

Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi ja laiksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi luotsauslaki, jolla kumottaisiin voimassa oleva luotsauslaki. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annettua lakia.

Esityksellä toteutetaan pääministeri Sanna Marinin hallituksen hallitusohjelman tavoitetta varmistaa korkeatasoinen osaaminen ja riittävä ammattitaito merialueilla. Ehdotetuilla muutoksilla parannettaisiin merenkulun turvallisuutta säätämällä nykyistä täsmällisemmin, johdonmukaisemmin ja tasapuolisemmin luotsinkäyttövelvollisuuden ja siitä vapautumisen perusteista. Suomen luotsinkäyttöalueella kaikki vähintään 50 metriä pitkät alukset olisivat luotsinkäyttövelvollisia, ellei niiden miehistöllä ole tarvittavia luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavia henkilöluupia tai ellei niitä koske muu poikkeusperuste. Kauppamerenkulun pääväylillä luotsinkäyttövelvollisuuden rajasta ehdotetaan määrättäväksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Merenkulun turvallisuutta edistettäisiin edellyttämällä toimijoilta nykyistä laadukkaammin todennettua osaamista. Esityksellä nykyiset linjaluotsinkirjat ja erivapaudet korvattaisiin väylä- ja aluekohtaisilla luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavilla PEC-lupakirjoilla. Tutkintojen vastaanottaminen ehdotetaan annettavaksi kokeneelle luotsille tai PEC-lupakirjanhaltijalle, jolla olisi tehtävässä edellytettävä tutkintoja vastaanottavan henkilön henkilöluupa.

Uudistuksella täsmennettäisiin luotsausyhtiön oikeutta kieltäytyä luotsauspalvelun tarjoamisesta tai keskeyttää luotsaustoiminta. Laissa säädettäisiin myös luotsausyhtiön uusista velvoitteista, jotka liittyvät luotsauspalvelun tarjoamiseen, yhtiön varautumiseen poikkeuksellisiin tilanteisiin sekä toiminnan kansalliseen turvallisuuteen. Luotsin vastuuta kieltäytyä luotsauksesta täsmennettäisiin.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi seuraamusmenettelyistä voimassa olevaa luotsauslakia täsmällisemmin. Luotsin ja luotsausyhtiön muun henkilöstön virkavastuuta koskevaa sääntelyä ehdotetaan täsmennettäväksi. Kokonaan uutena keinona puuttua virheelliseen toimintaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus seuraamusmaksun määräämiseen. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta ehdotetaan säädettäväksi sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa.

Ehdotettuun luotsauslakiin sisältyisi säännös luotsausyhtiölle aiheutuvien tulonmenetysten korvausperusteista. Säännöksellä turvattaisiin luotsaustoiminnan ylläpitämistä Saimaan kanavalla ja Saimaan vesialueilla myös poikkeustilanteissa.

Luotsauslakiin ehdotetaan sisällytettäväksi itämerenluotseista annettuun asetukseen sisältyvät säännökset. Samalla itämerenluotseja koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin ja täsmennettäisiin.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.6.2023.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	5
2 Nykytila ja sen arviointi.....	6
2.1 Yleistä	6
2.2 Luotsinkäyttövelvollisuus	10
2.3 Luotsauksen lupakirjat	11
2.3.1 Yleistä	11
2.3.2 Luotsin ohjauskirja.....	12
2.3.3 Linjaluotsinkirja	13
2.3.4 Erivapaus.....	13
2.3.5 Edellytykset lupakirjojen myöntämiseksi	14
2.3.5.1 Luotsaustutkinto	14
2.3.5.2 Harjoitusmatkat	15
2.3.5.3 Koeluotsaus	15
2.4 Varautuminen	15
2.5 Itämerenluotsit	16
2.6 Seuraamukset	16
2.6.1 Luotsausrikkomus	16
2.6.2 Muut seuraamukset	18
3 Tavoitteet.....	18
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	19
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	19
4.1.1 Luotsinkäyttövelvollisuus	19
4.1.2 Osaaminen ja koulutus	21
4.1.3 Luotsausyhtiön ja luotsin oikeudet ja velvollisuudet	22
4.1.4 Aluksen päällikön velvollisuudet	23
4.1.5 Poikkeuksellisiin tilanteisiin varautuminen	23
4.1.6 Seuraamusten uudistaminen	23
4.1.7 Etäluotsaus	24
4.1.8 Itämerenluotseja koskevan sääntelyn uudistaminen	24
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	24
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset	24
4.2.2 Kilpailuvaikutukset	29
4.2.3 Viranomaisvaikutukset.....	30
4.2.4 Vaikutukset merenkulun turvallisuuteen.....	30
4.2.5 Ympäristövaikutukset	32
4.2.6 Huoltovarmuus ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset	32
4.2.7 Vaikutukset valtiontalouteen.....	35
4.2.8 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin	35
4.2.8.1 Elinkeinonvapaus	35
4.2.8.2 Oikeus elämään, omaisuuden suoja ja vastuu ympäristöstä.....	36

4.2.8.3 Seuraamussäntely	37
4.2.9 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi	38
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	40
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	40
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	41
5.2.1 Ruotsi	41
5.2.2 Tanska	42
5.2.3 Norja	42
6 Lausuntopalaute	43
6.1 Yleistä	43
6.2 Luotsinkäyttövelvollisuus	44
6.2.1 Yleinen luotsinkäyttöalue	44
6.2.2 Väyläkohtainen riskiarviointi	44
6.2.3 Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavat perusteet	45
6.3 Tutkintovaatimukset ja koulutus	47
6.4 PEC-lupakirjanhaltijoiden kielitaitovaatimukset	48
6.5 Huoltovarmuus ja kansallinen turvallisuus	50
6.6 Luotsauksen alkaminen ja päättyminen	52
6.7 Jäänmurto	52
6.8 Satamat	53
6.9 Toimijoiden vastuut ja velvollisuudet	54
6.9.1 Luotsauksesta kieltäytyminen	54
6.9.2 Ennakkotietojen toimittaminen	55
6.10 Luotsausmaksu	56
6.11 Seuraamussääntelyn uudistaminen	57
6.12 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto	58
7 Säännöskohtaiset perustelut	59
7.1 Luotsauslaki	59
7.2 Laki sakon täytäntöönpanosta	114
8 Lakia alemman asteinen sääntely	114
8.1 Asetuksenantovaltuudet	114
8.2 Määräyksenantovaltuudet	115
9 Voimaantulo	116
10 Toimeenpano ja seuranta	117
11 Suhde muihin esityksiin ja riippuvuus kansainvälisistä velvoitteista	117
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	119
12.1 Johdanto	119
12.2 Oikeusvaltioperiaate ja hallinnon lainalaisuus (2.3 §)	119
12.3 Yhdenvertaisuus (6 §)	120
12.4 Yksityiselämän suoja (10 §)	121
12.5 Oikeus työhön ja elinkeinonvapaus (18 §)	123
12.6 Oikeusturva (21 §)	125
12.7 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §)	126
12.8 Valtion verot ja maksut (81 §)	127
12.9 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)	127
12.10 Seuraamusmaksusta säätäminen	130

12.11 Soveltaminen Ahvenanmaalla.....	133
LAKIEHDOTUKSET	134
Luotsauslaki	134
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	164
LIITE	166
RINNAKKAISTEKSTI.....	166
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	166

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö antoi 16.4.2019 Finnpiilot Pilotage Oy:lle (*jäljempänä Finnpiilot*) sen aloitteesta tehtäväksi kutsua koolle ryhmän luotsauskoulutusta tarjoavien oppilaitosten, luotsausviranomaisen ja Finnpiilotin edustajia keskustelemaan luotsauskoulutukseen liittyvistä haasteista ja kehityskohteista. Työryhmä laati työskentelynsä pohjalta raportin¹, joka toimitettiin liikenne- ja viestintäministeriölle. Raportista ilmenee, että luotsauksen lupakirjojen uudistamista koskevia vaatimuksia tulisi tarkastella ja johdonmukaistaa. Luotsauskoulutuksen kehittämisen kannalta olisi tärkeää esimerkiksi se, että eri lupakirjoihin vaadittavista koulutuksista säädettäisiin erikseen.

Lisäksi raportissa todetaan, että voimassa oleva sääntely on tulkinnanvaraista ja monimutkaista. Voimassa olevaa luotsauslakia (940/2003) on muutettu useaan kertaan sen antamisen jälkeen. Muutokset ovat olleet luonteeltaan pistemäisiä, mikä on ollut omiaan lisäämään lainsäädännön monitulkintaisuutta ja aukollisuutta. Myöskään lain rakenne ei vastaa nykyisiä laadukkaan lainsäädännön vaatimuksia ja toisaalta lain toimeenpanossa on havaittu puutteellisuuksia.

Luotsauslain uudistushanke liittyy pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman toimenpidealueeseen ”Elinvoimainen Suomi” ja asetettuun päämäärään varmistaa korkeatasoinen osaaminen ja riittävä ammattitaito merialueilla². Lain uudistamisen tavoitteena on varmistaa merenkulun turvallisuus Suomen aluevesillä muun muassa täsmentämällä luotsausta koskevia vaatimuksia ja tarkentamalla luotsien ja luotsauserivapauden haltijoiden osaamisvaatimuksia.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston kanssa. Valmistelu on ollut avointa, ja valmisteluun liittyvät materiaalit ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta.³

Säädöshanke on aloitettu luotsauskoulutustyöryhmän raportissa esitettyjen johtopäätösten seurauksena. Raporttia on käytetty pohjana erityisesti hankkeen esivalmistelussa. Raportin valmistelleen työryhmän työskentelyyn osallistuivat Liikenne- ja viestintävirasto, Aboa Mare, Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto (Ekami Consulting Oy), Högskolan på Åland, Satakunnan Ammattikorkeakoulu (SAMK), Luotsiliitto ry, Finnpiilot Pilotage Oy ja Suomen Varustamot ry. Työryhmä kokoontui useita kertoja 11.6.2019–25.5.2020 välisenä aikana.

Säädöshankkeessa on alusta alkaen kuultu keskeisten sidosryhmien näkemyksiä. Hankkeen aluksi 2.6.2021 järjestettiin avoin sidosryhmätilaisuus, jossa sidosryhmille kerrottiin hankkeen lähtökohdista, keskeisistä muutostarpeista sekä valmistelua koskevista suunnitelmista. Lisäksi sidosryhmille järjestettiin 1.9.2021 kokous, jossa keskityttiin pätevyysvaatimuksia ja koulutusta

¹ Raportti on ladattavissa valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM021:00/2021>.

² Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta; pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 2019; luku 3.4.1 Liikenneverkon kehittäminen, keino 4.

³ Luotsauslain uudistaminen, valtioneuvoston hankeikkuna. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM021:00/2021>.

koskevaan kokonaisuuteen. Seuraavassa 28.9.2021 järjestetyssä kokouksessa käsiteltiin puolestaan luotsausosaamista yleisemmin. Viimeisessä kokouksessa 21.4.2022 esiteltiin hallituksen esitysluonnokseen sisältyvät pykäläluonnokset kokonaisuudessaan.

Liikenne- ja viestintävirasto järjesti 11.11.-12.11.2021, 9.2.2022 ja 17.2.2022 pienryhmätyöskentelytilaisuudet, joissa luonnosteltiin ehdotuksia muutosten suuntaviivoiksi. Aiheina olivat aluksen ohjailuun liittyvä luotsausosaaminen, koulutus sekä opitun taidon osoittaminen ja sen arvioiminen. Pienryhmätyöskentelyyn osallistui alusten päälliköitä varustamoista Alfons Håkans Oy Ab, ESL Shipping Oy, Finnlines Oyj, Viking Line Abp, Tallink Silja Oy, Mopro Oy ja VG-Shipping Oy sekä Finnpilot Pilotage Oy:n luotseja. Työskentelyn pohjalta saatua tietoa on hyödynnetty esityksen valmistelussa erityisesti pätevyyskysymyksiä ja tutkintoja koskevien vaatimusten arvioinnissa.

Valmistelussa tunnistettiin tarve saada tietoa erityisesti siitä, mitkä tekijät aluksilla vaativat luotsinkäyttöä tai muuta lupakirjaa turvallisuuden varmistamiseksi sekä toisaalta mitkä tekijät edistävät alusten turvallista navigointia ilman erillistä luotsia tai henkilölupaa. Erilaiset alukset muodostavat kullakin väylällä omanlaisiaan riskejä. Keskeiseksi havaittiin tarve selvittää ne erilaiset tekijät, tilanteet ja olosuhteet, jotka kussakin yksittäistapauksessa vaativat luotsin käyttämistä tai muuta henkilölupaa meriturvallisuuden varmistamiseksi. Tähän tietotarpeeseen vastaamiseksi Väylävirasto tilasi Aalto-yliopistolta riskianalyysitutkimuksen syksyllä 2021. Tutkimuksen tuloksena kehitettiin algoritmi, jota on Liikenne- ja viestintävirasto voi hyödyntää määräysvalmistelussa luotsinkäyttövelvollisuuden raja-arvojen määrittämiseksi kullakin väylällä. Tutkimuksen seurauksena ehdotettavia säännöksiä kuvataan tarkemmin luvussa 4.1.1.

Luonnos hallituksen esityksestä oli lausuntokierroksella 10.6.2022–1.8.2022. Lausuntoja annettiin yhteensä 42. Lisäksi logistiikan professori Lauri Ojalalta (Logscale Oy) tilattiin 17.8.2022 valmistunut selvitys esityksen huoltovarmuusvaikutusten tarkemmaksi arvioimiseksi. Selvitys arvioi muutoksia etenkin pientonnistoon kohdistuvien vaikutusten näkökulmasta.

Saadut lausunnot, lausuntoyhteenveto ja huoltovarmuusvaikutuksia koskeva selvitys ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta asiakirjat-välilehdeltä.⁴

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Yleistä

Luotsauslaissa ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa luotsauksesta (1385/2016) säädetään luotsaus toiminnan harjoittamisesta, luotsinkäyttövelvollisuudesta ja siitä vapautumisesta, luotsin velvollisuuksista ja tehtävistä, luotsin pätevydestä, päällikön vastuusta ja velvollisuuksista sekä muista luotsaukseen liittyvistä asioista.

Nykyisen luotsauslain tarkoituksena on sen 1 §:n 1 momentin mukaan edistää alusliikenteen turvallisuutta sekä ehkäistä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvia haittoja. Lisäksi tarkoituksena on 2 momentin mukaan säätää velvollisuudesta käyttää luotsia, luotsien tehtävistä ja vastuusta sekä luotsausyhtiön oikeuksista ja velvollisuuksista. Luotsauksella tarkoitetaan alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun paikallisena asiantuntijana.

⁴ Luotsauslain uudistaminen, valtioneuvoston hankeikkuna. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM021:00/2021>.

Suomen rannikko on kansainvälisesti vertaillen haastava navigoida. Matalassa ja karikkoisessa rannikossa väylillä kulkeminen on vaativaa, väylät voivat olla pitkiä ja talvella jääolosuhteet asettavat laivaliikenteelle erityisiä haasteita. Kokonaisuutena suomalaisen merenkulun turvallisuuden tilaa voidaan pitää hyvänä. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom vastaanotti vuoden 2021 aikana tiedon 30 Suomen vesialueilla tapahtuneesta kauppamerenkulun onnettomuudesta. Vuonna 2020 lukumäärä oli 26 onnettomuutta. Kauppamerenkulun onnettomuudet ovat Suomessa olleet tyypillisimmin karilleajoja tai pohjakosketuksia sekä törmäyksiä tai yhteentörmäyksiä.⁵ Onnettomuudet eivät ole aiheuttaneet merkittäviä haitallisia seurauksia ympäristölle eikä ihmishenkien menetyksiä tai vakavia loukkaantumisia ole tapahtunut onnettomuuksien seurauksena.⁶ Tästä huolimatta Liikenne- ja viestintävirasto vastaanottaa jatkuvasti väylänavigointiin ja luotsausosaamiseen liittyviä poikkeamaraportteja Suomen VTS-alueilta. Meriturvallisuutta vaarantavat poikkeamaraportit ovat koskeneet luotsinkäyttövelvollisia aluksia niiden kokoon katsomatta. Muun muassa Onnettomuustutkintakeskus⁷ on antanut liikenne- ja viestintäministeriölle sekä Liikenne- ja viestintävirastolle suosituksia luotsausosaamisen ja sitä koskevan lainsäädännön kehittämiseksi. Näin ollen luotsien osaamisvaatimusten lisäksi on perusteltua tarkastella kaikkien luotsinkäyttövelvollisten alusten päällystön osaamisvaatimuksia luotsausosaamisen kontekstissa.

Myönteiseen turvallisuustilanteeseen vaikutetaan muun muassa aluksen liikkumista koskevilla vaatimuksilla, kuten luotsinkäyttövelvollisuudella. Muita onnettomuuksia ennalta ehkäiseviä järjestelmiä ja toimia ovat muun muassa alusliikennepalvelu (VTS, Vessel Traffic Service), Suomenlahden alusten pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä GOFREP (Gulf of Finland Reporting System), satamavaltiotarkastukset (Port State Control) ja PortNet -järjestelmä, joka on liitetty EU:n SafeSeaNet-järjestelmään.

Suomessa luotsauspalveluja ei saa tarjota eikä luotsaustoimintaa tai etäluotsausta harjoittaa muu kuin luotsausyhtiö, joka on nykyisin valtionyhtiö Finnpilot Pilotage Oy. Suomessa on 62 satamaa tai laituripaikkaa, jonne luotsataan 42 luotsipaikan kautta. Luotsattavia väyliä on 181. Finnpilot työllistää yhteensä 332 henkilöä, joista 140 on luotseja. Vuonna 2019 ennen covid-19-epidemian alkua aluksia luotsattiin noin 25 100 kertaa ja luotsattavia merimaileja kertyi noin 472 000. Vuonna 2021 aluksia luotsattiin noin 21 400 kertaa ja luotsattavia merimaileja kertyi noin 411 000.

Finnpilot Pilotage Oy:lle on erikseen asetettu Saimaan kanavan ja vesialueen luotsaukseen ja siitä maksettuaan korvaukseen julkisen palvelun velvoite (SGEI-palvelu). Julkisen palvelun velvoite koskee ainoastaan Saimaan kanavalla tapahtuvaa luotsausta, josta Finnpilot Pilotage Oy:lle aiheutuvat ylimääräiset kustannukset on korvattu julkisista varoista toteutuneiden kustannusten perusteella. Järjestely perustuu siihen, että luotsaus Saimaan kanava-alueella muodustuisi huomattavasti kalliimmaksi verrattuna merellä tapahtuvaan luotsaukseen. Liian korkean luotsausmaksun estämiseksi ja palvelun saatavuuden turvaamiseksi Finnpilot Pilotage Oy:lle maksetaan korvaus luotsauksesta Saimaan kanavalla.

⁵ Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Tilastotietokanta, kauppamerenkulun onnettomuudet onnettomuuden tyyppin ja arvioidun syyn mukaan, https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi__Vesiliikenneonnettomuudet/trafi_velo_pxt_13pn.px/table/table-ViewLayout1/.

⁶ Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Merenkulun turvallisuuden tila, <https://www.liikennefakta.fi/fi/turvallisuus/merenkulku>.

⁷ Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaselostus M2021-01, M/V Timcan (NL) pohjakosketus Rauman edustalla 16.2.2021.

Vuonna 2019 kaikista aluskäynneistä Suomen rannikon satamissa 35,4 prosenttia luotsattiin Finnpilotin toimesta (35,1 prosenttia vuonna 2018).⁸ Vuonna 2021 vastaava osuus oli 33,2 prosenttia. Finnpilot peri alusliikenteeltä luotsausmaksuja yhteensä noin 31 milj. euroa vuonna 2021 (noin 32 milj. euroa vuonna 2020 ja noin 37 milj. euroa vuonna 2019).⁹ Luotsinkäyttövollisuuden kustannukset ovat todellisuudessa tätä suuremmat, koska useat varustamot hankkivat päällystölleen luotsausvapautuksia vaihtoehtona luotsauspalvelun ostamiselle. Näiden kustannusten kokonaismäärää ei pystytä tarkasti arvioimaan. Luotsausmaksut ja luotsinkäyttövapautuksiin liittyvät kustannukset ovat osa Suomen kauppamerenkulun ja ulkomaankaupan logistisia kustannuksia. Valtio on lisäksi tukenut Saimaan alueen alennettuja luotsausmaksuja lisäksi vuosittain yhteensä noin neljän miljoonan euron hintatuella (ennen Ukrainan sodan liikenteellisiä vaikutuksia Saimaan alueelle).

Luotsauskustannuksia voidaan suhteuttaa esimerkiksi logistiikkaselvityksen kuvaamiin Suomen ulkomaankaupan kuljetuskustannuksiin.¹⁰ Tilastokeskuksen kauppasetietoihin (merikuljetuspalvelujen vienti ja tuonti) nojaten ulkomaankaupan kuljetuskustannukset ovat suuruusluokaltaan vuositasolla useita miljardeja euroja. Kustannukset voivat kuitenkin vaihdella vuodesta toiseen jopa voimakkaasti esimerkiksi polttoainekustannusten tai rahoituskustannusten muuttuessa tai kuljetuspalvelujen kysynnän muutosten vaikuttaessa kuljetuspalvelujen hintoihin. Tulovaisuudessa ilmastopoliittisen ympäristöohjauksen odotetaan lisäävän merilogistiikan kustannuksia merkittävästi.

Vuosina 2020 ja 2021 covid-19-epidemian vaikutukset meriliikenteeseen vähensivät luotsausten kysyntää merkittävästi. Etenkin kesäkausien risteilyalusvierailujen peruuntumisilla oli suuri merkitys Finnpilotin tuloille. Myös rahtialusliikenteessä oli luotsausten kysyntään vaikuttavia muutoksia. Helmikuusta 2022 alkaen Ukrainan sodasta seuranneet kansainvälisen kaupan muutokset ja talouspakotteet ovat vaikuttaneet alusliikenteeseen ja luotsausten kysyntään rannikolla ja etenkin Saimaan kanavalla ja Saimaalla. Rannikolla alusliikenteen määrän ohella reititykset ovat muuttuneet yhtäällä vähentyen ja toisaalla lisääntyen Venäjään liittyvän liikenteen muutosten ja sitä korvaavan liikenteen alkamisen myötä. Alusliikenteen muutoksia, vaikutusten kestoa ja mahdollista pitkäaikaisuutta ei voida arvioida tarkkaan. Saimaan kanavalla ja Saimaan väylillä luotsaustarve on vähentynyt kriisin alettua merkittävästi.

Suomessa luotsauksen hintaa voidaan pitää kansainvälisesti kilpailukykyisenä eräissä Itämeren ja Pohjanmeren alueen maissa perittyihin luotsausmaksuihin verrattuna.¹¹ Turun yliopiston selvityksessä on vuonna 2020 vertailtu Suomen luotsausmaksuja naapurimaissa kannettuihin luotsausmaksuihin ja maksuja on suhteutettu myös muihin viranomaisten ja satamien kantamiin maksuihin ja veroihin.¹² Suomen luotsausmaksut rinnastuvat tasoltaan eniten Ruotsiin ja Viroon, Norjan ja etenkin Venäjän ollessa kustannuksiltaan edullisempia. Luotsauskustannusten taloudellinen merkitys yksinään ja suhteessa muihin viranomaisten ja satamien kantamiin veroihin ja maksuihin riippuu kuitenkin suuresti muun muassa alustyyppistä, hinnastojen rakenteesta, luotsausmatkoista, liikenteen ja luotsausten säännöllisyydestä ja aluksen lipusta riippuvista kustannustekijöistä. Samasta syystä myös vertailuasetelmien laatiminen ja tulosten yleistäminen ovat haastavia.

⁸ Finnpilot Pilotage Oy:n vuosiraportti 2019.

⁹ Finnpilotin vuosikertomus 2021, https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpilot_vuosikertomus_2021.pdf.

¹⁰ Logistiikkaselvitys 2020. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja sarja E-1:2021.

¹¹ Finnpilotin vuosikertomus 2021, https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpilot_vuosikertomus_2021.pdf.

¹² Merlog 2030: merikuljetusten logistiikka ja ulkomaankaupan kilpailukyky. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja sarja E-1:2020.

Luotsinkäytön vaihtoehtona varustamoilla on mahdollisuus hankkia aluksiensa miehistölle luotsaukseen verrattavaa osaamista ja näin vapautua luotsinkäyttövelvollisuudesta. Velvollisuudesta käyttää luotsia on vapautettu alus, joka on kokonsa puolesta velvollinen käyttämään luotsia, mutta jonka päällikölle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt kyseistä alusta ja väylää koskevan 14 §:ssä tarkoitettun linjaluotsinkirjan tai kyseistä alusta ja väylää tai vesialuetta koskevan 16 §:ssä tarkoitettun erivapauden. Näihin vaihtoehtoihin päätyvät varustamot, jotka tunnustavat ne koulutus- ja lupakirjakustannuksiltaan luotsaukseen nähden edullisemmaksi. Liikenne- ja viestintävirasto huolehtii luotsaustoiminnan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä ja valvoo lain säännösten noudattamista 6 §:ä lukuun ottamatta. Tämä vapautus sopii erityisesti samaa väylää toistuvasti käyttäville säännöllisen liikenteen aluksille.

Turun yliopiston laatiman Merenkulun markkinaselvityksen mukaan Suomen satamissa on 35 000–40 000 ulkomaanliikenteen aluskäyntiä vuodessa. Käynnit tekevät 1 600–1 700 eri alusta (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:6). Vuonna 2019 Suomessa ulkomaanliikenteessä käyneistä matkustaja-autolautoista 39 prosenttia ja ro-ro-aluksista 35 prosenttia oli Suomen rekisterissä. Muilla alustyypeillä suomalaisten alusten osuus oli 2–3 prosenttia. Yleisimmät ulkomaiset liput ovat viime vuosina olleet Viro, Ruotsi ja Alankomaat. Muiden lippujen kirjo on runsas. Suomen lipun osuus meritse vuosittain kuljetetuista viennin ja tuonnin tonneista on ollut noin kolmasosa. Rannikon satamiin ja Saimaan satamiin tehdään kotimaanliikenteessä vuosittain edellisen lisäksi tuhansia aluskäyntejä. Liikenne- ja viestintäministeriön tilaaman selvityksen (Logscale Oy) mukaan lakimuutosten yhtenä erityisenä kohderyhmänä olevan pientonniston (yli 400 ja alle 3 700 GT:n kuivalastialukset) osuus kaikista Suomen satamien aluskäynneistä oli vuonna 2021 hieman alle 4 500 käyntiä, eli noin 14 prosenttia. Näistä Suomen rekisterissä olleiden alusten käyntejä oli hieman yli 1 000 kappaletta. Pientonniston liikenteessä suomalaisten alusten osuus vuotuisista aluskäynneistä on noin 23 prosenttia ja Suomen satamissa käyneiden eri alusten kokonaismäärästä alle 6 prosenttia.

Liikenne- ja viestintäviraston tilaston mukaan Suomen kauppalaivastoon kuului vuoden 2022 alussa 1 236 alusta. Varsinaiseen kauppalaivastoon kuuluvia vähintään 15 metriä pitkiä aluksia oli 671 kappaletta. Lähinnä ulkomaanliikennettä palvelevia kauppa-alusluetteloon kuuluvia aluksia oli 112 kappaletta, joista 16 oli matkustaja-aluksia, 90 rahtialuksia ja kuusi erikoisaluksia. Kesällä 2022 neljällä suomalaisella varustamolla oli yhteensä 21 Suomeen rekisteröityä pientonniston (alle 3 700 GT) lastialusta (Logscale Oy).

Liikenne- ja viestintäviraston Merimiestilaston mukaan vuonna 2021 merityötä tehtiin päälliköiden ja perämiesten toimesta yhteensä noin 1 100 henkilötyövuotta, josta pääosa ulkomaanliikenteessä. Päälliköiden ja perämiesten lukumäärä aluksilla vaihtelee vuodenajan mukaan. Vuoden 2021 kesällä heitä oli aluksilla noin 700 ja vuodenvaihteessa noin 400. Päälystöstä noin 85 prosenttia oli suomalaisia ja loput ulkomaalaisia.¹³

Tilastokeskuksen mukaan toimialalla vesiliikenne Suomessa toimi vuonna 2020 kaikkiaan noin 310 yritystä, joiden yhteenlaskettu liikevaihto oli noin 1,8 miljardia euroa ja ne työllistivät erilaisissa tehtävissä noin 5 800 henkeä. Lähes 300 näistä oli alle 50 hengen ja alle 10 miljoonan euron liikevaihdon yrityksiä. Noin 10 yritystä oli työllisten määrällä mitattuna kokoluokissa 50 – yli 1 000 henkeä ja teki yli 10 miljoonan euron liikevaihdon. Tilastossa ovat mukana kaikki suomalaiset rahtia tai henkilöitä kuljettavat meri- ja sisävesiliikenteen yritykset.

13 Traficom:n tilastojulkaisuja 1/2022.

2.2 Luotsinkäyttövelvollisuus

Käytännössä kaikki Suomen kauppamerenkulun pääväylät on määritelty luotsattaviksi ja lähtökohtaisesti kaikki Suomeen liikennöivät kauppa-alukset ovat luotsinkäyttövelvollisia. Alukset, alusyhdistelmät tai hinausyhdistelmät ovat velvollisia käyttämään luotsia Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella olevilla luotsattaviksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä nykyisen luotsauslain 5 §:ssä säädetyin edellytyksin. Perusperiaatteen mukaan alus on luotsinkäyttövelvollinen luotsattavaksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä, kun se on pituudeltaan yli 70 metriä tai leveydeltään yli 14 metriä, tai aluksen kuljettama lasti on haitallista tai vaarallista.

Saimaan kanavalla tai Saimaan vesialueella alus tai alusyhdistelmä on luotsinkäyttövelvollinen, jos se on pituudeltaan yli 35 metriä, pois lukien puutavaran uittoon liittyvät hinaukset. Saimaan vesialueen sisäisessä liikenteessä olevat alukset on vapautettu luotsinkäyttövelvollisuudesta.

Velvollisuus käyttää luotsia ei koske hinausyhdistelmää silloin, kun sen lasti ei ole haitallista tai vaarallista ja hinaaja on pituudeltaan enintään 50 metriä ja hinattavan pituus on enintään 110 metriä ja hinaaja on varustettu ammattikäyttöön tarkoitetulla A-luokan automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS), jolla voidaan ilmaista, että hinaus on käynnissä.

Velvollisuudesta käyttää luotsia on lisäksi vapautettu sellainen säiliöalus, joka on suurimmalta pituudeltaan enintään 90 metriä tai suurimmalta leveydeltään enintään 14 metriä ja jonka päällikölle ja perämiehelle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt kyseistä alusta ja väylää koskevan linjaluotsinkirjan ja joka joko kuljettaa irtolastina nesteytettyä maakaasua (LNG) tai on kaksoisrunkoinen ja kuljettaa irtolastina kevyttä tai vähärikkistä polttoöljyä.

Jäänmurtajat ovat voimassa olevan lain mukaan vapautettuja luotsinkäyttövelvollisuudesta ainoastaan silloin, kun ne ovat jäänmurtotehtävissä. Sen sijaan esimerkiksi huoltoajot telakkaan tai testiajot ennen jäänmurtokautta edellyttävät lain mukaan luotsia. Olennaista on varmistaa jäänmurtajien päälliköiden ja perämiesten paikallistuntemuksen ja luotsausosaamisen riittävä taso sekä varustamoiden tasavertainen kohtelu.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset luotsattavista väylistä ja luotsipaikoista sekä julkaisee niistä luetteloja. Nykyisessä määräyksessä on 42 luotsipaikkaa ja luotsattavia väyliä on 181. Näiden lisäksi käytössä on vaihtoehto- ja rinnakkaisväyliä. Luotsattavia väyliä ja erilaisia reittiyhdistelmiä on yhteensä yli 1 100 kappaletta.¹⁴

Luotsinkäyttövelvollisuutta koskeva sääntely on käytännössä koettu monimutkaiseksi. Lisäksi sääntely on osin epä johdonmukaista eikä se täysin vastaa ajan kuluessa muuttuneita toimintaolosuhteita. Luotsauslaissa on poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta, joita ei voida perustella lain tarkoituksena olevilla alusliikenteen turvallisuuden edistämällä tai alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäisemisellä.

Luotsauskoulutustyöryhmän raportissa nostetaan esiin epä johdonmukaisuuksia, jotka koskevat muita kuin luotsattavaksi määriteltyjä väyliä. Tällaisilla väylillä muuten luotsinkäyttövelvollisiksi määritellyt alukset saavat kulkea ilman luotsinkäyttövelvollisuutta koskevia rajoituksia. Osa väylistä voi olla luotsattavaksi määriteltyjä väyliä haastavampia navigoida, eikä viranomaisella voimassa olevan lainsäädännön nojalla ole keinoja estää alusta kulkemasta tällaista väylää.

¹⁴ Finnpiilot Pilotage Oy:n vuosiraportti 2021 https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpilot_vuosikertomus_2021.pdf.

Sääntelyn selkeyttäminen ja johdonmukaistaminen tältä osin edistäisi merenkulun turvallisuutta.

2.3 Luotsauksen lupakirjat

2.3.1 Yleistä

Suomen rannikon erityispiirteet, kuten mataluus ja karikkoisuus sekä talven jääolosuhteet, asettavat laivaliikenteelle erityisiä haasteita. Luotsien ja varustamojen henkilöstön riittävän osaamistason varmistamisella voidaan ennakoivasti vähentää riskejä onnettomuuksille. Lupakirjavaatimukset ovat yksi tärkeimmistä viranomaisen välineistä, joilla toimijoiden asianmukainen osaaminen voidaan varmentaa.

Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä voimassa olevan luotsauslain 12 §:n mukaisella ohjauskirjalla saanut luotsausoikeuden. Varustamoilla on lisäksi mahdollisuus halutessaan hankkia aluksiensa miehistölle luotsaukseen verrattavaa osaamista ja näin vapautua luotsinkäyttövelvollisuudesta. Nykyisen lain mukaan velvollisuudesta käyttää luotsia on vapautettu alus, joka on kokonsa puolesta velvollinen käyttämään luotsia, mutta jonka päällikölle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt kyseistä alusta ja väylää koskevan 14 §:ssä tarkoitetun linjaluotsinkirjan tai kyseistä alusta ja väylää tai vesialuetta koskevan 16 §:ssä tarkoitetun erivapauden.

Luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden myöntämisen edellytyksenä olevista tutkinnon osa-alueista on säädelty pitkälti saman sisältöisenä kussakin henkilöluvassa. Erona on, että eri osa-alueita vaaditaan eri asteisesti eri lupakirjoihin. Esimerkiksi vaadittujen harjoitusmatkojen lukumäärät poikkeavat toisistaan paljon eri henkilölupien välillä ilman, että eroille on tunnistettavissa selkeitä perusteluja. Luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden keskinäiset erot olisi huomioitava laissa asetetuissa vaatimuksissa nykyistä paremmin. Myös luotsauskoulutustyöryhmän raportissa tuodaan esiin, että koulutuksen kehittämisen kannalta olisi tärkeää, että eri lupakirjoihin vaadittavista koulutuksista säädettäisiin erikseen. Eriytetty sääntely mahdollistaisi vaatimusten tarkoituksenmukaistamisen eri henkilölupien osalta. Kokonaisuudistuksen tavoitteena on varmistaa eri lupakirjan haltijoiden asianmukaisen osaamistaso.

Lupakirjojen haltijat	2017	2018	2019	2020	2021
Linjaluotsinkirja	427	434	444	443	426 ¹⁵
Luotsin ohjauskirja	154	164	173	173	150
Erivapaus	111 (50*)	110 (39*)	107 (26*)	93 (17*)	85 ¹⁶ (4*)

Kuva 1. Lupakirjojen haltijoiden määrä kunkin vuoden lopussa.

* Ennen luotsauslain muutosta (1312/2016) jäänmurtajien kansipäälystöltä vaadittiin erivapaus. Samalla muutoksella aluksen syväys poistettiin luotsinkäyttövelvollisuuden määrittävistä tekijöistä, jolloin suurimmilta hinaajilta ei vaadittu enää erivapautta. Tästä johtuen erivapauksien määrissä on mukana jäänmurtajilla ja hinaajilla työskentelevien lupia.

2.3.2 Luotsin ohjauskirja

Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä ohjauskirjalla saanut luotsausoikeuden. Luotsin ohjauskirjasta säädetään luotsauslain 12 §:ssä ja tarkemmin luotsauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen 2–4 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää luotsausyhtiön luotseille luotsin ohjauskirjat, jotka ovat henkilö- ja väyläkohtaisia luotsattavaksi määritellyille väylille. Luotsin ohjauskirjoja myönnetään Finnpiilotin luotseille. Luotsina toimivia henkilöitä on ollut Suomessa vuosina 2016–2021 noin 140–150. Noin kolmasosa Suomen laivaliikenteestä tulee Suomen satamiin ja lähtee satamista Finnpiilotin luotsien avustamana.

Luotsin ohjauskirjan myöntämisen yksi edellytys on todistus koeluotsauksesta sillä väylällä, jolle luotsin ohjauskirjaa haetaan. Ohjauskirja myönnetään enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uudistaa. Luotsin ohjauskirjan uudistamisen edellytyksenä on, että luotsi osoittaa ylläpitäneensä ammattitaitoaan ja säilyttäneensä väylätuntemuksensa ja että hänellä on sellainen terveys ja kunto, joka vaaditaan kauppa-aluksessa kansipalveluksessa olevalta.

Ensimmäistä luotsin ohjauskirjaa suorittavalla luotsioppilaalla on oltava voimassa oleva merikapteenin pätevyyskirja. Suomessa ei ole varsinaista erillistä ammatillista luotsinkoulutusohjelmaa, vaan luotsiksi aikovalla on oltava taustalla vahva kokemus työskentelystä aluksen kansipäälystössä. Luotsin ohjauskirja on väyläkohtainen. Ensimmäistä luotsin ohjauskirjaa hakiesaan hakijan tulee suorittaa 25 harjoittelumatkaa kyseisellä väylällä. Seuraavia luotsin ohjauskirjoja hakiessaan hakijan tulee suorittaa 5 harjoittelumatkaa kyseisellä väylällä.

Laivasimulaattorit antavat hakijalle kokemusta toimia eri tilanteissa. Niillä on mahdollista harjoitella häiriö- ja poikkeustilanteita, joita harjoittelu- tai luotsausmatkojen aikana voi esiintyä.

¹⁵ Linjaluotsinkirjan haltijoiden kansalaisuudet jakautuvat seuraavasti: Suomi 247, Ruotsi 58, Alankomaat 24, Italia 4, Latvia 7, Liettua 2, Portugali 2, Puola 12, Saksa 1, Ukraina 3, Venäjä 10 ja Viro 56.

¹⁶ Erivapauden haltijoiden kansalaisuudet jakautuvat seuraavasti: Suomi 70, Viro 10, Ruotsi 3 ja Alankomaat 2.

Nykyisen lainsäädännön mukaan enintään puolet harjoitusmatkoista voidaan korvata simulaattorissa, jos kyseessä on väylä, jolla viimeisen kalenterivuoden aikana on ollut vähemmän kuin 20 luotsausta. Kun luotsin ohjauskirjaa uudistetaan, laivasimulaattorissa voi korvata enintään puolet vuosittaisista luvan ylläpitomatkoista.

2.3.3 Linjaluotsinkirja

Alus on vapautettu velvollisuudesta käyttää luotsia luotsattavalla väylällä, jos sen päällikölle on myönnetty linjaluotsinkirja. Linjaluotsinkirjasta säädetään luotsauslain 14 §:ssä ja tarkemmin luotsauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen 5–7 §:ssä. Noin 68 prosenttia satamissa käyvistä aluksista ei käytä luotseja, koska niiden alusten päälliköillä on linjaluotsinkirja.

Linjaluotsinkirjan myöntämisen edellytyksistä säädetään luotsauslain 15 §:ssä. Edellytykset vaihtelevat alus- ja aluekohtaisesti. VTS-alueella sijaitsevalle väylälle Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää linjaluotsinkirjan sellaiselle väylän tuntevalle aluksen päällikölle tai perämiehelle, joka hallitsee tarvittavassa laajuudessaan englannin kielen, suorittaa luotsaustutkinnon ja koeluotsauksen englannin kielellä ja tuntee väyläalueen navigoinnissa, alusliikennepalvelussa ja jäänmurtopalvelussa käytettävän paikannimistön suomeksi tai ruotsiksi.

Linjaluotsinkirja myönnetään enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uudistaa. Linjaluotsinkirjan uudistamisen edellytyksenä on, että kirjan haltija osoittaa ylläpitäneensä ammattitaitoaan ja säilyttäneensä väylätuntemuksensa.

Linjaluotsinkirja on pääasiassa Suomeen säännöllisesti liikennöivien isoimpien alusten päälliköillä ja perämiehillä, jotka ovat Suomen Itämeren liikenteessä toimivien varustamoiden, kuten Finnlines Oy:n, Tallink Silja Oy:n, Viking Line Oy:n, Eckerö Line Oy:n, Wallenius Sol Ab:n ja ESL Shipping Oy:n palveluksessa. Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt ja uusinnut vuosittain noin 110–200 linjaluotsinkirjaa.

