta Suomen laki määrää, täytäntöönpano saattaisi vaikuttaa luotsin taloudelliseen vastuuseen.

4.4 Yhteenveto

Huomioon ottaen vastuujärjestelmän ja normien epäselvyyden pidän jopa mahdollisena, että jääospalveluhankkeessa ollaan nyt yksittäisen luotsin kannalta menossa tilanteeseen, joka pahimmillaan lähes vastaa sitä suojaamatonta tilannetta, joka vallitsi ennen vahingonkorvauslakia ja ennen merilain muutosten säätämistä. Vastuun perusteena aikanaan on nähty luotsin poikkeuksellinen asema aluksella, jonka eräänä piirteenä on luotsille kuuluvat velvollisuudet ja hänen itsenäinen asema. Tätä itsenäisyyttä myös jääoppaan osalta erityisesti korostetaan. Vastuita voi tosin lieventää (Suomen lainsäädännön mukaan), jos jääoppaan vastuuta kanavoidaan myös Ice Advisors Oy:n kautta.

Puhdas henkilövuokraus, jolloin kysymys olisi asiantuntevan henkilön toimittamisesta aluksen henkilökuntaan saattaisi olla kokonaan eri asia. Tätä on ilmeisesti tavoiteltu vaatimuksella jääoppaan merkitsemisestä aluksen miehistöluetteloon. Tällöin ei kysymys olisi toimeksiantosuhteesta, ei ulkopuolisesta neuvontapalvelusta eikä luotsauksesta, vaan lähinnä (asiaatuntevan) työvoiman vuokrauksesta.

5. Vastuunselvittelymenettely ja kustannukset

5.1 Yleistä

Kun tiedetään, että vastuukysymykset olisivat epäselviä on lähes varmaa, että luotsi olisi säännönmukaisesti mukana onnettomuuksiin liittyvissä vastuuselvityksissä. Tämä merkitsee, että luotsiin voi kohdistua vähintäänkin sama haverin ja selvittelyjen aiheuttama henkinen paine, joka pahimmillaan on johtanut jopa lopullisiin seurauksiin. On muistettava, että Suomessakin merioikeudenkäynnit ovat vuosikausia kestäviä prosesseja, jossa 10 vuotta voi kulua helpostikin.

Ryhtymällä jääoppaan tehtävään luotsi ottaa riskin siitä, että hänen henkilökohtainen vastuunsa aktualisoituu täysin toisella tavalla kuin suomalaisessa oikeusjärjestelmässä. Suomessa on jo ainakin osaksi päästy pitkällisistä vastuunselvittelyistä siksi, että jo selvittelyn alkuvaiheessa on voitu vaikuttaa selvittelyjen kulkuun.

5.2 Neuvottelutulos/ oikeudelliset vastuut

Neuvottelutuloksessa todetaan, että Ice Advisors Oy vastaisi toimeksiannosta aiheutuvista oikeudenkäynti- tai vastaavista kuluista.

Sopimusteksti on monessa suhteessa tulkinnanvaraista ja jopa ristiriitaista, mikä vaikuttaa myös vastuiden arviointiin. Jääopas halutaan merkittäväksi miehistöluetteloon. Toisaalta jääoppaalle, kuten luotsille, halutaan säilyttää itsenäinen päätösvalta

”jääpalveluasiantuntija on aina oikeutettu kieltäytymään päällikön hänelle määräämästä tehtävästä”. Vaikka vastuunrajoituksilla (Sopimus jääopastuksesta: ”Jääopas ei ole koskaan henkilökohtaisessa korvausvastuussa toimistaan”) voidaan säädellä sopimussuhdetta, kolmatta osapuolta niillä ei voida sitoa. Jääoppaan asema jo sopimuksista johtuen on sellainen, että se antaa kolmannelle osapuolelle mahdollisuuden esittää vaatimuksia myös jääopasta kohtaan.

Neuvottelutuloksen sopimuskohta poikkeaa em sopimusehdosta siten, ettei jääpalveluasiantuntija olisi henkilökohtaisessa korvausvastuussa työtehtäviinsä liittyvistä vahingoista, ellei nämä aiheudu törkeästä tuottamuksesta, tahallisuudesta tai rikollisesta toiminnasta.

Raja yksittäisen teon arvioimisessa tavallisella tai törkeällä tuottamuksella aiheutetuksi voi olla epämääräinen, vastuut voivat kuitenkin radikaalisesti poiketa toisistaan. Olen jo edellä kiinnittänyt huomiota siihen, mitä vaikutuksia voi olla tilanteessa, jossa itämeren luotsaukseksi katsottavaa toimintaa harjoitetaan ilman asianmukaista pätevyyttä (ohjauskirja).

