

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi luotsauslain muuttamisesta ja vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi luotsauslakia ja kumottavaksi vahingonkorvauslaista luotsaustoiminnassa noudatettavaa vahingonkorvausvastuuta koskeva 3 luvun 7 §.

Ehdotetut muutokset liittyvät Luotsausliikelain yhtiöittämiseen, joka on tarkoitus toteuttaa 1 päivästä tammikuuta 2011 alkaen. Yhtiöittäminen edellyttää luotsaustoimintaa koskevan vahingonkorvausoikeudellisen sääntelyn muuttamista. Luotsauksessa aiheutetun vahingon korvaamisesta ehdotetaan säädettäväksi luotsauslaissa. Samalla ehdotetaan kumottavaksi vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §, joka sisältää erityissäännöksen val-

tion ja kunnan vahingonkorvausvastuusta luotsaustoiminnan yhteydessä. Esityksellä ei ole tarkoitus laajentaa yksittäisen luotsin vahingonkorvausvastuuta nykyisestä. Lisäksi on tarkoitus täsmentää säännöksiä, jotka koskevat Liikenteen turvallisuusviraston antamia erivapauksia luotsinkäyttövelvollisuudesta, sekä luotsien koulutukseen ja pätevyysiin liittyviä vaatimuksia.

Esityksellä on vaikutuksia valtion vuoden 2011 talousarvioesitykseen.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	4
2.1 Merkinnät harjoittelukirjaan.....	4
2.2 Vahingonkorvausvastuun sääntely.....	4
2.3 Erivapaudet.....	5
2.4 Luotsauksen hinnoittelu.....	5
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	5
3.1 Merkinnät harjoittelukirjaan.....	5
3.2 Vahingonkorvausvastuun sääntely.....	6
3.3 Erivapaudet.....	6
3.4 Luotsauksen hinnoittelu.....	6
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	7
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	7
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	7
4.3 Vaikutukset ympäristöön ja meriturvallisuuteen.....	7
5 ASIAN VALMISTELU.....	8
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	9
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	9
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	9
1.1 Luotsauslaki.....	9
1.2 Laki vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta.....	11
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	12
3 VOIMAANTULO.....	12
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	12
LAKIEHDOTUKSET.....	14
luotsauslain muuttamisesta.....	14
vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta.....	18
LIITE.....	19
RINNAKKAISTEKSTIT.....	19
luotsauslain muuttamisesta.....	19

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Vuonna 2003 annettu luotsauslaki (940/2003) tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2004. Merenkulkulaitoksen tehtävänä ollut luotsaustoiminnan harjoittaminen siirrettiin Merenkulkulaitoksen organisaatiomuutoksen yhteydessä toimintansa aloittaneen Luotsausliikelaitoksen tehtäväksi vuoden 2004 alusta alkaen. Luotsaukseen liittyvän vahingonkorvausvastuun osalta ei tehty muutoksia.

Luotsausliikelaitos vastaa koko Suomen luotsauspalveluista kaikilla Liikenteen turvallisuusviraston määrittämällä luotsattavilla välillä.

Luotsauslain mukaan luotsauksen tarkoituksena on edistää alusliikenteen turvallisuutta ja ehkäistä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvia haittoja. Luotsaustoiminnan tarkoituksena on näin ollen merenkulun turvallisuuden lisääminen ja ympäristövahinkojen ehkäiseminen. Luotsaus on lähtökohtaisesti pakollista Suomen aluevesillä. Tietyillä aluksilla on lain mukaan luotsinkäyttövelvollisuus ja myös muiden alusten on tarvittaessa voitava käyttää luotsia.

Euroopan yhteisön komissio on 11 päivänä joulukuuta 2007 tehnyt Suomelle osoitetun osittain kielteisen päätöksen Valtion tuki N:o C 7/2006, jonka kielteinen osa koskee Tieliikelaitoksen (Destia Oy:n) saamaa valtiontukea. Komissio pitää kiellettyinä valtiontukena liikelaitoksen konkurssisuojaa ja poikkeavaa verokohtelua. Komissio katsoi päätöksessään, että kyse oli kielletystä valtiontuesta, koska konkurssilainsäädäntöä ei sovelleta liikelaitokseen ja koska vapautus yhteisöverosta muodostaa kilpailua vääristävän valtiontuen, jota ei voida perustella verojärjestelmän luonteella ja rakenteella. Valtiovarainminis-

teriö asetti 18 päivänä maaliskuuta 2008 hankkeen selvittämään liikelaitosmallin soveltuvuutta sisämarkkinoille ja kartoittamaan mahdollisia uusia organisaatio- ja ohjausmalleja liikelaitosten toiminnan järjestämiseksi. Selvityksen mukaan kilpailuneutraliteetin edellyttämä liikelaitoksen konkurssikelpoisuus edellyttäisi erillistä oikeushenkilöyttä sekä valtion liikelaitoksen hallinnassa olevan omaisuuden siirtämistä oikeushenkilön omaisuudeksi. Valtion liiketoimintaa tulisi siten harjoittaa pääsääntöisesti osakeyhtiömuodossa.

Euroopan yhteisön komission päätöksen takia myös luotsausliikelaitos on tarkoitus muuttaa luotsausyhtiöksi ja tässä yhteydessä on myös tarkistettava luotsaustoimintaan liittyvän vahingonkorvausvastuun sääntelyä.

Luotsausliikelaitoksen yhtiöittämisestä johdettujen luotsauksessa aiheutetun vahingon korvaamista koskevat säännökset on tarkoitus ottaa luotsauslakiin, sekä saattaa ne sisällöltään vastaamaan tilannetta, jossa luotsauksen järjestää liikelaitoksen sijaan valtion omistama yhtiö. Ehdotetuilla muutoksilla luotsausta harjoittavasta yhtiöstä tulisi rajoitetusti vahingonkorvausvelvollinen luotsauksessa aiheutetusta vahingosta silloin, kun vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta. Satamahallintojen osalta niin kutsuttu satamaluotsaus rinnastettaisiin normaaliin luotsaukseen vahingonkorvausvastuun osalta, jos satamaluotsausta suorittaa joku muu kuin satama-alueella luotsattavan aluksen päällikkö tai perämies.

Samassa yhteydessä on tarkoitus selkiyttää säännöksiä, jotka koskevat Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuuksia myöntää erivapauksia luotsinkäyttövelvollisuudesta. Samoin on tarkoitus täsmentää Liikenteen turvallisuusviraston valtuuksia erivapauksia ha-

kevien koulutusta ja pätevyyskirjojen myöntämistä koskevissa kysymyksissä.

Käsitellessään luotsauslain muuttamisesta annettua lakia (645/2010; HE 251/2010 vp) liikenne- ja viestintävaliokunta piti mietinnössään (LiVM 4/2010 vp) tärkeänä muun muassa vahingonkorvausvastuuseen ja luotsien koulutuksen järjestämiseen liittyvien kysymysten selvittämistä.

2 Nykytila

2.1 Merkinnät harjoittelukirjaan

Luotsauslain 8 §:n 2 momentin mukaan luotsin on esitettävä luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen kartta-aineistoon perustuva reittisuunnitelma sekä muut aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet. Nykykäytännön etuna on, että antaessaan tietoja ja ohjeita aluksen päällikölle luotsi samalla opastaa aluksen päällikköä navigoimaan alusta luotsattavalla väylällä. Käytäntö parantaa päällikön mahdollisuutta tarkkailla jatkossa paremmin luotsin toimintaa sekä oppia tarvittavia tietoja linjaluotsin-kirjan saamiseen.

Alusten kansipäällystö opiskelee omatoimisesti väyliä linjaluotsin-kirjan hakemiseksi. Luotsit ovat merkinneet harjoittelukirjoihin tai vastaaviin tiedon kansipäällystön omatoimisesta opiskelusta. Tätä ei kuitenkaan ole säädetty laissa vaikka merkintä harjoittelukirjaan on oleellinen osa linjaluotsin-kirjojen hankkimista.

2.2 Vahingonkorvausvastuun sääntely

Luotsia ja luotsaustoimintaa koskevat nykyiset vastuusäännökset sisältyvät merilakiin ja vahingonkorvauslakiin. Merilain 7 luvun 1 § sisältää säännökset laivanisännän vastuusta, joka lähtökohtaisesti on tuottamusperusteista, jollei muualla lainsäädännössä säädetä toisin. Laivanisäntä on vastuussa vahingosta, jonka aluksen päällikkö, laivaväki, luotsi tai joku muu laivaväkeen kuulumaton henkilö, joka laivanisännän tai päällikön toimeksiantosta työskentelee aluksen lukuun, on toimessaan tekemällä virheellä tai laiminlyönnillä aiheuttanut. Jos myös vahingonaiheuttaja on laivanisännän ohella vastuussa vahin-

gosta, hän vastaa vain siitä määrästä, jota ei voida saada laivanisännältä.

Merilain 7 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan laivanisännällä, joka on suorittanut korvausta vahingosta niin sanotun isännänvastuun perusteella, on oikeus vaatia suorittamansa määrä vahingon aiheuttajalta tämän korvausvastuuta koskevien perusteiden mukaan.

Laivanisäntä vastaa merilain säännösten mukaan aluksen toiminnassa aiheutetuista henkilö-, esine- ja ympäristövahingoista. Tämä koskee myös tilannetta, jossa vahinko on aiheutunut luotsin virheestä tai laiminlyönnistä.