2.3.4 Erivapaus

Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevasta erivapaudesta ja sen myöntämisen edellytyksistä säädetään luotsauslain 16 §:ssä ja tarkemmin luotsauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen 8–9 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää kokonsa puolesta luotsinkäyttövelvollisen aluksen, alusyhdistelmän tai hinausyhdistelmän päällikölle tai perämiehelle aluskohtaisen erivapauden velvollisuudesta käyttää luotsia, jos aluksen bruttovetoisuus on alle 3 700. Erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää tietyt kokemusta, pätevyyttä, terveyttä ja kielitaitoa koskevat vaatimukset. Lisäksi erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, ettei alusturvallisuus tai ympäristö vaarannu. Erivapauteen voidaan myös liittää ehtoja, jotka koskevat aluksen vahtijärjestelyjä tai päällystön kokemusta aluksen navigoinnissa.

Erivapaus voidaan myöntää enintään viideksi vuodeksi ja se voidaan hakemuksesta uudistaa, jos hakija osoittaa ylläpitäneensä ammattitaitoaan, säilyttäneensä väylätuntemuksensa ja erivapauden saamisen muut edellytykset ovat edelleen olemassa. Erivapaus voidaan myöntää joko yksittäiselle tai useammalle luotsattavaksi määritetylle väylälle tai kaikille väylille jollakin rajatulla vesialueella. Erivapauden myöntäminen vesialuekohtaisesti tarkoittaa sitä, että aluksen päällikkö saa luotsausoikeuden myös sellaisille väylille, joilta hänellä ei välttämättä ole kokemusta lainkaan, tai ainakaan osaamista näiden väyliä osalta ei ole osoitettu. Tämä ei ole linjassa luotsauslain tarkoituksen kanssa, sillä alusliikenteen turvallisuuden varmistaminen ei toteudu.

Erivapaudet haetaan nykyään lähes poikkeuksetta koskemaan kaikkia Suomen rannikon vesialueita, eikä pelkästään niitä väyliä, joilla aluksen on tarkoitus liikennöidä. Luotsauslaki edellyttää Liikenne- ja viestintävirastoa varmistamaan, että luotsauksen lupakirjan haltijalla on riittävä osaaminen ja paikallistuntemus. Erivapauden osalta tämä on vallitsevissa olosuhteissa mahdotonta, sillä voimassa oleva luotsauslaki mahdollistaa erivapauden myöntämisen ilman aluksella suoritettavaa osaamisen varmentamista. Nykyisin vaatimuksin ei välttämättä ole ollut mahdollista riittävällä tavalla selvittää osaamista kaikilla hakemuksen kohteina olevilla väylillä.

Alun perin luotsinkäyttövelvollisuus ei ole koskenut pieniä, alle 1000 nettorekisteritonnin suomalaisia aluksia ulkomaanliikenteessä, eikä suomalaisia aluksia, jotka liikennöivät yksinomaan kotimaassa. Nykyisin erivapausalukset, bruttovetoisuus alle 3 700, liikennöivät ulkomaanliikenteessä Itämeren alueella ja osin jopa Itämeren ulkopuolella, eikä eriarvoisille luotsauksen lupakirjan myöntämisen edellytyksille suhteessa luotsin ohjauskirjaan tai linjaluotsinkirjaan ole perusteita. Käytännössä erivapaus on kehittynyt suomalaisten alusten rajatusta poikkeuksesta yhdeksi luotsauksen lupakirjoista.

Erivapautta hyödyntävät lähtökohtaisesti sellaiset pienemmät alukset, jotka liikennöivät Suomeen säännöllisesti. Kotimaiset varustamot, joilla on bruttovetoisuudeltaan alle 3 700 aluksia ja jotka näin ollen ovat oikeutettuja saamaan erivapauden, ovat Prima Shipping Oy, Rederi Ab Nathalie, Mopro Oy ja Meriaura Oy. Tämän kokoluokan aluksia niillä on omistuksessaan yhteensä 30, joista Suomen rekisterissä oli kesällä 2022 yhteensä 21 alusta ja muissa rekistereissä 9.

Lisäksi ESL Shipping Oy:n ruotsalaisen AtoB@C -tytäryhtiön yli 30 alle 3 700 GT:n irtolasialusta kävivät vuoden 2021 aikana Suomen satamissa.

Suomalaisia päälliköitä, joille on myönnetty erivapaus, työskentelee myös ulkomaisissa varustamoissa, esimerkiksi Wagenborg, joiden alukset liikennöivät säännöllisesti Suomeen.

2.3.5 Edellytykset lupakirjojen myöntämiseksi

2.3.5.1 Luotsaustutkinto

Luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden myöntämisen edellytyksenä on todistus suoritetusta luotsaustutkinnosta tai sen osasta. Luotsauksen lupakirjojen edellyttämästä luotsaustutkinnosta ja sen sisältämistä osa-alueista säädetään luotsauslain 11 a §:ssä. Tutkinnon osa-alueita ovat peitepiirroskoe ja reittisuunnitelman laatiminen, kirjallinen koe, laivasimulaattorissa tehtävä koe sekä kirjallinen ja laivasimulaattorissa tehtävä koe. Kyseisiä osa-alueita sovelletaan saman sisältöisenä eri luotsauksen lupakirjoihin. Kaikkia osa-alueita ei kuitenkaan edellytetä kaikissa lupakirjoissa.

Luotsauslain 11 c §:n mukaan luotsaustutkintoja voi järjestää oppilaitos tai ammattikorkeakoulu, jonka laadunhallintajärjestelmä on arvioitu ja hyväksytty Kansainvälisen merenkulkujärjestön merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen (SopS 22/1984) mukaisesti (*jäljempänä STCW-yleissopimus*).

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy luotsaustutkinnon järjestäjän sen hakemuksesta arvioituaan, täyttääkö järjestäjä sille laissa asetetut yleiset ja erityiset vaatimukset. Oppilaitoksista luotsaustutkintoja järjestävät Turussa Aboa Mare, Kotkassa Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto (Ekami), Maarianhaminassa Hööskolan på Åland ja Raumalla Satakunnan ammattikorkeakoulu (SAMK).

2.3.5.2 Harjoitusmatkat

Luotsin ohjauskirjaa tai linjaluotsinkirjaa hakevalta edellytetään suoritettuja harjoitusmatkoja. Harjoitusmatkojen määristä säädetään tarkemmin luotsauksesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa. Eri luotsauksen lupakirjoihin edellytetään eri määrä harjoittelumatkoja haettavalla väylällä. Haettaessa luotsin ohjauskirjaa hakijan ensimmäiselle väylälle, hakijan tulee suorittaa 25 harjoittelumatkaa eri tyyppisillä aluksilla kyseisellä väylällä, kun taas seuraavia luotsin ohjauskirjoja varten vaaditaan vain viisi harjoittelumatkaa eri tyyppisillä aluksilla kulloinkin haettavalla väylällä.

Linjaluotsinkirjan edellyttämät harjoittelumatkat vaihtelevat alustyypeittäin. Lastialuksella vaaditaan vähintään 10 harjoittelumatkaa, matkustaja-aluksella vähintään 30 harjoittelumatkaa ja säiliöaluksella vähintään 12 harjoittelumatkaa. Erivapauden myötä hakija voi saada oikeuden luotsata alusta väylällä ilman aikaisempaa kokemusta kyseiseltä väylältä.

2.3.5.3 Koeluotsaus

Luotsaustutkinnon hyväksytyt suorittamisen ja harjoitusmatkojen lisäksi luotsin ohjauskirjan tai linjaluotsinkirjan hakijan on suoritettava hyväksytysti 11 b §:n mukainen koeluotsaus, jossa hakijan on osoitettava käytännössä kykenevänsä turvallisesti luotsaamaan, navigoimaan ja käsittelemään alusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä sekä pystyvänsä toimimaan vuoro-vaikutuksessa aluksen komentosiltahenkilöstön, muun liikenteen ja alusliikennepalvelun kanssa sekä omaavansa riittävän paikallistuntemuksen.

Koeluotsauksen ottaa vastaan Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa oleva, viraston tehtävään nimeämä virkamies, jolla on merikapteeninkirja ja joka on perehtynyt luotsausasioihin. Luotsin ohjauskirjan saamiseen liittyvässä koeluotsauksessa on aina oltava läsnä myös kokenut luotsi, jolla on ohjauskirja kyseiselle väylälle. Linjaluotsinkirjaa koskevassa koeluotsauksessa on oltava läsnä aluksen päällikkö ja, jos aluksen päälliköllä ei ole linjaluotsinkirjaa, myös kokenut luotsi, jolla on ohjauskirja kyseiselle väylälle. Haettaessa erivapautta koeluotsausta ei vaadita.

2.4 Varautuminen

Luotsien suorittamalla luotsauksella ja luotsauslain mukaisilla vapautuskirjoilla on merkittävä rooli merikuljetusten ja laajemmin koko yhteiskunnan toiminnan varmistamisessa. Luotsaaminen ja vapautuskirjoilla kulkeminen on merkittävää toimintaa myös Suomen huoltovarmuuden kannalta. Kaikki Suomen kauppamerenkulun pääväylät on määritelty luotsattaviksi ja lähtökohteisesti kaikki Suomeen liikennöivät kauppa-alukset ovat luotsinkäyttövelvollisia. Suomen huoltovarmuus edellyttää erityisesti meriteitse kulkevan tavaraliikenteen toimivuutta, sillä Suomen tuonnista ja viennistä arviolta noin 80–90 prosenttia kulkee laivoilla.

Valmiuslain (1552/2011) 3 §:n tarkoittamia poikkeusoloja ovat 1) Suomeen kohdistuva aseellinen tai siihen vakavuudeltaan rinnastettava hyökkäys tai sen välitön jälkitila; 2) Suomeen kohdistuva huomattava aseellisen tai siihen vakavuudeltaan rinnastettavan hyökkäyksen uhka; 3) väestön toimeentuloon tai maan talouselämän perusteisiin kohdistuva erityisen vakava tapahtuma tai uhka; 4) erityisen vakava suuronnettomuus tai sen välitön jälkitila; sekä 5) vaikutuksiltaan erityisen vakavaa suuronnettomuutta vastaava hyvin laajalle levinnyt vaarallinen tartuntatauti.

Valmiuslain tarkoittamien poikkeusolojen lisäksi merikuljetusten toimintaa voivat vaikeuttaa normaaliolojen aikana ilmenevät häiriötilanteet. Mahdollisia häiriötilanteita ovat esimerkiksi

pandemiat, onnettomuudet, poikkeukselliset sääilmiöt, tietoliikenne- ja sähköverkkohäiriöt sekä talous- ja työmarkkinahäiriöt. Ennakoimattomat, laajavaikutukselliset ja pitkäkestoiset luotsauksen saatavuuteen ja käytettävyyteen liittyvät häiriötilanteet vaikeuttavat nopeasti ja merkittävästi tavaraliikenteen toimivuutta.

Valmiuslain 12 ja 13 §:ssä sekä huoltovarmuuden turvaamisesta annetun lain (1390/1992) 4 §:ssä on säädetty valtioneuvoston varautumisvelvollisuudesta. Valmiuslaki edellyttää ministeriöltä oman hallinnonalan varautumisen kokonaishallintaa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla varautuminen sisältää muun muassa liikennejärjestelmän varautumisen edistämisen ja valvontatehtävän.

Luotsausyhtiön varautumisvelvollisuudesta säädetään voimassa olevan luotsauslain 4 §:ssä. Sen 2 momentin mukaan luotsausyhtiön pitää varautua hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö erikseen määrää. Kyseinen velvoite on sisällyttään huomattavasti suppeampi, kuin esimerkiksi VTS-palveluntarjoajan alusliikennepalvelulain (623/2005) tai lentoliikenteen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukainen velvoite. Ministeriön määräyksiä asiasta ei ole annettu. Luotsausyhtiö on harjoittanut vapaaehtoisuuteen perustuvaa varautumista ja valmiussuunnittelua.

2.5 Itämerenluotsit

Asetuksessa itämerenluotseista (1105/1981)¹⁷ ja Merenkulkuhallituksen päätöksessä itämerenluotseista¹⁸ säädetään itämerenluotsina toimimisen edellytyksistä ja toiminnassa noudatettavista velvoitteista. Itämerenluotsilla tarkoitetaan henkilöä, joka yksityisoikeudellisen työ- tai muun sopimuksen nojalla toimii luotsina tai muuna merenkulullisena neuvonantajana Itämeren alueella Suomen kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella.

Itämerenluotseja koskee Itämeren luotsausviranomaisten komission, Baltic Pilotage Authorities Commission (*jäljempänä BPAC*), itämerenluotsausta koskeva yhteisymmärryspöytäkirja. BPAC on Itämeren naapurimaiden ja Norjan luotsausviranomaisten valtiollinen organisaatio ja työfoorumi, jonka tavoitteena on parantaa merenkulun turvallisuutta Itämeren alueella ja jakaa kokemuksia luotsausalueista. Lisäksi BPAC antaa suosituksia ja vaikuttaa kansalliseen päätöksentekoon Itämeren luotsausalueilla yhteistyössä kansallisten viranomaisten ja kokeiluorganisaatioiden kanssa.

Luotsausyhtiötä koskeva sääntely ei salli Finnpilotin harjoittaa luotsausta Itämeren alueella. Suomessa ei myöskään ole välitystoimintaa itämerenluotseille, eikä luotsauksia rekisteröidä. Tällä hetkellä mikään taho ei järjestä Suomessa itämerenluotsien koulutusta. Asetus itämerenluotseista ja Merenkulkuhallituksen päätös itämerenluotseista ovat asiasisällöltään vanhentuneita eivätkä vastaa nykyistä toimintaympäristöä.

2.6 Seuraamukset

2.6.1 Luotsausrikkomus

Valmistelussa on arvioitu, että seuraamussääntelyä on arvioitava kokonaisuutena, ja arvioinnissa on kiinnitettävä erityistä huomiota rangaistussääntelyä koskeviin periaatteisiin, kuten rikosoikeuden viimesijaisuuteen. Lisäksi perustuslakivaliokunta on muun muassa edellyttänyt,

¹⁷ Annettu 30.12.1981.

¹⁸ Annettu 11.2.1982.

että rangaistusseuraamuksen ankaruus on oikeassa suhteessa teon moitittavuuteen. Luotsausrikkomuksesta säädetään voimassa olevan luotsauslain 19 §:ssä. Säännöksen 1 kohdan mukaan rangaistavaa on luotsauslain 4 §:n vastaisesti toteutettu luotsauspalvelujen tarjoaminen taikka luotsaustoiminnan tai etäluotsauksen harjoittaminen. Luotsauslain 4 §:n mukaan luotsauspalveluja ei saa tarjota eikä luotsauspalveluja tai etäluotsausta harjoittaa muu kuin lain 2 §:n 3 kohdassa tarkoitettu luotsausyhtiö, eli Finnipilot Pilotage Oy. Muihin toimijoihin kohdistuvaa kieltoa harjoittaa luotsaustoimintaa on tehostettu rangaistusuhkalla.

Voimassa olevan luotsauslain 19 §:n 2 kohdan mukaan rangaistavaa on luotsinkäyttövelvollisuutta koskevan luotsauslain 5 §:n laiminlyöminen. Luotsauslain 5 §:ssä säädetään luotsinkäyttövelvollisuuden ja siitä vapautumisen perusteista. Lisäksi säännöksen 6 momentissa säädetään aluksen päällikön velvoitteista, jotka koskevat VTS-keskukselle toimitettavia tietoja.

Voimassa olevan luotsauslain 19 §:n 3 kohdan mukaan rangaistavaa on luotsauslain 7 §:n 2 momentissa tarkoitettun aluksen päällikköön kohdistetun tiedonantovelvollisuuden laiminlyöminen. Lainkohdan mukaan aluksen päällikkö on velvollinen antamaan luotsille kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle. Lainkohdassa ei tarkemmin yksilöidä, mitä tällaiset tiedot ovat. Hallituksen esityksessä HE 144/1997 vp todetaan, että kysymys voi olla esimerkiksi aluksen ohjailuun liittyvistä poikkeavuuksista ja vastaavista seikoista.¹⁹

Voimassa olevan luotsauslain 19 §:n 4 kohdan mukaan rangaistavaa on luotsaaminen ilman laissa säädettyä oikeutta. Lain 2 §:n 1 momentin mukaan luotsauksella tarkoitetaan alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana. Luotsilla taas tarkoitetaan lain 2 §:n 2 kohdan mukaan henkilöä, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on ohjaukskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Luotsausrikkomusta koskeva säännös ei vastaa nykyisiä rangaistussäännösten kirjoittamisen lähtökohtia. Säännöksessä säädetään rangaistavaksi moitittavuudeltaan eriaisteisia tekoja. Luotsausrikkomuksen tekotavat kohdentuvat myös erilaisiin toimijoihin osittain aukollisestikin; esimerkiksi säännöksen 2 kohta kohdistuu sanamuotonsa perusteella ”alukseen”.

Luotsausrikkomusta koskevaa sääntelyä voidaan pitää myös epätasällisenä. Esimerkiksi 19 §:n 3 kohdan viittaamassa 7 §:n 2 momentissa ei millään tavalla yksilöidä tai määritellä niitä aluksen päällikön tiedonantovelvollisuuksia, joiden laiminlyönti on rangaistavaa. Rikkomussäännöksen 4 kohta puolestaan ei sisällä viittausta rikkomuksen kohdetta koskevaan säännökseen, jolloin rangaistavuus jää epäselväksi.

Rikkomussääntelyn epäselvyys tekee sääntelyn soveltamisesta käytännössä vaikeaa. Sanktiosääntelyn tavoitteiden eli rikkomusten ennaltaehkäisyyn ja merenkulun turvallisuuden varmistamisen vuoksi sääntelyn selkeyttäminen on tärkeää. Juuri luotsaustoiminnan merkittävyys ja luotsauksella suojattavien etujen tärkeys perustelevat sanktiosääntelyä.

Sanktiosääntelyn hyväksyttävyydelle olennaista on, että kaikki yksittäiset sanktioitavat tekotavat voidaan kytkeä hyväksyttävän edun suojaamiseen. Koska Suomen merialueet ovat vaikeakulkuisia ja niillä liikennöintiin liittyy huomattavia merenkulun turvallisuuteen sekä ympäristöön liittyviä riskitekijöitä, sanktiosääntelylle voidaan katsoa olevan lähtökohtaisesti painava yhteiskunnallinen tarve.

¹⁹ HE 144/1997 vp, s. 16/II.

Valmistelussa on arvioitu, että seuraamussääntelyä on arvioitava kokonaisuutena, ja arvioinnissa on kiinnitettävä erityistä huomiota rangaistussääntelyä koskeviin periaatteisiin, kuten rikosoikeuden viimesijaisuuteen. Lisäksi perustuslakivaliokunta on muun muassa edellyttänyt, että rangaistusseuraamuksen ankaruus on oikeassa suhteessa teon moitittavuuteen ja että rangaistusjärjestelmä kokonaisuudessaan täyttää suhteellisuuden vaatimukset.²⁰ Oikeasuhtaisuuden vaatimuksen voidaan katsoa edellyttävän sen arviointia, onko kriminalisointi välttämätön sen kohteena olevan oikeushyvän suojaamiseksi.

2.6.2 Muut seuraamukset

Luotsauslain 13 §:ssä säädetään luotsin ohjauskirjan peruuttamisesta. Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava luotsin ohjauskirja, jos luotsilla ei enää ole sellaista terveyttä tai kuntoa, joka vaaditaan kauppa-aluksessa kansipalveluksessa olevalta, tai luotsi ei enää tiedoiltaan tai taidoiltaan täytä ohjauskirjan saamisen edellyttämiä kelpoisuusvaatimuksia. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa ohjauskirjan, jos luotsi toistuvasti rikkoo luotsauslakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tai muita alusliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä, tai muutoin vaarantaa toiminnallaan alusliikenteen turvallisuutta. Linjaluotsinkirjan peruuttamiseen sovelletaan vastaavasti sitä, mitä 13 §:ssä säädetään luotsin ohjauskirjan peruuttamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa erivapauden, jos sen myöntämisen perusteet lakkaavat olemasta voimassa, erivapauden saanut rikkoo toistuvasti luotsauslakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä tai muita alusliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä tai muutoin vaarantaa toiminnallaan alusliikenteen turvallisuutta.

Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamisen mahdollisuuden vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen.²¹ Luotsauslain henkilölupien peruuttamista koskevaa sääntelyä on siten aiheellista tarkastella kokonaisuutena niin, että varmistetaan viranomaisten turvautuminen ensisijaisesti lievempiin keinoihin puuttua luvanhaltijoiden virheellisen toimintaan.

Luotsauslain 8 §:n 5 momentin mukaan luotsiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Säännös jättää kuitenkin epäselväksi virkavastuun tosiasiallisen kohdentumisen ja laajuuden, joten säännöstä on tarkennettava.

3 Tavoitteet

Esityksellä uudistettaisiin nykyinen luotsauslainsäädäntö. Tavoitteena on merenkulun turvallisuuden varmistaminen Suomen vesialueilla. Ehdotetuilla muutoksilla parannettaisiin merenkulun turvallisuutta säätämällä nykyistä täsmällisemmin, johdonmukaisemmin ja tasapuolisemmin luotsinkäyttövelvollisuuden ja siitä vapautumisen perusteista.

Merenkulun turvallisuutta edistettäisiin myös edellyttämällä luotseilta nykyistä laadukkaammin todennettua osaamista. Sama koskisi varustamojen omaa miehistöä, jolle varustamalla olisi jatkossakin mahdollisuus hankkia luotsaukseen verrattavaa osaamista. Esityksen tavoitteena on,

²⁰ Ks. esim. PeVL 23/1997 vp, s. 2/II, PeVL 16/2013 vp, s. 2/I, PeVL 56/2014 vp, s. 2–3 ja PeVL 9/2016 vp, s. 2.

²¹ Ks. esim. PeVL 65/2014 vp, s. 2–3 ja PeVL 13/2014 s. 2–3.

että viranomaisiin pystyisi nykyistä kattavammin ja läpinäkyvämmiin varmistamaan luotsien sekä luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavan lupakirjan haltijoiden riittävän ammattitaidon merialueilla. Samaa tavoitetta edistettäisiin myös säätämällä viranomaiselle mahdollisuus määrätä nykyistä tehokkaampia seuraamuksia, jos toiminnassa havaitaan puutteita.

Merenkulun turvallisuuden varmistaminen on ensiarvoisen tärkeää kaikissa olosuhteissa ja maailmantilanteissa. Esityksessä ehdotetaan säädettyä myös poikkeusoloihin ja muihin poikkeuksellisiin tilanteisiin varautumisesta nykyistä kattavammin. Luotsausyhtiön varautumisvelvollisuutta täsmennettäisiin ja yhdenmukaistettaisiin hallinnonalan muiden toimijoiden varautumisvelvollisuuden kanssa. Lisäksi laissa säädettyihin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta myöntää henkilölupia tai pidentää niiden voimassaoloaikaa poikkeuksellisiin menettelyihin.

Esityksen tavoitteena on lisäksi päivittää luotsauslain seuraamusjärjestelmä vastaamaan sekä nykyisiä viranomaisten käytännössä havaittuja tarpeita että lainvalmisteluun liittyviä vaatimuksia.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Luotsinkäyttövelvollisuus

Esityksessä ehdotetaan, että yli 50 metriset alukset olisivat lähtökohtaisesti velvoitettuja käyttämään luotsia liikkeessaan Suomen luotsinkäyttöalueella. Luotsinkäyttöalue käsitteenä olisi Suomen kansallisessa lainsäädännössä uusi. Se tarkoittaisi aluetta, joka muodostuisi Suomen rannikon edustalle Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä määriteltävästä linjasta. Linjan sisäpuoliset vesialueet olisivat sellaisia, joissa rantavaltion on tarpeen suojata etujaan vaatimalla alusten miehistöltä luotsausosaamista tai luotsin käyttöä.

Ehdotuksen tavoitteena on turvata Suomen rantavaltion etuja. Nykyään alukset eivät ole luotsinkäyttövelvollisia virallisten väylien ulkopuolella. Ehdotuksen arvioidaan ohjaavan kaupparenkulun aluksia käyttämään VTS-väyliä, mitä voidaan pitää merenkulun turvallisuuden kannalta perusteltuna. Näin voitaisiin ehkäistä ne tapaukset, joissa alus syystä tai toisesta pyrkisi käyttämään muuta kuin luotsattavaksi määriteltä väylää ilman luotsia.

Luotsinkäyttövelvollisuutta koskeva 50 metrin raja ei koskisi aluksia niiden kulkiessa VTS-väylillä, joilla sovellettaisiin määräyksellä annettavaa luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa. Määräyksellä määriteltäisiin kullekin väylälle oma luotsinkäyttörajansa, joka perustuisi väylän erityispiirteiden alusliikenteelle muodostamalle riskille. Tarkoituksena olisi asettaa luotsinkäyttövelvollisuuden raja sellaiselle tasolle, että kunkin aluksen asettama riski kullakin väylällä olisi asianmukaisesti huomioitu. Arvioinnissa käytettäisiin hyväksi Aalto-yliopistolta tilattuun selvitykseen sisältyvää laskentamenetelmää. Laskenta pohjautuu myös Väyläviraston väyläsuunnittelussa käyttämiin mitoitusaluksiin.

Luotsinkäyttövelvollisuuden rajojen riskiperusteisen määrittämisen tueksi Väylävirasto on tilannut Aalto-yliopistolta selvityksen, johon sisältyy laskentamenetelmä erilaisten alusten muodostaman riskin määrittämiseksi väyläkohtaisesti. Laskenta pohjautuu myös Väyläviraston väyläsuunnittelussa käyttämiin mitoitusaluksiin sekä PIANC:in (World Association for Waterborne Transport Infrastructure) laskentamalleihin. Tutkimuksen pohjaksi työn toteuttajat koostivat luotseilta aluekohtaisesti koosteet kunkin alueen väylästä haastaviksi koetuista kohdista. Tämän tuloksena tunnistettiin ne keskeiset tekijät, joista aluksen ja väylän keskinäisyydestä

muodostuva riski koostuu. Tekijät ryhmiteltiin pääpiirteissään neljään kategoriaan: väylän ominaisuuksiin liittyviin tekijöihin, olosuhdetekijöihin, meriliikenteen vaativuudesta juontuviin tekijöihin sekä näkyvyyteen liittyviin tekijöihin. Tietyllä riskille tunnistettiin todennäköisyys sekä painokerroin sen mukaan, miten suuri kyseinen riski on tietyllä väylällä ja kuinka todennäköisesti riskin realisoituminen johtaisi onnettomuuteen. Näiden yhdistelmästä olisi mahdollista luoda kullekin väylälle riskikerroin erikokoisille ja ohjailtavuudeltaan erityyppisille aluksille, joka auttaisi toimivaltaista viranomaista, Liikenne- ja viestintävirastoa, luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa määrätessä väyläkohtaisesti. Tällöin olisi mahdollista muodostaa Suomen väylästä tarkoituksenmukaiset ja tietopohjaiset luotsinkäyttövelvollisuuden rajat meriturvallisuuden edistämiseksi ja toisaalta alusliikenteen sujuvoittamiseksi sekä toimijoille aiheutuvien turhien kustannusten välttämiseksi. Luotsinkäyttövelvollisuuden rajan tietopohjainen määrittely edellyttäisi, että kukin Suomessa kauppamerenkulun käyttämä väylä tarkasteltaisiin yksilöllisesti soveltuvan rajan löytämiseksi.

Jotta sääntely säilyisi kuitenkin toimijoille selkeänä ja käyttökelpoisena, tarkoituksenmukaista ei olisi säätää kullekin väylälle ja alustyypille yksilöllistä rajaa, vaan luokitella väylät muutamaaan kategoriaan niiden ominaisuuksien ja haastavuuden mukaan, jolloin käytännössä muodostuisi muutama eri luotsinkäyttövelvollisuuden raja väyliä pääominaisuuksista riippuen. Tämä työ on katsottu tarkoituksenmukaiseksi tehdä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, sillä rajojen määrittäminen on luonteeltaan teknistä ja vaikuttaa yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin pääsääntönä säädettyä yleistä luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa lieventävästi.

VTS-väylillä luotsinkäyttövelvollisuuden raja voisi siten vaihdella riippuen väylä-, alus- ja lastikohtaisista ominaisuuksista, mutta luotsinkäyttövelvollisuuden rajan arvioidaan olevan lähtökohtaisesti 50 metriä korkeampi. Nykyisin luotsinkäyttövelvollisuus on määritetty kaikilla luotsattavilla väylillä vähintään 70 metriä pitkille tai 14 metriä leveille aluksille. Väyliä yleistä luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa korkeampi luotsinkäyttövelvollisuuden raja ei aiheuttaisi lisääntyneitä riskiä turvallisuudelle, sillä väyliä vesialueet ovat varmennettuja ja väyläalueella on navigointia helpottavia merenkulun turvalaitteita.

Alukset, jotka kuljettavat lastinaan Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (*SopS 11/1981, jäljempänä SOLAS-yleissopimus*) VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan vaarallisten aineiden kappaletavarakuljetusten hallintaan sovellettavan IMDG-säännösten mukaisesti (eli niin sanottu INF-lastit), olisivat nykytilaa vastaavasti koostaan riippumatta luotsinkäyttövelvollisia Suomen luotsinkäyttöalueella. Sen sijaan nykyisin luotsinkäyttövelvollisiksi kaikissa olosuhteissa määritellyt alukset, jotka kuljettavat irtolastina öljyä, nesteytettyä kaasua tai haitallisia nestemäisiä aineita, voisivat saada vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta tietyin edellytyksin.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi sataman pitäjän esityksestä myönnettävästä luotsinkäyttöpoikkeuksesta. Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän hyväksynnän nojalla satama voisi nykyistä lakia vastaavasti antaa toimijoille luvan harjoittaa satama-alueella alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana. Säännös vastaa nykyisen lain 4 §:n 4 momenttia sillä erotuksella, että sataman pitäjä tarvitsisi toiminnalle Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän ennen kuin se voisi tehdä momentissa mainittuja omia päätöksiä alusten ohjailusta satama-alueella. Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä olisi rajattu vain hakemuksessa tarkoitettua alueen sisäiseen alusten ohjailuun liittyvään toimintaan. Hyväksyntää haettaessa sataman pitäjä ja Liikenne- ja viestintävirasto täsmentäisivät ne sataman alueet, joiden välillä tapahtuvaan liikenteeseen sataman pitäjä voisi myöntää luotsauksesta vapauttavia hyväksyntöjä. Muutoksen tarkoituksena on sel-

ventää nykyisin vallitsevaa epäselvyyttä siitä, mikä katsotaan satama-alueeksi luotsauksen näkökulmasta ja näin poistaa suuret satamakohtaiset tulkintaerot sekä edistää merenkulun turvallisuutta.

Aluksille voitaisiin myöntää vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän henkilölupakirjan nojalla. Ehdotetussa 5 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi niistä perusteista, joiden nojalla alukselle voitaisiin myöntää kyseinen vapautus, jollaisia nykyisin ovat linjaluotsinkirja ja erivapaus. Nämä henkilöluvat ehdotetaan korvattavaksi väylä- ja aluekohtaisella PEC-lupakirjalla. Henkilölupa koskevan vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa aluksella olevan riittävä ammattitaito ja muu osaaminen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi.

Luotsinkäyttövelvollisuus ei 4 §:n mukaan koskisi suomalaista valtionalusta, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaista lauttaa sen liikennöidessä osana maantietä, venäläistä alusta sen liikennöidessä vain Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla ja puutavaran uittoa Saimaan vesialueella. Muista poikkeuksista ehdotetaan säädettäväksi 7 §:ssä.

4.1.2 Osaaminen ja koulutus

Voimassaolevan lain luotsin ohjauskirja ehdotetaan korvattavaksi luotsin lupakirjalla, jonka myöntämisen edellytyksiä ehdotetaan täsmennettäväksi suhteessa aiempaan luotsin ohjauskirjaan. Hakijalla tulisi olla myös todistus hyväksytysti suoritetusta luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän oppilasjaksosta sekä todistus hyväksytysti suoritetusta luotsaustutkinnosta, joka koostuu kirjallisesta osasta ja käytännön osasta. Hakijalta edellytettäisiin suomen tai ruotsin kielen hyvää suullista ja kirjallista taitoa sekä toisen kielen tyydyttävää suullista taitoa. Uutena vaatimuksena olisi myös englannin kielen taito.

Nykyiset linjaluotsinkirjat ja erivapaudet korvattaisiin väylä- ja aluekohtaisilla PEC-lupakirjoilla. PEC-lupakirja voitaisiin myöntää hakijalle, jonka riittävä merenkulullinen ja väylätuntemukseen liittyvän osaamisen Liikenne- ja viestintävirasto voi varmentaa. Hakijalta edellytettäisiin muun muassa riittävän väylätuntemuksen osoittamista, PEC-perehdytysmatkan suorittamista sekä todistusta kirjallisesta ja käytännön osasta koostuvan PEC-tutkinnon suorittamisesta.

Väyläkohtaisen PEC-lupakirjan hakijalta edellytettäisiin riittävää englannin kielen taitoa sekä tarvittavaa suomen ja ruotsin kielen taitoa. Aluekohtaisen PEC-lupakirjan hakijalta edellytettäisiin sellaista englannin, suomen ja ruotsin kielen taitoa, joka mahdollistaa turvallisen navigoinnin varmistamiseksi tarvittavat edellytykset viestinnälle. Tarvittava kotimaisten kielten taito määriteltäisiin tarkemmin väylä- ja aluekohtaisesti osana muiden tutkintovaatimusten määrittelyä. Täydelle kotimaisten kielten taidon vaatimiselle ei nähtäne merenkulun turvallisuuden varmentamiseen liittyvää tarvetta erityisesti VTS-väylillä, joilla viestintä esimerkiksi VTS-palveluntarjoajan kanssa tapahtuu lähtökohtaisesti englanniksi.

Täysin uutena henkilölupatyypinä esityksessä ehdotetaan tutkintoja vastaanottavan henkilön henkilölupaa. Tutkintoja vastaanottavat henkilöt olisivat Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä henkilölluvalla hyväksytty toimimaan lakisääteisten tutkintosuoritteiden vastaanottajina. Tällainen tehtävä olisi esimerkiksi luotsin väylätuntemuskokeen vastaanottaminen.

Tutkintoja vastaanottavalta henkilöltä edellytettäisiin vähintään viiden vuoden kokemusta luotsina tai PEC-lupakirjalla toimimisesta. Lisäksi edellytettäisiin, että henkilö on suorittanut kaksi harjoitusmatkaa yhdessä toisen tutkintoja vastaanottavan henkilön kanssa sekä puoltolauseet näiltä henkilöiltä. Hakijalla tulisi olla myös voimassa oleva luotsin lupakirja tai PEC-lupakirja

niille väylille ja niille aluksille, joille hän saisi myös vastaanottaa luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja. Hakijan tulisi täyttää myös muut 51 §:n mukaiset vaatimukset.

Nykyisin tehtävässä ovat toimineet koeluotsauksen osalta Liikenne- ja viestintäviraston virkamiehet sekä kirjallisten osioiden ja simulaattorikokeen osalta merenkulun koulutuksenjärjestäjät. Sitomalla tutkintojen vastaanotto jatkossa tiettyihin hyväksytyihin henkilöihin parannettaisiin toiminnan johdonmukaisuutta sekä korostettaisiin tehtävän edellyttämää vastuuta ja velvollisuuksia. Jatkossa koko tutkinnon voisi myös vastaanottaa sama henkilö, jonka osaltaan katsotaan parantavan toiminnan laatua ja tutkintojen vastaanottamisen arvostelun kokonaisvaltaisuutta.

4.1.3 Luotsausyhtiön ja luotsin oikeudet ja velvollisuudet

Esityksellä ehdotetaan täsmennyksiä luotsien ja luotsausyhtiön oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Luotsien rikosoikeudellista virkavastuuta koskevaa säännöstä ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että se kohdentuisi luotsausyhtiön palveluksessa oleviin henkilöihin silloin, kun he hoitavat tämän lain mukaista tehtävää. Muutoksen tarkoituksena on selkeyttää virkavastuun kohdentumista vain niihin tehtäviin, jotka ovat luotsausyhtiön vastuulla tämän lain mukaan. Lisäksi muutoksella edistettäisiin viimesijaisen vastuun kohdentumista siihen henkilöön, joka kussakin yksittäistapauksessa käyttää viimesijassa päätäntävaltaa virkavastuulle kuuluvassa tehtävässä. Muutoksella edistettäisiin luotsien oikeusturvaa.

Esitykseen sisältyy ehdotus, jonka mukaan luotsausyhtiöllä olisi oikeus kieltäytyä luotsauspalvelun tarjoamisesta tai keskeyttää luotsaustoiminta alus-, väylä- tai aluekohtaisesti, jos luotsauksen aloittaminen tai jatkaminen vaarantaisi luotsin, luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta. Lisäksi luotsausyhtiöllä olisi oikeus kieltäytyä aluskohtaisesti luotsauspalvelun tarjoamisesta, jos aluksen tai aluksen asiamiehen luotsausmaksua koskevia velvoitteita on merkittävästi laiminlyöty.

Luotsien vastuuta kieltäytyä luotsauksen aloittamisesta tai keskeyttää luotsaus, jos se on tarpeen turvallisuuden vuoksi, täsmennettäisiin. Voimassa olevaan lakiin sisältyy vastaavin perustein luotsin *oikeus* kieltäytyä luotsauksesta. Nykyistä velvoittavammalla säännöksellä selkiytettäisiin niitä tilanteita, joissa luotsaus olisi keskeytettävä tai sen aloittamisesta kieltäydyttävä meriturvallisuuden varmistamiseksi. Velvoittavamman säännöksen tarkoitus on vähentää riskiä sille, että luotsausta jatkettaisiin sellaisissa tilanteissa, joissa aluksen ominaisuudet tai sääolosuhteet tosiasiallisesti edellyttäisivät luotsauksen keskeyttämistä.

Luotsausyhtiölle säädettäisiin uusi velvollisuus varmistua palvelukseen ottamansa henkilön nuhteettomuudesta ja luotettavuudesta. Tämä voitaisiin tehdä turvallisuusselvityslaisissa (726/2014) tarkoitettulla turvallisuusselvityksellä, jos henkilöstä voidaan mainitun lain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 kohdan mukaan tehdä turvallisuusselvitys. Luotsausyhtiön henkilöstöllä voi olla osana työtään pääsy turvallisuusluokiteltuun tietoon. Muutoksen tarkoitus on varmentaa Suomen kansallista turvallisuutta. Myös luotsausyhtiön varautumisvelvollisuutta ehdotetaan täsmennettäväksi osana kansallisen turvallisuuden ja huoltovarmuuden varmistamista.

Luotsausyhtiön hinnoitteluun ehdotetaan muutoksia, joilla mahdollistettaisiin luotsausyhtiön toiminnan sopeuttaminen covid-19-pandemian ja jatkuvasti muuttuvan geopoliittisen tilanteen aiheuttamiin tarpeisiin. Luotsausyhtiö voisi jatkossa muuttaa hinnoitteluaan enintään kahdesti vuodessa aiemmin vuosittain tapahtuvan muutoksen sijasta. Mahdollistamalla hintojen muuttaminen kahdesti vuodessa yhtiö voisi hinnoitella palvelunsa paremmin todellista tarvetta vastaavasti. Luotsausyhtiön olisi kuitenkin edelleen nykyistä lakia vastaavasti neuvoteltava luotsaus-

palveluja käyttävien kanssa luotsausmaksujen tasosta sekä tarvittaessa tarjottavan palvelun laadusta. Lisäksi luotsauslakiin sisältyisi säännös alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvien tulonmenetysten korvauserusteita, jolla turvattaisiin luotsaustoiminnan ylläpitämistä Saimaan kanavalla ja Saimaan vesialueilla myös poikkeustilanteissa.

4.1.4 Aluksen päällikön velvollisuudet

Nykyistä luotsauslakia vastaavasti ehdotettaisiin, että aluksen päällikkö on vastuussa aluksensa ohjailusta myös luotsauksen aikana. Nykyistä päällikön tiedonantovelvollisuutta ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että se koskisi yksiselitteisesti myös aikaa ennen luotsauksen alkamista. Päällikkö olisi siten velvollinen sekä ennen luotsauksen alkamista, että luotsauksen aikana ilmoittamaan luotsille kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle. Täsmennys on tarpeen, jotta toimijoille olisi selvää tietojen antamisvelvollisuus kaikissa luotsitilaukseen ja luotsaukseen liittyvissä vaiheissa.

Esityksessä ehdotetaan uutta velvollisuutta, jonka mukaan aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön tulee tehdä ennakkoilmoitus luotsaustarpeesta. Ennakkoilmoitusvelvollisuuden tarkoituksena on edistää merenkulun turvallisuutta. Finnpiilot on jo nykyisellään edellyttänyt ennakkoilmoituksen tekemistä palveluehdoissaan. Lain tasolla säätäminen parantaisi toiminnan läpinäkyvyyttä ja selkeyttäisi käytänteitä.

