

Liikenne- ja viestintäministeriölle

## **Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä luotsauslain muuttamiseksi**

Lausuntopyynnön diaarinumero: LVM/337/03/2018

Esityksessä ehdotetaan luotsauslain muuttamista siten, että mahdollistettaisiin luvanvarainen etäluotsaus kokeiluluonteisesti siten, että luotsi hoitaa tehtäviään muualla kuin luotsattavassa aluksessa. Esityksen tarkoituksena on ennen kaikkea parantaa luotsaustoiminnan turvallisuutta ja tehokkuutta sekä edistää uusien teknologioiden kokeilemistä ja tiedon laajempaa hyödyntämistä luotsaustoiminnassa.

Meriliikenteen digitalisointi ja automatisointi ovat viime vuosina olleet voimakkaan kehitystyön kohteina, missä yhteydessä myös luotsaustoiminta on ollut esillä. Luotsauksen järjestäminen aluksen ulkopuolelta tapahtuvaksi on myös ollut tarkastelun kohteena mm. EU-alueella ja pohjoismaissa. Näistä lähtökohdista esitystä etäluotsauskokeilusta voidaan pitää perusteltuna.

Esityksen yksityiskohtaisempi tarkastelu

Ensinnäkin on otettava huomioon, että meriliikenteen kansainvälisyydestä huolimatta etäluotsauksen yleisen tason yhtenäiset määritelmät puuttuvat, mikä on havaittavissa myös esillä olevan hallituksen esityksen perusteluissa. Kansainvälisen kehityksen ja kansainvälisten järjestöjen tekemän selvitystyön tulosten kuvaus esityksessä kohdassa 1.2 vaatii täydentämistä.

Kohdassa 3.1 esitetyt taloudelliset vaikutukset on esitetty niukasti, ja henkilöstövaikutukset puuttuvat kokonaan. Suurin turvallisuutta parantava vaikutus perustuu siihen, että luotsin ei tarvitsisi enää nousta laivaan, mikä etenkin vaikeissa olosuhteissa on luotsin henkilökohtainen turvallisuusriski. Ympäristöpäästöt eivät juurikaan vähene, jos etäluotsaus toteutetaan näköetäisyydellä kulkevasta toisesta aluksesta tai ilma-aluksesta. Toisaalta luotsaustilanteen hahmottaminen lintuperspektiivistä on todennäköisesti informatiivisempaa kuin komentosillalta mahdollisen kansilastin takaa.

Esityksen perusteluissa on pyritty painottamaan Suomen meriliikenteen erityispiirteitä, kuten hankalat väylät ja vaativat jääolosuhteet, jotka on otettava huomioon luotsausta kehitettäessä. Suomen liittyessä Euroopan yhteisöön liittymissopimuksen yhteydessä hyväksyttiin erityinen julistus Suomen meriyhteyksien turvaamisesta. Tällä perusteella voitaisiin katsoa, että Euroopan maista Suomi on viimeisiä, joka voisi siirtyä etäluotsaukseen. Toisaalta Suomessa on kuitenkin edistytty meriliikenteen digitalisoinnissa varsin hyvin.

Esityksen mukaan kokeilun luvanvaraisuudella varmistettaisiin, ettei etäluotsaus aiheuttaisi vaaraa alusliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa ympäristölle tai muulle alusliikenteelle. Se edellyttää,

lausunto24092018\_etaluotsaus.doc

9.23.2018

että etäluotsauslupia myönnettäessä käytetään riittäviä rajoituksia ja ehtoja järjestelyn ulkopuolelle jätettävistä alustyypeistä väylistä ja väylän osista. Aluksen päälliköltä täytyy myös vaatia riittävä kokemus ko. väylästä tai väylän osasta. Aluksella täytyy olla oikeus valita itse perinteisen luotsauksen vai etäluotsauksen välillä. Alusta ei voi pakottaa valitsemaan etäluotsausta vastoin sen tahtoa. Ehdotuksessa olisi myös otettava kantaa siihen onko aluksella oikeus valittuaan etäluotsauksen oikeus muuttaa valintaansa myöhemmin luotsauksen jo alettua perinteiseksi luotsaukseksi. Ehdotuksessa tulisi myös selkeästi määrittää milloin etäluotsaus alkaa ja päättyy. Liikenne- ja viestintäviraston lupakäytännön on ainakin toiminnan alkuvaiheessa oltava riittävän restriktiivinen ja toiminnan riskejä, vaikutuksia ja tuloksia on seurattava.