Laivanisännän vastuuta koskevat merilain säännökset perustuvat laajalti kansainvälisiin yleissopimuksiin. Laivanisännän vastuuta koskee merilain 9 luvun mukaan yleinen vastuunrajoitusoikeus, jollei muualla merilaissa muuta säädetä. Oikeus vastuunrajoitukseen ei kuitenkaan koske sitä, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Merilaki sisältää lisäksi erityissäännökset vastuun perustasta ja vastuumääristä, esimerkiksi öljyvahinkojen osalta.

Merilain 10 luvussa säädetään öljyvahinkoihin liittyvästä korvausvastuusta. Öljyvahingosta johtuva vastuu kanavoituu ensisijaisesti aluksen omistajalle. Merilain 10 luvun 4 §:n 2 momentin mukaan kanavointisäännökset eivät kuitenkaan enää suojaisi siinä lueteltuja henkilöitä, muun muassa luotsia, korvausvaatimuksia vastaan silloin, kun he ovat aiheuttaneet vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Merilain 10 luvun 4 §:n 3 momentin mukaan takautumisvaatimus voidaan kohdistaa esimerkiksi luotsiin, kun vahinko on aiheutettu tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi. Korvausvastuun syntymiselle asetettu kriteeri on sama kuin 2 momentissa.

Vahingonkorvauslain 3 luvun 1 §:n mukaan työnantaja on velvollinen korvaamaan vahingon, jonka työntekijä virheellään tai laiminlyönnillään työssä aiheuttaa. Mitä on säädetty työnantajasta, sovelletaan myös lähtökohtaisesti valtioon, kuntaan ja muuhun julkisyhteisöön toiminnassa, jota ei ole pidet-

tävä julkisen vallan käyttämisenä. Lain 3 luvun 7 §:ssä säädetään kuitenkin, että valtio ja kunta eivät vastaa luotsauksessa aiheutetusta vahingosta.

2.3 Erivapaudet

Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevasta erivapaudesta ja sen myöntämisen edellytyksistä säädetään luotsauslain 16 §:ssä ja tarkemmin luotsauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen (982/2003) 10 §:ssä.

Viranomainen voi hakemuksesta myöntää aluskohtaisen erivapauden alukselle, jonka päälliköllä on pitkäaikainen kokemus liikenteestä Suomen aluevesillä tai Saimaan vesialueella joko hakemuksen kohteena olevassa tai vastaavanlaisessa aluksessa. Erivapaus voidaan myöntää myös aluksen perämiehelle, jos aluksen vahdinpito sitä edellyttää. Erivapaus voidaan myöntää yksittäisen väylän lisäksi myös jollekin tietyllä vesialueella.

Erivapaudet luotsinkäyttövelvollisuudesta ovat yleisiä kotimaanliikenteessä liikennöivillä aluksilla, joiden nettovetoisuus on noin 1 000. Hinaajille on yleensä myönnetty erivapaus luotsinkäyttövelvollisuudesta niiden suorittaessa hinauksia. Lisäksi erivapauksia on myönnetty jäänmurtajille, joiden päälliköllä on pitkäaikainen kokemus eri alueiden jäänmurtotoiminnasta ja liikennöinnistä Suomen vesialueella.

Erivapaus on nykyisin sidottu alukseen. Voimassa olevassa laissa ei ole varsinaisia perusteita sille, minkälaisille aluksille erivapaus voidaan myöntää. Tilannetta on tarkoitettu selkeyttää ehdotuksella, jolla erivapaus annettaisiin aluksen sijasta aluksen päällikölle tai vahtipäällikölle. Lakiin on ehdotettu otettavaksi pykälät, joilla rajataan erivapauden saamista sekä selkeytetään sen myöntämisperusteita.

Erivapauden saaminen ei tänä päivänä edellytä erillisen tutkinnon suorittamista toisin kuin luotsin ohjauskirjan tai linjaluotsinkirjan saaminen. Luotsaustoiminnan koulutusta ja tutkintoja kehitettäessä on tarkoitus huomioida myös erivapauden myöntämistä koskevat vaatimukset osaamisen varmistamiseksi. Lakiin on ehdotettu uudistusta, jonka mukaan hakijan on suoritettava Liikenteen

turvallisuusviraston hyväksymä koulutus ja tutkinto.

2.4 Luotsauksen hinnoittelu

Nykyisin Luotsausliikelaitoksen hinnoittelusta säädetään Luotsausliikelaitoksen luotsausmaksuista annetulla valtioneuvoston asetuksella (1396/2006). Luotsausliikelaitoksesta annetun lain (938/2003) 4 §:n mukaan Luotsausliikelaitos perii luotsauslain mukaisista luotsauspalveluista aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi kiinteän yksikköhintaan perustuvan maksun luotsattavalta alukselta. Maksu määräytyy luotsattavan aluksen nettovetoisuuden ja luotsatun matkan mukaan. Hinnoittelu perustuu niin sanottuun verkostoperiaatteen mukaiseen yhteishinnoitteluun, joka mahdollistaa samanlaiset luotsausmaksut eri satamissa. Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueella on käytössä alennettuun yksikköhintaan perustuva maksutaso (noin 26 prosenttia meritaksasta), mistä johtuvat tulonmenetykset on korvattu Luotsausliikelaitokselle valtion talousarviossa tähän tarkoitukseen varatusta määrärahasta, joka on ollut vuosittain 4,2 miljoonaa euroa.

Saimaan alueella tapahtuva luotsaus on määritelty niin sanotuksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi (SGEI). Saimaan luotsauksen hinnoittelua koskeva järjestely perustuu komission päätökseen 2005/842/EY, jossa on eritelty ne edellytykset, joiden täytyessä palveluiden tuottamisesta maksettavasta korvauksesta ei tarvitse tehdä valtioneuvoston ilmoitusta (notifiointi) komissiolle. Saimaan alueen luotsaustoiminnan on katsottu täyttävän mainitussa komission päätöksessä olevat kriteerit. Hintatuki on myös raportoitu Suomen maaraportissa komissiolle joulukuussa 2008.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Merkinnät harjoittelukirjaan

Luotseille esitetään lakitasolla säädettäväksi nykyinen käytäntö koskien linjaluotsinkirjoja suorittavien kansipäällystön jäsenten opastamista ja harjoittelun kirjaamista har-

joittelukirjaan tai vastaavaan. Muutoksen tarkoituksena ei ole muuttaa nykykäytäntöä.

3.2 Vahingonkorvausvastuun sääntely

Luotsauksessa aiheutettua vahinkoa koskeva erityissäännös vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:ssä koskee sanamuotonsa mukaan vain valtiota ja kuntaa. Tilanteessa, jossa luotsauksen harjoittaja on osakeyhtiö, lähtökohtana olisi ilman uutta sääntelyä se, että luotsausyhtiö olisi vahingonkorvauslain 3 luvun 1 §:n mukaan isännänvastuussa luotsin virheellään tai laiminlyönnillään luotsauksessa aiheuttamasta vahingosta.

Luotsausyhtiön asettamista näin laajaan korvausvastuuseen luotsauksessa aiheutetuista vahingoista ei kuitenkaan voida pitää perusteltuna ottaen erityisesti huomioon luotsauksen luonne varsinaista merenkulkua avustavana toimintana ja toimintaan liittyvien vahinkoriskien suuruus suhteessa luotsauksesta perittäviin maksuihin. Lisäksi voidaan ottaa huomioon, että merilain säännösten perusteella ulkopuolisten vahinkoa kärsineiden asema on lähtökohtaisesti turvattu laivanisännän ensisijaisen isännänvastuun perusteella.

Koska laivanisäntä on vastuussa aluksen toiminnasta aiheutetuista vahingoista matkustajille, tavaranomistajille ja ulkopuolisille vahingonkärsijöille esimerkiksi öljyonnettomuudessa, on luotsausoimintaa koskevan vahingonkorvausvelvollisuuden määrittelyssä käytännössä kysymys ennen kaikkea laivanisännän takautumisoikeuden sääntelystä luotsausyhtiöön nähden.

Edellä esitetyn perusteella ehdotetaan, että luotsausyhtiö olisi velvollinen vastamaan luotsauksessa aiheutetusta vahingosta vain, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

Luotsausyhtiön vastuu ehdotetaan myös rajattavaksi määrältään. Luotsausyhtiön vahingonkorvausvastuu olisi ehdotuksen mukaan enintään 100 000 euroa vahinkotapahtumaa kohden. Rajattu vastuu on perusteltu, koska laivanisäntä vastaa merilain mukaan ensisijaisesti aluksen toiminnasta aiheutuneista vahingoista matkustajille ja kuljetettavan tavarantoimistajille sekä ulkopuolisille vahinkoa

kärsineille. Luotsausyhtiön vastuulla on pääsääntöisesti merkitystä vain siinä suhteessa, että laivanisäntä voi takautumisoikeutensa perusteella kohdistaa vaatimuksia luotsausyhtiöön. Jos laivanisännälle aiheutuu ehdotettua vastuun enimmäismäärää suurempi vahinko esimerkiksi sen vuoksi, että laivanisäntä ei ole ottanut riittävää vakuutusta kattamaan merilain mukaisia vastuutaan, luotsausyhtiö ei ole voinut vaikuttaa tällaisen lisävahingon syntymiseen eikä ennakoida sitä. Siksi olisi kohtuutonta siirtää vahingonkorvausvastuu tältä osin luotsausyhtiölle.