4.1.5 Poikkeuksellisiin tilanteisiin varautuminen

Kansallinen turvallisuus ja Suomen huoltovarmuus ovat olleet valmistelussa tiiviisti arvioitava koko hankkeen ajan. Uuteen luotsauslakiin ehdotetaan säännöksiä, joilla varauduttaisiin erilaisiin poikkeuksellisiin tilanteisiin. Lakiin tehtäisiin täsmennyksiä luotsausyhtiön varautumisvelvollisuuteen. Lisäksi luotsausyhtiölle asetettaisiin sen henkilöstöä koskeva turvallisuusvelvollisuus. Laissa säädettäisiin myös luotsausyhtiön varautumiseen liittyvästä asetuk-senantovaltuudesta. Lisäksi säädettäisiin poikkeustilanteiden varalle ehdoista, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi poikkeuksellisin menettelyin myöntää uusia henkilölupakirjoja tai pidentää niiden voimassaoloaikaa. Muutoksilla turvattaisiin merenkulun häiriötöntä jatkuvuutta ja turvallisuutta myös poikkeuksellisissa tilanteissa.

4.1.6 Seuraamusten uudistaminen

Esityksessä ehdotetaan nykyisenkaltaisesta luotsausrikkomuksesta luopumista. Kriminalisointi on perusoikeuksiin puuttuvan luonteensa vuoksi keino, jota tulisi käyttää vasta viimeisenä vaihtoehtona. Valmistelussa on arvioitu, että nykyisen luotsausrikkomuksen sijasta hallinnollinen sanktiointi riittää seuraamussääntelyn tarkoituksen saavuttamiseksi. Tästä syystä esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä seuraamusmaksun 8 §:n vastaisesta luotsauspalveluntarjoamisesta, 4 §:ssä tarkoitetun luotsinkäyttövelvollisuuden laiminlyönnistä, 55 §:n vastaisesta itämerenluotsauksen harjoittamisesta, luotsaamisesta ilman 30 §:ssä säädettyä oikeutta, 17 §:n 2 momentin mukaisen tiedonantovelvollisuuden laiminlyönnistä ja 12 §:ssä tarkoitetun ennakkotiedon toimittamisvelvollisuuden laiminlyönnistä.

Luotsauslaissa ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän luvan peruuttamisesta voimassa olevaan lakiin sisältyvää luotsin ohjauskirjan peruuttamista koskevaa 13 §:ää täydentävästi ja täsmäntävästi. Uusi säännös koskisi kaikkia luotsauslain mukaisia henkilölupia sekä muita sellaisia lupia, jotka ovat edellytyksenä luotsauslaissa tarkoitetun toiminnan harjoittamiselle. Lisäksi säännöksessä säädettäisiin viranomaisen myöntämän luvan muut-

tamisesta ja rajoittamisesta, josta ei ole säännöksiä voimassa olevassa laissa. Myös huomautuksen ja varoituksen antaminen nostettaisiin esiin keinoina puuttua laiminlyönteihin ja muuhun virheelliseen toimintaan.

Luotsauslain seuraamussääntelyä koskevan kokonaisuuden tavoitteena on, että toimintaa ohjaavien säännösten rikkomiseen on sovellettavissa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyä noudatetaan asianmukaisesti. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Liikenne- ja viestintäviraston olisi arvioitava tilannetta kokonaisuutena ja valittava eri keinovalikoiman väliltä oikeasuhtaisin toimi. Esimerkiksi henkilöluvan peruuttaminen puuttuu voimakkaasti toimijoiden oikeusasemaan, joten sen olisi oltava viimesijainen keino puuttua virheelliseen toimintaan.

4.1.7 Etäluotsaus

Etäluotsausta keskeisimmin koskevat säännökset ehdotetaan sisällytettäväksi omaan lukuunsa. Etäluotsausta koskeva sääntely on ajantasaista, eikä siihen siten ehdoteta olennaisia muutoksia. Sääntelyyn tehtäisiin luonteeltaan vähäisiä ja teknisluonteisia muutoksia.

4.1.8 Itämerenluotseja koskevan sääntelyn uudistaminen

Nykyinen asetus itämerenluotseista (N:o 1105/1981) kumottaisiin ja itämerenluotseja koskeva sääntely sisällytettäisiin lakiin. Samalla sääntelyä ehdotetaan ajantasaistettavaksi esimerkiksi mahdollistamalla myös luotsausyhtiön harjoittaa itämerenluotsausta.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Lakimuutoksista voi aiheutua jonkin verran taloudellisia vaikutuksia merenkulun toimijoille luotsauskustannusten ja koulutuskustannusten muutoksina sekä työvoiman saatavuuden ja varustamojen kilpailukyvyen muutoksina. Ehdotettavien luotsausta koskevien muutosten taloudellinen merkitys on nykytilakuvauksessa esitettyjen merilogistiikan kustannusten kokonaisuudessa marginaalinen. Merenkulun markkinasegmenteissä vaikutuksia on selvimminkin tunnistettavissa linjaliikenteessä ja pientonniston liikenteessä ulkomaankuljetuksissa ja kotimaankuljetuksissa rannikolla.

Luotsinkäyttövelvollisuuden muutosten ei arvioida aiheuttavan olennaisia muutoksia luotsausmääriin tai luotsausmaksuihin, eivätkä luotsauskustannukset muuttuisi koko alusliikenteen tasolla ainakaan merkittävästi. Luotsinkäyttövelvollisuuden raja riippuisi jatkossa alus-, lasti- ja väyläkohtaisista erityispiireistä suhteessa rantavaltion etuihin kohdistuvaan riskiin. Tämä tarkoittaisi sitä, että osalla väylistä nykyistä pienemmät alukset voivat tarvita jatkossa luotsia tai lupakirjoihin perustuvaa luotsauskykyä. Osalla väylästä nykyistä suuremmat alukset voisivat kulkea ilman luotsia tai lupakirjaan perustuvaa luotsauskykyä. Suomen liikenteessä luotsia käyttävät alukset operoivat tyypillisesti useisiin suomalaisiin satamiin, jolloin keskiarvoisesti luotsinkäyttövelvollisuuden rajan tuntumassa olevan alusluokan kokonaisluotsaustarve ei merkittävästi muuttuisi. Merkittävämpää vaikutusta voisi olla sellaiselle nykyisen luotsinkäyttövelvollisuuden rajalle läheisessä kokoluokassa oleville aluksille, jotka operoivat vain yksittäiseen suomalaiseen satamaan. Luotsinkäyttövelvollisuuden raja perustuisi VTS-väylillä Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen, kuten nykyisin määrätään luotsattavista väylistä.

Joissain liikenteen lajeissa, kuten pientonnistossa luotsausvaatimusten erivapauden poistuminen ja miehistöön kohdistuvien kielitaitovaatimusten muutokset voivat johtaa kustannusvaikutusten ja kansainvälisen miehistön laajemman kelpoisuuden kautta liiketoiminnan jakautumisen muutoksiin eri varustamojen ja eri lippujen kesken. Suomen lippuun kohdistuisi aiempaa kovempi kilpailu, joka voi johtaa myös yksittäisten alusten ulosliputuksiin kilpailukyvyyn parantamiseksi. Suhteellisesti suurimmat taloudelliset rasitevaikutukset kohdistuisivat pientonniston markkinasegmentissä muutamaa suomalaiseen varustamoon. Ulosliputuksiin vaikuttaa kuitenkin aina yhtä aikaa useita taloudellisia tekijöitä.

Suomeen tiheästi liikennöivien alusten ja varustamojen (erityisesti matkustaja-autolautat) toiminnan oletetaan suoraviivaistuvan. Lupakirjojen saamisen, täydentämisen ja uusimisen sekä osaamisen ylläpitämistä sujuvoitettaisiin ja muutettaisiin tarkoituksenmukaisemmaksi, joka helpottaisi osaltaan toimijoiden operointia. Ehdotettu lainsäädäntö tunnistaisi nykyistä paremmin varustamojen sisäisiä perehdytyskäytänteitä ja esimerkiksi ISM-järjestelmän²² roolia. Jatkossa normaali toiminta, jossa luotsausvapautuksella ajetaan säännöllisesti, riittäisi itsessään vapautuksen uusimiseen ilman ylimääräisiä vaatimuksia. Varustamoon voidaan järjestää hyväksytyt tutkintoja vastaanottavan henkilön tehtävä, joka sitoisi hieman henkilöresurssia, mutta säästäisi ulkopuolelle maksettavissa tutkintomaksuissa. Ne varustamot, joilla ei ole omaa hyväksytyä tutkintojen vastaanottajaa hyötyvät siitä, että jatkossa luotsitilaus ja luotsaustutkinnon vastaanottaja hoituvat niin sanotusti yhden luukun periaatteella. Nykyisin on havaittu ongelmia siinä, miten koeluotsauksen vastaanottaja on saatu kuljetettua alukselle tai alukselta. Tästä on lisääntyneen vaivannäön ja organisoinnin ohella myös syntynyt toimijoille lisäkustannuksia. Tutkinnon rakenteen uudistaminen edistää varustamojen toiminnan suunnitelmallisuutta ja ennakoitavuutta, kun on aiempaa selvempää, mitä vaatimuksia luotsausvapautuksen saamiseksi edellytetään ja missä järjestyksessä niissä edetään.

Lainsäädäntö olisi johdonmukaistettua osaamisvaatimusten osalta muun muassa siten, että jatkossa matkustaja-alusten päällystö saisi vapautuksen samalla kokemuksella kuin muiden alustyyppien, sillä henkilöstön väylätuntemus lisääntyy samassa tahdissa alustyyppistä riippumatta. Vapautuksen saaminen ei olisi enää sidottu aluksen lastiin tai alustyyppiin. Aluksen tai sen lastin muodostama suurempi riski huomioidaan sen sijaan edellyttämällä määrällisesti vahvennettua luotsausosaamista, joka on omiaan edistämään meriturvallisuutta, kun komentosillalla on läsnä useampi henkilö, joka omaa luotsausosaamisen kyseiselle väylälle. Lähtökohtaisesti kaikilla aluksilla on mahdollisuus hankkia ne vapautukset, joita aluksen harjoittama liikenne edellyttää. Mikäli alus operoi vain yksittäisiin satamiin voisi sen päällystö hankkia väylävapautuksia, mutta mikäli liikenteen luonne on sellainen, että alus vieraillee laajasti tietyn alueen satamissa, myös alueellinen kirja olisi vaihtoehto kaikille aluksille ilman aluskokoon perustuvaa rajoitetta.

Siirtyminen PEC-lupakirjoihin ja erivapauksien poistuminen lisäisi pienvarustamoiden kustannuksia arvon mukaan kertaluonteisesti 0,5 miljoonasta eurosta ehkä jopa yli miljoonaan euroon (Logscale Oy). Arvio perustuu pienvarustamoilta saatuu arvioon, johon sisältyy myös kokeyseen valmistautumiseen käytetty muusta tuottavasta työstä tarvittava työaika. Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu, että operatiivisen toiminnan ulkopuolista harjoittelua tai muuta

²² ISM-järjestelmällä eli kansainvälisellä turvallisuusjohtamissäännöstöllä (International Safety Management Code, ISM) tarkoitetaan alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumista ehkäisevää säännöstöä. Säännöstön tavoitteena on taata turvallisuus merellä, estää ihmisten loukkaantuminen tai ihmishenkien menetys sekä välttää omaisuudelle ja ympäristölle, erityisesti meriympäristölle, aiheutuvat vahingot. ISM-sertifiointi on pakollinen matkustaja-aluksille, jotka liikennöivät merialueiden C ja D sekä liikennealueiden I, II, ja III ulkopuolella, ro-ro-matkustaja-aluksille, suurnopeusmatkustaja-aluksille, lastialuksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 ja suurnopeuslastialuksille sekä näiden alusten operoinnista vastaaville yriyksille.

ylimääräistä tutkintoihin valmistautumista ei kuitenkaan tarvittaisi ainakaan merkittävässä määrin. Kyseistä kustannusarviota on valmistelussa pidetty siksi liian suurena. Joka tapauksessa lupakirjojen ylläpitämisen kustannukset olisivat jatkossa nykyistä vähäisemmät.

Jäänmurtajilta edellytettäisiin luotsausosaamista. Käytännössä jäänmurtajia operoivilta varustamoilta edellytettäisiin luotsausvapautusta (alueellinen PEC-lupakirja), mikäli alukset ovat luotsinkäyttövelvollisia kokonsa puolesta. Se aiheuttaisi jonkin verran kertaluonteisia lupien hankintakustannuksia ja myöhempiä hankinta- ja ylläpitokustannuksia. Alkuvaiheessa ja nykyisen murtajakannan koon mukaan arvioituna koulutusjärjestelmän kehittämisen ja siihen liittyvien simulaattoritoimintojen järjestämisen kustannukset sekä tarvittavien lupakirjojen hankintakustannukset olisivat arviolta 100 000–200 000 euroa etenkin simulaattorikustannuksista riippuen. Sen jälkeen lupien ylläpito voisi maksaa 5 000–10 000 euroa vuodessa. Kustannukset siirtyisivät todennäköisesti Väyläviraston ja varustamon välisessä sopimuksessa korvattaviksi kustannuksiksi. Jäänmurtajilta edellytetyssä luotsausosaamisessa huomioitaisiin kuitenkin toiminnan erityisluonteisuus sekä kriittisyys Suomen tuonin ja viennin kannalta, minkä vuoksi lakiin ehdotetaan erityistä järjestelyä, jolla jäänmurtajien kansipäällystö voisi vapautua luotsinkäyttövelvollisuudesta myös sellaisilla väylillä, joille heillä ei ole nimenomaista lain pääsäännön mukaista luotsausvapautusta, mikäli henkilö on suorittanut tietyt varustamon sisäiset, luotsausosaamiseen liittyvät koulutussuoritteet. Vaikka sääntely poikkeaa lain pääsäännöstä ja siten erottaa jäänmurtotehtävässä toimivan aluksen muusta kauppamerenkulusta, on järjestelyä pidettävä tarkoituksenmukaisena ja hyväksyttävä tältä osin luotsausosaamisen näkökulmasta kohonnut riskitaso tässä alusryhmässä. Ehdotettu menettely täsmentäisi kuitenkin huomattavasti sääntelyä nykyisistä edellytyksistä, mikä parantaisi huomattavasti meriturvallisuutta jäänmurtotoiminnassa. Säännöksillä varmistettaisiin, että myös tässä tehtävässä toimivilla on se luotsausosaaminen, joka rantavaltion etujen suojaamiseksi on katsottu välttämättömäksi. Myös huoltovarmuuden kannalta tärkeä luotsauskyvykkyys lisääntyisi. Pitkällä siirtymäsäännöksellä varmistetaan toiminnan sujuva jatkuminen uudesta vaatimuksesta huolimatta.

Luotsauspalvelun tarjoajan nykyisistä yhtiön sisäisistä käytänteistä osa kirjattaisiin lain tasolle, joka varmistaisi osaltaan yhtiön turvallisuuskulttuurin jatkuvuutta. Luotsattavan aluksen ennakoilmoitusvelvollisuus kirjattaisiin lakiin, jolloin aluksilla olisi lakisääteinen velvoite ilmoittaa luotsauksen kannalta olennaiset turvallisuuteen vaikuttavat seikat. Luotsausyhtiön toimintakäsikirjan sisällöstä annettaisiin lain lisäksi määräys, jolloin sen sisältö olisi viranomaisen määritettävissä nykyistä tarkemmin. Luotsausyhtiön jo käytössä olevan koulutusjärjestelmän (luotsin urapolku) lakisääteistäminen ja kehittämismahdollisuudet ajan oloon toteutuisivat. Luotsausyhtiön ja toimivaltaisen viranomaisen vuoropuhelu ja yhteistyö tiivistyisi ja kehittyisi mukaan luetun luotsausyhtiön toiminnan valvonta viranomaisen toimesta. Itämerenluotsauksen sääntelyn ajantasaistaminen mahdollistaisi myös luotsausyhtiön palvelutarjonnan laajentamisen. Luotsausyhtiöllä olisi jatkossa mahdollisuus keskeyttää luotsaustoiminta lain tasolla nykyistä käytäntöä vastaavasti, mutta sekä yhtiön että yhtiön asiakkaiden oikeusturvan kannalta paremmin. Virkavastuuta koskevien säännösten selkeyttämisen myötä jatkossa olisi selvempää, milloin luotsausyhtiön edustaja toimii virkavastuulla. Luotsausyhtiön velvollisuus järjestää luotsaustutkintojen ja PEC-tutkintojen vastaanottaminen vaatisi yhtiöltä henkilöresursseja ja panostusta koulutustoimintaan. Toisaalta toimijoilta perittäisiin suoriteperusteinen maksu tutkintojen vastaanottamisesta. Yhtenä asiakasryhmänä, joka ei välttämättä käyttäisi luotsauspalvelua tulevaisuudessa, on tunnistettu tankkialusten Sköldvikin luotsaukset ja se voisi vähentää luotsausmaksutuloja merkittävästi. Viranomaisarvio kuitenkin on, että valtaosa tankkereista käyttää jatkossakin luotsia johtuen epäsäännöllisestä liikenteestä ja alan rahtaussopimuksista.

PEC-lupakirjan haltijoiden kielitaitovaatimusten osalta lakimuutoksen vaikutusten arvioidaan olevan valtaosin neutraalit. Kansainvälisen ammattikunnan käyttömahdollisuudet kauppa-

renkulussa voisivat vähäisesti laajentua, riippuen Liikenne- ja viestintäviraston tarkemmin määrittelämästä väylä- ja aluekohtaisesti vaadittavasta kotimaisten kielten taitotasosta. Kaikilta PEC-lupakirjanhaltijalta edellytettäisiin englannin kielen taitoa, kuten jo nykyisin sisältyy merkikapteenin peruskoulutukseen ja osaamiseen. Lisäksi väyläkohtaisen PEC-lupakirjan hakijalta edellytettäisiin tarvittavaa suomen ja ruotsin kielen osaamista. Aluekohtaisen PEC-lupakirjan hakijalta edellytettäisiin sellaista englannin, suomen ja ruotsin kielen taitoa, joka mahdollistaa turvallisen navigoinnin varmistamiseksi tarvittavat edellytykset viestinnälle.

Kielivaatimusten muuttaminen voi vaikuttaa taloudellisesti kahdella merkityksellisellä tavalla: merenkulkualan työvoimamarkkinoiden joustavuus voi lisääntyä ja varustamojen välille voi syntyä kilpailua aiempaa useammin. Jatkossa liian laaja kansallisten kielten osaamisvaatimus ei rajoita henkilöstön rekrytointia ja kouluttamista samalla tavoin kuin tähän saakka. Se voi helpottaa varustamoja tilanteissa, joissa työvoiman saatavuus on rajoittunutta tai nykyistä henkilökuntaa halutaan kouluttaa mainitulla ja muilla perusteilla uusiin tehtäviin. Merenkulkualan kilpailu voi lisääntyä markkinasegmenteissä, joissa suomalaiset ja ulkomaiset varustamat voivat jatkossa tarjota aiempaa useammin palveluja samoihin toimeksiantoihin. Joustavuuden ja kilpailun lisääntyminen voivat tehostaa markkinoiden toimintaa Suomen logistiikan hyväksi. Liikenne- ja viestintäministeriön tilaaman selvityksen mukaan tilanne, jossa laajempi joukko kansipäälystystä voi hankkia liikennealuekohtaisen PEC-lupakirjan voi heikentää suomalaisen kansipäälystön suhteellista asemaa työmarkkinoilla, olisi kuitenkin miehistön saatavuuteen liittyvistä syistä kokonaisuutena selvästi hyödyllinen muutos merenkulun markkinoiden ja myös suomalaisten rahdinantajien kannalta (Logscale Oy). Selvityksessä viitataan myös suomalaisen kansipäälystön pulaan, joka johtuu muun muassa oppilaitoksista valmistuvan henkilöstön vähäisyydestä.

Lupakirjojen hankinta- ja ylläpitokustannusten muutosten arviointi etukäteen luotettavasti on haastavaa. Tutkintojen sisältöihin tulee muutoksia ja tutkintojen ja niiden osien järjestämisvastuisiin tulee muutoksia. Jatkossa tarjottavia palveluja ei ole vielä tarkemmin hinnoiteltu viranomaisten tai yksityisten palveluntarjoajien toimesta. Myös varustamojen linjauksilla hankkii lupia ja järjestää henkilöstön koulutus on merkitystä kustannuksille markkinoiden muotoutumisen kautta niin yksikköhintojen kuin kokonaiskustannusten tasolle. Valmistelussa on arvioitu, että viranomaismaksuissa on laskupainetta. Esimerkiksi teoriakokeen hinta voi laskea, kun järjestämisvastuu siirtyisi yksityisiltä koulutuksenjärjestäjiltä viranomaiselle. Uuden lain sisältämä suhteellisen suuri valinnanvara toimintatavoissa vaikuttaa kustannuksiin. Esimerkiksi, mikäli varustamolla on oma tutkintoja vastaanottava henkilö, syntyisi varustamolle pitkällä aikavälillä kustannussäästöjä verrattuna siihen, että se ostaisi tutkintosuoritteiden vastaanoton muulta palveluntarjoajalta. Myös muut valinnaiset menettelyt vaikuttavat toimijoiden kustannuksiin. Esimerkiksi PEC-lupakirjan ulottaminen toiseen alukseen tai useamman PEC:n suorittaminen samalla kertaa pienentäisi lupakirjan hankkimiskustannuksia. Se, missä varustamon alukset liikennöivät kuljetussopimusten mukaan vaikuttaa luotsaustarpeeseen ja luotsauskustannuksiin, jossa ostetun luotsauspalvelun käyttö muodostaa vertailukohtaan henkilöstölle hankittavien lupien hankinta- ja ylläpitokustannuksille.

Nykyisin linjaluotsinkirjan suorittaminen väylää kohti maksaa teoria-, peitepiirros- ja simulaattorikokeineen, koeluotsauksineen ja hallinnollisine maksuineen väyläkohtaisista vaatimuksista riippuen noin 4 000–6 500 euroa (ilman arvonnlisäveroä) jos harjoitusmatkat (lastialuksella 10 matkaa väylän molempiin suuntiin, matkustaja-aluksella 30 matkaa väylän molempiin suuntiin) suoritetaan osittain simulaattorikokeilla (enintään puolet) ja vaadittuna vähimmäismääränä linjaluotsinkirjan haltijan kera. Niissä tapauksissa, joissa harjoitusmatkat tulee suorittaa luotsin kera, tulee kustannuksia lisää kymmeniä tuhansia euroja. Linjaluotsin osalta uuden lain mukainen PEC-lupakirjan väylävapautus ei olennaisella tavalla muuta kustannuksia. Jos varustamolla

on oma tutkintoja vastaanottava henkilö, kustannukset olisivat pienemmät tutkintoajon ja väylätuntemuskokeen osalta.

Nykyinen erivapaus teoria- ja simulaattorikokeineen ja hallinnollisine kuluineen maksaa noin 3 000–3 700 euroa (ilman arvonlisäveroa) jos lain vaatiman navigointikokemuksen (12 kuukautta kokemusta haettavilta väyliltä viimeisen viiden vuoden aikana) erivapauden hakija hankkii ollessaan sellaisen aluksen yliperämiehenä tai perämiehenä, jonka päälliköllä on luotsauksen erivapaus. Tällöin erillisiä kustannuksia ei synny kokemuksen hankkimiseksi. Jos aluksen päällikkö kerryttäisi navigointikokemusta väyliltä käyttäen luotsia, kustannukset nousevat huomattavan suuriksi. Erivapauden osalta uuden lain mukainen PEC-lupakirjan alueellinen vapautus sisältäisi uusina elementteinä ja siten kustannuksina PEC-perehdytysmatkan, väylätuntemuskokeen sekä tutkintoajon. Näin ollen yksittäisen lupakirjan kustannukset nousisivat nykyisestä. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä voitaisiin ottaa kantaa PEC-tutkinnon käytännön osan (46 §) tutkintoajojen ja laivasimulaattorikokeen sisältöön tilanteissa, joissa hakija hakee samalla kertaa kahta tai useampaa vapautusta. Määräyksellä voitaisiin mahdollistaa tutkintoajon ja laivasimulaattorikokeen osalta tarkoituksenmukainen ja yhtenevä menettely, jolla voitaisiin varmistaa merenkulun turvallisuus ilman ylimääräisiä suoritteita. Tällä olisi osassa tilanteista tutkintoa keventävä ja kustannuksia vähentävä vaikutus.

Vaikka luvan hintamuutos on merkittävä, ei sitä ole suhteutettuna luotsausmaksuihin katsottava kynnyskysymykseksi toimijoille. Lupakirjamenettely on pohjimmiltaan tarjolla vaihtoehtona hoitaa luotsausvelvoitteet sen kautta silloin, kun se on varustamolle edullisempaa ja käytännöllisempää. Ei myöskään voida pitää perusteltuna, että tietyn alusryhmän lupakirjakustannukset (saati osaamisen osoittamisen riittävyys) eroaisivat alusryhmien kesken. Lailla tulee edistää toimijoiden yhdenmukaista kohtelua. Jos varustamolla on oma tutkintoja vastaanottava henkilö, kustannukset olisivat pienemmät tutkintoajon ja väylätuntemuskokeen osalta.

Tutkintojen vastaanottaminen poistuisi merenkulun oppilaitoksilta, joten siltä osin niiden tulot vähenisivät. Tällä ei kuitenkaan olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Osa oppilaitosten veloituksista on muodostunut hallinnollisista kuluista, joilta saatetaan jatkossa välttyä. Esimerkiksi tutkintoon merkittävimpänä osana sisältyvät simulaattoripalvelut hankittaisiin edelleen koulutuksenjärjestäjiltä. Simulaattoreilla on tärkeä merkitys poikkeuksellisten tilanteiden harjoittelussa, ja lisäksi osan lupakirjojen ylläpitoajoista voisi jatkossa suorittaa simulaattorissa. Ainoastaan koulutuksenjärjestäjillä on Suomessa käytössä simulaattoreita ja niiden käyttöön liittyvä tarvittava osaaminen. Lisäksi laivasimulaattorikokeessa olisi oltava mukana esimerkiksi oppilaitoksen henkilökuntaan kuuluva simulaattorin käyttöä valvova asiantuntija, jonka tehtävänä olisi avustaa simulaattorin käytössä. Häntä olisi myös kuultava tutkintosuorituksen hyväksymistä tai hylkäämistä koskevassa päätöksenteossa. Lakiin sisältyisi uutena myös luotsin oppilaskasjo, jonka myötä todennäköisesti toteutuisi koulutusyhteistyönä oppilaitosten ja luotsausyhtiön välillä. Oppilaitoksille syntynee rooli myös tutkintojen vastaanottajien kouluttamisessa. Oppilaitoksille syntyisi siten myös uusia tulonlähteitä.

Uutena henkilölupatyypinä esityksessä ehdotetaan tutkintoja vastaanottavan henkilön henkilölupaa. Tutkintoja vastaanottavat henkilöt olisivat Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä henkilöluvalla hyväksytty toimimaan lakisääteisten tutkintosuoritteiden vastaanottajina. Tämä merkitsisi uutta elinkeinomahdollisuutta kokeneille luotseille ja PEC-lupakirjanhaltijoille sekä näiden työnantajayhteisöille. Vastaava tehtävä on nykyisin merenkulun koulutuksenjärjestäjillä, joiden osalta muutos käytännössä merkitsisi elinkeinomahdollisuuksien vähenemistä.

Hallinnolliseen seuraamusmaksuun siirtyminen voisi tuottaa tuomioistuimille, syyttäjänlaitokselle ja poliisille vähäisiä kustannussäästöjä ilman, että rangaistusjärjestelmän kokonaisuuden

uskottavuus tästä kärsisi. Esitettävä lainsäädäntö mahdollistaisi sen, että joitakin asioita ratkais-taisiin ensivaiheessa hallinnollisen viranomaisen toimesta, eikä poliisilla tai syyttäjällä olisi näissä asioissa lainkaan roolia. Tuomioistuimen tehtävänä olisi vain muutoksenhakuasioiden käsittely. Tästä voisi seurata vähäisiä kustannussäästöjä pidemmällä aikavälillä.

Lisäksi riittävän osaamistason varmentamista koskevien muutosten arvioidaan edistävän me-renkulun turvallisuutta. Tämä merkitsee pienempää riskiä onnettomuuksille, joista voisi aiheu-tua huomattavia taloudellisia tappioita varustamoille ja muille toimijoille.

Saimaan luotsauksen korvausta koskevalla esityksellä ei katsota olevan vaikutusta valtion ta-louteen. Valtion talousarviossa momentilla 30.20.51 on osoitettu vuosittain noin 3,8 miljoonan euron kolmen vuoden siirtomääräraha Saimaan luotsauksen tukemiseen. Tuen tarve luotsaus-suoritteista riippuen arvioidaan olevan enintään 3,8 miljoonaa euroa vuodessa. Korvauksen määrä sidottaisiin käytettävissä olevaan määrärahaan. Muutosehdotuksen tavoitteena on mah-dollistaa korvauksen maksaminen poikkeustilanteessa, jossa luotsaussuoritteita ei ole. Normaali-tilanteessa yhtiölle maksettaisiin korvaus alennetulla yksikköhinnalla toteutuneiden luotsaus-suoritteiden perusteella kuten nykyisin. Muutos ei edellytä määrärahan lisäämistä aiempaan nähden. Alennetusta yksikköhinnasta aiheutuu yhtiölle merkittäviä tulonmenetyksiä. Mikäli hinnanerotukseen perustuvaa korvausta ei maksettaisi, alennetusta yksikköhinnasta aiheutuvat kustannukset vaikuttaisivat muiden alueiden luotsauksesta aluksilta perittävän luotsausmaksun suuruuteen ja sitä kautta myös Saimaan alueen luotsausmaksujen suuruuteen.

Luotsauspalveluita tarjoavalle yhtiölle aiheutuu merkittäviä kustannuksia silloin, kun luotsaus-suoritteiden määrä laskee selvästi tavanomaiseen määrään nähden. Luotsauspalveluita tarjoa-valta yhtiöltä saatujen arvioiden perusteella luotsausvalmiuden ylläpitämisestä aiheutuu yhtiölle noin 80 000 – 150 000 euroa tulonmenetyksiä kuukaudessa ilman luotsaussuoritteista saatavia tuloja. Normaalisti yhtiö on voinut paikata luotsaussuoritteista saatavilla tuloilla sekä alennetun yksikköhinnan ja yleisen yksikköhinnan väliseen hinnaneroon osoitetulla tuella niiden kuukau-sien tulonmenetyksiä, kun luotsaussuoritteita ei tavallisestikaan ole. Jos ylläpitoon kohdistuvaa korvausta ei maksettaisi, arvion mukaan luotsauspalveluita tarjoavalle yhtiölle koituisi kustan-nuksia, jotka heikentäisivät sen toimintaedellytyksiä ja korottaisi todennäköisesti luotsausmak-suja kaikilla alueilla tulonmenetysten tasaamiseksi.

Esitetyllä korvausmallilla voidaan katsoa olevan merkittävää vaikutusta luotsauspalveluita tar-joavan yhtiön talouteen sekä aluksilta perittävän luotsausmaksun suuruuteen.

4.2.2 Kilpailuvaikutukset

Saimaan alueella tapahtuva luotsaus on määritelty niin sanotuksi yleisiin taloudellisiin tarkoi-tuksiin liittyväksi palveluksi (Services of General Economic Interest - SGEL). Luotsausyhtiölle asetettu julkisen palvelun velvoite ja siitä maksettava korvaus perustuvat komission päätökseen (2012/21/EU), jossa vahvistetaan edellytykset, joiden täytyessä yleisiin taloudellisiin tarkoi-tuksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävä valtioneuvoston tuki soveltuu sisämarkkinoille eikä palveluiden tuottamisesta maksettavasta korvauk-sesta tarvitse tehdä valtioneuvoston ilmoitusta (notifiointi) komissiolle. Saimaan alueen luotsaus-toiminnan on katsottu täyttävän mainitussa komission päätöksessä olevat kriteerit, koska kuvatu-n kaltaisia palveluja ei markkinaehtoisesti tarjota tai pystytä tulevaisuudessa tarjoamaan tyydyt-tävällä tavalla Saimaan kanavalla ja vesialueella, joten julkisen sektorin myöntämän taloudelli-sen tuen tarve näiden palveluiden saatavuuden turvaamiseksi näillä alueilla on ilmeinen.

4.2.3 Viranomaisvaikutukset

Lain täsmentäminen edesauttaisi toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuksia tehokkaaseen valvontaan. Muun muassa edellytykset huomautukselle tai varoitukselle sekä lupakirjojen peruuttamiselle selkiytyisivät. Lupakirjojen myöntämisen perusteiden selkiytyminen edesauttaa johdonmukaista, tasavertaista ja sujuvampaa viranomaistoimintaa ja vähentäen tulkintatilanteita.

Lakiehdotukseen sisältyy lukuisia määräyksenantovaltuuksia Liikenne- ja viestintävirastolle. Osa näistä määräyksistä vaatii merkittävää taustatyötä ja valmistelua asiantuntijoilta, joten niiden vaatimaa työmäärää on pidettävä huomattavastikin keskimääräistä määräyksen antamista suurempana. Erityisesti luotsinkäyttövelvollisuuden rajan määrittäminen tulee vaatimaan huomattavaa työpanosta Liikenne- ja viestintävirastolta sekä osin myös Väylävirastolta. Kyseisen määräyksen samoin kuin tutkintoja koskevien määräysten antaminen yhdenaikaisesti lain voimaantulon kanssa ovat välttämättömiä lain toimeenpanon kannalta sekä lainsäädäntömuutoksesta aiheutuvien hetkellistenkään aukkojen välttämiseksi esimerkiksi henkilölupien myöntämisessä. Vaihtoehtoisesti tulisi lain voimaantuloa siirtää vähintään vuodella, mitä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena. Uusien määräysten antaminen merkitsee lain voimaantulovuonna arviolta yhteensä kolmen henkilötyövuoden lisäystä resurssitarpeeseen. Koeluotsausten poistuminen säästäisi näiden vastaanottamiseen käytetyn henkilöresurssin (toiminta on ollut erillishoitteista), mutta koeluotsauksia vastaanottaneet virkamiehet ovat tähän saakka toimineet tehtävässä oman varsinaisen merenkulun tarkastajan tehtävänsä ohessa. Näin ollen säästyvät resurssit on tarpeen käyttää viraston lakisääteiseen merenkulun ja alusliikenteen turvallisuuden valvontaan. Lakiin ehdotetut uudet valvontatoimet muun muassa lain noudattamisen valvonnan ja hallinnollisten seuraamusten määräämisessä sekä tutkintojen vastaanottajien valvonnan ja hyväksymisessä lisäisivät viraston luotsaukseen liittyviä tehtäviä pysyväisluonteisesti arviolta 0,5 henkilötyövuoden verran.

Uusien järjestelmien luominen aiheuttaisivat kustannuksia Liikenne- ja viestintävirastolle arviolta 85 000–95 000 euroa. Näistä uuden verkkopohjaisen teoriakokeen osuus olisi noin 55 000–65 000 euroa. Solmu-järjestelmän kehityksen osalta luotsauslain muutokset olisivat arviolta 30 000 euroa. Tulevan Nemo-järjestelmän luotsaukseen liittyvät toiminnot aiheuttaisivat myös lisäkustannuksia, mutta ne huomioitaisiin omassa hankkeessaan osana muuta kehittämistyötä, jossa nykyisestä Portnet-järjestelmästä luovuttaisiin.

Seuraamusmaksun määrääminen olisi Liikenne- ja viestintävirastolle uusi tehtävä ja se lisäisi viranomaistyön uskottavuutta. Se kannustaisi aiempaa tehokkaammin toimijoita noudattamaan lakia sekä toisaalta parantaisi viranomaisen vaikutusmahdollisuuksia lainvastaista toimintaa havaitessaan. Seuraamusmaksun määräämisen ei kuitenkaan arvioida tuovan Liikenne- ja viestintävirastolle merkittävästi lisätyötä luotsauslain mukaisten tilanteiden osalta (mahdollisia laiminlyöntejä on tähän mennessä tullut viranomaisen tietoon vuosittain 0–4 kpl). Oikeusrekisterikeskukselle uusien seuraamusmaksujen johdosta tarvittava lisähenkilöstön määrä arvioidaan olevan 0,1 henkilötyövuotta.

Luotsausrikkomuksen korvaamisella hallinnollisella seuraamusmaksulla voidaan arvioida olevan pitkällä aikavälillä vähäisiä resursseja vapauttavia vaikutuksia poliisille, syyttäjänlaitokselle ja tuomioistuimille.

4.2.4 Vaikutukset merenkulun turvallisuuteen

Nykyistä tarkempi määrittely millä edellytyksin ja millä alueilla luotsinkäyttövelvollisuutta vaaditaan parantaisi olennaisesti merenkulun turvallisuutta vähentäen poikkeustapahtumien

määriä. Nykyisin luotsinkäyttövelvollisuus koskee vain luotsattavaksi määritettyjä väyliä, kun taas jatkossa luotsinkäyttövelvollisuus koskisi koko Suomen luotsinkäyttöaluetta riippumatta siitä, onko alus väyläalueella tai sen ulkopuolella. Uudella lailla varmistetaan, että kaikilla, joille luotsausvapautuksia myönnetään, on rantavaltion etujen suojaamiseksi edellytetty asianmukaisesti osoitettu luotsausosaamisen taso. Jatkossa luotsin lupakirjan sekä rajoittamattoman PEC-lupakirjan saamisen edellytyksenä olisi perehtyneisyys ja kokemus aluksen navigoinnista jääolosuhteissa, mikä olisi olennainen meriturvallisuutta lisäävä tekijä. Jääkokemuksen edellyttäminen vähentäisi riskiä onnettomuuksille, jotka ovat aiheutuneet päällystön riittämättömästä talvimerenkulkuosaamisesta.

Lisäksi harjoittelumatkojen olosuhteiden tarkempi määrittely edistäisi PEC-lupakirjallisten osaamista erilaisissa väylällä vallitsevissa oloissa ennen vapautuksen saamista, jolloin heidän osaamistasonsa jo lupakirjan saadessaan oletetaan paranevan nykyisestä. Varustamot voisivat kouluttaa oman tutkintoja vastaanottavan henkilön. Sen oletetaan parantavan tutkintojen laatua turvallisuusnäkökulmasta, kun tutkinnon vastaanottaja tuntee nykyistä paremmin aluksen ja sen komentosiltatyöskentelyn periaatteet. Lakimuutokset edistävät erivapausvarustamojen sisäisen perehdytys- ja koulutuskulttuurin korkeaa tasoa ja meriturvallisuutta.

Muutokset PEC-lupakirjan haltijoilta edellytettävään kielitaitovaatimukseen eivät arvioidusti vaikuttaisi merkittävästi merenkulun turvallisuuteen. Jatkossa PEC-lupakirjanhaltijoilta edellytettävä pääkieli olisi englanti, joka on merenkulun kansainvälinen kieli ja siten nykyiselläänkin laajasti Suomessakin käytössä. Viestiminen esimerkiksi VTS-palveluntarjoajan kanssa tapahtuu nykyisinkin pitkälti englanniksi. Lisäksi linjaluotsinkirjan on voinut nykyisinkin suorittaa englanniksi VTS-väyliä osalta, eikä tällä ole ollut vaikutuksia merenkulun turvallisuudelle. Linjaluotsinkirjan saamiseksi on lisäksi edellytetty, että tarvittavan englannin kielen taidon lisäksi hakija tuntee väyläalueen navigoinnissa, alusliikennepalvelussa ja jäänmurtopalvelussa käytettävän paikannimistön suomeksi tai ruotsiksi. Väyläkohtaisen PEC-lupakirjan haltijoilta edellytettäisiin jatkossa riittävän englannin kielen taidon lisäksi tarvittavaa suomen ja ruotsin kielen taitoa, millä varmistettaisiin etenkin paikannimien riittävä osaaminen. Aluekohtaisen PEC-lupakirjan hakijoilta edellytettäisiin sellaista englannin, suomen ja ruotsin kielen taitoa, joka mahdollistaa turvallisen navigoinnin varmistamiseksi tarvittavat edellytykset viestinnälle. Hakijoilta vaadittava väylä- ja aluekohtaisesti vaihteleva kielitaidon taso määriteltäisiin tarkemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Merenkulkulaitoksen julkaisemassa selvityksessä englanninkielisen linjaluotsauksen kieleen ja kommunikaatioon liittyvistä riskeistä ja riskienhallintakeinoista juuri englannin kielen hyväksyminen merenkulun ainoaksi viralliseksi kieleksi nousi yhdeksi tärkeimmistä kehitettävistä riskinhallintakeinoista. Selvityksessä nostettiin esiin, että kielikysymyksen taustalla on toisaalta nähty olevan huoli ulkomaalaisten linjaluotsien mahdollisuuksista ottaa huomioon paikalliset käytännöt ja olosuhteet. Tämän ongelman ratkaisemiseksi selvityksessä nähtiin paremmaksi vaihtoehdoksi linjaluotsauksen tutkintovaatimusten ja tutkinnon kehittämisen, kuin kielirajoitusten asettamisen tai säilyttämisen.²³ Luotsausosaamisen kannalta on olennaista, että sekä luotseille että luotsinkäytöstä vapauttavan lupakirjan haltijoille asetetaan toiminnan kannalta tarkoituksenmukaiset ja riittävät osaamisvaatimukset ja vahvennetaan niitä keinoja, joilla viranomainen voi todentaa ne. Tällöin toiminnassa käytettävä kieli ei ole merenkulun turvallisuuden kannalta tarkastelun keskiössä.