Ei ole poissuljettua, että onnettomuustilanteessa toiminta katsottaisiin törkeäksi huolimattomuudeksi, jos laissa säädettyä toimintaa harjoitetaan välittämättä lain vaatimista pätevyysvaatimuksista.

Kokemus osoittaa, että haveritapauksessa työnantajan etu on ollut usein ristiriidassa työntekijän edun kanssa. Jos maksajana on sama eturyhmä, maksun saantiin voi liittyä huomattavia ongelmia. Ulkomaisten prosessien kohdalla luotseilla ei myöskään olisi käytössä nykyisiä Suomessa olevia puolustusjärjestelmiä, esimerkiksi oikeusturvavakuutusta.

Toisaalta vastuiden selvittelymuodoista ei ole riittävästi etukäteistietoa olemassa. Olen arvioinut, että tällaisen selvittelyn yhteydessä luotsin edunvalvonta olisi tuuliajolla.

6. Yleisiä huomioita

Asian luonne huomioon ottaen - kansainväliset vedet, eri rantavaltioiden asiaan liittyvät oikeudelliset ja ehkä poliittisetkin intressit ja erityisesti jo olemassa oleva kansainvälinen viranomaisten välinen järjestelmä - voidaan kysyä, eikö kysymys ole hankkeesta, joka pitäisi hoitaa kaikkien Itämeren valtioiden yhteisellä sopimuksella, johon kaikki osallistuisivat ja jolloin sovittaisiin yhteisistä säännöistä, työ- ja toimialueista ja erityisesti vastuista ja miten ne ratkaistaan.

Ilman tällaista järjestelmää ollaan joka tapauksessa niin sekavassa tilanteessa, että ratkaisut avoimiin kysymyksiin ja vastuukysymyksiin jäävät ennakoimattomaksi.

Luotsauksen eräs keskeisimpiä tavoitteita on ympäristöturvallisuuden takaaminen. Itämeren luotsauksessa tämä tavoite entisestään on korostunut ja vastuu näyttäisi jakaantuvan kaikille rantavaltioille. Yhteishanke tuntuisi olevan tarkoituksenmukainen ratkaisu. Voidaan myös kysyä ollaanko nyt ajamassa hanketta, joka tuo mukanaan vastuita, jotka lauetessaan eivät ole kenenkään osalta, ei ainakaan yksittäisen henkilön, oikeassa suhteessa asiasta saataviin ja kertyviin taloudellisiin etuihin.

Yksittäisen luotsin tai tehtävään lähtevän henkilön kannalta monet asiaan liittyvät riskit ovat sitä luokkaa, että jokaisen mukaan lähtevän on etukäteen tiedostettava riskien mahdollisuus ja mahdollisen henkilökohtaisen vastuun syntymisen lisäksi se, että on mahdollista joutua vuosikausia jatkuvan oikeudenkäyntimyllyn pyörteisiin.

Niin kauan kun mitään ei tapahdu kaikki näyttää menevän hyvin; onnettomuustilanteessa, jonka voidaan pahimmillaan ennakoida olevan suunnaton, tilanne muuttuu.

7. Lopuksi

Edellä lausutun lisäksi on syytä huomauttaa, että erityisesti vastuukysymyksiin liittyvät ongelmat ovat perusteiltaan samoja harjoitettaessa esim. itsenäisesti itämerenluotsausta talvi- tai kesäolosuhteissa. Voi olla jopa niin, että jääopastoiminnassa ainakin jääoppaan suhde päällikköön/laivanisäntään on suunniteltujen sopimusten johdosta jopa paremmin järjestetty. Kun kuitenkin toiminta halutaan erottaa itämerenluotsauksesta, tähän näyttää liittyvän omat ongelmansa. Se seikka, että toimintaa harjoitetaan uuden suomalaisen, valtion liikelaitosten omistaman osakeyhtiön muodossa voi kuitenkin, kuten olen edellä huomauttanut, muiden asiaan liittyvien ongelmien lisäksi, tuoda mukanaan vastuiden selvittelyyn liittyvää aktiviteettia, joka koskettaa yksittäistä luotsia toisella tavalla kuin mikä olisi tilanne luotsin harjoittaessa esim. itsenäisesti itämerenluotsausta.

Helsingissä 29.päivänä tammikuuta 2006

Ilmari Haapajoki