Esityksellä ei ole tarkoitus laajentaa luotsin omaa korvausvastuuta, joka määräytyisi edelleen vahingonkorvauslain ja merilain säännösten mukaan.

3.3 Erivapaudet

Erivapauden osalta ehdotetaan selkiinnytetäväksi erityisesti niitä ehtoja, joilla saa erivapauden olla käyttämättä luotsia. Nykyisin luotsauslain 16 §:n 1 momentin mukaan erivapaus luotsinkäyttövelvollisuudesta myönnetään sellaiselle alukselle, jonka päälliköllä on pitkäaikainen kokemus liikenteestä Suomen aluevesillä tai Saimaan vesialueella joko hakemuksen kohteena olevassa tai vastaavallisessa aluksessa. Nyt ehdotetun muutoksen mukaisesti erivapaus myönnettäisiin jatkossa aluksen tai alus- tai hinausyhdistelmän päällikölle tai perämiehelle, jos aluksen bruttovetoisuus olisi alle 3 700. Esimerkiksi hinattavaa proomua ei huomioitaisi bruttovetoisuudessa.

Lain 16 §:n 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi aiempaa tarkemmin jäsenelty lista edellytyksistä, joiden täytyessä hakijalle voidaan myöntää erivapaus luotsinkäyttövelvollisuudesta. Muutoksen tarkoituksena on myös saattaa erivapaudella alusta kuljettavat päälliköt soveltuvin osin samojen koulutusvaatimusten piiriin kuin luotsit ja linjaluotsit. Muutoksella pyritään turvaamaan alusliikenteen turvallisuus myös silloin, kun alus on vapautettu luotsinkäyttövelvollisuudesta.

3.4 Luotsauksen hinnoittelu

Osana Luotsausliikelaitoksen yhtiöittämistä luotsauksen hinnoittelu esitetään siirrettäväk-

si luotsausyhtiön hallitukselle. Luotsausyhtiön perimien maksujen tulee esityksen mukaan olla kohtuullisia ottaen huomioon aiheutuneet erilliskustannukset ja kohtuullinen tuotto. Luotsausyhtiön hallitus päättäisi maksuista, joista aiemmin on säädetty Luotsausliikelaitoksen luotsausmaksusta annetulla valtioneuvoston asetuksella (1396/2006). Maksun pitäisi kuitenkin perustua todelliseen matkaan, kun se tällä hetkellä on porrastettu matkojen pituuden mukaan. Luotsausyhtiön hallitus voisi halutessaan luoda vastaavan porrastetun järjestelmän esimerkiksi matkan pituuteen liittyvien alennusten avulla.

Saimaan alueen luotsauksen osalta on tarkoitus edelleen periä alennettuun yksikköhintaan perustuva maksu. Ehdotuksen mukaan alennettu yksikköhinta olisi enintään kaksi kolmasosaa varsinaisesta merialueilla noudatettavasta yksikköhinnasta. Luotsausyhtiön tehtäväksi annettaisiin julkinen palveluvalvoite Saimaan alueen luotsauksessa, ja kuten nykyisin, kyseessä olisi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu (SGEI), joka täyttää komission päätöksen 2005/842/EY mukaiset edellytykset. Komission päätöksen mukaisesti myönnetty valtioneuvoston päätös soveltuu yhteismarkkinoille ja on siten vapautettu valtioneuvoston päätöksen mukaisesti yleisesti koskevasta ennakkoilmoitusvelvollisuudesta komissiolle.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotetut luotsaus toiminnan vahingonkorvausvastuuta koskevat muutokset johtaisivat siihen, että perustettavan luotsausyhtiön tulisi järjestää vakuutus suojansa riittävälle tasolle. Vakuutusmaksut riippuvat monesta tekijästä, muun muassa oletettujen vahinkotapahtumien määrästä ja laadusta. Tässä yhteydessä ei ole sen vuoksi mahdollista antaa täsmällistä arviota vakuutus suojan laajentamisesta aiheutuneista korotuksista vakuutusmaksuissa.

Ehdotettu sääntely luotsausyhtiön vahingonkorvausvastuusta koskisi myös satamahallintojen järjestämää satamaluotsausta siinä tapauksessa, että satamahallinnon hyväksy-

mät henkilöt ovat muita kuin satama-alueella siirrettävän aluksen päällikkö tai perämies.

Varustamojen kannalta uusi sääntely merkitsee muutosta nykyiseen siten, että varustamoilla olisi takautumisoikeus luotsausyhtiöön nähden siltä osin, kuin kyseessä olisi törkeä huolimattomuus tai tahallisuus luotsausyhtiön puolella.

Luotsauksen hinnoittelusta päättäisi ehdotuksen mukaan luotsausyhtiön hallitus tässä laissa ehdotettujen rajoitusten puitteissa.

Saimaan luotsausmaksutaso on esityksen mukaan tarkoitus pitää vähintään yhtä kolmasosaa alempana kuin yleinen luotsausmaksu, minkä johdosta luotsausyhtiölle on tarkoitus maksaa liiketaloudellisesti kannattamattomaan toimintaan hintatukea. Hintatuen johdosta Saimaan liikenne maksaa luotsausmaksuja suhteessa kuljetettavaan määrään nähden yhtä paljon kuin meriliikenne. Luotsausmatkat ovat Saimaan alueella huomattavasti pidemmät kuin meriliikenteessä. Yleisen luotsausmaksun ja Saimaan luotsausmaksun välistä erotusta korvattaisiin liikenne- ja viestintäministeriön erikseen tekemän päätöksen mukaisesti siten, että se on enintään Saimaan alueen (mukaan lukien kanava) alijäämän suuruinen. Vuosittainen korvaus luotsausliikelaitokselle alennetusta yksikköhinnasta Saimaalla on ollut 4,2 miljoonaa euroa.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Lain 16 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien erivapauksien myöntämisedellytyksiä selkeytettäisiin. Tämä helpottaisi Liikenteen turvallisuusviraston lupaharkintaa ja lisäisi yhdenmukaisuutta luvan myöntämisedellytysten soveltamisessa.

Muutoin esityksellä ei ole vaikutuksia viranomaisten toimintaan.

4.3 Vaikutukset ympäristöön ja meriturvallisuuteen

Lain 16 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että erivapaudella alusta kuljettavat pääl-

liköt saatettaisiin soveltuvin osin samojen koulutusvaatimusten piiriin kuin luotsit ja linjaluotsit. Muutoksella on tarkoitus lisätä erivapaudella alusta kuljettavien päälliköiden osaamista ja vähentää siten onnettomuusrisiä.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä.

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: oikeusministeriö, valtiovarainministeriö, puolustusministeriö, sisäasiainministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Luotsausliikelaitos Finnpilot, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Finanssialan keskusliitto, Suomen Yrittäjät, Kuntaliitto, Luotsiliitto, Suomen Varustamot ry, Suomen Merimies-Unioni ry, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Suomen Satamaoperaattorit ry, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Matkustajalavayhdistys ry, Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry ja Suomen Konepäällystöliitto.

Lausunnon asiasta antoivat seuraavat tahot: oikeusministeriö, valtiovarainministeriö, puolustusministeriö, sisäasiainministeriön rajavartio-osasto, työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Lappeenrannan kaupunki, Luotsausliikelaitos Finnpilot, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Finanssialan keskusliitto, Kuntaliitto, Luotsiliitto, Suomen Varustamot ry, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Suomen Konepäällystöliitto, Neste Shipping Oy ja professori Peter Wetterstein.

Annetuissa lausunnoissa kannatettiin yleisesti hallituksen esityksen antamista ja pidettiin tarpeellisena muun muassa vahingonkorvaussääntelyn muuttamista vastaamaan tilannetta, jossa luotsaustoiminnasta vastaa valtion liikelaitoksen sijaan valtion omistama osakeyhtiö. Myös luotsin käytöstä myönnettäviä erivapauksia koskevien säännösten tarkennuksia pidettiin pääosin myönteisinä uudistuksina.

Luotsausyhtiön ehdotetun vahingonkorvausvastuun osalta osa lausunnonantajista vastusti nykysääntelyn muuttamista ja piti huonona sitä, että luotsausyhtiöstä tulisi korvausvelvollinen, vaikkakin rajoitetusti, luotsauksessa aiheutuneista vahingoista. Suuri osa muista asiaan kantaa ottaneista lausunnonantajista piti vastuunrajoitusta sinällään hyväksyttävänä, mutta esitti joko, että luotsin tietoisuutta vahingon syntymisestä koskeva vaatimus poistettaisiin, tai, että vastuun rahamääräistä rajaa korotettaisiin merkittävästi. Muun muassa oikeusministeriö katsoi lausunnonantajista osa piti ehdotettua sääntelyä, myös vastuun rahamääräisen rajoituksen, osalta hyvänä. Luotsin virkavastuuta koskevan säännöksen säilyttämistä luotsauslaissa pidettiin tarpeellisena luotsaustoiminnan ollessa edelleen määriteltävissä julkisen hallintotehtävän hoitamiseksi.