²³ Merenkulkulaitoksen julkaisu 7/2008, https://julkaisut.vayla.fi/pdf5/mkl_2008-7_englanninkielisen_linjaluotsauksen.pdf.

Luotsauslain seuraamussääntelyn selkeyttäminen ja uusien hallinnollisten seuraamusten käyttöönotto korostaisi lainvastaisen toiminnan moitittavuutta ja lisäisi viranomaisten mahdollisuuksia puuttua laiminlyönteihin. Ehdotuksella arvioidaan olevan ennaltaehkäisevää vaikutusta. Ehdotuksen arvioidaan siten edistävän merenkulun turvallisuuden hyvää tasoa.

Ehdotettujen muutosten seurauksena turvallisuustilanteen arvioidaan kokonaisuudessaan parantuvan, jolloin myös viimevuosille tyypillisiä luonteeltaan pieniä onnettomuuksia, kuten pohjakosketuksia, sattuisi vähemmän.

4.2.5 Ympäristövaikutukset

Riittävän osaamistason varmentamiseen liittyvien muutosten arvioidaan edistävän merenkulun turvallisuutta, mikä merkitsee pienempää riskiä onnettomuuksille, joilla olisi haitallisia vaikutuksia ympäristölle. Erityisesti vahvennetun luotsausosaamisen vaatimus haitallista tai vaarallista lastia tai suuria määriä polttoainetta kuljettavilta aluksilta edistää meriympäristön suojelua (kahden PEC-lupakirjanhaltijan ja saattohinaajakoulutuksen edellyttäminen luotsilta tai PEC-lupakirjalliselta silloin, jos alus on kokoluokaltaan sellainen, joka saattohinataan). Myös jääkemukusta koskevat vaatimukset edistävät meriympäristön suojelua.

Kuulemismenettely myönnettäessä poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta voi joissakin tapauksissa edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston kuulevan asiasta muun muassa Suomen ympäristökeskusta, jolloin poikkeuksen hyväksyttävyyden ympäristönäkökulmasta tulee huomioiduksi.

4.2.6 Huoltovarmuus ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Huoltovarmuuden turvaamisesta annetun lain (1390/1992) 1 §:n mukaan huoltovarmuudella tarkoitetaan väestön toimeentulon, maan talouselämän ja maanpuolustuksen kannalta välttämättömien taloudellisten toimintojen ja niihin liittyvien teknisten järjestelmien turvaamista poikkeusoloissa ja niihin verrattavissa vakavissa häiriötilanteissa. Yleisesti huoltovarmuudella tarkoitetaan myös kykyä sellaisten yhteiskunnan taloudellisten perustoimintojen ylläpitämiseen, jotka ovat välttämättömiä väestön elinmahdollisuuksien, yhteiskunnan toimivuuden ja turvallisuuden sekä maanpuolustuksen materiaalien edellytysten turvaamiseksi vakavissa häiriöissä ja poikkeusoloissa.²⁴

Merenkulun huoltovarmuuden kannalta oleellisia tekijöitä ovat muun muassa riittävien merikuljetuspalveluiden, satamien lastinkäsittelyn sekä muun kuljetus- ja varastointikapasiteetin saatavuus häiriötiloissa. Tämän lisäksi toimiva lainsäädäntö sekä viranomaisten toimivaltuudet ja valtiiovallan toiminta vakavissa häiriötiloissa ja poikkeusoloissa ovat keskeisiä tekijöitä huoltovarmuuden turvaamisessa.²⁵

Esityksen poikkeusoloihin ja poikkeuksellisiin häiriötilanteisiin varautumiseen liittyvillä säännöksillä täsmennettäisiin luotsausyhtiön varautumisvelvollisuutta. Siitä seuraisi luotsausyhtiölle lähinnä vähäistä hallinnollista lisätaakkaa varmistettaessa varautumismenettelyjen yhdenmukaisuus ja säännöllinen päivittäminen. Menettely vastaisi soveltuvien osin VTS-palveluntarjoajan varautumisvelvollisuutta sekä esimerkiksi liikenteen palveluista annetussa laissa säädettyjä toimijoiden varautumisvelvoitteita. Vaikka luotsausyhtiö on harjoittanut jo vapaaehtoisuuteen perustuvaa valmius- ja varautumistoimintaa, arvioidaan kyseisellä muutoksella olevan toi-

²⁴ Huoltovarmuuskeskuksen sanasto 2022, ks. <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/sanasto#h>.

²⁵ Merenkulun markkinaselvitys 2021. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:6, s. 160.

mintaa täsmentäviä ja siten myönteisiä vaikutuksia huoltovarmuudelle. Myös varautumista koskevalla asetuksenantovaltuutuksella voi olla merkittäviä myönteisiä vaikutuksia huoltovarmuudelle, mikäli asetuksenantamiselle arvioidaan myöhemmin tarve.

Esitykseen sisältyy myös säännös, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää henkilölupia ja pidentää niiden voimassaoloaikoja poikkeuksellisin menettelyin poikkeusoloissa tai normaaliolojen häiriötilanteissa. Tämä turvaisi Suomen huoltovarmuutta, kun vältettäisiin henkilölupien voimassaoloajan päättymisestä johtuvat katkokset meriliikenteessä. Näissä tilanteissa voisi jäädä väliaikaisesti tekemättä lupakirjojen uudistamisessa muutoin tehtävä työn asianmukaiseen suorittamiseen tarvittava hakijan riittävän osaamisen ja terveyden tarkastaminen.

Esitykseen sisältyy luotsausyhtiölle uusi velvollisuus teettää henkilöstölleen turvallisuusselvityslain mukainen turvallisuusselvitys siltä osin, kuin se on turvallisuusselvityslain mukaan mahdollista. Velvollisuus koskisi siten erityisesti sitä osaa henkilöstöä, jolla on työssään pääsy salassa pidettävää valtion kriittistä infrastruktuuria, kuten valmiusväyliä, koskevaan tietoon. Muutoksella arvioidaan olevan huoltovarmuuden kannalta myönteisiä vaikutuksia.

Esityksellä säädettäisiin yleisestä, kaikkia yli 50 metriä pitkien alusten luotsinkäyttövelvollisuudesta. Luotsinkäyttövelvollisuutta koskisi tietyt poikkeusperusteet ja luotsinkäyttövelvollisuudesta voisi vapautua osoittamalla riittävän osaamisensa ja saamalla luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavan henkilöluvan. Uudistuksessa nykyiset vapautuskirjat, linjaluotsinkirjat ja erivapaudet, korvattaisiin väylä- ja aluekohtaisilla luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavilla PEC-lupakirjoilla. Samalla PEC-lupakirjanhaltijoiden kielitaitovaatimuksia muutettaisiin. Väyläkohtaisilta PEC-lupakirjan hakijoilta edellytettäisiin riittävää englannin kielen taitoa sekä tarvittavaa suomen ja ruotsin kielten taito. Muutos ei merkitsisi olennaisia muutoksia suhteessa nykytilaan.²⁶

Alueellisen PEC-lupakirjan hakijoilta vaadittaisiin sellaista englannin, suomen ja ruotsin kielen taitoa, joka mahdollistaa turvallisen navigoinnin varmistamiseksi tarvittavat edellytykset viestinnälle. Muutos merkitsisi nykyisten kielitaitovaatimusten tarkentumista nykyisten erivapautuskirjanhaltijoiden osalta.²⁷ Huoltovarmuusvaikutusten keskeinen arviointi kiinnittyy näiden muutosten osalta erityisesti kahteen vertailuun. Ensinnäkin arvioitavaksi tulee, paraneeko huoltovarmuus, kun nykyistä laajempi joukko kansipäällystä voi hankkia aluekohtaisen PEC-lupakirjan samalla kun suomalaisen kansipäällystön suhteellinen asema työmarkkinoilla voi heiketä. Toiseksi on arvioitava, laajeneeko PEC-lupakirjoihin oikeutettujen henkilöiden piiri kansallisen turvallisuuden kannalta liikaa, millä voisi olla myös huoltovarmuutta heikentäviä vaatimuksia.

Kielitaitovaatimuksen muuttaminen saattaa johtaa siihen, että aluekohtaisia PEC-lupakirjoja myönnetään nykyistä hieman enemmän muille, kuin suomea tai ruotsia osaaville henkilöille. Suomen tai ruotsin osaamisen vaatiminen on merkinnyt rajoitusta ulkomaisen päällystön käytettävyydelle, vaikka pääsääntö EU- ja EFTA -alueella on työvoiman vapaa liikkuvuus. Muutos saattaa johtaa kansainvälisen kilpailun lisääntymiseen, mikä voi haastaa kotimaisten varustamoiden markkina-asemaa ja sillä voi olla vähäistä merkitystä huoltovarmuudelle. Ehdotuksella

²⁶ Linjaluotsinkirjan on voinut saada jo nykyisin VTS-väylille 14 §:n 4 momentin nojalla osoittamalla tarvittavan englannin kielen taidon, jos hakija tuntee väyläalueen navigoinnissa, alusliikennepalvelussa ja jäänmurtopalvelussa käytettävän paikannimistön suomeksi tai ruotsiksi.

²⁷ Nykyisen erivapauden saamiseksi on voimassa olevan lain 16 §:n 3 momentin mukaan edellytetty tarvittavaa suomen ja ruotsin kielen taitoa.

saattaa olla heikentävä vaikutus suomea tai ruotsia riittävästi hallitsevan kansipäällystön suhteelliselle asemalle työmarkkinoilla.²⁸

Toisaalta luotsauslain tarkoitus on varmentaa merenkulun turvallisuutta sekä normaalioloissa että poikkeusoloissa, ja kielitaitovaatimusten muuttaminen mahdollistaisi päällystön palkkaamista kansainvälisesti joustavasti myös huoltovarmuuden poikkeustilanteissa, joissa kotimainen päällystö on estynyt työskentelemään kauppa-aluksilla tai tilanteissa, joissa kotimaista päällystöstä ei muuten ole riittävästi saatavilla. Suomalaisen kansipäällystön pätevyyskirjojen kokonaismäärä on muutamassa vuodessa vähentynyt enemmän kuin ulkomaisten kelpoisuustodistusten määrä kasvanut.²⁹ Näin ollen Suomen ulkomaankaupan ja huoltovarmuuden toimivuuden varmistamiseksi tarvitaan keinoja, jotka parantavat pätevän henkilöstön saatavuutta. Muutos, jonka myötä hakijoilta ei edellytetä täyttä kotimaisten kielten osaamista, voi laajentaa ulkomaisen päällystön mahdollisuuksia saada luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttava henkilölupa, mikä on Suomen huoltovarmuuden ja henkilöstön saatavuuden varmistamiseksi myönteistä. Muutos voi siten lieventää huoltovarmuuden riippuvuutta kielitaitovaatimuksista. Henkilölupakirjoja koskevat muutokset vaikuttavat eniten pienten, alle 3 700 bruttotonnin (GT) irtolastialuksiin rekisterimaasta riippumatta. Nykyisellä luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavalla erivapaudella pienvarustamat ovat halutessaan voineet liikennöidä kaikkiin rannikkosatamiin ilman luotsausta. Nykyisen kielirajoituksen (suomen ja ruotsin kielen taito) kanssa erivapaus on ollut niille kilpailuetu. Suomen merenkuun huoltovarmuus nojaa tämän tyyppisessä liikenteessä kuitenkin jo nykyisin erittäin vahvasti ulkomaiseen tonnistoon. Vuonna 2021 yli 400 GT:n ja alle 3 700 GT:n kuivalastialukset tekivät hieman alle 4 500 käyntiä Suomen satamissa, eli alle 14 prosenttia kaikista aluskäynneistä. Ulkomaisten alusten osuus oli 77 prosenttia (3 462 käyntiä) ja suomalaisten 23 prosenttia (1 031 käyntiä eli noin 3 prosenttia kaikista käynneistä). Suomalaisvarustamoiden suoraan tai tytäryhtiön kautta omistamia muissa rekistereissä olevia vastaavia aluksia kävi Suomessa arviolta noin 40 eri alusta.

Huoltovarmuuden kannalta keskeisen kotimaisen tonniston muodostavat kauppa-alusluetteloon merkityt pääasiassa ulkomaan liikenteessä toimivat kauppamerenkulun alukset. Vuoden 2022 tammikuussa näitä aluksia oli yhteensä 106, joista 16 oli matkustaja-aluksia ja 90 rahtialuksia. Tammikuussa 2022 kauppa-alusluettelon aluksista 69 rahtialusta ja 13 matkustaja-autolauttaa olivat suomalaisomisteisilla yhtiöillä (yht. 82 alusta). Ulkomaisomisteisten Suomessa toimivien yhtiöiden omistuksessa oli 22 rahtialusta (Finnlines 17 ja Bore 5) ja kaksi Tallink Silja Oy:n matkustaja-autolauttaa (yht. 24 alusta).³⁰

Kokonaisuutena arvioiden muutoksilla olisi huoltovarmuuden kannalta myönteisiä vaikutuksia, joskin suuruudeltaan vaikutukset olisivat marginaalisia koko yhteiskunnan toimivuutta ajatellen.³¹

²⁸ Logscale Oy. Elokuussa 2022 voimassa olleista 83:sta erivapauden saaneesta eri henkilöstä 80 % oli Suomesta, 11 % Virossa ja 4 % Ruotsista (6 % muut/ei tietoa).

²⁹ Merikapteenien pätevyyskirjojen määrä on vuodesta 2018 vuoteen 2021 supistunut 138:lla (-12,5 %), vahtiperämiesten määrä laskenut 119:lla (-16,1 %). Vuoden 2021 lopulla suomalaisaluksilla merikapteenin kelpoisuuksia oli 1 157 kpl (joista ulkomaisten osuus 16 %), yliperämiehenkirjoja 338 kpl (26 %) ja vahtiperämiehenkirjoja 972 kpl (36 %). Vuosittain Suomessa valmistuu keskimäärin 63 merikapteenia ja 35 vahtiperämiestä.

³⁰ Merenkulun markkinaselvitys 2021. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2022:6, s. 177.

³¹ Myös Logscale Oy:n selvityksessä on päädytty samaan lopputulokseen: Logscale Oy, luotsauslain uudistusta koskevan esitysluonnoksen huoltovarmuudellinen tarkastelu. Luettavissa valioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM021:00/2021>.

4.2.7 Vaikutukset valtiontalouteen

Luotsauslain uudistuksesta aiheutuviin valtiontaloudellisiin kustannuksiin ei ole varattu erillistä rahoitusta vuoden 2023 talousarvioesityksessä tai julkisen talouden suunnitelmassa.

Jäänmurtajiin kohdistuvien lupakirjojen hankinnan ja niiden ylläpitämisen tarve siirtyisi mahdollisesti kokonaan Väyläviraston jäänmurrosta maksamiin palvelumaksuihin viimeistään seuraavissa palvelusopimuksissa. Alkuvaiheessa kustannuksiksi on arvioitu 100 000–200 000 euroa. Sen jälkeen lupien ylläpito maksaisi arviolta 5 000–10 000 euroa vuodessa, jonka lisäksi aiheutuu kertaluontoiset koulutuskustannukset jokaiselle uudelle luvanhaltijalle. Kustannusten sisällyttäminen osaksi nykyisten voimassaolevien sopimusten korvauserusteita voisi aiheuttaa Väylävirastolle haasteita.

Lakiehdotukseen sisältyy Liikenne- ja viestintävirastolle uusia valtuuksia antaa määräyksiä, joilla on suuri merkitys lain toimeenpanon kannalta. Määräysten valmistelun arvioidaan työllistävän lain voimaantulovuonna kolmen henkilötyövuoden verran. Lisäksi uusien järjestelmien luominen aiheuttaisivat kustannuksia Liikenne- ja viestintävirastolle arviolta 85 000–95 000 euroa. Näistä uuden verkkopohjaisen teoriakokeen osuus olisi noin 55 000–65 000 euroa. Solmu-järjestelmän kehityksen osalta luotsauslain muutokset olisivat arviolta 30 000 euroa. Näihin valtiontaloudellisiin kustannuksiin ei ole varattu erillistä rahoitusta vuoden 2023 talousarvioesityksessä tai julkisen talouden suunnitelmassa. Menot on mahdollista kattaa lain voimaantulosta lukien momentin 31.01.02 Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot määrärahojen puitteissa.

Tulevan Nemo-järjestelmän luotsaukseen liittyvät toiminnot aiheuttaisivat myös lisäkustannuksia, mutta ne huomioitaisiin omassa hankkeessaan osana muuta kehittämistyötä, jossa nykyisestä Portnet-järjestelmästä luovuttaisiin.

Muilta osin Liikenne- ja viestintäviraston virkatehtävien määrän muutos aiheuttaa pysyvästi arviolta 0,5 henkilötyövuoden lisästarpeen ottaen huomioon muutoksilla poistuvat tehtävät. Määrärahan lisästarpeesta päätettäisiin vuosien 2024–2027 julkisen talouden suunnitelmassa.

Seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta syntyy Oikeusrekisterikeskukselle lisätyötä vähäisissä määrin. Koska esitetyt arviot seuraamusmaksujen määrästä perustuvat arvioihin ja vastaavainlaisia määrältään pieniä seuraamusmaksuja syntyy vuosittainen eri hallinnonaloilla useita, niin niiden yhteisvaikutukset ja kokonaistyömäärän lisääntyminen näkyvät Oikeusrekisterikeskuksen työmäärässä viiveellä ja mahdollinen lisäresursoinnin tarve tulee täsmentymään vasta myöhemmin. Eri hallinnonalojen seuraamusmaksujen täytäntöönpanossa on kyse pysyvälouonteisesta tehtävästä ja Oikeusrekisterikeskukselle syntyvät seuraamusmaksujen aiheuttaman lisätyön (0,1 henkilötyövuosi) kattamiseen tarvittavat lisämäärärahatarpeet käsitellään vuosittaisissa kehys- ja talousarviomenettelyissä.

Mahdolliset 68 §:n mukaiset seuraamusmaksut tuloutettaisiin valtion talousarviossa momentille 12.39.01 Sakkotulot ja tulot hallinnollisista maksuseuraamuksista.

4.2.8 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin

4.2.8.1 Elinkeinonvapaus

Ehdotettuun luotsauslakiin sisältyy luotseja, itämerenluotseja ja varustamojen miehistöä koskien vaatimuksia, joilla edellytettäisiin viranomaisen myöntämää henkilölupaa tai muuta hyväksyntää ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen. Tällaiset vaatimukset merkitsevät rajoitusta

perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun vapauteen. Luotseilta, itämerenluotseilta sekä linjaluotsinkirjan ja erivapauden haltijoilta on edellytetty viranomaisen myöntämää henkilölupaa jo kauan voimassa olevassa sääntelyssä ja vastaava käytäntö on voimassa kansainvälisesti. Tämän esityksen muutokset keskittyvät pitkälti sääntelyn ajantasaistamiseen ja selkeyttämiseen, millä arvioidaan olevan elinkeinonharjoittajien ja työntekijöiden elinkeinonvapauden kannalta myönteisiä vaikutuksia.

Nykyisten erivapauslupakirjan haltijoiden osalta ehdotetut pätevyysvaatimukset merkitsevät nykyistä selvästi tiukempia edellytyksiä lupakirjan saamiseksi. Ehdotetun luotsauslain mukainen PEC-lupakirjan alueellinen vapautus sisältäisi uusina elementteinä PEC-perehdytysmatkan, väylätuntemuskokeen sekä tutkintoajon. Vaatimukset liittyvät toimijoiden riittävän osaamistason varmentamiseen. Uusien vaatimusten ei siten kuitenkaan arvioida rajoittavan elinkeinonvapautta merkittävästi, sillä todentamalla kyseisillä suoritteilla osaamistasonsa hakija saisi lupakirjan. Ehdotuksella edistettäisiin myös eri toimijoiden yhdenmukaista kohtelua. Uudet PEC-lupakirjan alueellista vapautusta koskevat vaatimukset ovat nykyistä huomattavasti yhdenvertaisemmat muiden vapautuslupakirjojen edellytysten kanssa. Nykyistä tilannetta, jossa tietyn alusryhmän lupakirjavaatimukset eroavat toisista alusryhmistä, ei voida pitää perusteltuna.

4.2.8.2 Oikeus elämään, omaisuuden suoja ja vastuu ympäristöstä

Esityksen vaikutuksia tulee arvioida perustuslain 15 §:ssä tarkoitetun omaisuuden suojaa sekä 20 §:ssä tarkoitetun vastuuta ympäristöstä suojaavien perusoikeuksien näkökulmasta. Esityksen mukaisilla ehdotuksilla nähdään olevan lisäksi yhteys 7 §:n mukaiseen perusoikeuteen, joka turvaa jokaisen oikeutta elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen.

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Säännöksen ensimmäinen momentti sisältää omaisuuden suojan yleissäännöksen ja toinen momentti omaisuuden pakkolunastusta koskevan erityissäännöksen eli yksilöidyn lakivarauksen (PeVL 38/1998 vp). Säännös ilmaisee ajatuksen siitä, että yksilöiden omaisuus kuuluu perustuslaillista suojaa nauttivien oikeushyvien joukkoon. Säännöksen keskeisenä tarkoituksena on siis suojata ihmisyyksilöitä ja heille kuuluvia varallisuusetuja. Luonnollisten henkilöiden ohella myös yksityisten oikeushenkilöiden on katsottu voivan päästä osalliseksi omaisuuden perustuslainsuojasta ainakin välillisesti. Perusoikeusuudistuksen esitöissä ja oikeuskirjallisuudessa melko yleisesti omaksutun näkemyksen mukaan oikeushenkilöt eivät ole suoraan omaisuudensuojan tai muiden perusoikeuksien haltijoita, mutta ne saavat omaisuudelleen perustuslaillista suojaa niiden taustalla olevien luonnollisten henkilöiden välityksellä (HE 309/1993 vp).

Perustuslain 20 §:n mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Perustuslain säännös on luonteeltaan lähinnä julistuksenomainen ja sen mukainen vastuu ympäristöstä (ympäristöperusoikeus) toteutuu aineellisen lainsäädännön kautta. Säännös vaikuttaa ensisijaisesti lainsäätäjän ja muiden norminantajien toimintaan. Säännös korostaa luonnon monimuotoisuuden painoarvoa oikeusjärjestelmässämme. Perustuslain muuttamista koskevan hallituksen esityksen (HE 309/1993 vp) mukaan säännöksellä pyritään korostamaan sitä, että luonnon ja muun ympäristön suojeluun liittyy myös sellaisia arvoja, jotka eivät ole palautettavissa ihmisyyksilöiden oikeuksiksi. Tältä osin jokaisen velvollisuudet luontoa kohtaan voidaan ymmärtää joko luonnon itseisarvosta lähteviksi tai ilmaukseksi kaikille ihmisille jakamattomasti kuuluvasta oikeudesta.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on useamman kerran käsitelty ympäristövastuuseännöksen suhdetta erityisesti omaisuuden suojaan ja katsottu, että se ei muodostu erilliseksi perusteeksi kohdistaa omistajiin erityisesti ulottuvia sietämisvelvoitteita. Toisaalta saman perusoikeussäännösten osina niillä kummallakin voi olla vaikutusta toistensa tulkintoihin tilanteessa, jossa muun muassa pyritään ihmisen ja luonnon välistä tasapainoa kestävästi edistäviin lainsäädäntöratkaisuihin (PeVL 20/2010 vp, s. 2/II ja PeVL 21/1996 vp, s. 2/I).

Ehdotetun lain tavoitteena on merenkulun turvallisuuden ja väylänavigointiosaamisen edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen. Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla tavoitellaan merenkulun turvallisuuden edistämistä erityisesti kehittämällä niitä keinoja, joilla viranomainen voi todentaa lupakirjanhaltijoiden riittävän osaamistason. Puutteellinen tai epätarkoituksenmukainen luotsin lupakirjan tai PEC-lupakirjan haltijan koulutus ja sitä lautta näiden lupakirjojen haltijoiden puutteellinen ammattitaito on omiaan vaarantamaan merenkulun turvallisuutta. Onnettomuusriskiä minimoitaessa turvataan perusoikeuksien toteutumista, kun riski onnettomuudesta aiheutuville omaisuus- ja ympäristövahingoille pienee. Öljyä tai kemikaaleja kuljettavien alusten vahingot voivat aiheuttaa mittavia vahinkoja ympäristölle ja sen monimuotoisuudelle.

Kehittämällä luotsinkäyttövelvollisuuden rajan määräytymistä kauppamerenkulun pääväylillä edistettäisiin turvallista alusliikennettä, kun väylä- ja aluskohtaiset erityistekijät voitaisiin ottaa nykyistä paremmin huomioon. Lisäksi edellyttämällä luotsinkäyttöä Suomen luotsinkäyttöalueella lähtökohtaisesti kaikilta vähintään 50 metriä pitkiltä aluksilta varmistettaisiin, että kauppamerenkulun pääväyliä ulkopuolellakaan ei kulje aluksia, joilla ei voi turvallisesti kulkea ilman varmennettua osaamista. Merenkulun turvallisuuden varmistaminen on ensiarvoisen tärkeää kaikissa olosuhteissa ja maailmantilanteissa, joten esityksessä ehdotetaan säädettäväksi myös poikkeusoloihin ja muihin poikkeuksellisiin tilanteisiin varautumisesta nykyistä kattavammin.

Ehdotettujen muutosten myötä pyritään takaamaan turvallisuus merellä ja estämään ympäristölle, erityisesti meriympäristölle, aiheutuvat vahingot. Onnettomuuksia välttämällä torjutaan myös omaisuudelle aiheutuvia vahinkoja. Lisäksi onnettomuuksia torjumalla voidaan vaikuttaa keskeisesti ihmisten henkeen ja terveyteen kohdistuviin riskeihin. Merenkulun turvallisuutta kehittämällä pyritään välttämään jatkossakin vakavampia onnettomuuksia, joista voisi aiheutua vaaraa ihmisten hengelle ja terveydelle. Ehdotetulla lailla siten tavoitellaan perusoikeuksien edistämistä.

4.2.8.3 Seuraamussäätely

Esityksessä täsmennettäisiin ja täydennettäisiin luotsauslakiin osin jo nykyisin sisältyviä perusteita peruuttaa, muuttaa ja rajoittaa viranomaisen myöntämää lupaa. Lisäksi säädettäisiin varoituksen ja huomautuksen antamisesta lievempinä keinoina puuttua lainvastaisiin tekoihin tai laiminlyönteihin. Nykyisen luotsausrikkomuksen mukaisista teoista voitaisiin sakonuhkaisen rangaistuksen sijasta määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu.

Yleisesti on katsottu, että hallinnollisen seuraamusjärjestelmän tarkoituksena on yhtäältä pyrkiä ennaltaehkäisemään lainvastainen toiminta ja toisaalta estämään säännösten vastaisen toiminnan toistuminen tai jatkaminen. Hallinnollisilla seuraamuksilla voidaan yhtäältä rajoittaa perusoikeuksia ja toisaalta turvata niiden toteutumista. Sama koskee myös luotsauslakia, johon esitetyillä seuraamuksilla voidaan rajoittaa oikeutta työhön ja elinkeinonvapautta sekä omaisuuden suojaa. Seuraamusten turvaamistavoitteena on merenkulun turvallisuuden varmistaminen, joka on edellä esitetyin tavoin yhteydessä omaisuudensuojaan ja ympäristövastuuseen.

Ehdotetulla luotsauslain seuraamusjärjestelmän keinovalikoimalla voitaisiin reagoida sekä tahallisiin että tuottamuksellisiin tekoihin. Tämä on siksi, että huolimattoman asenteen suosiminen voisi vaikuttaa haitallisesti ennalta estävyyden kannalta, mikä on erityisen tärkeää merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi. Korostamalla huolellisen toiminnan tärkeyttä sanktioinnein pyritään luomaan huolellisuutta edistäviä toimintamalleja. Sääntely vahvistaisi jatkossakin merikuljetusturvallisuutta ylläpitävää asennetta yleisemmällä, moraalisemmalla tasolla. Jos sanktiot perustettaisiin yksinomaan toimijoiden tietoisuuden osoittamiseen, huomattava osa vakavistakin lain rikkomisista saattaisi jäädä rankaisematta. Tämä vaikuttaisi toimijoiden käsitteisiin siitä, onko sääntöjä ylipäätään tarpeen noudattaa. Esitettävän sanktiojärjestelmän tarkoitus on ylläpitää sääntöjen noudattamista. Tätä tavoitetta tukevat tarkkarajaiset ja täsmälliset sanktiosäännökset.

Seuraamusten kohteina olevien toimijoiden oikeusturvaa ja toisaalta perusoikeusrajoitusten oikeasuhtaisuutta edistetään ehdottamalla viranomaiselle nykyistä kattavammin erilaisia vaihtoehtoisia keinoja puuttua lainvastaiseen toimintaan. Peruuttamisen lisäksi henkilölupaa voitaisiin muuttaa tai rajoittaa. Viranomaiselta edellytettäisiin myös kohtuullisuusharkintaa. Tähän liittyen esimerkiksi säädettäisiin, että luvan peruuttaminen on mahdollista vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Lisäksi seuraamusmaksun määräämistä tai määräämättä jättämistä koskevaan 70 §:ään sisältyvä viittaus kohtuuttomuuteen, samoin kuin 68 §:n mukainen sanamuoto ”voidaan määrätä” jättäisi viranomaiselle harkintavaltaa tehdä oikeasuhtaisuusarviota käytettävissä olevien keinojen välillä. Seuraamusmaksun tarvetta arvioitaessa viranomaisen tulisi ottaa huomioon myös muut käytettävissä olevat keinot ja valita niistä oikeasuhtaisin. Lähtökohdaksi on asetettavissa, että rangaistusluontoisen hallinnollisen sanktion, kuten seuraamusmaksun, tulee olla viimesijainen suhteessa muihin samasta rikkomuksesta määrättäviin hallinnollisiin seuraamuksiin, kuten esimerkiksi lupakirjan peruuttamiseen. Seuraamusjärjestelmän toimivuus ja oikeasuhtaisuus saattavat kuitenkin tapauskohtaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa esimerkiksi henkilöluvun peruuttamista edeltävänä seuraamuksena. Viranomainen voisi myös jättää seuraamuksen kokonaan määräämättä.

Perusoikeusrajoitusten oikeasuhtaisuutta edistettäisiin myös sillä, että nykyisen luotsausrikkomuksen mukaisista teoista voitaisiin sakonuhkaisen rangaistuksen sijasta määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu. Kriminalisoinnin purkamisen noudattaa rikosoikeuden viimesijaisuuden periaatetta. Seuraamussääntely olisi lisäksi nykyistä täsmällisemmin muotoiltu. Lisäksi muutoksenhaquia koskevia säännöksiä täsmennettäisiin nykyisestä, millä arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia hallintopäätösten kohteiden oikeusturvan kannalta.

Oikeusturvan ja perusoikeuksien rajoitusedellytysten kannalta merkitystä on myös sillä, että toimijoiden velvoitteet ovat ehdotuksessa kirjattu nykyistä täsmällisemmin. Uudet tarkkarajaiset ja täsmälliset seuraamussäännökset kokonaisuutena parantaisivat huomattavasti lainsäädännön ymmärrettävyyttä ja sovellettavuutta. Tällä voisi olla myös oikeusturvaa parantava vaikutus.

Kokonaisuutena arvioiden seuraamussääntelyn kehittämisellä ehdotetuilla tavoilla arvioidaan olevan selviä oikeusturvan ja muiden perusoikeuksien toteutumista edistäviä vaikutuksia niin mahdollisten seuraamusten kohteina olevien toimijoiden kuin suojeltavan oikeushyvän, merenkulun turvallisuuden kannalta.

4.2.9 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

Ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarvioinnista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (376/2020, jäljempänä *suhteellisuusarviointiasetus*) edellytetään

oikeasuhtaisuuden arviointia ja selvityksen liittämistä säädöksiin ennen kuin säädetään uusia tai muutetaan voimassa olevia säänneltyjen ammattien harjoittamisen aloittamista, niiden harjoittamista tai jotakin niiden harjoittamisen muotoa rajoittavia lakeja, asetuksia tai viranomaisen määräyksiä. Suhteellisuusarviointia koskeva ilmoitusmenettely perustuu suhteellisuusarviointiasetuksen 6 §:ään, jolla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958³² 10 ja 11 artikla.

Suhteellisuusarviointiasetus edellyttää, että ammattisääntely voidaan perustella yleisen edun mukaisilla tavoitteilla. Sääntelyn valmistelusta vastaavan viranomaisen on erityisesti harkittava, voidaanko tähän liittyviä säädöksiä perustella objektiivisesti yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen tai kansanterveyteen liittyvillä syillä taikka yleiseen etuun liittyvillä, uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarvioinnista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla syillä.

Luotsauslakiin sisältyvistä henkilölupavaatimuksista ei ole sitovaa kansainvälistä tai unionisääntelyä, vaan se on kansallisessa toimivallassa sen turvallisuuteen liittyvien erityispiirteiden vuoksi. Eri valtioiden merenkulkuolosuhteet vaihtelevat muun muassa talvimerenkulun ja rannikon erityispiirteiden vuoksi. Luotsausosaaminen perustuu hyvin vahvasti paikallistuntemukseen ja siksi osaamisvaatimukset voivat olla erilaiset eri väylille tai alueille myönnettyjen henkilölupien kohdalla, vaikka luvat olisivat saman viranomaisen myöntämiä. Eri valtioissa myönnettyjen henkilölupien väliset erot voivat olla vieläkin merkittävämpiä. Myös Euroopan unionin toiminnasta tehty sopimus tunnustaa yleisen järjestyksen tai turvallisuuden vuoksi perustellut rajoitukset työtekijöiden vapaaseen liikkuvuuteen unionissa. Luotsausta koskeva ammattisääntely on siten yleisellä tasolla perusteltavissa merenkulun turvallisuuden varmistamiseen liittyvillä tarpeilla. Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla luotsien ja varustamojen edustajien henkilölupiin tavoitellaan edelleen merenkulun turvallisuuden varmistamista.

Ammattisääntelyn on oltava myös oikeasuhtaista. Säänneltyjä ammatteja koskevaa sääntelyä valmistellessaan viranomaisen on varmistettava, että säädökset ovat omiaan takaamaan asetetun tavoitteen saavuttamisen eivätkä ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Ammattisääntelyä muutettaessa viranomaisen on lisäksi otettava huomioon muutettujen säännösten vaikutus, kun sitä tarkastellaan muiden ammatin harjoittamista koskevien säännösten kanssa, sekä erityisesti se, miten muutetut säännökset yhdessä muiden vaatimusten kanssa myötävaikuttavat saman yleisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen ja ovatko ne tarpeen sen saavuttamiseksi. Esityksessä ehdotetut ammattisääntelyä koskevat muutokset liittyvät riittävän osaamistason varmentamiseen ja niitä valmisteltaessa tavoitteena on ollut luoda järjestelmä, jolla viranomainen voi mahdollisimman vähin toimijoihin ja viranomaisiin kohdistuvin rasittein varmistua siitä, että henkilöluvan haltijalla on riittävät edellytykset toimia turvallisesti henkilöluvan tarkoittamassa tehtävässä. Vaatimusten oikeasuhtaisuutta on arvioitu myös vertailemalla vaatimuksia eri lupakirjatyyppeiden välillä. Ehdotetut PEC-lupakirjan alueellista vapautusta koskevat vaatimukset olisivat nykyistä yhdenvertaisemmat muiden lupakirjojen edellytysten kanssa. Nykyistä tilannetta, jossa tietyn alusryhmän lupakirjavaatimukset eroavat toisista alusryhmistä, ei voida kaikilta osin pitää perusteltuna. Henkilöiden vapaata liikkuvuutta unionintasolla edistettäisiin sisällyttämällä luotsauslakiin säännökset muussa EU:n jäsenvaltiossa hankittu lupakirjan tunnustamisesta.

³² Uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarvioinnista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/958.

Valmistelussa on huomioitu, että henkilölupien edellytyksistä säättäminen ja säädösten kehittäminen ovat keskeisimpiä keinoja edistää merenkulun turvallisuutta. Asianmukaiset osaamisvaatimukset myös merkittävästi vähentävät matkustajille ja ammattihenkilöille aiheutuvaa riskiä. Valmistelussa on arvioitu, että ehdotettavat muutokset ovat tarpeen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi, eikä turvallisuuden varmentamiseksi ja edistämiseksi ole mahdollista käyttää vähemmän rajoittavia keinoja. Ehdotetut säännökset ovat siten tarpeen ja oikeassa suhteessa yleiseen etuun nähden. Säännöksiä voidaan pitää asianmukaisina hyväksyttävä syy ja oikeasuhtaisuuden vaatimus huomioiden ja ne ovat siten omiaan saavuttamaan niiden tavoitteen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Nykyinen luotsauslaki (940/2003) on todettu hajanaiseksi ja puutteelliseksi. Luotsauskoulutus-työryhmän raportin seurauksena Liikenne- ja viestintävirasto tarkasteli mahdollisuutta määräyksiä päivittämällä korjata suurimmat vajavaisuudet, mutta arvioinnissa havaittiin tarve luotsauslain laajalle uudistamiselle. Voimassa olevaa lakia on muutettu useaan kertaan sen antamisen jälkeen ja muutokset ovat olleet luonteeltaan pistemäisiä, mikä on ollut omiaan lisäämään lainsäädännön monitulkintaisuutta ja aukollisuutta. Lain rakenne ei vastaa nykyisiä laadukkaan lainsäädännön vaatimuksia ja toisaalta lain toimeenpanossa on havaittu puutteellisuuksia. Näistä syistä valmistelussa on päädytty lain kokonaisuudistukseen.

Lain seuraamusten osalta on arvioitu nykyisen luotsausrikkomuksen ajantasaisuutta. Valmistelussa on arvioitu mahdollisuutta eriyttää nykyinen luotsausrikkomusta koskeva säännös siten, että osa tekemuodoista sanktioitaisiin hallinnollisessa menettelyssä ja osa rikosoikeudellisessa menettelyssä. Kriminalisointi on perusoikeuksiin puuttuvan luonteensa vuoksi keino, jota tulisi käyttää vasta viimeisenä mahdollisena vaihtoehtona. Valmistelussa on arvioitu, että hallinnollinen sanktiointi riittää seuraamussääntelyn tarkoituksen saavuttamiseksi, eikä rikkomusmenettelylle ole erityistä tarvetta.

Seuraamusmaksun määräämistoimivallan osalta on tarkasteltu vaihtoehtona Liikenne- ja viestintävirastossa tehtävälle päätöksenteolle sitä, että seuraamusmaksun määräisi tuomioistuin. Määräämistoimivallan osoittamista tuomioistuimelle ei kuitenkaan voida pitää muutoksenhaun yksiasteisuuden vuoksi lähtökohtaisesti perusteltuna. Virastossa tapahtuvaa päätöksentekoa voidaan pitää myös hallinnon ja tuomioistuimen resurssit huomioiden tehokkaampana vaihtoehtona.

Esitystä valmisteltaessa selvitettiin myös mahdollisen monijäsenisen seuraamuskollegion perustamista Liikenne- ja viestintävirastoon. Kollegion tehtävänä olisi ollut määrätä laissa säädettyjä hallinnollisia seuraamusmaksuja liikenne- ja viestintäministeriön toimialalla siten kuin erikseen säädetään. Pohdittu seuraamuskollegio olisi sijainnut Liikenne- ja viestintävirastossa ja koostunut kolmesta henkilöstä. Kollegio olisi järjestetty organisatorisesti Liikenne- ja viestintäviraston norminantotoimivallasta erilliseksi.

Päätöksenteon altistaminen monijäsenisen kollegion päätettäväksi arvioitiin olevan seuraamusmaksun kohteen oikeusturvan kannalta parempi vaihtoehto. Ehdotetussa seuraamusmaksusääntelyssä kyse voi olla etenkin enimmäistasoltaan suuresta ja ankaruudeltaan suhteellisen huomattavasta sanktiosta, joten määräämistoimivalta arvioitiin aiheelliseksi osoittaa kokonaisuudessaan kollegiaaliseen päätöksentekoon. Seuraamuskollegion toiminnasta olisi määrätty tarkemmin liikenne- ja viestintäviraston työjärjestyksellä.