Kokeilun suurin riski perustuu siihen, että alukselta puuttuu se henkilö, jonka pitäisi pystyä estämään laivan karilleajo. Luotsi on ylimääräinen ulkopuolinen resurssillisä, jonka läsnäolo ja asiantuntemus voi erilaisissa tiukoissa tilanteissa olla turvallisuuden kannalta ratkaiseva. Etäluotsauksessa vastaavaa etua ei ole. Esimerkiksi maantieliikenteen robottiautokokeiluissa ajot tapahtuvat valvotusti siten, että ongelmatilanteissa ajo pystytään pysäyttämään. Meriliikenteen ahtaissa paikoissa aluksen pysäyttäminen ei ole yleensä mahdollista.

Suurin esityksen sisältämä turvallisuus- ja ympäristöriski sisältyy lakiesityksen 8 §:ssä tarkoitettuihin teknisiin häiriötilanteisiin ja viestintäyhteyksien katkeamiseen esimerkiksi tavoilla, joita on melko usein koettu rautatieliikenteessä. Viimeksi tällaista tapahtui 19.9.2018 Pasilan liikenteenohjauskeskuksen usean tunnin sähkökatkoksen johdosta, jolloin ohjauskeskuksessa ei tiedetty junien sijaintia. Vastaavanlaisen tilanteen syntyessä etäluotsauksessa vahingot voivat olla korvaamattomia.

Ehdotuksen 4 §: todetaan, että Luotsauspalveluja tai etäluotsausta ei saa tarjota eikä luotsaustoimintaa harjoittaa muu kuin tässä laissa tarkoitettu luotsausyhtiö. Luotsauslaissa luotsausyhtiöllä tarkoitetaan osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (luotsauslaki 2 § 3) -kohta). Onko tarkoitus kuitenkin, että etäluotsauspalveluita tarjoaa vain laissa määritelty luotsausyhtiö?

Katsoisimme, että kaikki toimijat, jotka täyttävät ehdotetussa laissa mainitut kriteerit saisivat oikeuden harjoittaa etäluotsausta. Ehdotuksessa tulisi tällöin myös ottaa kantaa tällaisen luotsausyhtiön vahingonkorvausvastuuseen sekä siihen, että tällaisella luotsausyhtiöllä on riittävä varallisuus tai vakuutus mahdollisten vahingonkorvausvastuidensa kattamiseksi. Edelleen ehdotuksessa tulisi olla määritelty, mitä luotsauspalvelujen tarjoamisella tarkoitetaan.

Perustuslakivaliokunta on perustellut luotsausyhtiön monopolia luotsaustoiminnan harjoittamiseen lausunnossaan (PeVL 12/2010) siten, että kokonaisuutena arvioiden erityisesti huomioiden alusliikenteeseen ja ympäristönsuojeluun liittyvät valvontatehtävät ja ilmoitusvelvollisuudet – luotsaukseen sisältyy sellaisia tehtäviä ja piirteitä, joita voidaan pitää julkisen hallintotehtävän hoitamisena. Lakiesityksessä olisi esimerkiksi syytä selvittää, miten alusliikenteen ja ympäristönsuojelun valvonta toteutuisi etäluotsauksessa sekä se, kohtelee etäluotsaus epätasa-arvoisesti niitä aluksia, jotka käyttävät perinteistä luotsausta.

Etäluotsauspalvelun toteuttamistavasta

Esityksen lähtökohtana on, että etäluotsauksen kokeilulupaa hakisivat ja etäluotsausta saisi tarjota ja harjoittaa vain laissa tarkoitettu luotsausyhtiö. Voidaan kuitenkin kysyä, eikö VTS keskuksilla olisi parhaat mahdollisuudet tällaisen kokeilun toteuttamiseen. Joka tapauksessa mahdollinen erillinen etäluotsauskeskus olisi VTS-keskusten kanssa ainakin suurelta osin päällekkäinen investointi. Etäluotsauksen ja VTS-toimintojen yhdistäminen niin, että ainakin kokeiluajana etäluotsaus tapahtuisi VTS-keskusten yhteydessä, mikä saattaisi tuottaa selkeätä synergiaetua ja suurempia kustannussäästöjä.

lausunto24092018\_etaluotsaus.doc

9.23.2018

Toivomme, että tämä rakentava kritiikki otetaan huomioon lopullista hallituksen esitystä laadittaessa.

Helsinki, syyskuun 23 päivänä 2018

Liikenneoikeusyhdistys ry

Risto Tuori  
puheenjohtaja

Lausunnon laatimiseen ovat osallistuneet:

Raimo Kurki, OTL, varatuomari  
Riku Anttila, merikapteeni, HTM (meri- ja ympäristöoikeus), OTT-tohtorikoulutettava  
Herman Ljungberg, asianajaja