Esitystä, jonka mukaan luotsauksen hinnoittelu siirrettäisiin perustettavalle luotsausyhtiölle, osa lausunnonantajista piti hyvänä, mutta osan mielestä hinnoista tulisi edelleen säätää valtioneuvoston asetuksella. Suuri osa lausunnonantajista piti luotsausyhtiön hinnoittelu-oikeutta sinällään hyvänä ja yhtiömuotoiseen toimintaan kuuluvana, mutta piti tarpeellisena, että hintojen kohtuullisuus turvattaisiin jatkossakin, koska luotsausyhtiön monopoliasema tullaan toistaiseksi säilyttämään.

Ehdotusta luotsin velvollisuudesta opastaa aluksen kansipäällystää luotsattavan väylän opiskelussa ja pyynnöstä kirjata tiedon opiskelusta harjoittelukirjaan tai vastaavaan sekä osa lausunnonantajista piti nykytilaa vastaavana käytäntönä ja siten tarpeellisena kirjata lakitekstiin. Osassa lausuntoja katsottiin, että velvollisuus voisi häiritä itse luotsauksen suorittamista ja tulisi sen vuoksi poistaa. Näissä lausunnoissa nykyistä lainsäädäntöä pidettiin riittävänä.

Sisäasiainministeriö rajavartio-osasto esitti, että muutettavaksi esitettyjen säännösten lisäksi luotsauslain virka-apua koskevaa 17 §:ää muutettaisiin siten, että siinä säädettäisiin virka-avun sijaan yhteistoiminnasta. Ehdotuksen mukaan luotsausyhtiö voisi sopia yhteistoimintaviranomaisten kanssa yhteis-

toiminnasta ja siinä annettavan tuen maksuttomuudesta tai nettohinnittelusta. Koska luotsien katsotaan edelleen yhtiössäkin toimivan virkavastuulla, ei perustetta virka-apusäännöksen muuttamiselle ole uudessa-kaan tilanteessa.

Lausunnonantajat esittivät lisäksi eräitä yksityiskohtaisia muutoksia sekä hallituksen esityksen perusteluihin että pykäläteksteihin. Lausunnoissa esitetyt muutosehdotukset on huomioitu mahdollisuuksien mukaan hallituksen esityksen jatkovalmistelussa. Alla on tarkempi erittely lausuntojen sisällöstä.

Vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamista koskevalle lakiehdotukselle on saatu oikeusministeriöltä esittelylupa.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Esityksellä on vaikutuksia vuoden 2011 valtion talousarvioesitykseen.

Esitys liittyy hallituksen esitykseen Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi, ja lait on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti 1 päivänä tammikuuta 2011.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Luotsauslaki

Luotsauslain 2 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että pykälään lisättäisiin uusi 3 kohta. Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin luotsausyhtiö, jolla tarkoitetaan osakeyhtiötä, joka on perustettu lailla Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi (/2010). Samalla pykälän 1 ja 2 kohtaan tehtäisiin tarvittavat tekniset muutokset.

Luotsauslain 4 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että pykälän 1 momentissa luotsauspalvelujen tarjoaminen säädettäisiin yksinoikeudella luotsausyhtiölle. Voimassa olevassa laissa yksinoikeus on Luotsausliikelaitoksella. Lisäksi 4 §:n 2 momenttiin esitetään siirrettäväksi Luotsausliikelaitokselta luotsausyhtiölle Luotsausliikelaitosta koskevassa laissa oleva velvoite varautua hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö erikseen määrää. Ehdotettu pykälän 3 momentti vastaisi sisällöltään voimassa olevan lain 4 §:n 1 momenttia ja ehdotettu 4 momentti voimassa olevan lain 4 §:n 3 momenttia.

Luotsauslakiin ehdotetaan lisättäväksi 4 a §. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi luotsausyhtiön vastuusta luotsauksessa aiheutetusta vahingosta. Luotsausyhtiö olisi velvollinen korvaamaan luotsauksessa

aiheutetun vahingon, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

Pykälän 2 momentti sisältäisi viittauksen 4 b §:ään, jossa säädettäisiin luotsausyhtiön 1 momentissa tarkoitetun korvausvastuun määrällisestä rajoittamisesta.

Pykälän 3 momentin mukaan luotsausyhtiön vastuuseen sovellettaisiin muilta osin merilakia ja vahingonkorvauslakia.

Merilain mukaan luotsausyhtiön korvausvastuu ulkopuolisille vahinkoa kärsineille olisi toissijaista suhteessa laivanisännän vastuuseen. Merilain 7 luvun 1 §:n 1 momentin jälkimmäisen virkkeen mukaisesti luotsausyhtiö vastaisi ulkopuolisille aiheutuneesta vahingosta vain sen määrän osalta, jota ei voida saada laivanisännältä.

Vahingonkorvauslain osalta tästä seuraa muun muassa, että luotsausyhtiön korvausvastuuta voitaisiin sovittelalla vahingonkorvauslain 3 luvun 6 §:n ja 6 luvun 1 §:n nojalla. Myös esimerkiksi vahingonkorvauslain 5 luvun säännöksiä korvattavasta vahingosta sovellettaisiin luotsausyhtiön korvausvastuuseen.

Luotsausyhtiön vastuu sen muussa toiminnassa kuin luotsauksessa aiheutetusta vahingosta määräytyisi kaikilta osin vahingonkorvauslain mukaisesti. Jos luotsausyhtiö esimerkiksi aiheuttaa vahinkoa laiminlyömällä tahallaan tai huolimattomuudesta luotsaus-

lain 4 §:n 1 momentin mukaisen velvollisuutensa järjestää luotsauspalveluja, sen korvausvastuu määräytyy käsillä olevan pykälän 1 momentin sijasta vahingonkorvauslain säännösten mukaisesti. Tämä vastaa nykyistä oikeustilaa (KKO 1995:61). Kuten tähänkin asti, muussa kuin luotsauksessa aiheutetun vahingon korvausvelvollisuuden syntymisen edellytyksenä olisi siis joka tapauksessa vahingonkorvauslain mukaisesti luotsausyhtiön tahallisuus tai huolimattomuus.

Esityksellä ei ole tarkoitus laajentaa luotsin omaa korvausvastuuta, joka määräytyisi edelleen vahingonkorvauslain ja merilain säännösten mukaan.

Luotsauslakiin ehdotetaan lisättäväksi 4 b §. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi luotsausyhtiön vastuun enimmäismäärästä vahinkotapahtumaa kohden. Pykälässä ehdotetaan luotsausyhtiölle merkittävästi pienempää vastuumäärää kuin on merilaissa määrätty laivanisännälle. Rajattu vastuu on perusteltu, koska laivanisäntä vastaa merilain mukaan ensisijaisesti vahingosta suhteessa ulkopuolisiin vahinkoa kärsineisiin. Rajattu vahingonkorvausvastuu on myös perusteltu ottaen huomioon luotsauksen luonne varsinaista merenkulkua avustavana toimintana sekä toimintaan liittyvien vahingokorvausten suuruus suhteessa luotsauksesta perittäviin maksuihin. Lisäksi, jos vastuumäärä olisi ehdotettua korkeampi, nousisivat luotsausyhtiön vahinkotapahtuman varalle otettujen vakuutusten hinnat todennäköisesti erittäin korkeiksi, jolloin myös paine nosta luotsausmaksuja kasvaisi merkittävästi.

Koska laivanisäntä on vastuussa aluksen toiminnasta aiheutuneista vahingoista matkustajille, tavaranomistajille ja ulkopuolisille vahingonkärsijöille esimerkiksi öljyonnettomuudessa, on luotsaustoimintaa koskevan vahingonkorvausvelvollisuuden määrittelyssä käytännössä kysymys ennen kaikkea laivanisännän takautumisoikeuden sääntelystä luotsausyhtiöön nähden.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin 1 momentissa tarkoitettua vastuumäärän jaosta velkojien kesken tilanteessa, jossa vastuumäärä ei riitä kattamaan kaikkien velkojien korvaussaamia.

Luotsauslakiin ehdotetaan lisättäväksi 4 c §. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi sata-

mahallinnon vastuusta. Satama-alueilla tapahtuvaan luotsaukseen on mahdollisuus myös satamahallinnon hyväksymillä henkilöillä. Satamahallinto rinnastettaisiin vastuukysymysten osalta luotsausyhtiöön. Poikkeuksena olisivat kuitenkin tilanteet, joissa satamahallinnon hyväksymä henkilö on satama-alueella siirrettävän aluksen päällikkö tai perämies.

Luotsauslain 5 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusviraston alukselle myöntämä erivapaus, eli vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta, myönnettäisiin jatkossa aluksen päällikölle. Pykälän 4 momentin 2 kohtaan ehdotetaan muutettavaksi siten, että alus, jonka päällikölle Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt 16 §:ssä tarkoitettua erivapautta, olisi vapautettu luotsinkäyttövelvollisuudesta.