Tästä vaihtoehdosta kuitenkin luovuttiin oikeusministeriön esittämien näkökohtien johdosta. Lausunnossaan ajoneuvolain muuttamista koskevaksi hallituksen esitykseksi³³ oikeusministeriö arvioi, että ajoneuvolain seuraamusmaksujen suuruus ja ankaruus sekä voimassaoleva seuraamusmaksujen määräämistoimivallasta eivätkään luonnoksen perusteluiden valossa vaikuta edellyttävän kollegiaalisesta määräämistoimivallasta säätämistä perustuslakivaliokunnan aiempi lausuntokäytäntö huomioiden, mutta varsinaista perustuslaista johtuvaa estettä organisoida toimivaltana näin ei kuitenkaan vaikuta olevan, kunhan sääntely muodostaa johdonmukaisen kokonaisuuden. Koska ehdotus on kuitenkin valtiosääntöoikeudellisesti merkittävä yleisemminkin ja muillakin hallinnonaloilla seuraamussääntelyn ja -määräämistoimivallan osalta, eikä perustuslakivaliokunta ole aiemmin käsitellyt vastaavaa ehdotusta, tulisi seuraamusmaksukollegiota koskevan ehdotuksen sisältävät esitykset oikeusministeriön mukaan viedä perustuslakivaliokunnalle lausuttavaksi. Poikkihallinnollisen johdonmukaisuuden varmistaminen seuraamussääntelyn ja -maksujen osalta oikeusministeriön esittämällä tavalla ei tämän hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä ole mahdollista, joten valmistelussa on päädytty luopumaan kollegiota koskevasta ehdotuksesta.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Ruotsi

Suomen ja Ruotsin rannikot ovat samankaltaiset ja molempien maiden luotsattavat väylät ovat haastavia navigoida. Ruotsissa luotsit työskentelevät valtion Sjöfartsverketin alaisuudessa. Luotseja on noin 210 ja luotsauksia tehdään vuosittain noin 33 000. Sjöfartsverket myös vastaa luotsien koulutuksesta.

Ruotsissa luotsaukseen liittyvä sääntely sisältyy Transportstyrelsensin antamiin sääntöihin ja ohjeisiin (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning, TSFS 2017:88). Kyseisessä asiakirjassa määrätään, millä väylillä ja alueilla luotsin käyttö on pakollista. Lisäksi luotsinkäyttövelvollisuus kullakin väylällä ja alueella riippuu aluksen koosta ja lastityypistä.

Yleisperiaatteena on, että alukset ovat luotsinkäyttövelvollisia Ruotsin sisäisillä aluevesillä. Lisäksi suurimmille satamille on määritelty luotsausväylät. Näillä väylillä luotsinkäyttövelvollisuus määräytyy esimerkiksi alusten koon perusteella. Luotsausväylien sisäänkäynnille on asetettu niin sanottu luotsauslinja, josta alkaen alukset ovat luotsinkäyttövelvollisia.

Luotsinkäyttövelvollisuus Ruotsissa riippuu aluksen koosta ja lastista ja vaihtelee eri luotsausalueiden mukaan. Esimerkiksi Göteborgin Skandiahamniin saa säiliöalus kulkea ilman luotsia, jos sen pituus ei ylitä 100 metriä tai leveys 19 metriä. Sen sijaan esimerkiksi Tukholman Tjärvenin majakalta alkavalla alueella saa alus kulkea ilman luotsia, jos sen suurin pituus on 70 metriä, suurin leveys on 14 metriä tai syväys 4,5 metriä. Jollain väylillä syväysrajaa ei ole ja niillä väylillä, joilla syväysraja on, se vaihtelee 4,5 ja 5,5 metrin välillä. Pelkästään syväysrajan ylitys ei kuitenkaan laukaise hinaajan, työntöhinaajan, kalastusaluksen tai jäänmurtaajan luotsinkäyttövelvollisuutta. Ruotsissa hinausyhdistelmä on luotsinkäyttövelvollinen, jos hinattavan pituus on yli 70 metriä tai leveys yli 14 metriä.

Ruotsissa on käynnissä riskianalyysointi, jonka tarkoituksena on saada tietoa luotsauslainsäädännön uudistamiseksi. Selvitystä on tehty vuodesta 2016, ja sen tavoitteena on selvittää luotsinkäyttövelvollisuutta riskiperusteisesti. Ruotsissa on ollut myös pohdinnassa uuden koulutus-

³³ Hankkeen tiedot ja asiakirjat löytyvät valtioneuvoston sivuilta osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020>.

järjestelmän perustamisesta luotseille, koska Ruotsissa on ollut vaikeuksia saada riittävästi kokeneita merenkulkijoita hakeutumaan luotseiksi. Kokeneita merenkulkijoita, joilla olisi merikapteeninkirja, ei ole samoja määriä kuten esim. Suomessa.

Nykyisellään luotseiksi hakevalta edellytetään Ruotsin kansalaisuutta, merikapteenin pätevyyskirjaa sekä ruotsin ja englannin kielen taitoa. Lisäksi hakijan tulee olla suorittanut hyväksytysti Sjöfartsverketin psykologisen soveltuvuustestin ja laivasimulaattorissa tehtävän laivan käsitteilytestin.

Väliaikaisen tai väyläkohtaisen luotsinkäyttövapautuksen Ruotsissa myöntää Transportstyrelsen. Väyläkohtainen luotsinkäyttövapautus on voimassa kolme vuotta kerrallaan. Ensimmäistä lupaa varten hakijan tulee suorittaa teoria- ja käytännön koe sekä niin sanottu informatiivinen matka valtion luotsin kanssa väylän molempiin suuntiin. Koeluotsausta ei vaadita. Luotsinkäyttövapautuksen voi uudistaa kolmeksi vuodeksi, jos hakijalla on riittävä kokemus navigoinnista kyseisellä väylällä viimeisen 12 kuukauden ajalta. Riittävää kokemusta ei ole määritelty. Vapautuksen uudistamiseksi ei edellytetä teoria- tai käytännönkokeita. Luotsinkäyttövapautuksen hakijalta edellytetään joko englannin tai ruotsin ja englannin kielen taitoa sujuvan kommunikoinnin varmistamiseksi.

Tähän hallituksen esitykseen sisältyy voimassa olevaan lakiin suhteessa uusi ehdotus luotsinkäyttölinjasta, joka vastaisi pääpiirteiltään Ruotsin mallia. Myös ehdotus, jonka mukaan 50 metriä pidemmät alukset olisivat Suomen luotsinkäyttöalueella luotsinkäyttövelvollisia, ellei väyläkohtaisesta määräyksestä muuta johdu, vastaa Ruotsissa käytössä olevaa yleisperiaatteena siitä, että alukset ovat luotsinkäyttövelvollisia Ruotsin sisäisillä aluevesillä.

5.2.2 Tanska

Tanskassa luotsausta sääntelee Tanskan luotsauslaki. Tanskassa luotsauspalveluita tarjoaa valtionyhtiö DanPilotin lisäksi yksityiset toimijat. Luotsaus avattiin kilpailulle vuonna 2014. DanPilotilla työskentelee noin 180 luotsia ja he tekevät noin 90 prosenttia luotsauksista, mikä on yli 20 000 luotsausoperaatiota vuosittain.

Luotsinkäyttövelvollisuus Tanskassa riippuu aluksen lastista ja polttoaineen määrästä. Kansallinen viranomaisen Søfartsstyrelsen antaa tarkempia määräyksiä aluksen luotsinkäyttövelvollisuudesta ja myöntää luotsien lupakirjat. Luotsin sertifikaatti ja luotsinkäyttövapautus ovat voimassa viisi vuotta kerrallaan ja ne voidaan uudistaa, jos hakija on suorittanut tietyn määrän luotsausmatkoja vuosittain. Uudistamiseen ei vaadita teoria- tai käytännönkokeita.

Luotsilta edellytetään merikapteenin pätevyyskirjan lisäksi vähintään kaksi vuotta kokemusta aluksen päällikkönä tai yliperämiehenä. Luotsin pätevyyden saadakseen hakijan tulee suorittaa teoria- ja käytännönharjoitukset sekä -kokeet.

Luotsinkäyttövapautuksen hakijalta vaaditaan riittävää englannin kielen taitoa niin, että merikapteeni pystyy kommunikoimaan selkeästi. Luotsin pätevyyttä ja luotsinkäyttövapautusta koskevista vaatimuksista säädetään Søfartsstyrelsenin antamassa määräyksessä.

5.2.3 Norja

Norjassa luotsausta sääntelee Norjan luotsauslaki. Luotsauspalveluita tarjoaa Kystverket, joka myös myöntää luotsien lupakirjat. Kystverketillä on noin 290 luotsia ja vuosittaisia luotsauksia noin 45 000.

Luotsinkäyttövelvollisuus Norjassa koskee lähtökohtaisesti kaikkia aluksia, jotka ovat yli 70 metriä pitkiä tai yli 20 metriä leveitä. Tarkempia määräyksiä luotsinkäyttövelvollisuudesta on aluksille, jotka kuljettavat vaarallista lastia, matkustajia tai hinaavat. Esimerkiksi matkustajialus, joka yli 50 metriä pitkä on luotsinkäyttövelvollinen.

Luotsinkäyttövelvollisuuden täyttääkseen aluksen on otettava luotsi tai komentosiltavahdista vastaavalla perämiehellä tulee olla luotsinkäyttövapautus. Yli 150 metriä pitkälle alukselle ei myönnetä luotsinkäyttövapautusta, ellei se liikennöi vähintään kahdesti kuukaudessa tiettyyn satamaan.

Luotsinkäyttövapautuksia on neljä erilaista ja ne ovat voimassa kahdesta viiteen vuoteen. Luotsinkäyttövapautuksen voi uudistaa, jos on tehnyt tietyn määrän matkoja voimassaoloaikana. Uudistamisessa ei vaadita teoria- tai käytännönkokeita.

Kystverket valitsee vuosittain uudet luotsioppilaat. Pääsyvaatimuksena on merikapteenintutkinto ja vähintään kolme vuotta käytännön meripalvelua sekä lisäksi soveltuvuustestit. Noin kuuden kuukauden oppilasajan jälkeen, joka sisältää kurseja navigoinnista, aluksen käsittelystä ja erityiskursseja eri alustyypeille, luotsi saa ensimmäisen rajoitetun luotsausluvan. Kolmen vuoden palvelun jälkeen luotsilla on rajoittamaton aluksen koosta riippumaton luotsausoikeus.

Luotsinkäyttövapautusta hakevilta vaaditaan sellaista englannin kielen taitoa, joka mahdollistaa ongelmattoman kommunikoinnin.

Norjan lainsäädännössä ei ole määritelty luotsin sertifikaatin tai luotsinkäyttövapautuksen voimassaoloa.

6 Lausuntopalaute

6.1 Yleistä

Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana 10.6.2022–1.8.2022 välisenä aikana. Lausuntoja annettiin yhteensä 42. Lisäksi 3 tahoja ilmoitti, että heillä ei ole esityksestä lausuttavaa. Lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta.³⁴

Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausunnon hallituksen esitysluonnoksesta 22.9.2022.

Hallituksen esitysluonnosta pidettiin lausunnoissa monelta osin tarpeellisena ja merenkulun turvallisuutta parantavana. Useassa lausunnossa myös kiiteltiin valmistelun avoimuutta ja sidosryhmien osallistamista. Esitysluonnokseen sisältyvistä muutoksista erityisesti varautumiseen liittyviä muutoksia kannatettiin. Toisaalta vallitseva geopoliittinen tilanne näkyi lausunnoissa huolena siitä, onko esitysluonnoksessa otettu kansallinen turvallisuus ja huoltovarmuus riittäväällä tavalla huomioon. Erityisesti luotsinkäyttövelvollisuuteen suunnitellut muutokset, toimijoiden vastuut ja velvollisuudet sekä PEC-lupakirjanhaltijoiden kielitaitovaatimuksia koskeva muutos jakoivat mielipiteitä.

Seuraavissa alaluvuissa on tiiviisti esitetty päähuomioita lausunnoissa esillä olleista keskeisimmistä asioista ja kuvattu, millaisia muutoksia hallituksen esitykseen on lausuntopalautteen johdosta tehty.

³⁴ Luotsauslain uudistaminen, valtioneuvoston hankeikkuna. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM021:00/2021>.

6.2 Luotsinkäyttövelvollisuus

6.2.1 Yleinen luotsinkäyttöalue

Liikenne- ja viestintävirasto pitää 4 §:n mukaisia luotsinkäyttövelvollisuuteen tehtäviä muutoksia erinomaisena uudistuksena suhteessa nykytilaan. Nykyisellään luotsinkäyttövelvollisuus on koskenut ainoastaan luotsattavaksi määriteltäviä väyliä, jolloin muiden väylien käyttö ei ole vaatinut varmennettua luotsausosaamista. Myös Finnpiilot Pilotage Oy pitää hyvänä esitysluonnoksen sisältämää muutosta luotsinkäyttövelvollisuuden määrittelyyn. Yhtiö huomioi, että lakiuudistus vaikuttaa luotsausyhtiöön kohdistuvien lisävelvoitteiden lisäksi oletettavasti myös luotsinkäyttövelvollisuudesta annettavien vapautusten määrään, joten muutosten kokonaisvaikutus nähdään vasta muutamien vuosien päästä.

Myös ESL Shipping Oy toteaa kyseisen 4 §:n mukaisen muutoksen olevan tarpeellinen. Yhtiö näkee isompien alusten keskittämisen pääasiassa VTS-väylille toivottuna kehityssuuntana, jonka myötä riskiä tuottavat isommat kohteet ovat tarkemman valvonnan alla. Yhtiö toteaa, että samassa yhteydessä osaamisen varmentamisen mahdollisuus parantuu huomattavasti. ESL Shipping Oy huomauttaa, että esimerkiksi viranomaisen määräyksellä olisi huolehdittava siitä, että alukset voivat käyttää väylän lähiympäristöä tarpeidensa mukaan muun muassa aluksesta alukseen tapahtuviin lastinsiirtoihin, pienen risteilijän asiakkaiden aktiviteetteihin tai muuhun vastaavaan kaupalliseen toimintaan. Mahdollisesti annettavan määräyksen tulisi olla myös riittävän yksiselitteinen, jotta viranomainen voisi asiaa valvoa.

Jatkovalmistelussa on huomioitu ESL Shipping Oy:n esittämä huomio väyläalueen riittävästä laajuudesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi määräyksessään ottaa kantaa siihen, missä määrin tietyille väylälle myönnetty lupakirja tai vapautus kattaa myös varsinaisen väyläalueen ulkopuolista merialuetta, kuten virallisia tai muutoin operatiiviseen käyttöön (kuten alusten välisiin lastinsiirtoihin soveltuvia) ankkuripaikkoja tai vaaratilanteen taikka onnettomuuden uhatessa soveltuvia turvallisia hätäankkuripaikkoja. Lupakirjan tai vapautuksen saaminen edellyttää joka tapauksessa, että hakija tuntee niin varsinaisen väyläalueen kuin sen ympäristön, joka voi vaikuttaa aluksen turvalliseen kulkuun väylällä.

6.2.2 Väyläkohtainen riskiarviointi

Liikenne- ja viestintävirasto kiinnittää huomiota virastolle ehdotettavaan uuteen mahdollisuuden arvioida väyläkohtaista luotsinkäyttövelvollisuutta VTS-väylillä riskiperusteisesti. Virasto pitää hyvänä asiana luotsinkäyttövelvollisuuden rajan perustumista väylän ominaisuuksiin ja aluksen sekä sen lastin muodostamaan riskiin, joka mahdollistaa yleisiä raja-arvoja joustavamman ja tarkoituksenmukaisemman luotsinkäyttövelvollisuuden rajan määrittämisen. Myös ESL Shipping Oy pitää hyvänä kyseistä tietoon pohjautuvaa lähestymistapaa, jossa aluksen ominaisuudet ja luotsinkäyttövelvollisuus suhteutettaisiin väyläominaisuuksiin keksittyjen rajojen sijaan.

Finnpiilot Pilotage Oy toteaa väyläkohtaisen luotsinkäyttövelvollisuuden riskiperusteisen määrittelyyn olevan hyvä uudistus, mutta riskianalyysien tulosten laatuun, niiden todellisuutta vastaavuuteen ja sovellettavuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Riskianalyysin tulosten hyödynnettävyyttä tulee arvioida kriittisesti ennen kuin luotsinkäyttövelvollisuuden määrittävä liikenne- ja viestintäviraston määräys saatetaan voimaan, sekä arvioitava määräyksen toimivuutta jatkuvasti varsinkin alkuvuosina.

Suomen Laivanpäällystöliitto ry toteaa väylien riskikartoituksen olevan vielä hieman epäselvä luotsinkäyttövelvollisuuden osalta. Epäselvyyttä saattaisi muodostua sen mukaan esimerkiksi

arvioitaessa luotsauksen hintaa uuden aluksen talousarviossa tilanteissa, joissa pientonnisto- aluksia olisi suunnitelmissa tilata lisää Suomen lipun alle. Myös Saaristoasiain neuvottelukunta pitää tärkeänä, että luotsinkäyttövelvollisuus määritellään selkeästi eikä siihen liity tulkinnan- varaisuutta.

Suomen Varustamot ry arvioi, että yksittäisen aluksen ja sen kulloinkin käyttämän väylän arviointi tulee johtamaan hyvin monimutkaiseen menetelmään. Yhdistys pitää parempana sitä, että luotsinkäyttövelvollisuuden arviointi perustuisi laajempiin perusteltavissa oleviin luokitteluihin ja ehdottaa, että lainkirjaus muutetaan tätä vastaavaksi.

Valmistelussa on huomioitu, että luotsinkäyttövelvollisuuden rajat tulee määritellä yksiselitteisesti, mutta kuitenkin johdonmukaisesti niin, että luotsinkäyttövelvollisuuden raja riippuisi todellisesta riskiperusteisesta tarpeesta. Uudistuksella on tarkoitus luoda nykyistä joustavampi järjestelmä, jolla mahdollistettaisiin kunkin väylä-alusyhdistelmän muodostama riskin huomioiminen luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa määriteltäessä. Tarkoituksena ei kuitenkaan ole luoda järjestelmää, jossa arvioitaisiin tapauskohtaisesti yksittäisten alusten luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa kullakin väylällä, vaan määrittää etukäteisesti kullekin väylälle yksiselitteiset luotsinkäyttövelvollisuutta määrittävät rajat. Tarkempi riskiperusteinen määrittely tehtäisiin etukäteisesti Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, minkä myötä aluksilla olisi heti määräyksen tultua voimaan tieto luotsinkäyttövelvollisuuden tarkemmista väyläkohtaisista rajoista.

Rajojen täsmentäminen määräyksellä mahdollistaa laintasolla tapahtuvaa säätämistä huomattavasti nopeamman ja joustavamman reagoinnin myös jatkossa käytännössä havaittuihin muutostarpeisiin. Määräyksen antavan viraston vastuulla olisi myös huolehtia, että tieto luotsinkäyttövelvollisuuden rajoista on selkeästi ja helposti saatavilla.

Jatkovalmistelussa lakiesityksen 4 §:n sanamuotoja ja perusteluja on täsmennetty ja selvennetty.

6.2.3 Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavat perusteet

Esitysluonnoksen luotsinkäyttöaluetta koskevan ehdotuksen myötä jatkossa kaikki yli 50 metriä pitkät alukset olisivat lähtökohtaisesti velvollisia käyttämään luotsia, ellei aluksen päällystöllä ole tarvittavia luotsinkäytöstä vapauttavia henkilölopia tai alusta koske muu poikkeusperuste.

Rederi ab Nathalie toteaa lausunnossaan, että määritelmä ”alueellinen vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta” tulee säilyttää nykyisen lainsäädännön mukaisena, mukaan lukien aluskokoa koskeva raja. Toisaalta Meriaura Oy, Prima Shipping Oy Ab ja Rederi ab Nathalie toteavat kannattavansa aluskoon bruttovetoisuuden nostamista 5000 GT:iin. Osa lausunnonantajista toteaa, että alueellisen vapautuksen tulisi koskea kaikkia väyliä, myös VTS-väyliä ulkopuolisia väyläalueita, kuten nykyisessä lainsäädännössä.

Suomen Laivameklarit ry katsoo, että muutosta ei tulisi toteuttaa siltä osin, kun nykyiset erivapaudet poistettaisiin ja säädettäisiin mahdollisuudesta niitä vastaavan PEC-lupakirjan hakemiselle.

Suomen Varustamot ry yhtyy esityksen 5 §:n 3 momentin sisältämään yleiseen vaatimuksen siitä, että väylän mitoituksen tulee olla riittävä aluksen turvalliselle navigoinnille, jotta vapautus luotsauksesta voidaan myöntää. Yhdistys pitää merenkulun turvallisuuden näkökulmasta merkityksellisenä ja perusteltuna, että alueellisen luotsinkäyttövapautuksen yhteydessä huomioidaan aluksien koon, ohjailukyvyn sekä varustelun suhdetta väylän ominaisuuksiin.

Merivoimat toteaa lausunnossaan, että lakiehdotuksen mukainen luotsinkäyttövelvollisuus on tasapuolinen sekä valtionaluksille että kauppa-aluksille. Puolustusvoimille ennallaan pidetty oikeus päättää ulkomaalaisten valtionalusten luotsinkäyttövelvollisuudesta mahdollistaa edelleen tarkoituksenmukaisella tavalla Puolustusvoimien toiminnan sujuvuuden.

Suomen Varustamot ry, Rederi ab Nathalie ja Meriaura Oy toteavat lisäksi, että alueellista vapautusta luotsinkäytöstä hakevan henkilön riittävä kokemus hakemuksen kohteena olevalta väylästä tulee määrittää selkeästi. Suomen Varustamot ry huomauttaa, että esitysluonnos ei sisällä alueellisen vapautuksen osalta kokemukseen liittyviä vaatimuksia vaan niiden määrittäminen jätetään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä hoidettavaksi, kun taas väyläkohtaisen PEC-lupakirjan osalta vaatimukset on määritetty laissa. Valmistelussa on päädytty kyseiseen osin epäkoherenttiin ratkaisuun, sillä alueellisten vapautusten edellytyksenä olevan osaamisen määrittäminen ei ole yhtä yksiselitteistä, kuin yksittäisillä väylillä. Alueet eroavat toisistaan liikenteeltään ja väylästä olennaisesti, jolloin on tarkoituksenmukaisempaa, että tarkat osamisvaatimukset määritellään määräyksessä.

Suomen Varustamot ry kiinnittää huomiota ehdotukseen, jonka mukaan PEC-lupakirjan haltijan väylä- tai aluekohtainen vapautus voidaan ulottaa koskemaan myös uutta alusta, jos haltija suorittaa kyseessä olevalla aluksella tutkintoajan ja päivittää luotsaussuunnitelman. Vapautukseen voidaan sisällyttää suoraan alus, joka on rakennettu samalla telakalla ja samoin suunnitelmin kuin jo aiemmin lupakirjalle merkitty alus. Suomen Varustamot pitää hyvänä sitä, että nykyisen lainsäädännön sisältämästä vastaavan aluksen hankalasti tulkittavasta käsitteestä luovutaan. Saman telakan ja samojen suunnitelmien käyttäminen kriteereinä vaikuttaa yhdistyksen mukaan kuitenkin suppealta linjaukselta. Jatkovalmistelussa ehdotusta on muutettu niin, että vapautukseen voitaisiin lisätä sellainen samaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää käyttävä alus, joka on rakennettu samoin piirustuksin ja yhtenevin suunnitelmin kuin toinen PEC-lupakirjalle jo merkitty tai haettava alus. Edellytyksenä on lisäksi, että alusten elinkaaren aikaiset muutostyöt vastaavat olennaisilta osin toisiaan.

Suomen Lauttaliikenne Oy katsoo, että sen lautta-alukset tulisi jättää vapautetuiksi luotsinkäyttövelvoitteesta. Perusteluiksi näkemykselleen yhtiö esittää keskeisimmin lautta-alusten hyvän ohjailtavuuden ja päälliköiden kokemuksen. Yhtiöllä on lisäksi sopimusteitse velvoite avustaa viranomaisten pääsyssä saaristoon hätätilanteissa. Luotsausvelvoitteen ulottaminen koskemaan suurinta osaa maantielauttoja aiheuttaisi lautan vikaantumistilanteissa ja viranomaisten avustustehtäviin turhia viivästyksiä tai pahimmassa tapauksessa esteitä ja näin ollen haittaisi sujuvaa maantieliikennettä, vaikeuttaisi avunsaantia saaristoon sekä aiheuttaisi Suomen Lauttaliikenteelle taloudellisia tappioita palvelusopimukseen sisällytettyjen sanktioiden muodossa tilanteissa, joissa maantieliikenne on poikki ja korvaavaa lauttaliikennettä ei voida järjestää mahdollisimman nopeasti. Suomen Lauttaliikenne Oy:n on liikennekatkon sattuessa järjestettävä korvaavaa liikennettä neljän tunnin vasteajalla.

Esitykseen sisältyy lauttaliikennettä koskevia poikkeusperusteita, joiden arvioidaan olevan riittäviä mahdollistamaan sujuva lauttaliikenne varmistaen samalla riittävä merenkulun turvallisuus. Sen lisäksi, että 4 §:n 5 momentin 2 kohdan mukaan velvollisuus käyttää luotsia ei koskisi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n mukaista lauttaa sen liikennöidessä osana maantietä, voi Liikenne- ja viestintävirasto 7 §:n 2 momentin 11 kohdan mukaan myöntää aluksille tai alusten päälliköille poikkeuksia velvollisuudesta käyttää luotsia kotimaanliikenteen liikennealueella I ja II sijaitsevalla nimetyllä ja rajatulla alueella harjoitettavaa liikennöintiä varten. Lisäksi 7 §:n 1 momentin 3 kohdan mahdollistama poikkeus kattaisi pelastustoimet.

Suomen Kuntaliitto ry ja Kotkan-Haminan seudun koulutuskuntayhtymä (Ekami) esittävät, että Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin mahdollisuudesta myöntää toistaiseksi voimassa

olevia poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta myös ammatillisesta koulutuksesta annetun lain tai ammattikorkeakoululain mukaisessa merenkulkualan koulutuskäytössä oleville aluksille siten, että niillä on mahdollisuus saada toistaiseksi voimassa oleva vapautus luotsinkäytöstä. Tämä on tärkeää, jotta laki ei rajoittaisi ja yksipuolistaisi merenkulkualan opiskelijoiden koulutuksessa käytettävien alusten toimintaa. Jatkovalmistelussa ehdotuksen on arvioitu olevan tarpeellinen merenkulkualan opiskelijoiden kouluttamisen kannalta, eikä poikkeuksen arvioida aiheuttavan merkittävää heikennystä turvallisuudelle. Lakiehdotuksen 7 §:ään on lisätty lausunnonantajien ehdottama poikkeusperuste.

6.3 Tutkintovaatimukset ja koulutus

Ehdotus sisältää luotsausyhtiölle uuden vaatimuksen koulutusjärjestelmän laatimisesta ja ylläpitämisestä. Finnпилot Pilotage Oy toteaa lausunnossaan, että ehdotus on sisällöltään oikeanlainen ja sen toteuttaminen varmistaa jatkossa luotsien osaamistason säilymisen korkeana ja heidän mahdollisuutensa kouluttautua osajina vastaamaan luotsauksessa tapahtuviin muutoksiin. Lisäksi koulutusjärjestelmällä varmistetaan luotsien jatkuva oppiminen ja osaamisen arviointi työuran aikana.

Finnпилot Pilotage Oy pitää esitysluonnokseen sisältyviä luotsin lupakirjavaatimuksia koskevia muutoksia hyvinä. Yhtiö kannattaa lisäksi tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjaa koskevaa ehdotusta. Finnпилot myös toteaa tulevansa varmistamaan, että sillä tulee olemaan riittävät resurssit viiveettömän palvelun varmistamiseksi myös tutkintoja vastaanottavaa henkilöä koskien.

Wärtsilä Oyj Abp toteaa lausunnossaan, että lainsäädännön kehittyminen suuntaan, joka mahdollistaa simulaattorien entistä laajemman käytön luotsien kouluttamisessa on omiaan parantamaan luotsauspalvelujen tehokkuutta, merenkulun turvallisuutta sekä pienentämään merenkulun ympäristövaikutuksia. Simulaattoreiden mahdollistama haastavien ja vaarallisten tilanteiden turvallinen ja toistuva harjoittelu parantaa Wärtsilän näkemyksen mukaan merkittävästi meriturvallisuutta, ja mahdollistaa ajankäytön, kustannusten ja matkustamisen suhteen tehokkaan koulutuksen. Samalla koulutuksiin ja koeajotilanteisiin nykyisellään liittyvä turha matkustaminen tai jopa turhat meriajot vähenevät, millä on päästöjä vähentävä vaikutus.

Etelä-Kymenlaakson aikuiskoulutus Oy, Satakunnan ammattikorkeakoulu sekä Aboa Mare pitävät uudistusta kokonaisuudessaan tervetulleena. Lisäksi ne toteavat, että on laadullisesti hyvä, että tutkintoja vastaanottaisi jatkossa luotsaustoimintaa osaava henkilö. Lausunnonantajat myös toteavat olevan tärkeää, että luotsaus- ja PEC-tutkintojen kirjalliset ja käytännön osat vastaanottaisi sama henkilö. Lisäksi koulutuksen ja tutkintojen rakenteiden selkiyttäminen on erittäin tarpeellista. Lausunnonantajat kuitenkin nostavat esiin kulurakenteeseen liittyvät huolet. Nykyisin koulutuksen järjestäjä on tietyissä osa-alueissa ollut myös tutkinnon vastaanottaja, jolloin koulutuksen kulurakenne pystytty suunnittelemaan kokonaisuudessaan kustannusneutraalisti koulutuksen järjestäjälle. Esitysluonnoksen mukaisen järjestelmän kohdalla koulutuksen järjestäjät eivät enää pysty tarjoamaan niin sanottua kiinteää hintaa simulaattorikokeelle, koska esimerkiksi simulaattorialueiden ylläpito tulisi mahdollisesti erikseen laskutettavaksi toiminnaksi. Lausunnonantajat nostavat esiin kysymyksessä olevan kallis ala, jonka kuluja on jouduttu ennestään kattamaan jopa muiden koulutusten tuotoilla. Tutkintojen vastaanottojärjestelyjen lisäksi kuluja aiheuttaa muun muassa simulaattorialueiden väylien ylläpitoon ja kehittämiseen liittyvä työ. Mikäli koulutuksen järjestäjän rooli tulevaisuudessa ohenee, simulaattoriympäristön ylläpidolle ei nykyjärjestelyin löydy rahoittajaa. Lausunnonantajien arvion mukaan luonnoksen mukaisella järjestelyllä simulaattorikokeiden kustannukset nousevat.

Myös Finnpilot Pilotage Oy huomioi koulutuksen järjestäjien merkityksen todeten, että on tärkeää, että Suomessa on oppilaitoksia, jotka pystyvät taloudellisesti panostamaan simulaattoriympäristöjen kehittämiseen ja luotsauksen kouluttamiseen tarvittavien laadukkaiden laivamallien hankkimiseen ja ylläpitämiseen.

Etelä-Kymenlaakson aikuiskoulutus Oy, Satakunnan ammattikorkeakoulu sekä Aboa Mare lisäksi huomioivat, että simulaattorikoulutuksen osalta koulutuksen järjestäjillä tulee olla selkeä rooli. Osaamista kehittävien ja mittaavien harjoitusten luominen huomioiden simulaattorin ominaisuudet ja suorituskyky vaativat simulaattorijärjestelmän syvää tuntemusta sekä vuosien käytökokemusta. Lausunnonantajien näkemyksen mukaan tulee varmistaa, ettei muutoksella ole vaikutusta tutkintoajojen ja harjoitusten osaamista varmentavaan ja kehittävään laatuun ja koulutuksen järjestäjän rooli esimerkiksi harjoitusten suunnittelussa tulisi määritellä tarkemmin esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Lisäksi mikäli tarkoitus on aidosti käytännön kokeen simulaattoriosuudessa täydentää aluksella ajettavan osuuden arviointia, tulisi tutkinnon vastaanottavan henkilön ainakin osittain olla mukana simulaattoriharjoitusten suunnittelussa.

Luotsiliitto korostaa lausunnossaan, että nykyinen peitepiirroskoe tulee säilyttää sekä luotsaus-tutkinnon että PEC-tutkinnon pakollisena osana, sillä se on keskeisin elementti väylätuntemuksen saavuttamisessa ja osoittamisessa. Myös Liikenne- ja viestintävirasto nostaa esiin peitepiirroskokeen. Verrattuna nykytilaan, jossa hakijalta edellytetään peitepiirroskokeen suorittamista ulkomuistista, Liikenne- ja viestintävirasto näkee tarkoituksenmukaisempana uuden lainsäädännön mahdollistaman menettelyn, jossa hakija suorittaa väylätuntemuskokeen, joka voi sisältää peitepiirrososioita. Nykyinen peitepiirroskoe on nähty osin haastavana keinona määrittää, milloin luotsausosaaminen on hyväksyttävällä tasolla ja milloin hylätty. Koulutuksen ja tutkinnon elementit, millä väylätuntemuksen taso syvennetään vaaditulle tasolle, säilytetään muutoksista huolimatta. Virasto toteaa, että uusi väylätuntemuskoe, jossa hakija laatii kokonaisvaltaisen luotsaussuunnitelman, tukisi paremmin luotsausosaamisen varmistamista.

Jatkovalmistelussa lakiehdotusta on muutettu niin, että laivasimulaattorikokeessa olisi oltava mukana simulaattorin käyttöä valvova asiantuntija, jolla on merenkulkijoiden koulutukseen soveltuvan opettajan koulutus. Kyseinen asiantuntija voisi kuulua esimerkiksi oppilaitoksen henkilökuntaan. Vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa simulaattorin oikeoppinen käyttö ja toisaalta tutkintotilaisuuden sujuvuus, kun paikalla on simulaattorin käyttöön perehtynyt asiantuntija. Simulaattorin käyttöä valvovaa asiantuntijaa olisi kuultava tutkintosuorituksen hyväksymistä tai hylkäämistä koskevassa päätöksenteossa, mutta päätäntävalta olisi tutkintoja vastaanottavalla henkilöllä.

Jatkovalmistelussa on lisäksi täsmennetty Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltaa niin, että määräyksellä voitaisiin ottaa kantaa PEC-tutkinnon käytännön osan (46 §) tutkintoajojen ja laivasimulaattorikokeen sisältöön tilanteissa, joissa hakija hakee kahta tai useampaa vapautusta. Määräyksellä voitaisiin mahdollistaa tutkintoajon ja laivasimulaattorikokeen osalta tarkoituksenmukainen ja yhtenevä menettely tilanteissa, joissa hakija hakee samalla kertaa kahta tai useampaa väylää tai aluetta koskevaa vapautusta. Tällöin vaihtoehtoisella menettelyllä voitaisiin varmistaa merenkulun turvallisuus ilman päällekkäisiä suoritteita, millä olisi tutkintoa keventävä ja kustannuksia vähentävä vaikutus.

6.4 PEC-lupakirjanhaltijoiden kielitaitovaatimukset

ESL Shipping Oy toteaa lausuntokierroksella olleen esitysluonnoksen olevan looginen kielivaatimusten suhteen. Väylät, joissa ei ole VTS-valvontaa vaatisivat kotimaisen kielen hallintaa ku-

ten tälläkin hetkellä, mutta VTS-väylillä liikuttaessa nojattaisiin Englantiin, jota aluksen navigoiva henkilökunta muutenkin komentosillalla valtaosin tällä hetkellä käyttää. Tämä vähentäisi ESL Shipping Oy:n mukaan välissä tapahtuvaa tulkkaamista, jolloin siltahenkilökunta pystyy aidosti haastamaan ohjailupäätöksiä. ESL Shipping Oy lisäksi tuo esiin, että siltatyöskentely ei toimi kokonaisuutena turvallisesti, jos välissä joudutaan tulkkaamaan. Kielenkäytön standardoiminen on sen mukaan lisäksi ehto tulevaisuuden etä- ja automaationavigoinneille.

Kielitaitovaatimusten muuttamisella on ESL Shippingin mukaan merkitystä myös huoltovarmuuden kannalta sen mahdollistaessa myös englanninkielisen, mutta tarkoituksenmukaisen ja turvatuksen henkilökunnan rekrytoinnin kotimaisille varustajille myös poikkeusoloissa, jolloin henkilökunnan saatavuudessa voi esiintyä haasteita. Muutoksen myötä varustamo voisi hyödyntää täysimääräisesti sekamiehitetyn aluksen kokenutta ja varustamon hyvin tuntemaa henkilökuntaa kasvattamalla sen toimimaan päällikön sijaisena poikkeusoloissa. Ilman muutosta suomalainen tonnistotus olisi suurelta osin vain pienen osajakunnan varassa.

Meriura Oy, Prima Shipping Oy Ab, Rederi ab Nathalie, Saaristoasiain neuvottelukunta, Suomen Laivanpäälystoliitto, STTK ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry esittävät lausunnossaan huolensa, jotka liittyvät PEC-lupakirjanhaltijoiden kielitaitovaatimusten muuttamiseen. Esimerkiksi STTK ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry huomauttavat, että poistamalla tai muuttamalla nykyisiä erivapausmahdollisuuksia sekä supistamalla luotsaavien henkilöiden kielivaatimuksia mahdollistetaan muiden valtioiden lippujen alla seilaavien alusten operointi Suomen aluevesialueella. Tämä voi niiden näkemyksen mukaan lisätä epätervettä miehistökustannuksien halpuuttamisella tapahtuvaa kilpailua sekä siten heikentää Suomen lipun alla olevien toimijoiden kilpailuasetelmaa uhaten myös Suomen huoltovarmuutta. Myös Prima Shipping Oy Ab ja Rederi ab Nathalie pitävät kielitaitovaatimuksen muuttamista meri- ja kansallista turvallisuutta merkittävästi heikentävänä sekä suomalaisen kansipäälystön ja varustamoelinkeinoon kilpailukykyä ja kehittymistä vaarantavana.

Suomen Varustamot ry ei tue esitettyä muutosta koskien alueellisen vapautuksen kielitaitovaatimuksia. Yhdistyksen näkemys on, että alueellista luotsinkäyttövelvollisuutta koskevan vapautuksen vaatimukset tulee säilyttää nykyisellään eli esitystä tulee täydentää lisäämällä englannin kielen lisäksi vaatimus tarvittavasta suomen tai ruotsin kielen taidosta.

Suomen Varustamot ry, Meriura Oy ja Prima Shipping Oy Ab nostavat esiin, että Euroopan komissio on esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen luomista koskevassa tiedonannossa ja toimintasuunnitelmassa (KOM2009) todennut, että jäsenvaltioiden tulisi luoda sääntelykehys, jonka mukaan luotsinkäyttövelvollisuudesta tulisi voida saada vapautus ilman että käytetään maan kansallista kieltä. Useat lausunnonantajat myös huomauttavat, että kuitenkin EU:n jäsenmaista esimerkiksi Saksa, Hollanti ja Viro ovat kansallisessa lainsäädännössään rajoittaneet luotsauksessa käytettävien kielten määrää ja edellyttäneet kansallisten kielten osamista.

Suomen Laivanpäälystoliiton ja Saaristoasiain neuvottelukunnan näkemyksen mukaan suomen tai ruotsin kielen hyvä hallinta suomen väylästä on tärkeää muun muassa siksi, että paikannimet merkitään merikortteihin suomeksi ja ruotsiksi. Paikannimien virheellinen tulkitseminen voi pahimmassa tapauksessa johtaa vaaratilanteisiin ottaen huomioon, että väylillä liikkuu paljon muitakin aluksia ja veneitä.

Liikenne- ja viestintävirasto nostaa lausunnossaan esiin linjaluotseja koskevan 1.7.2011 voimaan tulleen muutoksen, jonka myötä linjaluotsinkirja on voitu myöntää hakijalle, joka omaa tarvittavan englannin kielen taidon. Virasto toteaa ettei 2011 tapahtuneella muutoksella ole ollut heikentävää vaikutusta merenkulun turvallisuuteen.

Valmistelussa on tunnistettu kansalliseen turvallisuuteen ja huoltovarmuuteen liittyvät huolet. Muutoksella voidaan tunnistaa olevan positiivisia vaikutuksia pätevän henkilöstön saatavuudelle ja siten huoltovarmuudelle (Logscale Oy). Vaikka esitysluonnokseen sisältyvillä PEC-lupakirjan hakijoiden kielitaitovaatimusta koskevalla muutoksella ei ole valmistelussa arvioitu olevan merkittäviä negatiivisia vaikutuksia Suomen huoltovarmuudelle, on jatkovalmistelussa ehdotusta päädytty täsmentämään. Väyläkohtaisen PEC-lupakirjan hakijalta edellytettäisiin riittävän englannin kielen taidon lisäksi tarvittavaa suomen ja ruotsin kielen osaamista. Alueellisen PEC-lupakirjan hakijalta edellytettäisiin sellaista englannin, suomen ja ruotsin kielen taitoa, joka mahdollistaa turvallisen navigoinnin varmistamiseksi tarvittavat edellytykset viestinnälle. Hakijan kielitaito varmistettaisiin PEC-lupakirjan edellytyksenä olevissa tutkintovaatimuksissa. Kielitaitovaatimusten muuttamisella ei arvioida aiheutuvan turvallisuusriskejä.

