

Asia: LVM/337/03/2018

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä luotsauslain muuttamiseksi

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot hallituksen esityksestä

Kannatamme periaatteessa lausunnolla olevaa HE eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta. Olemme kuitenkin sitä mieltä, että muutosesitystä on pahasti jätetty puolitiehen. Heti ensimmäisen kappaleen ”esityksen pääasiallinen sisältö” viimeinen lause olisi pitänyt muotoilla seuraavasti.

”Liikenteen turvallisuusvirasto voisi luotsausyhtiön luotsauspalveluiden tarjoajan hakemuksesta myöntää luvan uusien luotsauspalveluiden kokeiluihin määrääjäksi”.

LVM on ilmeisesti päättänyt, että etäluotsauskokeilu myönnetään yksinoikeutena Finnipilot Pilotage Oy:lle ”luotsausyhtiö”. Tämä tapahtunee käytännössä siten että luotsausyhtiö esittää Trafi:lle näkemysensä miten kokeilua tulisi hoitaa ja Trafi myöntää lopullisen hyväksynnän. Evästyksenä on annettu, että luotsin pätevyystaso pitää säilyttää nykytasolla myös etäluotsausta annettaessa, myös ne väylät jotka pääsevät kokeilun piiriin pitää listata.

Huomiot hallituksen esityksen perusteluista

Esteiden poistaminen, perustelut osion toisessa kappaleessa ”Ehdotetut muutokset” kerrotaan että valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoja, jossa aluksen ulkopuolelta tehtävältä luotsaukselta oltaisiin, poistettu kaikki esteet. SV:n mielestä näin olisi pitänyt menetellä koska silloin olisi voinut hyödyntää etäluotsauskokeilua innovatiivisen teknologian edistäjänä

Nykytekniikalla voidaan kaikki tieto ilmastosta, meriympäristöstä, muusta väylällä tapahtuvasta liikenteestä sekä kuva aluksen liikkeistä lintuperspektiivistä keskittää etäluotsausta suorittavalle henkilölle joka vuorostaan välittää tiedon aluksen päällikölle tai perämiehelle. Tämä mahdollistaa kattavamman tilannehallinnan aluksen liikkeistä etäohjaajalle, verrattuna nykymuotoiseen suppeamman tilannekuvaan, joka on fyysisesti aluksella olevan luotsin käytössä.

Nykytila-kappaleessa todetaan myös, että luotsin otto ja jättö ovat riskialtimpia operaatioita tämän päivän merenkulussa. Tuoreessa muistissa ovat Stadiongracht 2010 ja Phoenix J 2013 tapaukset. SV on aikaisemmassa lausunnossa esittänyt, että etäluotsaus voisi toimia osana erivapaustutkintoa ja linjaluotsikoulutusta, kun simulaattoriajo ja tentti korvattaisiin oikealla ajolla, oikealla väylällä/ merialueella. Voisimme hyödyntää etäluotsausta varmistamalla aluksen turvallista väyläajoa myös

praktiikan hankintavaiheessa. Tämä ratkaisisi myös alusmallinnus ongelman joka on ollut simulaattoriajon heikko lenkki.

Huomiot lakiehdotuksesta

Etäluotsauksen organisointi ja hinnoittelu

LVM:n hallinnonalan vireillä oleva virastouudistushanke vaikuttaa tähän asiaan. VTS toiminnon yhtiöittäminen valtion erityisvirastoksi on ratkaisevassa asemassa koska VTS-tilannekuva on etäluotsauksen perusedellytys. SV:n mielestä esityksessä olisi pitänyt ottaa kantaa seuraaviin kysymyksiin.

- 1) Fyysisen luotsauksen taksan tasosta määrää tällä hetkellä luotsausyhtiön (Finnpilot Pilotage Oy) hallitus. Esityksessä ei ole avattu miten etäluotsauspalvelua tulnaisiin hinnoittelemaan?
- 2) Tulevatko etäluotsausta antavat luotsit/merikapteenit olemaan luotsausyhtiön palveluksessa?
- 3) Jotta etäluotsausta yleensä voitaisiin harjoittaa niin ohjaajalla pitää olla vapaa pääsy VTS-tilanne-kuvaan ja tutka-aseisiin. Onko tarkoitus, että Liikennevirasto avaa rannikon VTS tutka-asemien rajapinnat luotsausyhtiölle?
- 4) Kuka on vastuussa tutka-asemien huollosta ja ylläpidosta?
- 5) Uudessa miehityasetuksessa on tarkoitus siirtää osa turvallisuustehtävien koulutusvastuusta varustamoille jotka ovat läpikäyneet Trafín auditoinnin. Olisiko mahdollista, että VTS tutka-asemien rajapinnat avataan myös varustamoille jotka antavat etäluotsausta omille aluksilleen?