Luotsauslain 6 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että 1 momentissa maksuvelvollisuus säilyisi laivanisännällä, mutta peruste maksuvelvollisuuteen määritettäisiin luotsauslaissa. Lisäksi ehdotetaan lisättäväksi 6 §:ään uusi 2–6 momentti, joissa säädettäisiin luotsauksen hinnoittelusta. Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi pykälän uutta sisältöä vastaavaksi siten, että otsikkoon lisättäisiin maininta hinnoittelusta. Muutoksella ehdotetaan siirrettäväksi hinnoittelu luotsausyhtiön hallituksen päätettäväksi. Luotsausyhtiön ottaen huomioon aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto. Lisäksi luotsausyhtiön hinnoittelun on tarkoitus olla julkista ja läpinäkyvää. Hinnankorotuksista ehdotetaan säädettäväksi siten, että elinkeino saa ajoissa tiedon mahdollisista hinnannuutoksista ja pystyy huomioimaan ne mahdollisissa vuosisopimuksissa. Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueella perittäisiin alennettuun yksikköhintaan perustuvaa maksua. Alennettu yksikköhinta olisi enintään kaksi kolmasosaa varsinaisesta yksikköhinnasta. Alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvat tulonmenetykset korvattaisiin osin tai kokonaan valtion talousarviossa tarkoitukseen otetusta määrärahasta liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti.

Luotsauslain 8 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että pykälän 3 momenttia muutettaisiin ja pykälän nykyinen rikosoikeudellista

virkevastuuta koskeva 3 momentti siirrettäisiin pykälän uudeksi 4 momentiksi. Ehdotetavalla muutoksella on tarkoitus saattaa lakitasolle nykykäytäntö, jonka mukaan luotsit neuvovat ja opastavat aluksen kansipäällystä väylän luotsauksessa ja merkitsevät pyynnöstä tiedon opiskelusta harjoittelukirjaan. Ehdotetulla muutoksella ei ole tarkoitus muuttaa nykykäytäntöä. Esityksen tarkoituksena ei ole lisätä luotsille uutta velvollisuutta varsinaiseen opetustyöhön. Tarkoitus on, että luotsi pyynnöstä merkitsee harjoittelukirjaan tai vastaavaan tiedon siitä, että henkilö on luotsin opastuksella kulkenut koko väylän. Ehdotetun pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat voimassa olevan lain 8 §:n 1 ja 2 momenttia.

Luotsauslain 12 §:n 1 momentin 4 kohdasta ehdotetaan poistettavaksi edellytys kirjallisesta tutkinnosta. Ohjauskirjan myöntämiselle riittäisi jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän tutkinnon hyväksyty suorittaminen.

Samoin luotsauslain 14 §:n 2 momentin 2 kohdasta ja 3 momentin 2 kohdasta ehdotetaan poistettavaksi edellytys kirjallisesta tutkinnosta. Linjaluotsinkirjan myöntämiselle riittäisi jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän tutkinnon hyväksyty suorittaminen.

Luotsauslain 16 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että erivapaus myönnettäisiin henkilökohtaisesti eikä aluskohtaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hakemuksesta myöntää erivapauden luotsinkäyttövelvollisuudesta aluksen päällikölle tai vahtipäällikölle, jos aluksen bruttovetoisuus on enintään 3 700. Ehdotuksen tarkoituksena on pääasiassa säilyttää nykyisinkin erivapaudella liikkuvat alukset erivapauden piirissä. Myös nykykäytännön mukainen mahdollisuus myöntää erivapauksia hinauksia suorittaville hinaajille on tarkoitus säilyttää ennallaan. Muutoksella halutaan selkeyttää sellaisen alusten rajausta, joiden kuljettamiseen erivapaus voitaisiin myöntää. Lisäksi ehdotetaan erivapaudella alusta kuljettavien päälliköiden saattamista soveltuvin osin samojen koulutusvaatimusten piiriin kuin luotsit ja linjaluotsit. Erivapautta koskevista koulutusvaatimuksista säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella ja Liikenteen turval-

lisuusviraston määräyksillä. Ehdotetun pykälän 3, 4 ja 6 momentti vastaisivat voimassa olevan lain 16 §:n vastaavia momenteja.

Luotsauslain 21 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi luotsin ohjauskirjan ja linjaluotsinkirjan ohella tarkemmat määräykset myös erivapauden myöntämisestä. Samalla momenttiin ehdotetaan lisättäväksi koulutusta koskeva Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuutus. Edellä mainitut muutokset ja lisäykset liittyvät luotsaustoiminnan koulutus- ja tutkintovaatimusten kehittämiseen.

Luotsauslain 21 §:n 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisättäisiin maininta luotsipaikoista ja samalla poistettaisiin luotsausmatkoja koskeva määräystenantovaltuutus. Luotsipaikkojen määrittämistä pidetään perinteisesti viranomaiselle kuuluvana tehtävänä, koska siihen liittyy sekä turvallisuustekijöitä että taloudellisia tekijöitä. Luotsausmatkojen määrittäminen viranomaisen toimesta ei ole tarpeellista, koska kaikilla luotsattavilla aluksilla on tänä päivänä matkan mittaamiseen tarvittava teknologia.

Pykälän 4 momentin viittaus Luotsausliikelaitokseen muutettaisiin viittaukseksi luotsausyhtiöön. Pykälän 1 momentin sisältö vastaisi voimassa olevan lain 21 §:n 1 momenttia.

1.2 Laki vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta

Lain 1 §:ssä kumottaisiin vahingonkorvauslain (412/1974) 3 luvun 7 §. Vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:ssä vapautetaan valtio ja kunta vastaamasta luotsauksessa aiheutetusta vahingosta. Vastuu luotsauksessa aiheutetuista vahingoista siirtyy Luotsausliikelaitoksen yhtiöittämisen seurauksena luotsausyhtiölle. Luotsauslakiin ehdotetaan lisättäväksi tämän esityksen mukaiset säännökset vahingonkorvausvastuusta luotsauksessa.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti Luotsausliikelaitoksen yhtiöittämistä koskevan lain sekä luotsauslain muutoksen kanssa 1 päivänä tammikuuta 2011. Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ensimmäisen lakiehdotuksen 16 §:n 6 momentissa oleva valtuutussäännös koskien valtioneuvoston oikeutta säätää tarkemmin asetuksella erivapauden myöntämisen edellytyksistä ja erivapauspäätöksen sisällöstä sisältyy jo voimassa olevan lain 16 §:n 6 momenttiin, eikä valtuutussäännökseen ole tässä yhteydessä tarkoitus tehdä muutosta.

Luotsauslain 21 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi luotsin ohjauskirjan ja linjaluotsinkirjan ohella tarkemmat määräykset myös erivapauden myöntämisestä. Samalla momenttiin ehdotetaan lisättäväksi koulutusta koskeva Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuutus.

3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011. Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti Luotsausliikelaitoksen yhtiöittämistä koskevan lain kanssa 1 päivänä tammikuuta 2011.

Ennen lakien voimaantuloa voidaan ryhtyä lakien täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin. Tämä olisi perusteltua, jotta luotsausyhtiö voisi alkaa suunnitella vuoden 2011 hinnoittelua sekä hankkia riittävän vakuutusturvan ehdotettujen muutosten mukaisen vahingonkorvausvastuun varalle. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston on tarpeellista alkaa valmistella erivapauksia koskeviin säännöksiin ehdotettujen muutosten mukaisesti alusten päällikköjen koulutukseen ja tutkintoihin liittyvää ohjeistusta alan oppilaitoksille, jotta ehdotettujen säännösten mukaisten erivapauksien myöntäminen 1 päivästä tammikuuta 2011 olisi mahdollista.

4 Suhde perustuslakiin ja sääätämisjärjestys

Perustuslain (731/1999) 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksen-

mukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan PeVL 12/2010 todennut, että luotsaukseen sisältyy sellaisia tehtäviä ja piirteitä, joita voidaan pitää julkisen hallintotehtävän hoitamisenä, minkä vuoksi luotsaustoiminnan järjestämisestä on syytä arvioida perustuslain 124 §:n kannalta.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää muun muassa sitä, että julkisia hallintotehtäviä hoitavat toimivat virkavastuulla (esimerkiksi PeVL 20/2006 vp). Erityisesti vahingonkorvausvastuun kannalta valiokunta on meripelastustoimintaa koskeneessa lausunnossaan PeVL 24/2001 todennut, että ”Vastuun rajoittaminen pelkästään rikosoikeudelliseen virkavastuuseen ei tässä yhteydessä kuitenkaan ole asianmukaista muun muassa siksi, että toiminnasta voi aiheutua merkittäviä vahinkoja. Tarkoitettujen henkilöiden tulisi siksi toimia täydellä virkavastuulla.” Vahingonkorvausvastuun osalta voidaan viitata myös perustuslakivaliokunnan lausuntoon PeVL 2/2002 vp, jossa on pidetty ”olennaisena” sitä, että julkiseksi hallintotehtäväksi katsottua laatuvarmentien tarjoamista suorittava yksityinen taho vastaa toimintansa johdosta mahdollisesti aiheutuvista vahingoista.