6.5 Huoltovarmuus ja kansallinen turvallisuus

Vallitseva geopoliittinen tilanne ja Suomen liittyminen Pohjois-Atlantin puolustusliitto Natoon nousivat esiin lausunnoissa. Esimerkiksi Luotsiliitto nostaa esille valmistellussakin huomioitun merenkulun keskeisen merkityksen Suomen huoltovarmuudelle: suurten lastien ja lastimäärien kuljettamisessa laivaa ei juuri voi korvata muilla liikennemuodoilla.

Finnpilot Pilotage Oy pitää erittäin tärkeänä muutoksia, joilla varauduttaisiin poikkeusoloihin ja muihin poikkeuksellisiin tilanteisiin säätämällä nykyistä täsmällisemmin luotsausyhtiön varautumisvelvollisuudesta ja mahdollistamalla henkilölupien voimassaolon pidentämisen poikkeuksellisissa tilanteissa. Yhtiö toteaa olevansa sitoutunut kehittämään toimintaansa vastaamaan sille määriteltäviä tehtäviä ja tarvittavia kyvykkyyksiä.

Huoltovarmuuskeskus näkee, että luotsauslakia koskevassa luonnoksessa mukana oleva luotsausyhtiön varautumisvelvoite on tärkeä. Lakiluonnoksessa täsmennetyllä varautumisvelvoitteella turvataan merenkulun häiriötöntä jatkuvuutta ja turvallisuutta myös poikkeuksellisissa tilanteissa. Myös Merivoimat toteaa launnonssaan, että lakiuudistus parantaa poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin varautumista, koska luotsausyhtiöllä olisi velvollisuus ylläpitää valmiussuunnittelua ja valmistautua poikkeusolojen ja häiriötilanteiden toimintoihin. Myös valtioneuvoston kanslia, sosiaali- ja terveysministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö kannattavat luotsausyhtiön varautumisvelvoitetta. Onnettomuustutkintakeskus pitää hyvänä säädöstä, jonka mukaan säädettäisiin asetuksenantovaltuuksista, joilla varauduttaisiin poikkeuksellisiin tilanteisiin.

ESL Shipping Oy pitää esitystä huoltovarmuutta edistävänä. Lisäksi varustamo tuo esiin, että esitysluonnoksen mukaiset muutokset mahdollistaisivat henkilökunnan siirtymisen aluksesta toiseen niin, että heidän usein pitkään luotsauskokemuksensa huomioidaan aikaisempaa paremmin PEC-kirjaa päivitettäessä, jolloin varustamo voisi käyttää koulutuksen antamiseen omia spesialistejaan. Tässä muodossaan uusi luotsauslaki myös parantaisi kotimaisen varustajan mahdollisuuksia tarjota juuri kaivatun kokoista tonnistora räätälöidysti Suomen poikkeusolojen tarpeisiin. ESL Shipping Oy huomauttaa, että esitysluonnos ei ainoastaan takaisi valtiollista turvallisuutta vaan myös loisi modernille varustajalle edellytyksiä tehokkaaseen kilpailuun. Tämä lisäisi varustamon omaa resilienssiä, minkä ESL Shipping Oy huomauttaa olevan huoltovarmuuden kulmakivi.

Lausunnoissa pidettiin yleisesti hyvänä luotsausyhtiölle ehdotettua velvollisuutta tehdä henkilöstölleen turvallisuusselvitys siltä osin, kuin turvallisuusselvityslain edellytykset täytyvät. Luotsiliiton ja STTK:n launnonssa on nostettu esiin tarve säätää myös PEC-lupakirjanhaltijoiden turvallisuusselvitysvelvollisuudesta. STTK perustelee turvallisuusselvityksen tarvetta erityisesti merialueilla sijaitsevilla erityistä turvallisuuspoliittista merkitystä sisältävillä alueilla ja

infrastruktuurilla. Merialueilla on esimerkiksi Puolustusvoimien, puolustuspoliittisen yhteistyön ja rajaturvallisuuden näkökulmasta huomioon otettavia asioita. ESL Shipping Oy toisaalta huomauttaa, että todellisuudessa tieto, johon PEC-lupakirjan haltija pääsee, on suhteellisen rajattu. Käytännössä väyliä karttamateriaali on jaossa kansainvälisesti ja saatavilla yleisesti ECDIS-järjestelmiin. Tämän lisäksi muuta kuin verkosta saatavaa materiaalia ei PEC-lupakirjanhaltijoille jaeta. ESL Shipping Oy lisäksi toteaa, että väyliin kohdistuvaa tiedustelua olisi huomattavasti mielekkäämpää toteuttaa esimerkiksi huvijahdilla, jonka navigointia ei VTS-palveluntarjoaja niin suoraan valvo.

Huoltovarmuuskeskus nostaa lausunnossaan esiin, että tietyissä poikkeuksellisissa olosuhteissa on mahdollista, että PEC-lupakirjaa käytetään väärin Suomeen kohdistuvissa hybridioperaatioissa ja esittää tästä johtuen, että PEC-lupakirjan saamisen edellytyksenä olisi EU-kansalaisuus. Kyseinen vaihtoehto on ollut esillä esitysluonnoksen valmistelun aikana, mutta siitä on luovuttu perustuslain 6 §:n 2 momentin syrjäntäkieltoon liittyvien ristiriitaisuuksien vuoksi. Keskeisimmän valmistelussa on huomioitu niin PEC-lupakirjan haltijoiden kuin luotsien osalta se, ettei pelkkä tietyn valtion kansalaisuus ole tae esimerkiksi salassa pidettävän tiedon luotettavalle hallinnalle. Kansalaisuusvaatimuksen ei muutenkaan arvioida olevan tehokas keino erilaisten hybridivaikuttamistilanteiden estämiseksi eikä lausunnoissa mainittua hyötyä siten saavutettaisi.

Suojelupoliisi pitää esitystä kansallisen turvallisuuden näkökulmasta pääosin perusteltuna ja kannatettavana. Suojelupoliisi kuitenkin esittää, että esityksen 15 §:stä poistettaisiin maininta turvallisuusselvitystodistuksesta sen kapean käyttöalan vuoksi. Lisäksi Suojelupoliisi pitää tärkeänä, että sillä on toimivaltaisena viranomaisena itsenäinen mahdollisuus arvioida, onko henkilön ulkomaansidonnaisuuksien selvittäminen tarkoituksenmukaista. Jatkovalmistelussa laakiehdotukseen ja sen perusteluihin on tehty Suojelupoliisin esittämät muutokset.

Huoltovarmuustekijät ovat olleet valmistelussa tiiviisti arvioitavana koko hankkeen ajan. Luotsauslakiin tehtäisiin siihen liittyviä muutoksia luotsausyhtiön varautumisvelvollisuuteen, luotsausyhtiön henkilöstön turvallisuusselvitysvelvollisuuteen ja henkilölupien voimassaoloaikoihin liittyen. Lisäksi säädettäisiin varautumiseen liittyvästä asetuksenantovaltuudesta. Jatkovalmistelussa luotsausyhtiön varautumisvelvoitteen sanamuotoa on muutettu Luotsiliiton ja sosi- ja terveysministeriön esittämällä tavalla entistä velvoittavammaksi.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota esitysluonnoksen 61 §:n (muutettu jatkovalmistelussa 62 §:ksi) mukaiseen sääntelymalliin, jota voidaan pitää sen mukaan valtiosääntöoikeudellisesti poikkeuksellisen ratkaisuna ottaen huomioon, että asetuksella voitaisiin poiketa keskeisellä tavalla säännöksen soveltamisesta. Jatkovalmistelussa säännösehdotusta on muutettu niin, että säännös mahdollistaisi suoraan henkilölupien myöntämisen ja uusimisen ilman erillistä asetusta. Samalla poikkeuksellisen menettelyn edellytyksiä on täsmennetty sekä pykälässä että säännös-kohtaisissa perusteluissa, mukaan lukien oikeusministeriön huomioiman normaaliolojen häiriötilanteen määrittelymisen osalta.

Valmistelussa on arvioitu, ettei PEC-lupakirjan hakumenettelyihin, tutkintovaatimukseen tai PEC-lupakirjan nojalla harjoitettavaan toimintaan sisälly turvallisuusselvityslaisissa tarkoitettua esimerkiksi kansalliseen turvallisuuteen liittyvää uhkaa, jonka nojalla turvallisuusselvitys voitaisiin laatia. Näin ollen sitä ei ole perusteltua myöskään asettaa edellytykseksi PEC-lupakirjan saamiseksi. Toisin kuin luotsin lupakirjoja, PEC-lupakirjoja ei ole esimerkiksi mahdollista saada salatuille valmiusväylille. On myös huomattava, ettei luotsausyhtiönkään turvallisuusselvitysvelvoite automaattisesti koskisi koko sen henkilöstöä, vaan ainoastaan sitä osaa henkilöstöstä, jolle turvallisuusselvitys voitaisiin tehdä jo nykyisin turvallisuusselvityslain nojalla. Huo-

mionarvoista on lisäksi se, että väylillä liikkuu myös paljon muutakin kuin luotsinkäyttövelvollista tai siitä luotsauslain nojalla vapautettua alusliikennettä, joka ei myöskään kuulu esimerkiksi VTS-palvelun piiriin.

Tämän hetkisten tietojen mukaan mahdollinen tuleva puolustusliitto Natoon liittyminen ei edellytä erityisiä muutoksia lakiehdotukseen.

6.6 Luotsauksen alkaminen ja päättyminen

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ja Meriliikenneohjaajat ry nostavat lausunnoissaan esille esitysluonnokseen sisältyvän uuden termin ”luotsinkäyttölinja”. Lausunnonantajien mukaan esityksestä ei ilmene, mikä merkitys uudella käsitteellä ja siihen liittyvällä toimintatavalla on luotsauksen ja alusliikenteen turvallisuuden edistämiseksi ja mitä lisäarvoa se tuo suhteessa nykyiseen luotsipaikkamääritelmään.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Meriliikenneohjaajat ry ja Suomen Varustamot ry kiinnittävät myös huomiota siihen, että lakiluonnoksen 21 §:ssä ei mainita erityisiä edellytyksiä luotsille nousta alukseen tai poistua aluksesta muualla kuin luotsipaikalla. Perusteluteksteissä sen sijaan mainitaan voimassa olevaa lakia vastaavasti edellytykseksi ”sää- tai jääolosuhteet”. Kyseinen edellytys tulisi lausunnonantajien mukaan nostaa myös lakitekstiin. Lisäksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ja Meriliikenneohjaajat ry pitävät esimerkiksi vastuukysymyksen kannalta ongelmallisena sitä, että uuden lakiluonnoksen mukaan luotsin ei tarvitsisi sopia luotsattavan aluksen päällikön kanssa poikkeuksellisesta luotsinotto- tai jättöpaikasta.

Valmistelussa on nähty merenkulun turvallisuuden ja toimijoiden oikeusturvan kannalta tärkeänä, että kullekin väylälle määritetään selvä raja, jolta luotsaus tulee viimeistään aloittaa. Luotsinkäyttölinja liittyy siis terminä luotsinkäyttövelvollisuuden alkamisajankohtaan, kun taas luotsipaikka säilyisi edelleen karttaan merkittynä kohtana, jonka lähetyviltä pääsääntöisesti luotsi nousee alukseen tai poistuu siltä. Toisin sanottuna luotsipaikka on sellainen väylän ulkopäässä sijaitseva karttaan merkitty alue, jonka läheisyydessä on luotsin nousu alukseen tai siltä poistuminen arvioitu turvalliseksi, ja jonka läheisyydestä luotsi on yleisesti saatavissa. Luotsinkäyttölinja sen sijaan on luotsipaikkaa sisempänä väylää oleva kohta, josta alkaen luotsaus tulee viimeistään aloittaa (tai josta alkaen edellytetään asianmukaista luotsausvapautusta) turvallisen väylänavigoinnin takaamiseksi.

Jatkovalmistelussa on päädytty lisäämään 21 §:ään uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin voimassa olevaa lakia vastaavasti, että luotsi ja luotsattavan aluksen päällikkö voivat sopia luotsinousemisesta alukseen tai siltä poistumisesta myös muussa kohdassa kuin luotsattavan väylän luotsipaikalla tai tilapäisellä luotsipaikalla, jos sää- tai jääolosuhteet sitä edellyttävät.

6.7 Jäänmurto

Arctia Icebreaking Oy tuo esiin lausunnossaan, että jäänmurron operatiivisen toiminnan näkökulmasta PEC-aluevaatimukset eivät esitysluonnoksen mukaisella lainsäädännöllä mahdollistaisi luotettavaa jäänmurtotoimintaa harvoin tai kohtuullisesti operoitavilla väyläosuuksilla tai alueilla. Ongelmaksi muodostuisi tarvittavan praktiikan kertyminen. Myös Suomen Varustamot ry kiinnittää huomiota jäänmurron merkitykseen Suomelle ja korostaa, että tarvittavien luotsauksen henkilölupien hankkiminen ja ylläpito tulisi toteuttaa niin, että vaatimuksissa huomioidaan jäänmurtotoiminnan operatiivisen toteuttamisen erityispiirteet huomioiden se, että jäänmurtajat liikkuvat sää- ja jääolosuhteiden mukaan koko rannikkomme alueella eikä henkilöstö aina palvele samalla aluksella.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lausunnossaan, että jäänmurtaajien sisällyttäminen luotsinkäyttövelvollisuuden vapautusta käsittelevään 5 §:ään on hyvä lisäys. Virasto kuitenkin huomauttaa, että jäänmurtaajia koskeva sääntely vaatii lisätarkastelua, jotta Suomelle tärkeä talvi-merenkulkuun liittyvä jäänmurtopalvelu turvattaisiin.

Jatkovalmistelussa ehdotetun luotsauslain 5 §:ään on lisätty jäänmurtaajia koskeva poikkeusperuste. Lisäksi lakiehdotukseen on lisätty uusi 61 § koskien jäänmurtopalvelun toimintatapoja ja koulutusjärjestelmää. Muutoksilla turvataan jäänmurtotoiminnan jatkuvuus samalla varmistaen henkilöstön riittävä osaaminen.

6.8 Satamat

Suomen Satamaliitto katsoo lausunnossaan, että uudessa luotsauslaissa tulee jatkossakin olla erillinen satamaluotsauksen käsite ja sen määrittely sekä tätä vastaavasti satamayhtiöllä tulee olla jatkossakin oikeus disponoida satamaluotsauksesta. Satamayhtiöllä tulee edelleen voida olla oikeus antaa poikkeus luotsikäytöstä sataman alueella. Suomen Satamaliitto ry ei hyväksy satamaluotsauksen disponointia siirrettäväksi yksityisoikeudelliselta satamayhtiöltä annettavaksi yksinoikeudella laissa määritellylle luotsausyhtiölle. Myös käsite satamaluotsaus tulisi sen mukaan säilyttää laissa.

Helsingin Satama Oy toteaa muutoksen, jolla luotsinkäyttövelvollisuus laajenisi pelkkien väylien lisäksi myös muille alueille, olevan lähtökohtaisesti alusliikenteen turvallisuutta parantava sekä toimijoiden tasapuolista kohtelua lisäävä. Sataman hallinnoimalla alueella luotsinkäyttövelvoitteen tulisi kuitenkin olla satamayhtiön, eli sataman pitäjän, ratkaistavissa. Helsingin Satama Oy pitää esitysluonnokseen sisältyvää 6 §:ää, jolla säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston lupavaatimuksesta, ainoastaan järjestelmän byrokratiaa ja viivettä lisäävänä ilman vaikutusta käytännön turvallisuuteen. Muutos ei sen mukaan huomioi myöskään riittävästi esimerkiksi huoltoalustoimintaa sataman alueilla. Helsingin Satama Oy myös arvioi, että esitysluonnoksen mukaiset muutokset lisäisivät tarpeettomasti satama-alueella alusten liikkumiseen liittyvää byrokratiaa ilman merkittävää positiivista vaikutusta toiminnan turvallisuuteen. Lakimuutoksella lisättäisiin sen mukaan nykyisten toimijoiden työmäärää, joka tulee väistämättä vaikuttamaan toiminnan järjestämisen tehokkuuteen ja kustannustasoon.

Myös Suomen Kuntaliitto ry toteaa lausunnossaan, että lainvalmistelussa tulisi huolehtia siitä, että satamien osalta ei lisätä byrokratiaa, satamatoiminnan viiveitä ja hallinnollisia kustannuksia. Sataman hallinnoimalla alueella luotsinkäyttövelvoitteen tuleekin olla edelleen satamanpitäjän ratkaistavissa.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää luotsauslain uudistettua 6 §:ää, joka koskee poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta satama-alueella tervetulleena. Uudella kirjauksella mahdollistettaisiin alueellisesti tarkoituksenmukainen ja sujuva toiminta.

Valmistelussa on huomioitu, että satamien oikeus diponoida luotsinkäytöstä alueellaan on tärkeä. Esitysluonnokseen ei sisälly muutoksia, joilla kyseinen oikeus tosiasiallisesti poistettaisiin. Muutoksen myötä satamilla olisi kuitenkin velvollisuus määrittää yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa se alue, jolla kyseinen disponointi on mahdollista. Menettelyssä voitaisiin sopia muun muassa huoltoalusten toiminnasta.

Alueen määrittelyn tarkoituksena on parantaa merenkulun turvallisuutta selventämällä nykyisin vallitsevaa epäselvyyttä siitä, mikä katsotaan satama-alueeksi luotsauksen näkökulmasta ja näin poistaa suuret satamakohtaiset tulkintaerot. Vaikka muodollisesti kyse olisi viranomaisen

myöntämästä luvasta, olisi menettelyn kuitenkin tarkoitus olla esimerkiksi ympäristönsuojelulain mukaisia ympäristölupamenettelyä huomattavasti kevyempi. Jatkovalmistelussa pykäläehdotusta ja sen perusteluita on muutettu niin, että niistä kävisi selvemmin ilmi se tavoite, että menettelyn on tarkoitus olla hallinnollisesti kevyt. Ehdotusta on esimerkiksi muutettu niin, että alue määriteltäisiin sataman pitäjän esityksestä. Lisäksi vanhentuneesta käsitteestä ”satamahallinto” on luovuttu Satamaliiton ehdotuksesta. Jatkovalmistelussa esitysluonnosta on lisäksi täsmennetty siten, että osin harhaanjohtavan ”lupa” -käsitteen sijasta käytettäisiin käsitettä ”hyväksyntä”.

6.9 Toimijoiden vastuut ja velvollisuudet

6.9.1 Luotsauksesta kieltäytyminen

Luotsiliitto nostaa esiin huolensa, joka liittyy ehdotetun luotsauslain 23 §:ään. Luotsilla olisi nykyisen oikeuden sijaan velvollisuus kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää se, jos hän havaitsee, että matkan aloittaminen tai jatkaminen ilmeisesti vaarantaisi luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta, eikä hinaajan käyttäminen ole mahdollista tai olennaisesti parantaisi. Luotsiliitto toteaa, ettei ehdotus sisällä yksityiskohdaisia perusteluja luotsin päätöksen tueksi, vaan päätös perustuu luotsin johtopäätökseen turvallisuuden vaarantumisesta. Liitto huomauttaa, että ei voida pitää toivottavana, että tulevissa haveriselvityksissä jouduttaisiin erikseen arvioimaan, onko luotsauksen keskeytysimperatiivia rikottu vai ei. Vaarana on, että syntyy tilanne, jossa luotsi entisaikojen tapaan saattaisi joutua mukaan pitkällisiin oikeusselvittelyihin pelkoon vahingonkorvaukset.

Myös Finnpiilot Pilotage Oy toteaa, että kyseinen muutos vaatii velvollisuuden muodostumisen tarkemman määrittelyn. Yhtiö huomauttaa, että käytännössä ei saa syntyä tilannetta, jossa vaarana on yksittäisen luotsin joutuminen vastuuseen tekijöistä, joita ei ollut saanut tietoonsa.

ESL Shipping Oy toteaa tukevansa esitysluonnoksen mukaista luotsausyhtiön oikeutta kieltäytyä luotsauksesta, mutta nostaa esiin tarpeen varmistaa viranomaisen valvonnalla, ettei uutta oikeutta käytettäisi luotsausyhtiössä taloudellisten tavoitteiden saavuttamisessa, vaan ainoastaan turvallisuuteen liittyviin tilanteisiin. Lisäksi varustamo pitää päätöksentekoon kohdistuvaa virkavastuuta tärkeänä, joka tulisi sen mukaan tulla esityksen perusteluista tarkemmin ilmi.

ESL Shipping Oy huomauttaa myös, että esitysluonnos saattaa olla eräissä tapauksissa ongelmallinen, kun arvioidaan luotsin ja luotsausyhtiön kieltäytymisoikeuden ja -velvollisuuden kynnystä. Erityisesti kieltäytymiskynnyksen rajalla tehtävät päätökset ovat käytännössä ne vaikeimmat ja voivat aiheuttaa jälkikeskustelua. Tilanteen korjaamiseksi varustamo esittää esitystä muutettavan siten, että luotsausyhtiön oikeuden kynnys alkaisi sanavalinnoissa jonkin verran ennen luotsin velvollisuuden kynnystä.

Aloite muutokselle, jolla luotsille asetettaisiin tietyin edellytyksin velvollisuus kieltäytyä luotsauksesta, on saatu alan toimijoilta itseltään. Valmistelun aikana on tuotu esiin huoli siitä, että pelkkä luotsin oikeus ei kaikissa tilanteissa ole riittävän vahva peruste luotsauksesta kieltäytymiselle tai sen keskeyttämiselle. Valmistelussa asiaa on arvioitu merenkulun turvallisuuden edistämisen kannalta. Merenkulun asianmukainen turvallisuustaso edellyttää laivaliikenteen keskeyttämistä, mikäli turvallisuustilanne on jostakin syystä heikentynyt olennaisesti. Lakiesityksen systematiikassa ensisijainen arviointi kuuluisi luotsausyhtiölle, joka voisi 14 §:n nojalla tilapäisesti keskeyttää luotsauspalvelun tarjoamisen. Joissakin tapauksissa turvallisuustaso voi kuitenkin heikentyä äkillisesti juuri ennen luotsauksen aloittamista tai sen aikana, jolloin luotsin on voitava riittävän vahvoihin säännöksiin nojaten tehdä oman, kulloiseenkin tilanearvioon perustuvan päätöksensä.

Valmistelussa on huomioitu, että luotsilla on merkittävä rooli kieltäytymistä tai keskeyttämistä koskevassa päätöksenteossa. Jatkovalmistelussa velvollisuuden sisältävää 23 §:n sanamuotoa ja sen perusteluja on täsmennetty. Valmistelussa kuitenkin tiedostetaan, että käytännön tilanteet voivat vaihdella suuresti, eikä kaikkia tilanteita pystytä valmisteluvaiheessa riittävällä tavalla ennakoimaan, joten säännöstä ei voida muotoilla myöskään liian yksityiskohtaisesti.

6.9.2 Ennakkotietojen toimittaminen

Finnpilot Pilotage Oy pitää tärkeänä muutosta, jolla säädettäisiin aluksen päällikölle tai hänen tehtävään valtuuttamalleen henkilölle ennakoilmoitusvelvollisuus luotsaustarpeesta. Yhtiö näkee muutoksen parantavan toimijoiden yhteisen, ajantasaisen tilannekuvan muodostamista sekä luotsauspalvelujen tehokkuutta ja saatavuutta. Yhtiö tuo myös esiin, että luotsausyhtiön oman toiminnan ja resursoinnin lisäksi luotsien tilausaikojen toteutuminen on riippuvainen suuresti asiakkaiden ilmoittamien tietojen ajantasaisuudesta ja nykyisin palveluehdoissa määriteltyjen tietojen toimittamisesta luotsauksen käyttöön.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää yleisen meriturvallisuuden kannalta hyvänä muutoksena ennakoilmoitusta koskevien vaatimusten nostamista lain tasolle. Esimerkiksi lainsäädäntöön asetettu aikamääre velvoittaa painavammin alusten päälliköitä antamaan ennakoilmoituksen, jolloin luotsaukseen tuleva alus on ennalta paremmin tiedossa ja luotsaustarpeen arviointi on varmistettavissa paremmin.

Suomen Laivameklariliitto katsoo, että luotsausyhtiön verkkosivuillaan ilmoittamat palveluehdot olisi riittävä taso eikä ehtojen nostamista lain tasolle tarvittaisi. Laivameklariliiton näemyksen mukaan ehtojen kirjaaminen lakiin ja ilmoittamisen sanktioiminen jäykistäisi markkinaehtoista toimintaa ja tuottaisi lisää byrokratiaa ja hallinnollista taakkaa. Laivameklariliiton näkemyksen mukaan näiden kirjaaminen lakiin olisi myös pian tarpeetonta tulevan uuden meriliikenteen ilmoituspalvelujärjestelmän vuoksi.

Suomen Varustamot ry toteaa ymmärtävänsä ennakoilmoitusten merkityksen ja tarpeellisuuden, mutta kokee ilmoituksiin liittyvät yksityiskohtaiset määrittelyt sopivan paremmin annettavaksi luotsausyhtiön palveluehdoissa kuin luotsauslaissa. Yhtiön näkemyksen mukaan lakiin lisättävät ilmoitusvelvollisuudet on kirjoitettu nykyisen toiminnan lähtökohdista eivätkä siten mahdollista esimerkiksi teknologisen kehityksen mukanaan tuomien mahdollisuuksien hyödyntämistä ilman, että lakia muutettaisiin.

ESL Shipping Oy lausuu, että aluksen päällikön tai aluksen asiamiehen laiminlyönti ennakoilmoituksen toimittamisessa ei tulisi olla rangaistava teko. Se, että alus saapuu luotsinkäyttörallalle ja pyytää vasta siinä vaiheessa luotsia ei ole varustamon mukaan syy rangaista aluksen päällikköä tai asiamiestä. Riittävä rangaistus sen mukaan olisi, että aluksen luotsinsaanti tässä tilanteessa todennäköisesti myöhästyisi. Myös Suomen Varustamot ry ja Suomen Laivameklarit ry ilmaisevat, että ne eivät kannata ennakkotietojen antamisen laiminlyönnin sanktioimista.

Ennakoilmoitusvelvollisuutta koskevan ehdotuksen tarkoituksena on edistää merenkulun turvallisuutta parantamalla toiminnan läpinäkyvyyttä selkeyttämällä käytänteitä. Jatkovalmistelussa on päädytty pitämään ennakoilmoitusvelvollisuus mukana lakiehdotuksessa, mutta lauttopalautteen pohjalta muutettuna. Ennakoilmoituksen tulisi sisältää luotsaustarpeen ajankohdan ja aluksen teknisten ominaisuuksien lisäksi vähintään turvallisuuden kannalta tärkeät tiedot aluksen syvyyksestä luotsauksen alkaessa, mahdollisista luotsaukseen vaikuttavista teknisistä puutteista sekä muista luotsin tai luotsauksen turvallisuutta heikentävistä tiedossa olevista puutteista. Lakiin kirjatusta aikamääreistä on jatkovalmistelussa luovuttu. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä voitaisiin antaa tarkempia määräyksiä veloitteen sisällöstä ja

ennakkoilmoituksen antamisen ajankohdista. Määräyksellä tapahtuva tarkempi määrittely mahdollistaisi nopeamman reagoinnin käytännössä havaittuihin muutostarpeisiin.

Jatkovalmistelussa seuraamusmaksusäännöstä ja ennakkoilmoituksen sisältöä on täsmennetty niin, että seuraamusmaksu voitaisiin määrätä vain turvallisuuden kannalta olennaisimpien tietojen toimittamisen laiminlyönnin osalta.

Valmistelussa on huomioitu myös tuleva tekninen kehitys. Ehdotuksen tarkoitus on, että tiedot voitaisiin tulevaisuudessa toimittaa Nemo-järjestelmän välityksellä, jolloin esimerkiksi varustamojen hallinnollinen taakka helpottuisi ja toiminta sujuvoituisi.

6.10 Luotsausmaksu

Finnpilot Pilotage Oy toteaa lausunnossaan, että toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset, kuten covid-19-pandemia tai Venäjän hyökkäyssota, vaikuttavat luotsaukseenkin suuresti ja ennakkoilmoitukseksi. Nykyinen luotsausyhtiön hinnoittelumuutosten rajaaminen kalenterivuoden alkuun on vaikeuttanut yhtiön hinnoittelun vastaamista näihin muutosten vaikutukseen luotsauksen tarpeessa tai niistä syntyviin kustannuksiin. Yhtiö toteaaakin kannattavansa esitysluonnokseen sisältyvää muutosta, joka mahdollistaa maksimissaan kaksi hinnanmuutosta vuodessa, sillä se auttaa yhtiötä tekemään oikein ajoitettuja ja paremmin vallitsevaa tilannetta vastaavia muutoksia hinnoitteluun. Yhtiö toteaa kannattavansa myös alennetusta yksikköhinnasta yhtiölle syntyvien tulomenetysten korvauserusteita koskevaa muutosta, sillä sen turvattaisiin edellytykset luotsauspalvelun ylläpitämiseen Saimaalla myös poikkeavissa tilanteissa.

Suomen Satamaliitto ry on valmis hyväksymään luonnoksessa esitellyn muutoksen, jossa luotsauspalvelun tarjoava yhtiö voi tarkistaa hinnoitteluaan muulloinkin kuin kalenterivuoden ensimmäisenä päivänä. Satamaliitto katsoo, että luotsausyhtiötä koskeva nykyinen neuvotteluelvoite sidosryhmätoimialojen kanssa on toimiva tapa vuorovaikutukseen yhtiön toiminnasta, taloudesta ja hinnoittelusta. Myös valtioneuvoston kanslia, Helsingin Satama Oy ja Luotsiliitto ry pitävät hinnoitteluakataulua koskevaa muutosta hyvänä.

Suomen Laivameklarit ry ja Suomen Varustamot ry lausuvat, että ne eivät kannata muutosta, jonka myötä luotsausyhtiö voisi jatkossa muuttaa hinnoitteluaan enintään kahdesti vuodessa. Suomen Laivameklarit ry toteaa, että luotsauspalvelun käyttäjille on olennaista hinnoittelun ennakoitavuus ja se toteutuu parhaiten kerran vuodessa toteutettavalla hinnanmuutoksella. Kun kyseessä on monopoliasemassa toimiva valtionyhtiö, se ei voi käyttää palvelun hintaa toiminnan sopeuttamiseen lyhyellä aikavälillä, vaan ratkaisut tulee löytää muulla tavalla (esim. toiminnan uudelleenorganisoinnilla tai valtion tuella). Suomen Varustamot ry toteaa, että nykyinen malli, jossa hinnat vahvistetaan syksyllä seuraavan kalenterivuoden ajalle, antaa varustamoille niiden tulevaa vuotta koskevissa rahtauspöytäkirjoissa tarvitseman kustannustiedon.

Valtioneuvoston kanslia luotsausyhtiön omistajaohjaajana pitää erityisen tärkeänä ehdotuksena 11 §:n mukaista muutosta, jolla säädettäisiin alennetun yksikköhinnan korvaamisesta voimassaolevaa sääntelyä tarkemmin. Valtioneuvoston kanslia näkee ehdotuksen turvaavan luotsausyhtiön taloudellisia ja toiminnallisia edellytyksiä myös Saimaan kanavan ja vesialueen vallitsevissa poikkeusolosuhteissa.

Valmistelussa päädyttiin pitäytymään esitysluonnoksen mukaisessa ehdotuksessa, jossa luotsausyhtiön hinnoittelumuutokset on mahdollista tehdä kahdesti vuodessa nykyisen kerran vuodessa tapahtuvan tarkastelun sijaan. Muutos mahdollistaisi paremmin ajankohtaisen arvioinnin, jolloin hinnoittelun voidaan katsoa vastaavan paremmin erilaisia tilanteita ilman, että ennakol-

lisiin korotuksiin jouduttaisiin turvautumaan. Nykyinen neuvotteluvelvoite sidosryhmätöimialojen kanssa ehdotetaan säilytettäväksi. Esitysluonnoksen 10 §:n säännöskohtaisia perusteita on lisäksi täydennetty oikeusministeriön huomioiden pohjalta.

Valtiovarainministeriö kiinnittää lausunnossaan erityistä huomiota muutoksiin Saimaan kanavan luotsaustuen korvausperusteiden osalta. Valtiovarainministeriö esitti pykäliin ja sen perusteluksteihin tarkennuksia ja täydennyksiä käsitteiden osalta. Jatkovalmistelussa esitetyt termimuutokset ja täydennykset on huomioitu. Työ- ja elinkeinoministeriö huomautti lausunnossaan, että hallituksen esityksen luonnoksessa esitetyt muutokset ovat merkityksellisiä Euroopan unionin valtioneuvoston näkökulmasta, mutta luonnoksesta ei kuitenkaan ilmene suoraan, että toimenpiteen suhdetta valtioneuvoston päätöksiin olisi arvioitu. Lausunnon mukaan hallituksen esityksessä olisi hyvä käydä läpi esitetyn tuen suhde valtioneuvoston päätöksiin ja arvioida, kuinka nyt esitetty muutos täyttää SGEI-päätöksessä (2012/21/EU) asetetut vaatimukset, mikäli SGEI-päätöstä aiotaan soveltaa. Työ- ja elinkeinoministeriö huomautti edelleen, ettei esitysluonnoksen taloudellisissa vaikutuksissa ole myöskään kuvattu muutoksen taloudellisia vaikutuksia. Lausunnossa muistutettiin, että tukia suunnittelevan viranomaisen tulisi pyytää lausunto EU:n valtioneuvoston edellytyksistä sekä noudatettavasta menettelytavasta työ- ja elinkeinoministeriön yhteydessä toimivalta yritystukineuvottelukunnalta. Jatkovalmistelun aika on huomioinut työ- ja elinkeinoministeriön lausunnossa esitetyt kommentit.

Esitysluonnoksessa on kuvattu tuen suhdetta valtioneuvoston päätöksiin. Pelkän korvausperusteen muuttamisen on katsottu olevan sellainen muutos, joka ei edellytä olemassa olevan tuen kokonaisarviointia valtioneuvoston päätöksiin näkökulmasta. Kyse ei ole uudesta tuesta, eikä siihen siten pyydetä lausuntoa yritystukineuvottelukunnalta.

Komission oppaassa valtioneuvoston tukia, julkisia hankintoja ja sisämarkkinoita koskevien Euroopan unionin sääntöjen soveltamiseksi yleishyödyllisiin taloudellisiin palveluihin, erityisesti yleishyödyllisiin sosiaalipalveluihin (Bruxelles, 29.4.2013 SWD(2013) 53 final/2) on todettu, että jos arviota muutoksista tai yllättävistä tilanteista, joita voi ilmaantua yleishyödyllisen taloudellisen palvelun tuottamisessa, ei ole tehty palveluvelvoitetta koskevassa toimeksiannossa, näiden tilanteiden ennakoimiseksi voidaan määrittellä jälkikäteen toteutettava kustannusten korjausmekanismi, joka perustuu tosiasiallisiin menoihin. Edelleen ohjeistuksessa todetaan, että käytettävissä on kaksi mahdollisuutta, jos vuosittaisen korvausten kokonaismäärä ei ylitä päätöksessä säädettyä raja-arvoa, joista toisen mukaan viranomaisen voi saattaa toimeksiannon ajan tasalle havaitessaan, että kustannusparametria on muutettava. Esityksen taloudellisiin vaikutuksiin on kuvattu esitetyn valtioneuvoston tukien vaikutukset valtion ja luotsauspalveluita tarjoavan yhtiön talouteen sekä luotsausmaksujen suuruuteen.

6.11 Seuraamussääntelyn uudistaminen

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa esitysluonnokseen sisältyvän sanktiosäännösten olevan askel parempaan suuntaan, ja sillä olisi hyvä preventiivinen vaikutus. Seuraamuskollegio tehostaisi valvovan viranomaisen mahdollisuuksia reagoida luotsausrikkomuksiin verrattuna nykyiseen menettelyyn, jossa valvonnan yhteydessä havaittu rikkomus käsitellään tavanomaisessa rikosprosessimenettelyssä.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että seuraamusmaksun määräämisen kannalta se, milloin 4 §:n mukainen luotsinkäyttövelvollisuus tulisi laiminlyödyksi, vaikuttaa olevan jossain määrin monimutkaisesti hahmotettavissa, koska 4 § sisältää useita erilaisia poikkeuksia. Lisäksi oikeusministeriö huomautti, että 4 §:n 3 momentin merkitystä silloin, jos 7 momentissa tarkoitettuja määräyksiä ei ole annettu, on jossain määrin vaikea hahmottaa. Jatkovalmistelussa olisi sen mukaan myös perusteltua arvioida, voisiko seuraamusmaksua koskevissa säännösehdoissa

ottaa huomioon, että 4 §:n mukaisen velvollisuuden laiminlyönti 5–7 §:ien mukaisissa tilanteissa on oikeudellisesti hyväksyttävää.

Oikeusministeriö tuo lisäksi esiin, että perusteluissa olisi hyvä tuoda esille se, miksi esitysluonnokseen sisältyvät kaksi uutta tekoa on tarpeen tuoda hallinnollisen seuraamusmaksujärjestelmän piiriin. Lisäksi perusteluissa on syytä kuvata tarkemmin sitä, miksi vastuu laajenee tahallisuuden ohella myös huolimattomuuteen eikä vain törkeään huolimattomuuteen. Lisäksi perusteluissa on syytä kuvata ratkaisua, miksi vastuu koskisi luonnollisia henkilöitä ja oikeushenkilöitä.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota myös siihen, että esitysluonnoksessa ei ole voimassa olevan luotsauslain 20 §:ää vastaavaa säännöstä toimivaltaisen tuomioistuimen määräytymisestä merilain 21 luvun säännösten mukaan. Luotsauslain uudistuksen yhtenä tavoitteena on seuraamussääntelyn uudistaminen esimerkiksi siten, että sellaiset rikkomukset ja laiminlyönnit, joissa laissa säädettyjen velvoitteiden rikkominen on yksinkertaisesti toteennäytettävissä, siirrettäisiin hallinnollisten seuraamusten piiriin. Hallinnollisessa menettelyssä ehdotetaan käsiteltäväksi rikkomukset ja laiminlyönnit, joissa seuraamuksen määrääminen ei edellytä erityisiä tutkinnallisia toimivaltuuksia. Jatkovalmistelussa on kuitenkin päädytty ehdottamaan, että ehdotetun lain 14, 17–20 ja 23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyisi merilain 21 luvun säännösten mukaan. Kyseisten säännösten mukaisissa tilanteissa asianosaisten oikeusturvan kannalta käsittely on tarpeen keskittää merioikeuteen, jolla on kokoonpanossaan yleisiä tuomioistuinta laajempaa merenkulkualan tuntemusta.

Valmistelussa on huomioitu, että 4 §:n mukainen luotsinkäyttövelvollisuus monilta osin täsmennyty 5–7 §:n sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen pohjalta. Jatkovalmistelussa 68 §:n 1 kohtaan (lausuntokierroksella olleen luonnoksen kohta 2) on lisätty täsmennys ”jollei 5–7 §:stä muuta johdu” selventämään säännöksen soveltamista. Määräyksen osalta jatkovalmistelussa on täsmennetty määräyksenantovaltuuden sisältämän 4 §:n 7 momentin sanamuotoa siten, että se nimenomaisesti velvoittaa Liikenne- ja viestintävirastoa määräyksen antamiseen. Näin ollen oikeusministeriön esittämää epäselvyyttä 4 §:n 3 momentin itsenäisestä soveltamisesta ei käytännössä ennakoita syntyvän. Lisäksi esitysluonnokseen on tehty muita täsmennyksiä ja teknisiä muutoksia oikeusministeriön lausunnon pohjalta.

Oikeusrekisterikeskus lausuu erityisesti seuraamusmaksujen määräämistä ja täytäntöönpanoa koskevista esitysluonnoksen kohdista. Oikeusrekisterikeskuksen lausunnon johdosta viranomaisvaikutuksiin on lisätty arvio lisähenkilöstötarpeesta, joka aiheutuisi Oikeusrekisterikeskukselle uusien seuraamusmaksujen seurauksena. Lisäksi esitystä on muilta osin täydennetty Oikeusrekisterikeskuksen esittämällä tavoilla. Seuraamusmaksua koskevan lakiehdotuksen (68 §) otsikointia ei muutettu lausunnossa esitetyllä tavalla, sillä mainittu lainkohta kattaisi myös muita, kuin lain määritelmän mukaisessa luotsaustoiminnassa tapahtuvia laiminlyöntejä. Valmistelussa ei tunnistettu tarkempaa otsikointia, joka kuitenkin olisi riittävän informatiivinen ja kattaisi kaikki säännökseen liittyvät tekumuodot.

Valtiovarainministeriö huomauttaa lausunnossaan, että esityksessä tulisi tuoda esiin, että seuraamusmaksut tuloutetaan momentille *12.39.01 Sakkotulot ja tulot hallinnollisista maksuseuraamuksista*. Jatkovalmistelussa esityksen perusteluja on täydennetty tältä osin.