Etäluotsauksen vahingonkorvausvastuun sääntely ja palveluvelvoite

Nykyisen luotsauslain 4a § mukaan luotsausyhtiö on velvollinen vastaamaan luotsauksessa aiheutetusta vahingosta, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta. Tämä pykälä menettää kuitenkin paljon merkityksestään heti 4b §:ssä missä vahingonkorvausvastuu rajoitetaan enintään 100.000 euroon vahinkotapahtumaa kohden. SV ei pidä näin tiukkaa vastuunrajoitusta perusteltuna, kun on kyse tahallisesta tai törkeästä tuottamuksesta jonka vahingot voi olla satoja miljoonia. Katsomme että luotsausyhtiötä tulisi velvoittaa hankkimaan itselleen relevantin vakuutussoijan joka on vähintään 1.000.000 euroa vahinkotapahtumaa kohden etäluotsausta

annettaessa. Tämä koska luotsausyhtiön vastuu sen muussa toiminnassa mitä todennäköisimmin määräytyy suoraan vahingonkorvauslain mukaan.

21 b § 5 mom. mukaan Trafi voisi antaa tarkempia määräyksiä kokeilulupaan liitettävistä ehdoista. Yksi näistä on velvollisuus järjestää pätevää ja riittävää etäluotsauspalvelua sekä myös huolehtia sen jatkuvasta saatavuudesta. Muuten ylipitkät odotusajat saattavat aiheuttaa vahinkoja usealle varustamolle ja rahtaajalle jotka ovat 100.000 euron luokkaa per yritys. Myös jäänmurron sujuvuuden osalta on tärkeää valmistelutyössä tutkia, että etäluotsauksella ei ole negatiivisia vaikutuksia avustustoiminnan suorittamiseen, esim. pidennettyinä avustusaikoina. SV esittää, että tähän pykälään otetaan myös tarkasti määritellyn palveluvelvoitteen etäluotsausyhtiölle.

Muut huomiot

Aikaisemmin todettuja luotsauslaissa olevia ongelmakohtia

SV ei pidä LVM:n päätöstä oikeudenmukaisena, että tällä kierroksella luotsauslakia muutetaan vain etäluotsausasiassa, ja muita luotsauslaissa todettuja ongelmakohtia ei oteta käsiteltäväksi.

Perimmäinen syy tämän kokeiluhankkeen aloittamiselle on Oy Suomi-Finland Ab kuvan rakentaminen ulkomailla edelläkävijämaana missä kaiken tyyppinen kokeilutoiminta on mahdollinen kuten myös kokeilutoiminta miehittämättömillä aluksilla.

SV:lle on yhtä tärkeätä, että meillä on toimiva luotsauslainsäädäntö. Emme ole vielä kukaan päässeet järkevään ratkaisuun vastaavanlaisen aluksen tulkinnassa. Vuodesta 2010 tarkoitus on ollut keventää vastaavanlaisen aluksen tulkintaa koska tällä on vaikutusta jopa investointipäätöksiin.

SV:n vahva mielipide on, että yksi tärkeimmistä asioista on sujuvan siirtymisen mahdollistaminen vastaavan kokoisesta aluksesta toiseen ja varsinkin suuremmasta aluksesta pienempään ilman eri tutkintoa. Lausuimme 2016 luotsauslain muutostöiden yhteydessä, että Trafin määräyksessä ei ole tarpeeksi vahvasti otettu kantaa vastaavuusasiaan ja näin ollen pelkkä käsite jäi luotsauslakiin ja lainkohdan tulkinta Trafin virkamiesten harkintavaltaan.

Harkintaan pitäisi myös ottaa luotsauslaissa olevan nykyisen erivapauden ylärajan GT 3700 nostamista lukuun GT 4000.

Widén Olof
Suomen Varustamot ry