Perustuslain 124 §:n kannalta ei siis voida pitää asianmukaisena sääntelyä, jossa julkista hallintotehtävää hoitava orgaani, esimerkiksi luotsausyhtiö, ei olisi lainkaan korvausvastuussa tehtävää hoidettaessa aiheutetuista vahingoista. Tässä suhteessa siis nykyistään vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:ää voidaan pitää perustuslain kannalta kyseenalaisena. Toisaalta perustuslain 124 §:n ei kuitenkaan voida katsoa vaativan mitään tietynsisältöistä vastuusääntelyä, vaan korvausvastuun perusteita ja laajuutta voitaisiin tavallisella lailla kulloinkin tarkoituksenmukaiseksi katsotulla tavalla säännellä ja tarvittaessa eri tavoin rajoittaa, kunhan esimerkiksi korvausvastuun rajoitukset voidaan järkevästi perustella ja

välttämättömyyden ja suhteellisuuden vaatimuksen voidaan katsoa täyttyvän. Edellä todetuista syistä jonkinlainen korvausvastuun ”ydinalue” täytyisi kuitenkin aina säilyttää esimerkiksi rajoittamalla vastuu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta aiheutettuihin vahinkoihin.

Nyt ehdotetuissa luotsausyhtiön vahingonkorvausvastuuta koskevilla säännöksissä luotsausyhtiön korvausvastuu luotsauksessa aiheutetuista vahingoista on rajoitettu niihin vahinkoihin, jotka on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että vahinko todennäköisesti syntyisi. Lisäksi luotsausyhtiön korvausvastuuta on rajoitettu rahamääräisesti 100 000 euroon vahinkotahtumaa kohden. Ehdotettujen korvausvastuun rajoitusten voidaan kuitenkin katsoa olevan perustuslain säännösten kannalta asianmukaisia ottaen huomioon luotsaustoiminnan yleinen luonne merenkulkua avustavana toimintana ja vahinkoriskien suuruus suhteessa luotsauksesta perittäviin maksuihin. Lisäksi ulkopuolisten vahinkoa kärsineiden aseman voidaan katsoa olevan riittävästi turvattu jo merilain laivanisännän korvausvastuuta koskevien säännösten nojalla. Lisäksi, jos vastuumäärä olisi ehdotettua korkeampi, nousisivat luotsausyhtiön vahinkota-

pahtuman varalle ottamien vakuutusten hinnat todennäköisesti erittäin korkeiksi, jolloin myös paine nostaa luotsausmaksuja kasvaisi merkittävästi.

Muilta osin luotsausyhtiön korvausvastuuseen sovellettaisiin ehdotuksen mukaan merilakia ja vahingonkorvauslakia. Näin ollen muussa kuin luotsauksessa aiheutetuista vahingoista luotsausyhtiö vastaisi vahingonkorvauslain sääntelyn mukaisesti, jolloin edellytettäisiin, että vahinko olisi aiheutettu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella. Korvattavia vahinkoja olisivat ensisijaisesti henkilö- ja esinevahingot sekä eräissä rajoituksissa tapauksissa myös sellaiset taloudelliset vahingot, jotka eivät ole yhteydessä henkilö- tai esinevahinkoon. Samoin perusteiden ehdotetun sääntelyn voidaan katsoa olevan myös omaisuuden suojaan koskevan perustuslain 15 §:n mukainen.

Edellä esitetyillä perusteilla hallitus katsoo, että ehdotetut lait eivät sisällä määräyksiä, jotka olisivat ristiriidassa perustuslain säännösten kanssa ja että lait voidaan siten hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**luotsauslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan luotsauslain (940/2003) 2 ja 4 §, 5 §:n 4 momentin 2 kohta, 6 ja 8 §, 12 §:n 1 momentin 4 kohta, 14 §:n 2 momentin 2 kohta ja 3 momentin 2 kohta sekä 16 ja 21 §, sellaisina kuin niistä ovat 2, 8 ja 16 § osaksi laissa 645/2010 sekä 4 §, 12 §:n 1 momentin 4 kohta, 14 §:n 2 momentin 2 kohta ja 3 momentin 2 kohta sekä 21 § laissa 645/2010 sekä
lisätään lakiin uusi 4 a–4 c § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *luotsauksella* alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana;
- 2) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella; sekä
- 3) *luotsausyhtiöllä* osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (/).

4 §

Luotsaustoiminnan harjoittaminen

Luotsauspalveluja ei saa tarjota eikä luotsaustoimintaa harjoittaa muu kuin tässä laissa tarkoitettu luotsausyhtiö.

Luotsausyhtiön pitää varautua hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö erikseen määrää.

Luotsausyhtiön on tarjottava tässä laissa tarkoitettuja luotsauspalveluja alueilla, joilla luotsia on käytettävä 5 §:n mukaan.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään luotsauksesta, satama-alueella alusten ohjai-

luun liittyvää toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana, saavat harjoittaa myös satamahallinnon tehtävään hyväksymät henkilöt.

4 a §

Luotsausyhtiön korvausvastuu

Luotsausyhtiö on velvollinen korvaamaan luotsauksessa aiheutetun vahingon, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

Luotsausyhtiön 1 momentissa tarkoitettua korvauksen enimmäismäärästä säädetään 4 b §:ssä.

Luotsausyhtiön korvausvastuuseen sovelletaan muuten merilakia (674/1994) ja vahingonkorvauslakia (412/1974).

4 b §

Korvausvastuun enimmäismäärä

Luotsausyhtiön korvausvastuu luotsauksessa aiheutetusta vahingosta on enintään 100 000 euroa vahinkotapahtumaa kohden.

Jos 1 momentissa säädetty vastuumäärä ei riitä hyvitykseksi niille, jotka ovat oikeutettuja vahingonkorvaukseen, vastuumäärä jaetaan heidän saamistensa suuruuden mukaisessa suhteessa.

4 c §

Satamahallinnon vastuu

Edellä 4 §:n 4 momentissa mainittuun satamahallintoon sovelletaan, mitä 4 a ja 4 b §:ssä säädetään luotsausyhtiöstä, jos 4 §:n 4 momentissa mainittu satamahallinnon tehtävään hyväksymä henkilö on joku muu kuin satama-alueella siirrettävän aluksen päällikkö tai perämies.

5 §

Luotsinkäyttövelvollisuus

Aluksen kokoon perustuvasta luotsinkäyttövelvollisuudesta on vapautettu:

2) alus, jonka päällikölle Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt 16 §:ssä tarkoitettua erivapautusta;

6 §

Maksuvelvollisuus ja hinnoittelu

Luotsia käyttävän aluksen laivanisäntä on velvollinen suorittamaan luotsausmaksua siten kuin tässä laissa säädetään.

Tämän lain mukaisista luotsauspalveluista aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi luotsausyhtiö perii kiinteään yksikköhintaan perustuvan maksun luotsattavalta alukselta. Maksu määräytyy luotsattavan aluksen nettovetoisuuden ja todellisen luotsatun matkan perusteella.

Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueella peritään alennettuun yksikköhintaan perustuva maksu. Alennettu yksikköhinta on enintään kaksi kolmasosaa varsinaisesta yksikköhinnasta.

Yksikköhinnasta, alennetusta yksikköhinnasta ja muiden mahdollisten suoritteiden hinnoista päättää luotsausyhtiön hallitus. Luotsausyhtiön perimien maksujen tulee olla kohtuullisia ottaen huomioon aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

Alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvat tulonmenetykset korvataan

osin tai kokonaan valtion talousarviossa tarkoitukseen otetusta määrärahasta liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti.

Luotsausyhtiön on pidettävä julkisesti saatavilla perittävät yksikköhinnat ja alennetut yksikköhinnat sekä muista suoritteista perittävät hinnat ja niiden määräytymisperiaatteet. Lisäksi mahdolliset alennukset ja niiden perusteet on oltava julkisesti nähtävillä. Hintojen muutoksista on ilmoitettava vähintään kuusi kuukautta ennen muutosten voimaantuloa. Uudet hinnat voivat tulla voimaan aikaisintaan hintojen muutosilmoitusta seuraavan kalenterivuoden alusta.

8 §

Luotsin vastuu ja velvollisuudet

Luotsi on vastuussa luotsauksesta. Luotsin on esitettävä luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen kartta-aineistoon perustuva reittisuunnitelma sekä muut aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet sekä valvottava niitä aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä, joilla on merkitystä alusliikenteen turvallisuudelle ja ympäristönsuojelulle.

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.

Luotsi on velvollinen opastamaan aluksen kansipäällystää luotsattavan väylän opiskelussa ja pyynnöstä kirjaamaan tiedon opiskelusta esitettyyn harjoittelukirjaan tai vastaavaan.

Luotsiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

12 §

Luotsin ohjauskirja

Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä ohjauskirjalla saanut luotsaus-

oikeuden. Ohjaukirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

4) Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä hyväksytysti suoritettu tutkinto;

14 §

Linjaluotsinkirja

Linjaluotsinkirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija:

2) on suorittanut hyväksytysti Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän tutkinnon;

Sellaisilla tämän lain 5 §:ssä tarkoitetuilla väylillä, jotka sijaitsevat alusliikennepalvelulin (623/2005) 5 §:ssä tarkoitettuja tiedotuksia, 6 §:ssä tarkoitettua navigointiapua sekä 7 §:ssä tarkoitettua alusliikenteen järjestelypalvelua tarjoavan VTS-keskuksen alueella, linjaluotsinkirjan voi saada myös sillä edellytyksellä, että hakija:

2) on suorittanut 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettun tutkinnon ja 3 kohdassa tarkoitettun koeluotsauksen englannin kielellä;

16 §

Erivapaus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakeuksesta myöntää aluskohtaisen erivapauden luotsinkäyttövelvollisuudesta aluksen sekä alus- tai hinausyhdistelmän päällikölle tai perämiehelle, jos aluksen bruttovetoisuus on alle 3 700. Erivapaus voidaan aluksen koosta riippumatta myöntää myös jäänmurtajan päällikölle tai perämiehelle. Erivapaus voidaan myöntää joko yksittäiselle tai useammalle tämän lain 5 §:n 1 momentissa tarkoitettulle väylälle.

Erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

1) pitkäaikainen kokemus liikenteestä Suomen aluevesillä tai Saimaan vesialueella

joko hakemuksen kohteena olevassa tai vastaavanlaisessa aluksessa;

2) päällikkönä tai perämiehenä toimimiseen vaadittava kansipäällystön pätevyyskirja;

3) sellainen terveys ja kunto, joka vaaditaan kauppa-aluksessa kansipalveluksessa olevalta;

4) Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä koulutus;

5) Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä hyväksytysti suoritettu tutkinto; sekä

6) tarvittava suomen tai ruotsin kielen taito.

Erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, ettei alusturvallisuus tai ympäristö vaarannu. Erivapautteen voidaan liittää ehtoja, jotka koskevat aluksen vahtijärjestelyjä tai muun päällystön kokemusta aluksen navigoinnissa.

Erivapaus myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakeuksesta uudistaa samoin edellytyksin kuin se voidaan myöntää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa erivapauden, jos myöntämisen perusteet lakkaavat olemasta voimassa, erivapauden saanut rikkoo toistuvasti tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä tai muita alusliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä tai muutoin vaarantaa toiminnallaan alusliikenteen turvallisuutta.

Erivapauden myöntämisen edellytyksistä ja erivapauspäätöksen sisällöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

21 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset sekä yleispoikkeukset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset luotsin ohjaukirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden myöntämiseen liittyvistä koulutuksista, tutkinnoista ja koeluotsauksista sekä pitää luetteloa myöntämistään luotsin ohjaukirjoista, linjaluotsinkirjoista ja erivapauksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset luotsattavista väylistä ja luotsipaikoista sekä julkaisee niistä luetteloa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisten sää- tai jääolosuhteiden vuoksi tai kansainväliseen yhteistyöhön liittyvien rajatulla alueella toteutettavien harjoitusten tai pelastustoimien suorittamiseksi tai harjoitusalueelle tai pelastustoimien suorittamisalueelle siirtymiseksi hakemuksesta myöntää aluksille poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta, jos luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa, ja edellyttäen, että alusturvallisuutta ja ympäristöä ei vaaranneta. Samoilla edellytyksillä Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää luotsausyhtiölle poikkeuksia luotsauspalvelujen tarjoamisvelvollisuudesta.

—————
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetussa laissa (/) tarkoitettu osakeyhtiön hallitus voi päättää vuoden 2011 hinnoittelusta ennen tämän lain voimaantuloa 6 §:n 6 momentissa säädetyistä määräajoista poiketen. Hinnoittelun rakenne tulee säilyttää vuoden 2011 ajan 6 §:n 2 ja 3 momenteista poiketen samanlaisena, kuin hinnoittelurakenne oli vuonna 2010.

Ennen tämän lain voimaantuloa myönnetty erivapaudet luotsinkäyttövelvollisuudesta ovat voimassa myöntämispäätöksessä määrätyn ajan, jollei päätöstä tämän lain nojalla muuteta tai kumota.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

2.

Laki**vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §
Tällä lailla kumotaan vahingonkorvauslain
(412/1974) 3 luvun 7 §.

2 §
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .
Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä
lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

Helsingissä 22 päivänä lokakuuta 2010

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

*Liite
Rinnakkaisteksti*

1.

Laki

luotsauslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan luotsauslain (940/2003) 2 ja 4 §, 5 §:n 4 momentin 2 kohta, 6 ja 8 §, 12 §:n 1 momentin 4 kohta, 14 §:n 2 momentin 2 kohta ja 3 momentin 2 kohta sekä 16 ja 21 §, sellaisina kuin niistä ovat 2, 8 ja 16 § osaksi laissa 645/2010 sekä 4 §, 12 §:n 1 momentin 4 kohta, 14 §:n 2 momentin 2 kohta ja 3 momentin 2 kohta sekä 21 § laissa 645/2010 sekä
lisätään lakiin uusi 4 a–4 c § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *luotsauksella* alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana; *sekä*

2) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *luotsauksella* alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana;

2) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella; *sekä*

3) **luotsausyhtiöllä** *osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (/2010).*

4 §

4 §

Luotsaustoiminnan harjoittaminen

Luotsaustoiminnan harjoittaminen

Luotsausliikelaitoksen on tarjottava tässä laissa tarkoitettuja luotsauspalveluja alueilla, joilla luotsia on käytettävä 5 §:n mukaan.

Luotsauspalveluja ei saa tarjota eikä luotsaustoimintaa harjoittaa muu kuin 1 momentissa tarkoitettu liikelaitos.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään

Luotsauspalveluja ei saa tarjota eikä luotsaustoimintaa harjoittaa muu kuin tässä laissa tarkoitettu luotsausyhtiö.

Luotsausyhtiön pitää varautua hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö erikseen määrää.

Luotsausyhtiön on tarjottava tässä laissa

luotsauksesta, satama-alueella alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana, saavat harjoittaa myös satamahallinnon tehtävään hyväksymät henkilöt.

tarkoitettuja luotsauspalveluja alueilla, joilla luotsia on käytettävä 5 §:n mukaan.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään luotsauksesta, satama-alueella alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana, saavat harjoittaa myös satamahallinnon tehtävään hyväksymät henkilöt.

4 a §

Luotsausyhtiön korvausvastuu

Luotsausyhtiö on velvollinen korvaamaan luotsauksessa aiheutetun vahingon, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.

Luotsausyhtiön 1 momentissa tarkoitetun korvauksen enimmäismäärästä säädetään 4 b §:ssä.

Luotsausyhtiön korvausvastuuseen sovelletaan muuten merilakia (674/1994) ja vahingonkorvauslakia (412/1974).

4 b §

Korvausvastuun enimmäismäärä

Luotsausyhtiön korvausvastuu luotsauksessa aiheutetusta vahingosta on enintään 100 000 euroa vahinkotapahtumaa kohden.

Jos 1 momentissa säädetty vastuumäärä ei riitä hyvitykseksi niille, jotka ovat oikeutettuja vahingonkorvaukseen, vastuumäärä jaetaan heidän saamistensa suuruuden mukaisessa suhteessa.

4 c §

Satamahallinnon vastuu

Edellä 4 §:n 4 momentissa mainittuun satamahallintoon sovelletaan, mitä 4 a ja 4 b §:ssä säädetään luotsausyhtiöstä, jos 4 §:n 4 momentissa mainittu satamahallinnon tehtävään hyväksymä henkilö on joku muu kuin satama-alueella siirrettävän aluksen päällikö tai perämies.

5 §

Luotsinkäyttövelvollisuus

Aluksen kokoon perustuvasta luotsinkäyttövelvollisuudesta on vapautettu:

2) alus, jolle Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt 16 §:ssä tarkoitetun erivapauden;

6 §

Maksuvelvollisuus

Luotsia käyttävän aluksen laivanisäntä on velvollinen suorittamaan luotsausmaksua siten kuin Luotsausliikelaitoksesta annetussa laissa (938/2003) ja sen nojalla annetuissa säännöksissä määrätään.

5 §

Luotsinkäyttövelvollisuus

Aluksen kokoon perustuvasta luotsinkäyttövelvollisuudesta on vapautettu:

2) alus, jonka päällikölle Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt 16 §:ssä tarkoitettua erivapauden;

6 §

Maksuvelvollisuus ja hinnoittelu

Luotsia käyttävän aluksen laivanisäntä on velvollinen suorittamaan luotsausmaksua siten kuin tässä laissa säädetään.

Tämän lain mukaisista luotsauspalveluista aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi luotsausyhtiö perii kiinteään yksikköhintaan perustuvan maksun luotsattavalta alukselta. Maksu määräytyy luotsattavan aluksen nettovetoisuuden ja todellisen luotsatun matkan perusteella.

Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueella peritään alennettuun yksikköhintaan perustuvaa maksua. Alennettu yksikköhinta on enintään kaksi kolmasosaa varsinaisesta yksikköhinnasta.

Yksikköhinnasta, alennetusta yksikköhinnasta ja muiden mahdollisten suoritteiden hinnoista päättää luotsausyhtiön hallitus. Luotsausyhtiön perimien maksujen tulee olla kohtuullisia ottaen huomioon aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

Alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvat tulonmenetykset korvataan osin tai kokonaan valtion talousarviossa tarkoitukseen otetusta määrärahasta liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti.

Luotsausyhtiön on pidettävä julkisesti saatavilla perittävät yksikköhinnat ja alennetut yksikköhinnat sekä muista suoritteista perittävät hinnat ja niiden määräytymisperiaatteet. Lisäksi mahdolliset alennukset ja niiden perusteet on oltava julkisesti nähtävillä. Hintojen muutoksista on ilmoitettava vähintään kuusi kuukautta ennen muutosten voimaantuloa.

loa. Uudet hinnat voivat tulla voimaan aikaisintaan hintojen muutosilmoitusta seuraavan kalenterivuoden alusta.