6.12 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto

Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausuntonsa hallituksen esitysluonnoksesta 22.9.2022. Arviointineuvosto katsoo, että hallituksen esitysluonnos täyttää säädösehdotusten vaikutusten

arviointiohjeen vaatimukset. Arviointineuvosto esitti vain vähäisiä lisäysehdotuksia esitysluonnokseen. Arviointineuvoston mukaan kokonaisuudistuksen tavoitteista ja keskeisistä ehdotuksista saa luonnoksen perusteella riittävän käsityksen. Myös nykytilan kuvaus on ansiokkaasti tehty ja olennaiset vaikutuslajit on tunnistettu hyvin. Vaikutuksia on arviointineuvoston mukaan käsitelty monipuolisesti eri näkökulmista.

Arviointineuvosto esittää kehittämiskohteina, että esitystä voisi tarkentaa kuvaamalla, millaiset riskitilanteet vähenisivät. Esitysluonnoksen lukua 4.2.4 on täydennetty tältä osin. Lisäksi esitysluonnoksen lukua 5.2 on tarkennettu arviointineuvoston ehdottamalla tavalla tuomalla esiin, miltä osin muiden maiden mallia on hyödynnetty valmistelussa.

Arviointineuvosto myös toteaa, että olennaisten kustannusten esittäminen erilaisille toimijoille esimerkiksi taulukossa selkeyttäisi vaikutusten ymmärrettävyyttä, vaikutusten kohdentumista ja kokonaisuuden hahmottamista. Lisäksi arviointineuvosto tuo esiin, että luotsauskustannusten suhteuttaminen toimialan kokonaiskustannuksiin auttaisi hahmottamaan kilpailuvaikutusten mittaluokkaa. Esitykseen on näiltä osin tehty täsmennyksiä lukuihin 2.1 ja 4.21. Esitykseen sisältyvää merkittävästi tarkempaan taloudelliseen arviointiin ei ole edellytyksiä, koska toimiala koostuu kymmenien eri lippujen alla eri tavoin liikennöivistä varustamoista, joiden toimintakustannuksia ei ole tilastoitu yhteisesti. Suomen väylillä kannettavien luotsausmaksujen tai luotsinkäyttövapautuksen hankkimiskustannusten osuus alusliikenteen kustannuksista vaihtelee eri alusliikenteen lajeissa huomattavasti. Varustamokohtaiset tarkastelut edellyttäisivät tilinpäätöstason arviointeja, eivätkä tulokset välttämättä olisi yleistettävissä. Uudesta luotsauslaista ei myöskään arvioida seuraavan merkittäviä muutoksia luotsauskustannuksiin.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Luotsauslaki

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Lain tarkoitus. Pykälän *1 momentin* mukaan lain tarkoituksena olisi merenkulun turvallisuuden ja väylänavigointiosaamisen edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

2 §. Soveltamisala. Ehdotetun pykälän *1 momentti* vastaisi pääosin voimassa olevan lain 1 §:n 2 momenttia. Momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaus velvollisuuteen käyttää luotsia, koska ehdotetun 2 §:n 12 kohdan mukaan termi luotsaus tarkoittaisi vain valtionyhtiön luotsien toimintaa. Momenttiin lisättäisiin selkeyden vuoksi myös viittaukset aluksilta edellytettävään luotsausosaamiseen ja laissa tarkoitettujen tutkintojen vastaanottamiseen. Lisäksi lakia sovellettaisiin luotsauspalveluja tarjoavaan luotsausyhtiöön ja tässä laissa tarkoitettujen tutkintojen vastaanottamiseen.

Ehdotetun *2 momentin* mukaan lakia sovellettaisiin voimassa olevaa lakia vastaavasti Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Pykälän *3 momenttiin* sisältyisi selkeyttävä säännös, jonka mukaan ehdotetun lain alusta koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös alusyhdistelmään, jollei erikseen toisin säädetä.

3 §. Määritelmät. Ehdotetussa *3 pykälässä* säädettäisiin laissa käytettävistä määritelmistä.

Ehdotetun *1 kohdan* mukaan aluksella tarkoitettaisiin veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua vesikulkuneuvoa. Määritelmä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetun *2 kohdan* mukainen alusyhdistelmän määritelmä vastaisi väylämaksulain (1122/2005) 2 §:n 4 a kohdan määritelmää.

Ehdotetun *3 kohdan* mukaan asiamiehellä tarkoitettaisiin henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä. Asiamiehet toimivat tyypillisesti erilaisien meklariyritysten kautta ulkomaisten alusten edustajina niiden vieraillessa Suomessa.

Ehdotetun *4 kohdan* mukaan avustusrajoitus I C:llä tarkoitettaisiin rajoitusta, jonka mukaan väylällä kulkuun saa jäänmurtaja-avustusta ainoastaan vähintään tietyn kantavuuden alus, joka kuuluu vähintään alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) tarkoitettuun jääluokkaan I C.

Ehdotetussa *5 kohdassa* määriteltäisiin etäluotsaus. Etäluotsauksena pidettäisiin toimintaa, jossa luotsi luotsaa alusta muualla kuin luotsattavassa aluksessa. Etäluotsaus olisi yksi luotsaamisen muoto ja sidottu vain luotsin ammattinimikkeellä toimivan henkilön suorittamaan toimintaan.

Ehdotetun *6 kohdan* mukaan hinausyhdistelmällä tarkoitettaisiin vähintään kahdesta yksiköstä koostuvaa kokonaisuutta, jonka jollakin yksiköllä on omalla kuljetuskoneistolla kulkeva alus, ja joka ei ole 2 kohdassa tarkoitettu alusyhdistelmä. Hinausyhdistelmiä olisivat siten kaikki kahden tai useamman aluksen yhdistelmät, paitsi ne, joissa kuljetuskoneistolla varustettu alus työntää yhteen liitettynä toista alusta edessään. Hinausyhdistelmiä olisivat myös sellaiset kokonaisuudet, kuten tukkiuittot, joissa yhdistelmään kuuluvista yksiköistä vain yksi tai osa on aluksia.

Ehdotettu *7 kohdan* mukainen määritelmä IMDG-säännöstöstä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetun *8 kohdan* mukainen Itämeren määritelmä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä sekä kansainvälisissä yleissopimuksissa käytettävää määritelmää.

Ehdotetun *9 kohdan* mukaan itämerenluotsauksella tarkoitettaisiin toimintaa, jossa henkilö, jolla on itämerenluotsin lupakirja, toimii merenkulullisena neuvonantajana Itämeren alueella Suomen tai muiden Itämeren valtioiden kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella. Määritelmä vastaisi pääpiirteissään kumottavan itämerenluotseista annetun asetuksen määritelmää.

Ehdotetun *10 kohdan* määritelmä laivanisännästä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotettu *11 kohdan* mukainen laivasimulaattorin määritelmä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetun *12 kohdan* mukaan luotsauksella tarkoitettaisiin alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana. Luotsaus olisi siis sidottu vain luotsin ammattinimikkeellä suoritettavaan toimintaan. Tämän vuoksi kohdassa täsmennettäisiin, että itämerenluotsauksessa ei ole kyse luotsauksesta, sillä itämerenluotsina voi toimia myös muu merenkulun ammattilainen kuin luotsi.

Ehdotetun *13 kohdan* mukaan luotsausalue olisi rajattu vesialue, joka määritellään luotsausyhtiön toimintakäsikirjassa. Nykyisin luotsausalueita on Suomessa neljä kappaletta. Jatkossa luotsausalueet olisivat nykyistä pienempiä, jolloin luotsin olisi mahdollista ylläpitää osaamistaan kaikkien alueen väylien osalta. Koska luotsausalueet koskevat vain luotsausyhtiön toimintaa, on niiden tarkempi määrittely tarkoituksenmukaista jättää luotsausyhtiön tehtäväksi kuitenkin siten, että ne tulevat kuvatuksi toimivaltaisen viranomaisen hyväksymässä toimintakäsikirjassa.

Ehdotetun *14 kohdan* mukaan luotsauspalvelulla tarkoitettaisiin toimintaa, jossa toisen lukuun tarjotaan luotsausta alukselle Suomen luotsinkäyttöalueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ja tähän toimintaan liittyviä tilaus- ja kuljettamispalveluita.

Ehdotetun *15 kohdan* mukainen luotsausyhtiön määritelmä vastaisi nykyistä lainsäädäntöä.

Ehdotetun *16 kohdan* mukaan luotsilla tarkoitettaisiin henkilöä, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on luotsin lupakirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Ehdotetun *17 kohdan* mukainen luotsinkäyttöalue olisi uusi käsite. Luotsinkäyttöalueella tarkoitettaisiin aluetta, jolla alusten on noudatettava Suomen luotsinkäyttövelvollisuutta koskevia säännöksiä. Luotsinkäyttöaluetta ei merkittäisi merikarttoihin, vaan sen rajat ilmenisivät Liikenne- ja viestintäviraston asiaa koskevasta määräyksestä.

Ehdotetussa *18 kohdassa* määriteltäisiin luotsinkäyttölinja. Luotsinkäyttölinjalla tarkoitettaisiin VTS-väylällä olevaa kohtaa, jossa luotsinkäyttövelvollisen aluksen komentosillan olisi viimeistään oltava miehitetty luotsaavalla luotsilla tai tässä laissa edellytetyillä luotsausvapautusten haltijoilla. Toisin sanoen luotsinkäyttölinja muodostaisi ehdottoman rajan ja sisimmän pisteen aluksen kululle tietyllä väylällä ilman tarvittavaa luotsausosaamista.

Ehdotetun *19 kohdan* mukaan luotsipaikalla tarkoitettaisiin karttaan merkittävää kohtaa, jonka läheisyydestä tai jonka kohdan ja luotsinkäyttölinjan väliseltä alueelta luotsi nousee alukseen tai poistuu siitä. Luotsipaikka olisi myös piste, jota varustamot voivat hyödyntää rahtaussojimuksissaan ja jonka perusteella voitaisiin arvioida luotsattavan matkan pituutta ja luotsauskustannuksia.

Ehdotuksen *20 kohdan* määritelmä MARPOL-yleissopimuksesta vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotettu *21 kohdan* määritelmä merikapteeninkirjasta vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä, kuten liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) ja aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (508/2018), käytettävää määritelmää.

Ehdotetun *22 kohdan* mukaan meripalvelulla tarkoitettaisiin sellaista tarkoituksenmukaista laivaväkeen kuuluvana suoritettua palvelua aluksella, jossa 30 päivän ajanjakson aluksella laskeetaan vastaavan yhtä kuukautta. Kyseessä on yleisesti merenkulun viitekehyksessä käytettävä käsite.

Ehdotuksen *23 kohdan* mukaan meriympäristölle haitallisella irtolastilla tarkoitettaisiin MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisia öljyjä ja näihin ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita hiilivetyjä silloin kun niitä kuljetetaan irtolastina, MARPOL-yleissopimuksen II liitteen luokkiin X, Y tai Z kuuluvia nestemäisiä irtolasteja, MARPOL yleissopimuksen V liitteen mukaisia meriympäristölle haitallisia aineita irtolastina (*HME-aineet*), SOLAS-yleissopimuksen liitteen

VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyä vaarallista kiinteää irtolastia sekä edellä mainittuja aineita sisältäviä seoksia. Määritelmä vastaisi merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) määritelmiä aineista, joita pidetään meriympäristölle haitallisina.

Ehdotetun 24 kohdan mukaan PEC-lupakirjalla (*Pilot Exemption Certificate*) tarkoitettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää henkilölupaa, josta ilmenevät sen haltijan väylä- tai aluekohtaiset vapautukset luotsinkäyttövelvollisuudesta. Lupakirjalle merkittäisiin sekä vapautukset, että ne alukset, joita vapautukset koskevat.

Ehdotetussa 25 kohdassa määriteltäisiin saattohinaajakoulutus, joka olisi jäljempänä määritellyn saattohinauksen harjoittelua sisältävää koulutusta joko aluksella tai laivasimulaattorissa. Toiminnan luonteesta johtuen saattohinausta voidaan ensisijaisesti kouluttaa hallitusti ja turvallisesti simulaattoriympäristössä, joskin on suotavaa, että hinaajaoperaattorit saavat turvallisissa avomeriolosuhteissa harjoitella saattohinausmetodeja myös oikeiden alusten perässä. Simulaattoriharjoituksissa harjoitellaan saattohinauksessa käytävää kommunikaatiota, kauppa-aluksen nopeuden vaikutusta hinaajan toimintaan, kauppa-aluksen erilaisten häiriötilanteiden kannalta kriittisiä toimenpiteitä kauppa-aluksessa sekä ulkoisten olosuhteiden vaikutusta hinaajien toimintakykyyn ja turvallisuuteen.

Ehdotetussa 26 kohdassa määriteltäisiin saattohinaus. Saattohinauksella tarkoitettaisiin sellaista toimintaan soveltuvalla hinaajalla satama-alueen ulkopuolisilla väylillä tapahtuvaa kauppa-aluksen avustamista, jossa hinaaja on kytkettyä avustettavaan alukseen. Soveltuvana hinaajana voitaisiin pitää sellaista keulavinssillä varustettua kääntyväpotkurista hinaajaa, jonka vakavuus ja teho suhteessa avustettavaan alukseen ovat riittävät, jotta avustaminen on ensinnäkin turvallista ja toiseksi tuottaa todellista lisäarvoa avustettavan aluksen manoveeraukseen siten, että hinaaja pystyy välittömästi tuottamaan saatettavan aluksen ohjailuun tarvittavia ohjaavia ja jarruttavia voimia.

Ehdotetussa 27 kohdassa määriteltäisiin Saimaan kanava. Määritelmä vastaisi muualla lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetulla 28 kohdan määritelmällä Saimaan vesialue täsmennettäisiin tarkoittamaan järvistä koostuvaa järvioluetta, jolla sijaitsee luotsinkäyttövelvollisuuden piiriin kuuluva Saimaan väylästä, lukuun ottamatta Saimaan kanavaa.

Ehdotetussa 29 kohdassa määriteltäisiin Saimaan kanavan vuokra-alue. Määritelmä vastaisi muualla lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetussa 30 kohdassa määriteltäisiin sataman pitäjä. Sataman pitäjällä tarkoitettaisiin oikeushenkilöä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä. Sataman pitäjänä voisi toimia yritysmuotoisen toimijan lisäksi esimerkiksi kunta.

Ehdotetussa 31 kohdassa määriteltäisiin SOLAS-yleissopimus. Määritelmä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetussa 32 kohdassa määriteltäisiin STCW-yleissopimus. Määritelmä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetun 33 kohdan mukaan tilapäisellä luotsinkäyttölinjalla tarkoitettaisiin VTS-väylällä olevaa kohtaa, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tilapäiseksi luotsinkäyttölinjaksi

ja jossa luotsinkäyttövelvollisen aluksen komentosillan olisi viimeistään oltava miehitetty luot-saavalla luotsilla tai tässä laissa edellytetyillä luotsausvapautuksen haltijoilla. Tilapäinen luot-sinkäyttölinja olisi poikkeus luotsinkäyttölinjasta, joka määritetään pysyvästi jokaiselle väy-lälle.

Ehdotetun *34 kohdan* mukaan tilapäisellä luotsipaikalla tarkoitettaisiin sellaista muuta kohtaa kuin luotsipaikkaa, jossa luotsi nousee alukseen ja jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväk-synyt tilapäiseksi luotsipaikaksi. Tällainen paikka olisi käytössä ainoastaan määräajan.

Ehdotetussa *35 kohdassa* määriteltäisiin valtionalus. Määritelmä vastaisi vakiintunutta kansain-välistä määritelmää.

Ehdotetussa *36 kohdassa* määriteltäisiin kirjainyhdistelmä VTS, joka koostuu englannin kielen sanoista Vessel Traffic Services. Lyhenne on vakiintunut ammattikielessä, joten sen käyttöä lainsäädännössä voidaan pitää tarkoituksenmukaisena. VTS:llä tarkoitettaisiin alusliikenteen valvontaa ja ohjausta koskevaa järjestelmää ja toimintaa, jolla on valmiudet toimia vuorovaiku-tuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin.

Ehdotetussa *37 kohdassa* määriteltäisiin VTS-alue. Määritelmä vastaisi alusliikennepalvelulain määritelmää.

Ehdotetun *38 kohdan* mukaan VTS-keskuksella tarkoitettaisiin keskusta, jossa VTS-palvelun-tarjoaja ylläpitää alusliikennepalvelua.

Ehdotetun *39 kohdan* mukaan VTS-palveluntarjoajalla tarkoitettaisiin alusliikennepalvelun tar-joajaa, josta on säädetty tarkemmin alusliikennepalvelulaissa.

Ehdotetun *40 kohdan* mukainen VTS-väylä olisi lainsäädännössä uusi, mutta ammattikielessä vakiintunut käsite, jolla tarkoitettaisiin VTS-alueella sijaitsevaa kauppamerenkulkuun käytettyä yleistä kulkuväylää, jonka liikennettä valvoo ja ohjaa VTS-keskus.

Ehdotetun *41 kohdan* mukainen öljyn määritelmä vastaisi kansainvälisen MARPOL-yleissopi-muksen I liitteen mukaista määritelmää.

2 luku. Luotsinkäyttövelvollisuus

4 §. Velvollisuus käyttää luotsia. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsinkäyttövelvollisuu-den perusteista. Ehdotettu *1 momentti* sisältäisi yleissäännöksen, jonka mukaan sen rajoitta-matta, mitä Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista johtuu, alukset olisivat velvollisia käyttämään luotsia liikkeussaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella siten, kuin ehdotetussa laissa tai sen nojalla annetuissa säädöksissä tai määräyksissä säädetään. Sään-nöksellä asetettaisiin lähtökohdaksi alusten luotsinkäyttövelvollisuus, jota tarkennetaan jäljem-pänä. Kansainvälisillä velvoitteilla tarkoitettaisiin muun muassa YK:n merioikeusyleissopi-muksesta (SopS 50/1996) johtuvia velvoitteita.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin yleisestä luotsinkäyttövelvollisuudesta sellaisilla vesialueilla, joilla Suomi rantavaltiona arvioi alusliikenteen muodostavan riskin sen eduille, kuten me-riympäristölle ja ihmisille. Momentissa säädettäisiin, että alukset ja alusyhdistelmät, jotka ovat suurimmalta pituudeltaan yli 50 metriä ja hinausyhdistelmät, joissa alusten suurimmat pituudet yhteenlaskettuna ylittävät 50 metriä olisivat lähtökohtaisesti velvoitettuja käyttämään luotsia liikkeussaan Suomen luotsinkäyttöalueella. Luotsinkäyttöalue muodostuisi linjasta, joka Li-

kenne- ja viestintäviraston määräyksellä määritettäisiin Suomen rannikon edustalle. Linjan sisäpuoliset vesialueet olisivat sellaisia, joissa rantavaltion on tarpeen suojata etujaan vaatimalla alusten miehistöltä luotsausosaamista tai luotsin käyttöä. Momentin mukaan 50 metrin raja ei kuitenkaan koskisi VTS-väyliä, joilla sovellettaisiin määräyksellä annettavaa luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa, joka voisi vaihdella riippuen väylän ominaisuuksista. Yleistä luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa korkeampi luotsinkäyttövelvollisuuden raja ei aiheuttaisi väylillä sovellettaessa lisääntyneitä riskejä turvallisuudelle, sillä väyliä vesialueet ovat varmennettuja ja väyläalueella on navigointia helpottavia merenkulun turvalaitteita. Näin ollen aluksen navigointivirheestä aiheutuva riski on väyläalueen ulkopuolisia alueita vähäisempi.

Ehdotuksen arvioidaan myös ohjaavan kauppamerenkulun aluksia käyttämään VTS-väyliä, mitä voidaan pitää meriturvallisuuden kannalta perusteltuna. Näin voitaisiin ehkäistä ne harvinaiset tapaukset, joissa alus syystä tai toisesta pyrki käyttämään muuta kuin luotsattavaksi määriteltyä väylää ilman luotsia.

Pykälän 2 momentin lopussa todettaisiin, että alukset, jotka kuljettavat lastinaan SOLAS-yleis-sopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpoltoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti (niin sanotut *INF-lastit*), olisivat koostaan riippumatta luotsinkäyttövelvollisia Suomen luotsinkäyttöalueella. Tämä vastaisi nykyistä sääntelyä. Sen sijaan nykyisin luotsinkäyttövelvollisiksi kaikissa olosuhteissa määritellyt alukset, jotka kuljettavat irtolastina öljyä, nesteytettyä kaasua tai haitallisia nestemäisiä aineita, voisivat jatkossa saada vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta tietyin edellytyksin. Nykyisen lain 5 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaisesti luotsinkäyttövelvollisia ovat kaikki yli 15 metriset ulkomaiset valtionalukset. Tälle ei ole nähty perusteita meriturvallisuuden näkökulmasta, joten esitetään, että kyseisestä rajasta luovuttaisiin. Ulkomaiset valtionalukset muodostavat Suomen vesialueella samanlaisen riskin kuin vastaavan kaltaisen kauppalaivan, joten ehdotetaan, että näitä aluksia koskisivat samat luotsinkäyttövelvollisuutta koskevat säännökset ja rajat. Ulkomaisten valtionalusten maahantulon edellytyksistä on säädetty erikseen aluevalvontalaissa (755/2000), joten niitä koskeva erityissääntely luotsauslaissa ei aluevalvonnan näkökulmasta ole tarpeen.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan luotsinkäyttövelvollisuutta VTS-väylillä täsmennettäväksi siten, että arvioinnissa voitaisiin ottaa huomioon väylä- ja aluskohtaiset erityispiirteet. Tarkoituksena olisi asettaa luotsinkäyttövelvollisuuden raja sellaiselle tasolle, että kunkin aluksen asettama riski kullakin väylällä olisi asianmukaisesti huomioitu. Liikenne- ja viestintävirasto arvioisi 7 momentin mukaan luotsinkäyttövelvollisuuden rajan väyläkohtaisesti. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä määritettäisiin numeraalinen luotsinkäyttövelvollisuuden raja, joka perustuisi väylän ominaisuuksiin ja aluksen muodostamaan riskiin tietyt ominaisuudet omaavalla väylällä. Aluksen kuljettama lasti voisi vaikuttaa luotsinkäyttövelvollisuuteen kyseiselle alukselle tietyllä väylällä tiukentavasti, jos sille on riskiperusteinen syy.

Nykyisin luotsinkäyttövelvollisuus on määritetty kaikilla luotsattavilla väylillä kiinteästi vähintään 70 metriä pitkille tai 14 metriä leveille aluksille. Aluksen lastilla ei pääsääntöisesti ole vaikutusta luotsinkäyttövelvollisuudelle. Jatkossa olisi mahdollista säätää luotsinkäyttövelvollisuudesta nykyistä joustavammin siten, että tietyllä helpolla ja hyvin merkityllä väylällä luotsinkäyttövelvollisuus voisi olla hieman nykyistä korkeampi esimerkiksi pituuden osalta 80, 90 tai 100 metriä ja vastaavasti haastavammalla väylällä esimerkiksi 60 tai 70 metriä. Vastaavasti, jos alus kuljettaa erityisen vaarallista tai haitallista lastia tai esimerkiksi huomattavaa määrää matkustajia, voisivat edellä esimerkinomaisesti mainitut pituusrajat olla tiukemmat kuin vaarantonta ja haitatonta lastia kuljettavalla, esimerkiksi 80 metrin sijaan 70 metriä.

Ehdotettavan 3 momentin mukaan luotsinkäyttövelvollisia olisivat sellaiset alukset, joiden kuljettama lasti tai koko suhteutettuna niiden kulloinkin käyttämän väylän kanssa muodostavat korostuneen riskin meriturvallisuudelle, ympäristölle tai ihmisten terveydelle ja hengelle. Arvioitaessa aluksen ja väylän riskiä olisi huomioitava aluksen pituus, leveys ja syväys suhteessa väylän ominaisuuksiin sekä aluksen kuljettaman lastin haitallisuus tai vaarallisuus. Luotsinkäyttövelvollisuuden rajojen riskiperusteisen määrittämisen tueksi Väylävirasto on tilannut Aaltoyliopistolta selvityksen, johon sisältyy laskentamenetelmä erilaisten alusten muodostaman riskin määrittämiseksi väyläkohtaisesti. Selvityksen tuloksia on kuvattu edellä luvussa 4.1.1.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan täsmennettävän paikkaa, josta luotsinkäyttövelvollisuus alkaisi. Jos alus saapuu Suomen luotsinkäyttöalueelle sen ulkopuolelta VTS-väylää pitkin tai aikomuksenaan suoraan liittyä tällaiselle väylälle sen alkaessa, luotsinkäyttövelvollisuus alkaisi vasta kyseisen väylän luotsinkäyttölinjalta. Samoin aluksen poistuessa Suomen luotsinkäyttöalueelta VTS-väylää tai sen kuvitteellista jatketta pitkin luotsinkäyttövelvollisuus päättyisi sen käyttämän ulkomerelle johtavan VTS-väylän luotsinkäyttölinjalle. Tämä täsmentäisi ehdotuksessa 2 momentissa säädettyä ja varmistaisi sen, että alus ei olisi velvoitettu käyttämään luotsia VTS-väylällä sijaitsevan luotsinkäyttölinjan ja Suomen luotsinkäyttöalueen rajan välisellä alueella, jos VTS-väylän luotsinkäyttölinja sijaitsisi tai jopa koko väylä päättyisi ennen luotsinkäyttöalueen rajaa. Alusten kulkiessa luotsinkäyttöalueen sisällä on meriturvallisuuden sekä ympäristönsuojelun näkökulmasta perusteltua rajata niiden liikkumista varmennetuille väyläalueille, jos aluksen komentosillalla ei ole luotsausosaamista. Toisaalta, ei ole perusteltua pitää aluksella luotsia tarpeettoman kauas ulkomerelle, jos sinne johtava väylä on väylätaltaan ja merkinnöiltään riittävä.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan säädettäväksi aluksista, joita 3 ja 4 momentin mukainen luotsinkäyttövelvollisuus ei koskisi. Momentin 1 kohdan mukaan luotsinkäyttövelvollisuus ei koskisi voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti suomalaista valtionalusta. Käytännössä tällä tarkoitetaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksia. Näissä organisaatioissa on korkea merenkulullinen osaaminen ja koulutusjärjestelmä, joten alusten luotsinkäyttövelvollisuutta ei voida pitää perusteltuna. Momentin 2 kohdan mukaan luotsinkäyttövelvollisuudesta olisi vapautettu myös liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukainen lautta silloin, kun se liikennöi osana maantietä. Tällä tarkoitetaan losseja ja lautta-aluksia silloin, kun niitä käytetään varsinaisessa käyttötarkoituksessaan. Kyseiset alukset liikkuvat hyvin rajatulla vesialueella säännöllisesti ja varsin tiuhaan, joten luotsausosaamisen edellyttämistä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena. Sen sijaan niiden siirtyessä esimerkiksi telakkaan tai muutoin liikkeessä muualla kuin tavanomaisella reitillään, myös näiltä aluksilta edellytettäisiin luotsin käyttöä, jos ne ovat kooltaan luotsinkäyttövelvollisia niiden kulkemalla reitillä. Momentin 3 kohdassa olisi nykyistä lainsäädäntöä vastaavasti rajattu luotsinkäyttövelvollisuuden ulkopuolelle venäläinen alus sen liikennöidessä vain Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla. Momentin 4 kohdan mukaan puutavaran uitto Saimaan vesialueella olisi luotsinkäyttövelvollisuudesta vapaata. Tukkilauttoja hinaavat alukset ovat yleisesti kooltaan verrattain pieniä ja yhdistelmien nopeus on alhainen. Alusten perässään vetämä tukkilautta ei aiheuta vaaraa ympäristölle eikä lähtökohtaisesti myöskään ihmisille.

Ehdotetut rajaukset aluksista, joita luotsinkäyttövelvollisuus ei koske, eivät enää sisältäisi nykyisen lain 5 pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaista jäänmurtajia koskevaa kirjausta. Jäänmurtajat ovat kooltaan lähtökohtaisesti luotsinkäyttövelvollisia, jolloin niiltä on perusteltua edellyttää luotsausosaamista. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että jäänmurtajat hankkisivat jatkossa päällystölleen tarvittavan määrän luotsausvapautuksia ja kouluttaisivat kansipäällystönsä täydentävällä, jäänmurtotoimintaan räätälöidyllä koulutusjärjestelmällä, jolla taattaisiin myös tämän alusluokan luotsausosaaminen. Näin varmistettaisiin alusten häiriötön liikenne ja

toisaalta se, että aluksilla on paikalliset olosuhteet ja ympäristön tuntevaa henkilöstöä. Jäänmurtajien siirryttyä Arctia Oy:n omistukseen ei Liikenne- ja viestintävirastolla luotsausviranomaisena tai Väylävirastolla jäänmurrosta vastaavana viranomaisena ole enää mahdollisuutta vaikuttaa alusten miehitykseen, jolloin voidaan pitää perusteltuna, että lainsäädännössä edellytetään myös tältä alustyypiltä riittävää luotsausosaamista meriturvallisuuden varmistamiseksi. Koska kyse on Suomen viennin ja tuonnin sekä huoltovarmuuden kannalta keskeisestä toiminnasta, olisi jäänmurtotehtäviä varten kuitenkin mahdollisuus erityisestä syystä saada poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta ehdotetun lain 7 §:n mukaisesti.

Luotsinkäyttövelvollisuus ei siten koskisi 1) suomalaista valtionalusta; 2) liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaista lauttaa sen liikennöidessä osana maantietä; 3) venäläistä alusta sen liikennöidessä vain Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla; ja 4) puutavaran uittoa Saimaan vesialueella.

Pykälän 6 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi perustelluista turvallisuus- tai ympäristönsuojelullisista syistä päättää, että nimetyn päällikön tai tietyn aluksen on käytettävä luotsia. Ehdotus vastaa nykyisen lain 5 §:n 5 momenttia. Tämä mahdollistaisi muun muassa sen, että virasto voisi edellyttää luotsinkäyttöä esimerkiksi Saimaalla tai muulla herkällä vesialueella sellaiselta alukselta, joka ei muutoin olisi kyseisellä vesialueella luotsinkäyttövelvollinen. Nykyistä 5 §:n 5 momenttia on sovellettu viimeisen 20 vuoden aikana joitakin yksittäisiä kertoja, eikä ehdotetun toimivaltaisen viraston harkintavaltaan perustuvan lainkohdan käytön uskota tulevaisuudessakaan yleistyvän. Mahdollisuus tähän on kuitenkin hyvä pitää viranomaisen keinovalikoimassa mahdollisia poikkeuksellisia tapauksia varten.

Pykälän 7 momentissa ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetun luotsinkäyttöalueen rajoista sekä 3 momentissa tarkoitetun luotsinkäyttövelvollisuuden väyläkohtaisesta rajasta sekä 4 momentissa tarkoitetusta luotsinkäyttölinjasta väyläkohtaisesti. Määräyksessä tulisi määritellä luotsinkäyttövelvollisuuden raja ja luotsinkäyttölinja tai -linjat kullekin VTS-väylälle. Tarkoituksenmukaisista olisi, että omaamalla väylävapautuksen tiettyyn satamaan, lupakirjan haltijalla olisi käytettävissään kaikki ne vaihtoehtoiset reitit saapua satamaan, jotka kyseiselle alukselle voivat tulla kyseeseen. Tämä parantaisi meriturvallisuutta, kun alus ei olisi sidottu vain yhteen saapumis- tai poistumisreittiin satamasta, vaan voisi valita liikennetilanteen ja olosuhteet huomioiden tarkoituksenmukaisimman väylän. Luotsinkäyttövelvollisuuden tarkempien rajojen määrittäminen on tarkoituksenmukaisinta tehdä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, sillä rajojen määrittäminen on luonteeltaan teknistä ja vaikuttaa yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin pääsääntönä säädettyä yleistä luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa lieventävästi, kuten luvussa 4.1.1 on kuvattu.

5 §. Vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi niistä perusteista, joiden nojalla alukselle voitaisiin myöntää vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän henkilölupakirjan nojalla. Henkilölupakirjaa koskevan vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että aluksella on riittävä ammattitaito ja muu osaaminen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi.

Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin niistä tilanteista, joissa erityyppisten alusten voitaisiin rantavaltion näkökulmasta hyväksyä kulkevan Suomen väylillä ilman luotsausyhtiön luotsia. Lupakirjalle merkityn vapautuksen haltijan edellytettäisiin läsnäolon lisäksi valvovan aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä, eli tosiasiallisesti osallistuvan aluksen ohjailuun luotsinkäyttöalueella ja siten toimivan aluksen turvallisen kulun kannalta vähintään luotsia vastaavassa roolissa. Lupakirjan haltijan ei edellytettäisi olevan aluksen päällikkö, joka viime kädessä vastaa aluksen ohjailusta.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin tilanteista, joissa luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttamiseksi riittäisi, että aluksen komentosillalla on läsnä vähintään yksi henkilö, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta kyseiselle alukselle ja väylälle. Kohdan *a-alakohdan* mukaan tällaisia aluksia olisivat alukset, joiden kuljettaman meriympäristölle haitallisen irtolastin ja aluksella olevien polttoöljyjen tai muiden hii-livetyjen yhteenlaskettu määrä ei ylitä 3 000 tonnia. Pienen aluksen lastin määrä voi olla vastaava kuin suuren aluksen polttoainemäärä, jolloin myös niiden muodostama riski meriympäristölle on pitkälti toisiaan vastaava. Onkin perusteltua, että näitä aluksia koskisivat samat ehdot luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttamiseksi. Ehdotettu 3 000 tonnin määrä mahdollistaisi tavanomaisten vaarattomia lasteja kuljettavien alusten operoinnin yhdellä PEC-lupakirjalla, sillä näiden alusten polttoainetankin koko ei ylitä 3 000 tonnin ehdotettua rajaa. Kuitenkin vastaavasti jo verrattain pienet meriympäristölle haitallisia irtolasteja kuljettavat alukset olisivat sellaisia, että ne eivät lastissa lukeudu tämän kohdan piiriin. Sen sijaan purettuaan lastinsa myös nämä alukset tyypillisesti kuuluisivat tämän alakohdan soveltamisalaan.

Ehdotetun 1 momentin 1 kohdan *b alakohdassa* huomioitaisiin a alakohtaa vastaavalla logiikalla myös irtolastina tai aluksella käytettäväksi tarkoitettuna polttoaineena nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan Kansainvälisen merenkulkujärjestön säännösten 19 luvussa tarkoitettuja aineita ja niihin rinnastettavia nesteytettyinä kuljetettavia kaasuja kuljettavat alukset, eli IMO:n IGC-säännösten soveltamisalaan kuuluvat alukset. Myös näiden alusten osalta huomioitaisiin sekä aluksella lastina oleva että käytettäväksi tarkoitettu polttoaine.

Ehdotetun 1 momentin 1 kohdan *c alakohdan* mukaan sellainen matkustaja-alus, joka kuljettaa enintään 400 matkustajaa, voisi saada vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta, jos sen komentosilta on miehitetty vähintään yhdellä henkilöllä, jolla on PEC-lupakirjalle merkitty vapautus kyseiselle alukselle ja väylälle. Kyseinen 400 matkustajan raja perustuu arvioon riittävästä valmiudesta evakuoititilanteissa. Tätä suurempaa matkustajamäärää kuljettavalta alukselta vaadittaisiin ehdotetun 1 momentin 3 tai 4 kohdan mukaisesti vahvennettua luotsausosaamista.

Ehdotetun 1 momentin 2 kohdassa edellytettäisiin vahvennettua luotsausosaamista sellaisilta aluksilta, jotka tavanomaisissa olosuhteissa saattohinataan satamasta tai satamaan. Näiden alusten komentosillalla tulisi luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttamiseksi olla vähintään kaksi henkilöä, jotka omaavat luotsausvapautuksen kyseiselle alukselle ja väylälle. Lisäksi edellytettäisiin, että vähintään toinen heistä on käynyt myös erillisen saattohinaajakoulutuksen. Tällaiset alukset ovat tyypillisesti suurimpia Suomessa vierailevia aluksia, kuten öljytankkereita tai suuria risteilijöitä, jolloin meriturvallisuuden ja rantavaltion etujen suojaamisen vuoksi on perusteltua edellyttää vahvennettua luotsausosaamista. Lisäksi säännöksellä pyrittäisiin varmistamaan, että aluksella on tarvittava osaaminen turvalliseen operointiin ja yhteistyöhön aluksia avustavien saattohinaajien kanssa. Esimerkiksi Sköldvikin jalostamolla Neste on vaatinut jo nykyisin, että Sköldvikiin luotsaavat luotsit ovat käyneet sataman edellyttämän saattohinaajakoulutuksen. Vastaava vaatimus olisi tällaisten alusten osalta perusteltu myös muualla, joten asiasta ehdotetaan säädettäväksi lailla.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa säädettäisiin niistä aluksista, jotka voisivat saada vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta, jos niiden komentosilta on miehitetty vähintään kahdella kyseiselle alukselle ja väylälle PEC-lupakirjalle merkityn luotsausvapautuksen omaavalla henkilöllä, joiden olisi valvottava aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä. Tällaisia aluksia olisivat kaikki ne alukset, jotka eivät lukeudu 1 tai 2 kohdan mukaisiin aluksiin, eli suuremmat meriympäristölle haitallisia irtolasteja kuljettavat alukset, suuremmat kaasutankkerit sekä sellaiset matkustaja-alukset, jotka kuljettavat enemmän kuin 400 matkustajaa eivätkä täytyä 4 kohdan edellytyksiä. Suomen tavanomaisesta liikenteestä tällaisia aluksia olisivat nykytilanteessa

mm. osa Ro-Pax liikenteestä, öljytankkerit sekä risteilyalukset. Näistä suuri osa käy Suomessa harvakseltaan, joten ne käyttäisivät jatkossakin luotsia. Matkustaja-autolautoilta olisi niiden kuljettaman matkustajamäärän vuoksi perusteltua edellyttää vahvennettua luotsausosaamista. Tämä vastaisi osan toimijoista jo nykyisin soveltamaa varustamon sisäistä käytäntöä. Matkustaja-aluksilta ei jatkossa enää edellytettäisi muita aluksia korkeampaa matkamäärää vapautuksen saamiseksi. Turvallisuuden kannalta on tarkoituksenmukaisempaa lisätä luotsausosaamisen omaavien henkilöiden määrää komentosillalla, kuin edellyttää yhdeltä henkilöltä laajempaa osaamisnäyttöä vapautuksen saamiseksi. Kuitenkin, mikäli matkustaja-alus liikennöi Suomeen säännöllisesti voisi se soveltaa 4 kohdan mukaisia vaatimuksia päällystön luotsausosaamisen osalta.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa säädettäisiin säännöllisessä reittiliikenteessä olevan aluksen luotsinkäyttövelvollisuutta koskevasta vapautuksesta. Säännöksen tarkoituksena olisi, että aluksella, joka kuljettaa suurta määrää matkustajia (yli 400), olisi vahvennettu luotsausosaaminen verrattuna momentin 1 kohdan mukaisiin aluksiin. Matkustaja-autolautoilta olisi niiden kuljettaman matkustajamäärän vuoksi perusteltua edellyttää vahvennettua luotsausosaamista. Tämä vastaisi osan toimijoista jo nykyisin soveltamaa varustamon sisäistä käytäntöä. Matkustaja-aluksilta ei jatkossa enää edellytettäisi muita aluksia korkeampaa matkamäärää vapautuksen saamiseksi. Turvallisuuden kannalta on tarkoituksenmukaisempaa lisätä luotsausosaamisen omaavien henkilöiden määrää komentosillalla, kuin edellyttää yhdeltä henkilöltä laajempaa osaamisnäyttöä vapautuksen saamiseksi. Mikäli tällainen alus liikennöi tietyllä suomalaisella väylällä säännöllisesti vähintään viikoittain, ei alukselta kuitenkaan olisi turvallisuuden kannalta perusteita edellyttää 4 kohdan mukaisesti kahden PEC-lupakirjan haltijan jatkuvaa läsnäoloa komentosillalla, sillä säännöllisessä reittiliikenteessä olevan aluksen kansipäällystöllä voidaan katsoa olevan liikenteen luonteesta johtuvaa väylätuntemusta reitiltä. Näin ollen luotsinkäyttövelvollisuudesta ehdotetaan vapautettavaksi sellainen säännöllisessä reittiliikenteessä oleva alus, joka kuljettaa yli 400 matkustajaa ja jonka päälliköllä on PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus. Lisäksi aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä tulee valvoa vähintään kahden kansipäällystön jäsenen, joista toisella on PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus ja toisella joko PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus tai kokemusta aluksen ohjailusta vähintään 10 matkaa väylän molempiin suuntiin. Lisäksi edellytettäisiin, ettei aluksen kuljettaman meriympäristölle haitallisen irtolastin ja aluksella olevien polttoöljyjen tai muiden hiilivetyjen yhteenlaskettu määrä ylitä 3 000 tonnia tai aluksen lastina kuljettaman tai polttoaineksi tarkoitettun, nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan Kansainvälisen merenkulkujärjestön säännösten 19 luvussa tarkoitettujen aineiden tai näihin rinnastettavien nesteytettyjen kaasujen määrä ylitä 1 000 kuutiota.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin poikkeuksellisesta menettelystä, jolla alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain 10 a §:n mukaista jäänmurtotehtävää suorittava alus voitaisiin vapauttaa luotsinkäyttövelvollisuudesta. Jäänmurtotehtävät ovat Suomen merenkulun ja siten ulkomaankaupan sujuvuuden kannalta erityisasemassa, minkä vuoksi lainsäätäjän on perusteltua varmistaa näiden alusten häiriötön operointi varmistuen kuitenkin siitä, että aluksilla on myös luotsausosaamisen näkökulmasta riittävän pätevä henkilöstö.