8 §

Luotsin vastuu ja velvollisuudet

Luotsi on vastuussa luotsauksesta. Luotsin on esitettävä luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen kartta-aineistoon perustuva reititusuunnitelma sekä muut aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet sekä valvottava niitä aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä, joilla on merkitystä alusliikenteen turvallisuudelle ja ympäristönsuojelulle.

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.

Luotsiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

12 §

Luotsin ohjauskirja

Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä ohjauskirjalla saanut luotsausoikeuden. Ohjauskirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

4) Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä hyväksytysti suoritettu *kirjallinen* tutkinto;

8 §

Luotsin vastuu ja velvollisuudet

Luotsi on vastuussa luotsauksesta. Luotsin on esitettävä luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen kartta-aineistoon perustuva reititusuunnitelma sekä muut aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet sekä valvottava niitä aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä, joilla on merkitystä alusliikenteen turvallisuudelle ja ympäristönsuojelulle.

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.

Luotsi on velvollinen opastamaan aluksen kansipäällystää luotsattavan väylän opiske-lussa ja pyynnöstä kirjamaan tiedon opiske-lusta esitettyyn harjoittelukirjaan tai vastaavaan.

Luotsiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

12 §

Luotsin ohjauskirja

Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä ohjauskirjalla saanut luotsausoikeuden. Ohjauskirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

4) Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä hyväksytysti suoritettu tutkinto;

14 §

Linjaluotsinkirja

Linjaluotsinkirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija:

2) on suorittanut hyväksytysti Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän *kirjallisen* tutkinnon;

Sellaisilla tämän lain 5 §:ssä tarkoitetuilla väylillä, jotka sijaitsevat alusliikennepalvelulain (623/2005) 5 §:ssä tarkoitettuja tiedotuksia, 6 §:ssä tarkoitettua navigointiapua sekä 7 §:ssä tarkoitettua alusliikenteen järjestelypalvelua tarjoavan VTS-keskuksen alueella, linjaluotsinkirjan voi saada myös sillä edellytyksellä, että hakija:

2) on suorittanut 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetun *kirjallisen* tutkinnon ja 3 kohdassa tarkoitetun koeluotsauksen englannin kielellä;

16 §

Erivapaus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakemuksesta myöntää aluskohtaisen erivapauden luotsinkäyttövelvollisuudesta sellaiselle alukselle, jonka päälliköllä on pitkäaikainen kokemus liikenteestä Suomen aluevesillä tai Saimaan vesialueella joko hakemuksen kohteena olevassa tai vastaavanlaisessa aluksessa. Jos aluksen vahtijärjestelyjen vuoksi perämies vastaa komentosiltavahdin pidosta, vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että myös perämiehellä on vastaava kokemus liikenteestä kuin aluksen päälliköllä.

Päällikön ja perämiehen on lisäksi hallittava tarvittavassa laajuudessa joko suomen tai ruotsin kieltä.

14 §

Linjaluotsinkirja

Linjaluotsinkirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija:

2) on suorittanut hyväksytysti Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän tutkinnon;

Sellaisilla tämän lain 5 §:ssä tarkoitetuilla väylillä, jotka sijaitsevat alusliikennepalvelulain (623/2005) 5 §:ssä tarkoitettuja tiedotuksia, 6 §:ssä tarkoitettua navigointiapua sekä 7 §:ssä tarkoitettua alusliikenteen järjestelypalvelua tarjoavan VTS-keskuksen alueella, linjaluotsinkirjan voi saada myös sillä edellytyksellä, että hakija:

2) on suorittanut 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetun tutkinnon ja 3 kohdassa tarkoitetun koeluotsauksen englannin kielellä;

16 §

Erivapaus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakemuksesta myöntää aluskohtaisen erivapauden luotsinkäyttövelvollisuudesta aluksen sekä alus- tai hinausyhdistelmän päällikölle tai perämiehelle, jos aluksen bruttovetoisuus on alle 3 700. Erivapaus voidaan aluksen koosta riippumatta myöntää myös jäänmurtajan päällikölle tai perämiehelle. Erivapaus voidaan myöntää joko yksittäiselle tai useammalle tämän lain 5 §:n 1 momentissa tarkoitettulle väylälle.

Erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

1) pitkäaikainen kokemus liikenteestä Suomen aluevesillä tai Saimaan vesialueella joko hakemuksen kohteena olevassa tai vastaavanlaisessa aluksessa;

2) päällikkönä tai perämiehenä toimimiseen vaadittava kansipäällystön pätevyyskirja;

3) sellainen terveys ja kunto, joka vaaditaan kauppa-aluksessa kansipalveluksessa

Erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, ettei alusturvallisuus tai ympäristö vaarannu. Erivapauteen voidaan liittää ehtoja, jotka koskevat aluksen vahtijärjestelyjä tai muun päällystön kokemusta aluksen navigoinnissa.

Erivapaus myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakeemuksesta uudistaa samoin edellytyksin kuin se voidaan myöntää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa erivapauden, jos myöntämisen perusteet lakkaavat olemasta voimassa, erivapauden saanut rikkoo toistuvasti tätä lakia tai muita alusliikennettä koskevia säännöksiä taikka muutoin vaarantaa toiminnallaan alusliikenteen turvallisuutta.

Erivapauden myöntämisen edellytyksistä ja erivapauspäätöksen sisällöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

21 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset sekä yleispoikkeukset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset luotsin ohjauskirjan ja linjaluotsinkirjan myöntämiseen liittyvistä kirjallisista tutkinnoista ja koeluotsauksista sekä pitää luetteloa myöntämistään luotsin ohjauskirjoista, linjaluotsinkirjoista ja erivapauksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset luotsattavista väylistä ja luotsausmatkoista sekä julkaisee niistä luetteloa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisten sää- tai jääolosuhteiden vuoksi tai kansainväliseen yhteistyöhön liittyvien rajatulla alueel-

olevalta;

4) Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä koulutus;

5) Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä hyväksytysti suoritettu tutkinto; sekä

6) tarvittava suomen tai ruotsin kielen taito.

Erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, ettei alusturvallisuus tai ympäristö vaarannu. Erivapauteen voidaan liittää ehtoja, jotka koskevat aluksen vahtijärjestelyjä tai muun päällystön kokemusta aluksen navigoinnissa.

Erivapaus myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakeemuksesta uudistaa samoin edellytyksin kuin se voidaan myöntää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa erivapauden, jos myöntämisen perusteet lakkaavat olemasta voimassa, erivapauden saanut rikkoo toistuvasti tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä tai muita alusliikennettä koskevia säännöksiä ja muutoin vaarantaa toiminnallaan alusliikenteen turvallisuutta.

Erivapauden myöntämisen edellytyksistä ja erivapauspäätöksen sisällöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

21 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset sekä yleispoikkeukset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden myöntämiseen liittyvistä koulutuksista, tutkinnoista ja koeluotsauksista sekä pitää luetteloa myöntämistään luotsin ohjauskirjoista, linjaluotsinkirjoista ja erivapauksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset luotsattavista väylistä ja luotsipaikoista sekä julkaisee niistä luetteloa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisten sää- tai jääolosuhteiden vuoksi tai kansainväliseen yhteistyöhön liittyvien rajatulla alueel-

la toteutettavien harjoitusten tai pelastustoi-
mien suorittamiseksi tai harjoitusalueelle tai
pelastustoimien suorittamisalueelle siirtymi-
seksi hakemuksesta myöntää aluksille poik-
keuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta, jos
luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien sään-
nösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoi-
tuksetonta tai kohtuuttoman hankalaa, ja edel-
lyttäen, että alusturvallisuutta ja ympäristöä ei
vaaranneta. Samoilla edellytyksillä Liiken-
teen turvallisuusvirasto voi myöntää Luot-
sausliikelaitokselle poikkeuksia luotsauspal-
velujen tarjoamisvelvollisuudesta.

la toteutettavien harjoitusten tai pelastustoi-
mien suorittamiseksi tai harjoitusalueelle tai
pelastustoimien suorittamisalueelle siirtymi-
seksi hakemuksesta myöntää aluksille poik-
keuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta, jos
luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien sään-
nösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoi-
tuksetonta tai kohtuuttoman hankalaa, ja
edellyttäen, että alusturvallisuutta ja ympäris-
töä ei vaaranneta. Samoilla edellytyksillä
Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää
luotsausyhtiölle poikkeuksia luotsauspalvelu-
jen tarjoamisvelvollisuudesta.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .*

*Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osa-
keyhtiöksi annetussa laissa (/) tarkoitettu
osakeyhtiön hallitus voi päättää vuoden 2011
hinnoittelusta ennen tämän lain voimaantu-
loa tämän lain 6 §:n 6 momentissa säädetyis-
tä määräajoista poiketen. Hinnoittelun ra-
kenne tulee säilyttää vuoden 2011 ajan tä-
män lain 6 §:n 2 ja 3 momenteista poiketen
samanlaisena, kuin hinnoittelurakenne oli
vuonna 2010.*

*Ennen tämän lain voimaantuloa myönnetyt
erivapaudet luotsinkäyttövelvollisuudesta
ovat voimassa myöntämispäätöksessä määrä-
tyn ajan, jollei päätöstä tämän lain nojalla
muuteta tai kumota.*

*Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä
lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.*