Tämän vuoksi ehdotetaan, että edellä mainitun mukaisessa jäänmurtotehtävässä toimiva alus voisi olla luotsinkäyttövelvollisuudesta vapaa osin muita aluksia kevyemmin vaatimuksin. Toisaalta kevyempää luotsausosaamista kompensoitaisiin sillä, että edellytettäisiin jäänmurtajan komentosillan miehittämistä sen väylällä ollessa aina vähintään kahdella kansipäällystön jäsenellä. Jotta varmistetaan riittävä väylänavigointiosaaminen ja väylätuntemus, toisella näistä kansipäällystön jäsenistä tulisi olla vähintään yksi alueellinen PEC-lupakirja, jonka ei kuitenkaan välttämättä tarvitsisi olla juuri siltä alueelta, jolla alus sillä hetkellä operoi. Käytännössä

nykyisillä jäätälvilla jäänmurtotehtävissä toimivien alusten kansipäällystölle syntyy laajamittaisemmin praktiikkaa lähinnä Perämeren ja itäisen Suomenlahden alueilta muiden alueiden väylästäöllä operoinnin jäädessä satunnaiseksi. Tästä syystä alueellisia vapautuksia olisi mahdollista hankkia lähinnä Perämeren ja Kotkan VTS-alueille.

Ehdotetun lainkohdan mukaan, mikäli henkilöllä on voimassa oleva alueellinen vapautus sille VTS-alueelle, jolla alus sillä hetkellä liikennöi, tulisi tämän käydä lisäksi 61 §:n 2 momentin 1-3 kohdassa mainitut toimijan koulutusjärjestelmän mukaiset koulutukset, jotka liittyvät nimenomaisesti jäänmurtotoimintaan. Sen sijaan, mikäli alus operoi muulla kuin sillä VTS-alueella, jolle kansipäällystön jäsenellä on vapautus, edellytettäisiin luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautumiseksi lisäksi sitä, että henkilö on käynyt koulutusjärjestelmän mukaiset, 61 §:n 2 momentin 4-6 kohdan mukaiset luotsausosaamisen kannalta relevantit osuudet. Tällöin voitaisiin hyväksyä erityistehtävää varten se tosiseikka, että muutoin luotsinkäyttövelvollista alusta operoidaan luotsinkäyttöalueella ilman lain pääsäännön mukaista väyläkohtaista tai alueellista vapautusta taikka luotsia.

Käytännössä siis yhden alueellisen vapautuksen omaava, sekä 61 §:n mukaisen koulutusjärjestelmän läpikäynyt jäänmurtotehtävää suorittavan toimijan kansipäällystöön kuuluva henkilö saisi vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta kaikille Suomen talvimerenkulun väylille olettaen, että aluksen komentosillalla on myös vähintään toinen kansipäällystön jäsen jäänmurtotehtävää Suomen luotsinkäyttöalueella suorittaessa. Siltä osin, kuin alus operoi muussa kuin sopimusperusteisessa jäänmurtotehtävässä, edellytettäisiin alukselta sen kokoon ja ominaisuuksiin perustuvaa lain pääsäännön mukaista luotsausosaamista.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan rajoitusta, jonka mukaan vapautusta luotsinkäyttövelvollisuudesta ei kuitenkaan voitaisi myöntää alukselle, joka kuljettaa lastinaan SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti. Säännös vastaisi nykyistä oikeustilaa. Ydinmateriaalia sisältävien lastien on katsottava olevan niin vaarallisia, ettei Suomi rantavaltion ominaisuudessa voisi sallia niiden kuljettamista luotsinkäyttöalueellaan ilman virkavastuulla toimivaa luotsausyhtiön luotsia.

Pykälän 4 momentin mukaan vapautuksen myöntämisen edellytyksenä olisi lisäksi, että väylän mitoitus on sellainen, että aluksen turvallinen navigointi väylällä on mahdollista. Liikenne- ja viestintävirasto voisi näin ollen olla myöntämättä luotsausvapautusta aluksen henkilöstöön kuuluvalla hakijalle sellaiselle väylälle, jolla aluksen turvallinen navigointi ei ole mahdollista. Tällainen tilanne tulisi harkittavaksi ainakin silloin, jos hakemuksen kohteena oleva alus olisi mitoiltaan suurempi kuin väylän suunnitteluun käytetty mitoitusalus.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin alusten velvollisuudesta ilmoittaa, jos ne eivät ehdotetun 1 momentin nojalla käytä luotsia. Aluksen päällikön tai asiamiehen tulisi tällöin ilmoittaa tästä sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen tai muulla tavalla asianomaiselle VTS-keskukselle ennen kuin alus saapuu Suomen vesialueelle. Ilmoitukseen olisi liitettävä komentosillalla aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviin toimenpiteisiin osallistuvien tai sitä valvovien PEC-lupakirjan haltijoiden lupakirjojen numerot. Alukset ovat velvollisia ilmoittamaan saapumisestaan suomalaisen satamaan ennakkoon Portnet-järjestelmää käyttäen ja ilmoituksen luotsinkäyttövapautuksesta voisi hoitaa samassa yhteydessä. Vaihtoehtoisesti sellaiset alukset, jotka käyttävät tiuhaan kyseisen VTS-alueen väyliä, voisivat ilmoittaa etukäteen pidemmän ajanjakson osalta aluksella ohjailu-, käsittely- tai niihin liittyvissä toimenpiteissä toimivien henkilöiden lupakirjojen numerot.

6 §. Poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta satama-alueella. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi satamalle myönnettävästä luotsinkäyttöpoikkeuksesta. Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi sataman pitäjän esityksestä hyväksyä alueen, jonka sisällä sataman pitäjän hyväksymä henkilö voi toimia aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana tai ohjailua alusta ilman luotsia tai luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavaa henkilölupaa alueen sisäisessä toiminnassa. Säännös vastaa nykyisen lain 4 §:n 4 momenttia sillä erotuksella, että sataman pitäjän tulisi yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa määrittää se maantieteellinen alue, jolla nykyistä toimintaa harjoitetaan. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä hyväksyntä esitykselle olisi rajattu vain esityksessä tarkoitettun alueen sisäiseen alusten ohjailuun liittyvään toimintaan, jollaista olisi ohjailu laituri- tai ankkuri- paikkojen tai muiden tilapäisten alusten sijoituspaikkojen välillä. Ehdotuksen tarkoituksena on parantaa merenkulun turvallisuutta selventämällä nykyisin vallitsevaa epäselvyyttä siitä, mikä katsotaan satama-alueeksi luotsauksen näkökulmasta ja näin poistaa suuret satamakohtaiset tulkintaerot.

Esitystä koskevalla vaatimuksella varmistettaisiin, että pykälän tarkoittamassa toiminnassa olisi kyse nimenomaisesti niin sanotusta satamaluotsauksesta, joka liittyy alusten siirtelyyn satama-alueella. Momentin mukaan sataman pitäjä voisi hyväksyä henkilön harjoittamaan satama-alueella alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana tai muu henkilö voisi ohjailua alusta ilman luotsia tai luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavaa henkilölupaa. On huomattava, että sataman pitäjä voisi hyväksyä aluksen päällikön itse toimimaan tällaisessa tehtävässä. Sataman pitäjän hyväksymään henkilöön ei sovellettaisi luotsilta tai PEC-lupakirjalliselta edellytetyjä osaamisvaatimuksia, vaan sataman pitäjä voisi itsenäisesti määrittää esimerkiksi satamajärjestyksessä edellytyksiä tässä tehtävässä toimimiselle.

Lisäksi 1 momentissa säädettäisiin, että esitykseen tulisi liittää kuvaus alueesta, jolla satama harjoittaisi kyseistä toimintaa. Viranomaisen päätösharkinta kohdistuisi kyseisen alueen turvallisuuserusteiseen hyväksyntään eikä esityksen liitteeksi olisi aluekuvauksen lisäksi välttämätöntä liittää esimerkiksi prosessi- ja riskiarviokuvauksia, ellei sellaisille ole erityistilanteessa poikkeuksellinen tarve.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi edellytyksistä, joiden täytyessä hyväksyntä olisi myönnettävä. Ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi myönnettävä 1 momentissa tarkoitettu hyväksyntä, jos toiminta ei aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle ja luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa. Säännöksen tarkoitus on tuoda satamatoimintoihin ja -kuljetuksiin joustoa sellaisissa tilanteissa, joissa luotsauksenomainen toiminta ilman voimassa olevaa luotsin lupakirjaa tai PEC-lupakirjaa voidaan kohtuudella katsoa turvalliseksi.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi hyväksynnän voimassaoloajasta. Ehdotetaan, että hyväksyntä olisi voimassa toistaiseksi, mutta sataman olisi tehtävä uusi esitys, jos hyväksynnässä tarkoitettun alueen satamarakenteisiin tehdään olennaisia muutoksia. Näin varmistettaisiin, että hyväksymispäätöksessä määritelty alue rakenteineen säilyy ajantasaisena.

Pykälän *4 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi sataman korvausvastuusta asiallisesti nykyisen lain 4 c §:ää vastaavasti. Satamaan sovellettaisiin, mitä säädetään luotsausyhtiön korvausvastuusta ja sen enimmäismäärästä, jos 1 momentissa mainittu sataman tehtävään hyväksymä henkilö on joku muu kuin satama-alueella siirrettävän aluksen miehitykseen kuuluva.

7 §. Muu poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta. Pykälässä säädettäisiin niistä tilanteista, joissa Liikenne- ja viestintävirasto voisi joko omasta aloitteistaan tai hakemuksesta myöntää aluksille

tai alusten päälliköille poikkeuksia velvollisuudesta käyttää luotsia. Pykälään sisältyisi soveltuvin osin nykyisen lain 21 §:n 3 momentissa säädetty tilanteet, joissa Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeuksia velvollisuudesta käyttää luotsia. Poikkeuksista olisi lain rakenteen kannalta tarkoituksenmukaisempaa säätää samassa yhteydessä luotsinkäyttövelvollisuuden ja siitä vapauttamisen kanssa. Säännös eroaisi nykyisestä säännöksestä siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myös omasta aloitteestaan myöntää poikkeuksia. Tämä on osoittautunut tarpeelliseksi nykyisen lain voimassaolon aikana, sillä välillä on tarkoituksenmukaisempaa myöntää poikkeus esimerkiksi laajemmin tietyn alueen aluksille yksittäisten alusten sijaan. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää poikkeuksen joko aluksille tai niiden päälliköille. Edellytyksenä olisi, kuten nykyisin, ettei alusturvallisuutta ja ympäristöä vaaranneta ja että luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi siis päätöksenteossaan ensi vaiheessa toimivaltaisen liikenteen turvallisuusviranomaisen ominaisuudessa arvioida paitsi turvallisuusnäkökohtia myös sitä, olisiko lain velvoitteiden noudattaminen tosiasiallisesti ilmeisen tarpeetonta ja kohtuuttoman hankalaa. Hakemus olisi evättävä perusteettomana, jos näin ei ole.

Ehdotetun pykälän 2 momentissa listattaisiin 11 tapausta, joissa Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää poikkeuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta. Listan 12:ssa kohdassa säädettäisiin, että poikkeuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta voisi myöntää myös muuta vastaavaa toimintaa varten. Näin ollen listaa ei ole tarkoitettu tyhjentäväksi.

Momentin 1 kohdan mukaan poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta voitaisiin myöntää erityisten sää- tai jääolosuhteiden vuoksi. Erityisesti talvisin voi olla luotsien turvallisuuden vuoksi välttämätöntä siirtää luotsin otto- ja jättöpaikka luotsinkäyttölinjaa sisemmäksi äkillisestikin muuttuneiden jääolosuhteiden vuoksi. Näin ollen tarvitaan poikkeusmahdollisuus luotsinkäyttövelvollisuudesta, jotta alukset eivät syyllisty luotsinkäyttövelvollisuuden laiminlyöntiin navigoidessaan ilman luotsia väylällä siihen kohtaan, josta luotsi poikkeuksellisesti nousee alukseen ja aloittaa luotsauksen. Lakiin ehdotetun 59 §:n mukainen mahdollisuuden tilapäisen luotsinkäyttölinjan asettamiseksi arvioidaan vähentävän tarvetta tämän lainkohdan soveltamiseen.

Momentin 2 kohdassa säädettäisiin poikkeuksesta öljy- tai kemikaalivahinkojen torjuntatoimien suorittamiseksi ja 3 kohdassa pelastustoimien tai rajaturvallisuustehtävien suorittamiseksi. Nämä poikkeusmahdollisuudet ovat välttämättömiä tilanteissa, joissa aluksia tai meriympäristöä uhkaa välitön vaara. Vastaava poikkeusmahdollisuus löytyy myös likipitäen kaikista merenkulkua koskevista kansainvälisistä sopimuksista. On selvää, ettei luotsin puute voisi olla esteenä välittömiin pelastustoimiin ryhtymisessä.

Momentin 4 kohdassa valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto myöntämään poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain 10 a §:n tarkoittamien jäänmurtopalvelujen hoitamista varten. Lähtökohtaisesti jäänmurtajien miehistön odotetaan hankkivan itselleen tarvittavan luotsausosaamisen alueellisen PEC-lupakirjan muodossa. Koska kyseessä on kuitenkin Suomen meriliikenteen sujuvuuden kannalta keskeinen tehtävä, olisi perusteltua, että poikkeuksellisissa tilanteissa tähän tehtävään voitaisiin myöntää tarvittaessa poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta, jotta välttyttäisiin häiriöiltä kauppamerenkulun liikennöinnissä. Poikkeus tulisi pääsääntöisesti kyseeseen kuitenkin vain sellaisissa tapauksissa, joissa uhkana on vähäistä merkittävämpi häiriö kauppamerenkulun toimintaan.

Momentin 5 kohdan poikkeusmahdollisuuden piiriin sisältyisivät viranomaisten väliset tai kansainväliseen yhteistyöhön liittyvät harjoitukset ja 6 kohdan piiriin kilpailut. Näissä tilanteissa luotsinkäyttövelvollisten alusten määrä voisi olla huomattava ja toiminta tapahtua myös osittain kauppamerenkulun väylien ulkopuolella, missä luotseilla ei välttämättä ole luotsausosaamista.

Viranomaisen tulisi näissä tilanteissa tarkkaan harkita erityisesti sitä, vaarantuuko alusturvallisuus tai ympäristö kyseisestä toiminnasta, eli voidaanko poikkeusta luotsinkäyttövelvollisuudesta myöntää. Päätökseen lieneekin useimmiten tarpeen asettaa lisämääreitä aluksilta edellytettävästä luotsausosaamisesta. Esimerkiksi saattueluotsaus voisi tulla näissä tapauksissa kysymykseen.

Momentin *7 kohtaan* sisältyisivät väyläalueella tai sisäisillä aluevesillä tapahtuvalla vesirakennustyömaalla tehtävät työt, *8 kohtaan* väyläalueella tai sisäisillä aluevesillä tapahtuva putken, kaapelin tai muun sellaisen laskeminen ja *9 kohtaan* tietyllä vesialueella suoritettava tutkimustoiminta. Näissä yhteyksissä ei välttämättä olisi tarkoituksenmukaista edellyttää aluksilta luotsinkäyttöä. Tämä ei lähtökohtaisesti tarkoittaisi, että alukset saisivat poikkeuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta matkalle satamasta toimenpidealueelle, vaan säännökset olisivat tarkoitettuja ennen kaikkea varsinaisen lainkohdassa kuvatun toimenpiteen aikaiseen alusten liikehdintään Suomen luotsinkäyttöalueella.

Momentin *10 kohdassa* asetettaisiin mahdollisuus myöntää poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta saariston kehityksen edistämisestä annetun lain (494/1981) 5 §:ssä tarkoitettujen liikenne- ja kuljetuspalvelujen turvaamiseksi harjoitettavaa liikennettä varten. Momentin *11 kohdassa* puolestaan asetettaisiin mahdollisuus myöntää poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta kotimaanliikenteen liikennealueella I tai II sijaitsevalla nimetyllä ja rajatulla alueella harjoitettavaa liikennöintiä varten. Kotimaanliikenteen liikennealueet I ja II määritellään aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 36 kohdassa ja tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston (nyk. Liikenne- ja viestintävirasto) määräyksessä Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat (TRAFI/7106/03.04.01.00/2010). Nämä alukset saataisivat olla osalla väylästä luotsinkäyttövelvollisia, mutta tällä säännöksellä voitaisiin harkinnanvaraisesti joustaa aluksilta edellytetystä luotsausosaamisesta. Säännöstä ei kuitenkaan ole tarkoitettu myönnettävän automaattisesti kaikille hakijoille, vaan joissain tapauksissa voisi olla perusteltua edellyttää myös näiltä aluksilta luotsausosaamista. Osa näistä aluksista on verrattain suuria suhteessa niiden käyttämään väylätilaan, minkä lisäksi alukset voivat kuljettaa huomattavia määriä matkustajia sekä vaarallisia aineita. Säännös kuitenkin mahdollistaisi poikkeuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta sellaisissa tapauksissa, joissa se olisi ilmeisesti tarpeetonta. Tällaisia tilanteita voisivat olla esimerkiksi etenkin tiettyä verrattain lyhyttä reittiä säännöllisesti operoivat saariston yhteysalukset tai esimerkiksi tietyn rannikko- tai sisävesialueen sisäiset rahdikuljetukset.

Momentin *12 kohdassa* asetettaisiin mahdollisuus myöntää poikkeukset sellaisia aluksia varten, joiden pääasiallinen tehtävä on toimia ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) tai ammattikorkeakoululain (932/2014) mukaisessa merenkulkualan koulutuskäytössä. Poikkeusperuste koskisi siten vain oppilaitosten tai ammattikorkeakoulujen koulutukseen käytettäviä laivoja. Kyseisen toiminnan luonne sellainen, ettei poikkeuksen myöntämisen arvioida olennaisesti heikentävän merenkulun turvallisuutta. Kyseistä toimintaa harjoittaisivat auditoidut oppilaitokset, joilla arvioidaan olevan riittävä osaaminen koulutustoiminnassa tapahtuvalle aluksen kuljettamiselle.

Momentin *13 kohdassa* säädettäisiin poikkeusmahdollisuudesta momentin muihin kohtiin rinnastuvissa tilanteissa.

Momentin kohtien 1-4 tilanteet on arvioitu sellaisiksi, jotka syntyvät tai vähintään voivat syntyä äkillisesti ja vaativat välitöntä päätöksentekoa. Näissä tilanteissa Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä päätöksen luotsinkäyttövelvollisuutta koskevasta poikkeuksesta itsenäisesti. Sen sijaan momentin 5-12 kohdissa kuvatut tilanteet ovat luonteeltaan sellaisia, että ne ovat toimijoilla

tiedossa hyvissä ajoin etukäteen. Näissä tilanteissa ehdotetun pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle kuulemisvelvoitteesta ennen päätöksentekoa.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi 2 momentin nojalla myönnetyn poikkeuksen voimassaoloajasta. Lähtökohtaisesti poikkeukset olisivat voimassa enintään 6 kuukautta sen myöntämisestä. Tästä poiketen 1 momentin 10–12 kohdassa tarkoitettu poikkeus voitaisiin myöntää vaihtoehtoisesti myös toistaiseksi voimassaolevana, sillä kyseisten kohtien mukainen toiminta on lähtökohtaisesti vakiintunutta tai jatkuvaksi tarkoitettua.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin pääosin nykysääntelyä vastaavasti, että puolustusvoimat voisi vapauttaa velvollisuudesta käyttää luotsia ulkomaisen valtionaluksen, joka osallistuu Puolustusvoimien isännöimään koulutukseen, harjoitukseen tai muuhun puolustusyhteistyöhön taikka on muutoin Puolustusvoimien isännöimänä Suomen vesialueella olevalla luotsinkäyttöalueella. Erona voimassa olevaan sääntelyyn, momentissa säädettäisiin vastaavasta mahdollisuudesta myös Rajavartiolaitokselle, jolla voi olla pykälässä säädettyä vastaavaa toimintaa.

3 luku. Luotsausyhtiö ja luotsauspalvelut

8 §. Oikeus tarjota ja harjoittaa luotsausta. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 4 §:n 1 momentin sisältöä sillä erolla, ettei pykälässä erikseen mainittaisi etäluotsausta. Säännöksen mukaan luotsauspalveluja ei saisi tarjota muu kuin luotsausyhtiö eikä luotsausta harjoittaa muu kuin luotsausyhtiön palveluksessa oleva luotsi. Etäluotsaus kuuluu määritelmällisesti luotsauspalveluihin ja sisältyy siten luotsausyhtiön ja luotsien tehtäviin, eikä sitä ole tarpeen erikseen mainita ehdotetussa pykälässä. Luotsausyhtiöllä tarkoitettaisiin 3 §:n mukaan osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (1008/2010).

9 §. Velvollisuus tarjota luotsauspalvelua. Pykälän 1 momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 4 §:n 3 momenttia. Luotsausyhtiön olisi tarjottava tässä laissa tarkoitettuja luotsauspalveluja alueilla, joilla luotsia on käytettävä 4 §:n mukaan.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi asiasisällöltään voimassa olevan lain 21 §:n 4 momenttia vastaavasti, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää luotsausyhtiölle poikkeuksia velvollisuudesta tarjota luotsauspalveluja, jos velvollisuutta tarjota palvelua olisi pidettävä ilmeisen tarkoituksettomana tai kohtuuttoman hankalana. Tällaisilla tilanteilla tarkoitetaan muun muassa erityisiä sää- tai jääolosuhteita, öljy- tai kemikaalivahinkojen torjuntatoimia ja torjunnan harjoittamista, pelastustoimia tai rajaturvallisuustehtäviä sekä erilaisia vesirakennustyömaalla tehtäviä töitä tai muita huoltotoimenpiteitä. Poikkeus voitaisiin myöntää myös esimerkiksi kansainväliseen yhteistyöhön liittyvien, rajatulla alueella toteutettavien harjoitusten vuoksi tai kilpailujen, pelastustoimien tai rajaturvallisuustehtävien suorittamiseksi tai tietyllä vesialueella suoritettavaa tutkimustoimintaa varten.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi voimassa olevan lain 12 §:n 3 momentin mukainen säännös siitä, että luotsausyhtiön on varmistettava, että sen palveluksessa olevilla luotsailla on tehtävissään tarvitsemansa voimassa olevat luotsin lupakirjat. Säännöksen tarkoitus on mahdollistaa luotsausyhtiön tietojensaantioikeus viranomaiselta.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että luotsausyhtiön olisi varmistettava, että tämän lain 8 luvussa tarkoitettuja tutkintoja vastaanottavia henkilöitä on riittävä määrä tutkintojen vastaanottamisen sujuvaksi järjestämiseksi.

10 §. Luotsausmaksu. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsausmaksusta pääosin voimassa olevan lain 6 §:n 2–4 ja 6 momentteja vastaavasti. Pykälän *1 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että luotsia käyttävän aluksen laivanisäntä on velvollinen suorittamaan luotsausmaksua. Säännös vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 6 §:n 1 momenttia. Luotsausmaksu on suorite, jota on pidetty perustuslain 81 §:ssä tarkoitettuna maksun kaltaisena suorituksena saadusta suoritteesta, eikä maksun suoritusperusteisuuden esitetä muutoksia.

Erona voimassa olevaan sääntelyyn, pykälästä poistettaisiin nykyisen 6 momentin maininta, jonka mukaan uudet hinnat voivat tulla voimaan aikaisintaan hintojen muutosilmoitusta seuraavan kalenterivuoden alusta. Hintojen muuttamismahdollisuutta ehdotetaan kuitenkin rajattavaksi siten, että luotsausyhtiön uusi hinnoittelu voi tulla voimaan aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua edellisen hinnanmuutoksen voimaantulosta. Muutoksella mahdollistettaisiin hinnoittelun muuttaminen enintään kahdesti vuodessa, kun nykyisin muutokset on voitu tehdä vuodeksi kerrallaan.

Muutoksen tavoitteena on helpottaa yhtiön toimintaa nykyisissä vaikeasti ennakoitavissa ja jatkuvasti muuttuvissa tilanteissa. Covid-19-pandemia ja muutokset geopolitisessa tilanteesta ovat johtaneet luotsausyhtiön paineeseen sopeuttaa toimintaansa ja hinnoitteluaan sen lakisääteisistä velvoitteistaan selviämiseksi. Mahdollistamalla hintojen muuttaminen kahdesti vuodessa nykyisen vuosittain tapahtuvan tarkastelun sijasta yhtiö voisi hinnoitella palvelunsa paremmin todellista tarvetta vastaavasti. Luotsausyhtiön olisi kuitenkin edelleen nykyistä lakia vastaavasti neuvoteltava luotsauspalveluja käyttävien kanssa luotsausmaksujen tasosta sekä tarvittaessa tarjottavan palvelun laadusta. Luotsausyhtiön olisi myös nykytilaa vastaavasti toimitettava neuvotteluja varten ehdotukset luotsausmaksujen muuttamiseksi sekä ehdotettujen muutosten syyt viimeistään kolme kuukautta ennen muutosten voimaantuloa.

11 §. Alennetun yksikköhinnan korvaaminen. Pykälässä säädettäisiin alennetusta yksikköhinnasta sekä luotsausvalmiuden ylläpitämisestä luotsausyhtiölle aiheutuvien tulonmenetysten korvaamisesta ja laskentaperusteista.

Pykälän *1 momentin* mukaan palveluvelvoitteen mukaisesta alennetulla yksikköhinnalla tuotettavasta luotsauksesta luotsausyhtiölle aiheutuvat tulonmenetykset korvattaisiin osin tai kokonaan valtion talousarviossa tarkoitukseen osoitetun määrärahan puitteissa liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti.

Pykälän *2 momentti* vastaisi nykytilannetta, jonka mukaan alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvien tulonmenetysten korvauksen maksuperusteena käytettäisiin ensisijaisesti alennetulla yksikköhinnalla toteutuneiden luotsaussuoritteiden varsinaisen yksikköhinnan ja alennetun yksikköhinnan erotuksen lisäksi myös muita palveluvelvoitteen mukaisen palvelun tuottamiseksi välttämättömiä kustannuksia siltä osin kuin kyseessä olevan palveluvelvoitteen mukaisen luotsaustoiminnan järjestämisestä aiheutuvat kustannukset ylittäisivät myyntituottojen määrän. Poikkeuksen tarkoituksena olisi turvata palveluvelvoitteen mukaisen luotsaustoiminnan ja -osaamisen ylläpitämistä Saimaan kanavalla ja Saimaan vesialueilla myös poikkeustilanteissa ja niiden jälkeen. Pykälään ei säädettäisi yksityiskohtaisia laskentaperusteita korvausmää-

rästä, koska tilanteet voivat olla vaikeasti ennakoitavia ja kustannusten erittely etukäteen haastavaa. Luotsausyhtiön tulisi kuitenkin osoittaa palveluvelvoitteen mukaisen luotsaustoiminnan ja siihen liittyvän osaamisen ylläpitämisen kannalta välttämättömät kustannukset.

Luotsausyhtiöllä olisi velvoite eritellä Saimaan alueella alennetulla yksikköhinnalla tuotettavan luotsaustoiminnan ja -osaamisen ylläpitämisen osuus alueen yleisistä kustannuksista osana tuen laskutusta.

Pykälän 4 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaisi avustuspäätöksessä avustuskelpoisten kustannusten ja valtionavustuksen enimmäismäärän. Avustuskelpoiset kustannukset laskettaisiin ilman arvonalisäveroa ilmoitetuista kustannuksista. Avustuksen enimmäismääränä olisi korkeintaan valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattu määräraha.

Pykälän 5 momentin mukaan luotsausyhtiön olisi eriteltävä palveluvelvoitteen mukaisen palvelun ja kaupallisten palveluiden tuottamisesta syntyneet menot ja tulot kirjanpidossaan.

12 §. Ennakkoilmoitus luotsaustarpeesta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön velvollisuudesta tehdä ennakkoilmoitus luotsaustarpeesta. Ennakkoilmoitusvelvollisuuden tarkoituksena on edistää merenkulun turvallisuutta. Vastaavaa velvoitetta ei sisälly voimassa olevaan lakiin, mutta Finn-pilot on edellyttänyt ennakkoilmoituksen tekemistä palveluehdoissaan. Lain tasolla säätäminen parantaisi toiminnan läpinäkyvyyttä ja selkeyttäisi käytänteitä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta toimittaa tiedot, jotka ovat erityisen merkityksellisiä merenkulun turvallisuuden kannalta. Näitä olisivat tiedot aluksen syvyyksestä luotsauksen alkaessa, mahdollisista luotsaukseen vaikuttavista teknisistä puutteista sekä muista luotsin tai luotsauksen turvallisuutta heikentävistä tiedossa olevista puutteista. Luotsin turvallisuutta heikentävä tekijä voisi olla esimerkiksi aluksen luotsitikkaiden viallisuus. Koska näiden tietojen osalta kyseessä olisi luotsin ja luotsauksen turvallisuuden kannalta olennaisista seikoista, olisi näiden tietojen antamisen laiminlyönti sanktioitu ehdotetulla 68 §:llä.

Ennakkoilmoitus tulisi ehdotetun pykälän 2 momentin mukaan antaa sekä luotsinvälitykselle että asianomaiselle VTS-keskukselle. Aluksen päällikkö tai tämän valtuuttama asiamies vastaisi ilmoituksen tekemisestä. Ilmoituksen tulee sisältää tiedot luotsaustarpeen ajankohdasta ja aluksen teknisistä ominaisuuksista.

Ennakkotiedon toimittamisen ajankohdasta ei ehdoteta säädettävän laissa, mutta momentissa mainittujen tietojen turvallisuuskriittisestä luonteesta johtuu, että tiedot olisi toimitettava viimeistään luotsipaikalle saavuttaessa, jotta luotsausyhtiö ja luotsi voivat arvioida luotsauksen aloittamisen turvallisuutta.

Ehdotetun 3 momentin mukaan luotsausyhtiöllä ei ole velvollisuutta tarjota luotsauspalvelua normaalin palvelutasotavoitteen mukaisesti, jos ennakkoilmoitus toimitetaan vasta luotsipaikalle saavuttaessa taikka tässä laissa tai sen nojalla annettujen säädösten tai määräysten vastaisesti. Palvelutasotavoitteella tarkoitetaan 13 §:n mukaan toimintakäsikirjaan sisällytettäviin luotsauspalveluntarjoamista koskeviin tietoihin.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ennakkoilmoituksen sisällöstä ja ennakkoilmoituksen antamisen ajankohdista. Tiedot olisivat luonteeltaan teknisiä.

13 §. Toimintakäsikirja. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsausyhtiön velvollisuudesta laatia ja ylläpitää toimintakäsikirjaa suurelta osin voimassa olevan lain 4 d §:ää vastaavasti. Pykälän *1 momentissa* ehdotetaan, että jatkossakin toimintakäsikirjassa tulisi kuvata luotsauspalvelujen tarjoaminen, menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen, luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta VTS-palveluntarjoajan kanssa sekä toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa, mukaan lukien soveltuvin osin turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §:n mukaisen ilmoitusvelvollisuuden täyttämiseen liittyvät toimenpiteet. Listauksen uudeksi *2 kohdaksi* ehdotetaan lisättäväksi velvoitetta kuvata palvelutasotavoite ja siihen liittyvät menettelyt. Tällä tarkoitetaan sen kuvaamista, miten kullakin alueella luotsaustoiminta järjestetään ja mikä on palveluvaste.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että toimintakäsikirja olisi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivityksen jälkeen. Ehdotus eroaa voimassa olevasta laista, jonka mukaan riittäisi, että toimintakäsikirja toimitetaan viranomaiselle tiedoksi ennen käyttöönottoa ja jokaisen päivityksen jälkeen. Liikenne- ja viestintäviraston olisi hyväksyttävä toimintakäsikirja, mikäli edellä *1 momentissa* kuvatut asiat olisi kuvattu yksityiskohtaisesti. Jos toimintakäsikirja ei täytä tässä pykälässä säädettyjä edellytyksiä, Liikenne- ja viestintävirasto voi ennen toimintakäsikirjan hyväksymistä vaatia, että luotsausyhtiö täydentää toimintakäsikirjaa.

Toimintakäsikirjan olisi oltava sellainen asiakirja, jossa on kuvattu seikkaperäisesti kaikki luotsausyhtiön kannalta olennaiset vastuut ja velvollisuudet sekä niiden toteuttamiseksi luodut menettelyt. Käsikirjan tekstistä olisi ilmeistä, kenelle nämä vastuut ja velvollisuudet kuuluvat ja mitä toimenpiteitä niiden toteuttaminen edellyttää. Lisäksi toimintakäsikirjasta olisi käytävä ilmi luotsausyhtiön asiakkaiden toiminnan kannalta olennaiset tiedot luotsauspalvelujen tarjoamiseen liittyvistä menettelyistä samoin kuin toiminta mahdollisissa onnettomuus- ja hätätilanteissa. VTS-palveluntarjoajan ja luotsausyhtiön yhteistoiminnan ja siten meriturvallisuuden edistämiseksi edellytettäisiin myös kuvattavan tiedonvaihto ja yhteistoiminta VTS-palveluntarjoajan kanssa.

Ehdotettu säännös olisi yhdenmukainen alusliikennepalvelulain VTS-palveluntarjoajan ylläpitämisen toimintakäsikirjaa koskevien vaatimusten kanssa. Toimintakäsikirja on keskeinen luotsausyhtiön toimintaa ohjaava asiakirja, joten hyväksymisvaatimus olisi tarpeen viranomaisen valvonnan tehostamiseksi.

14 §. Luotsausyhtiön oikeus kieltäytyä luotsauksesta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi edellytyksistä, joiden nojalla luotsausyhtiöllä olisi oikeus tilapäisesti keskeyttää luotsaustoiminta sekä kieltäytyä luotsauspalvelun tarjoamisesta. Pykälän *1 momentin* mukaan luotsausyhtiöllä olisi oikeus kieltäytyä luotsauspalvelun tarjoamisesta tai keskeyttää luotsaustoiminta alus-, väylä- tai aluekohtaisesti, jos luotsauksen aloittaminen vaarantaisi luotsin, luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta. Ehdotuksen tarkoituksena olisi selkeästi todeta lain tasolla, että luotsausyhtiöllä olisi oikeus myös olla luotsaamatta, jos se on tarpeen perusteltujen syiden vuoksi. Perusteltuja syitä voivat olla sellaisia, joiden valitessa luotsaustoiminnan ja muu merenkulun turvallisuudesta huolehtiminen edellyttää toiminnan tilapäistä keskeyttämistä, kuten esimerkiksi poikkeukselliset sääolosuhteet.

Pykälän *2 momentin* mukaan luotsausyhtiöllä olisi lisäksi oikeus kieltäytyä aluskohtaisesti luotsauspalvelun tarjoamisesta, jos aluksen tai aluksen edustajan luotsausmaksua koskevia velvoitteita on merkittävästi laiminlyöty.

Pykälän *3 momentin* mukaan luotsausyhtiön olisi välittömästi ilmoitettava kieltäytymisen tai keskeyttämisen perusteet aluksen päällikölle sekä ilmoitettava luotsauspalvelun tarjoamisen

kieltäytymisestä tai luotsaustoiminnan keskeyttämisestä VTS-palveluntarjoajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotuksen tarkoituksena on parantaa toiminnan ennakoitavuutta sekä läpinäkyvyyttä asiakkaan suuntaan sekä edistää toimijoiden välistä tiedonvaihtoa.

15 §. Henkilöstöä koskeva turvallisuusvelvollisuus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsausyhtiön velvollisuudesta varmistaa palvelukseen ottamansa henkilöstön nuhteettomuus ja luotettavuus turvallisuusvelvollisuuslaissa (726/2014) tarkoitetulla turvallisuusvelvollisuudella tai turvallisuusvelvollisuustodistuksella. Luotsausyhtiön henkilöstön turvallisuusvelvollisuus on tarpeen, sillä luotseja koulutetaan navigoimaan ja ohjailemaan aluksia myös valmiusväylillä, jotka ovat salassa pidettävää tietoa. Samoin osa muustakin henkilöstöstä voi työssään saada pääsyn tietoon, jonka väärinkäyttämällä voi merkittäväällä tavalla vahingoittaa muun muassa yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömän infrastruktuurin toimivuutta tai kriittisen tuotannon jatkumista.

Voimassa olevaan lakiin ei sisälly velvoitteita turvallisuusvelvollisuuden tekemiseen, mutta yhtiöllä on nykyiselläänkin mahdollisuus harkintansa mukaan hakea selvityksen tekoa turvallisuusvelvollisuuslain sallimissa tilanteissa. Kyseinen mahdollisuus ehdotetaan säädettäväksi luotsausyhtiötä velvoittavaksi. Valmiusväyliä koskevan tiedon väärinkäyttämällä voi merkittäväällä tavalla vaarantaa valtion turvallisuutta, maanpuolustusta, kansainvälisiä suhteita, poikkeusoloihin varautumista, väestönsuojelua tai yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja taikka mainittujen etujen suojaamiseksi toteutettuja turvallisuusjärjestelyjä sekä muuten vahingoittaa yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömän infrastruktuurin toimivuutta tai kriittisen tuotannon jatkumista.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että luotsausyhtiön on varmistettava palvelukseen ottamansa henkilön nuhteettomuus ja luotettavuus turvallisuusvelvollisuuslaissa tarkoitetulla turvallisuusvelvollisuudella, jos henkilöstä voidaan mainitun lain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 kohdan mukaan tehdä turvallisuusvelvollisuus. Turvallisuusvelvollisuuslain 19 §:ssä säädetään perusmuotoisen henkilöturvallisuusvelvollisuuden piiriin kuuluvista tehtävistä. Lisäksi ehdotetaan, että turvallisuusvelvollisuuden osana voitaisiin selvittää henkilön ulkomaansidonnaisuudet, jos selvitys laaditaan turvallisuusvelvollisuuslain 19 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua tehtävää varten. Suojelupoliisilla on toimivaltaisena viranomaisena oikeus arvioida turvallisuusvelvollisuusperusteiden täytyminen eli se, onko yksittäisen henkilön turvallisuusvelvollisuuden laatimiselle tai ulkomaansidonnaisuuksien selvittämiseksi työtehtävä huomioon ottaen lain mukaisia edellytyksiä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että turvallisuusvelvollisuuden tulee olla tehty ennen kuin henkilölle annetaan pääsy turvallisuusvelvollisuuslain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 tarkoitettuun tietoon taikka ennen henkilön osallistumista kyseisissä lainkohdissa tarkoitettuun toimintaan.

16 §. Varautuminen. Pykälässä säädettäisiin luotsausyhtiön varautumista koskevista velvoitteista. Voimassa olevaa varautumisvelvoitetta, jonka mukaan luotsausyhtiön pitää varautua hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö erikseen määrää täsmennettäisiin ja yhdenmukaistettaisiin hallinnonalan muiden toimijoiden vastaavien velvoitteiden kanssa.

Pykälän *1 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että luotsausyhtiön on varauduttava valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja varauduttava etukäteen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin. Valmiussuunnittelu voisi tarkoittaa luotsausyhtiön oman toiminnan jatkuvuuden lisäksi myös toimijan asiakkailleen tarjoaman palvelun jatkuvuuden varmistamista ja siihen liittyvää ennakosuunnittelua. Valmiussuunnitelman osalta tavoite olisi, että se ohjaisi ja hyödyttäisi luotsausyhtiön jokapäiväistä

toimintaa. Valmiussuunnitelma voisi sisältää esimerkiksi seuraavia asiakokonaisuuksia: toiminnan kuvaus normaalioloissa, poikkeusolojen vaikutukset toimintaan, varautumisen ja valmiussuunnittelun vastuut ja organisointi, toimintavarmuusuhkat ja riskit, ja toimenpiteet riskien hallitsemiseksi. Valmiussuunnittelussa tulisi huomioida myös muu yhteistoiminta sidosryhmien, alihankkijoiden ja kumppaneiden kanssa.

Luotsausyhtiö osaa itse parhaiten arvioida toimintansa riskit ja kohdistaa siten toimintansa jatkuvuutta edistävää valmiussuunnittelua kriittiseen toimintansa osaan. Varautumisen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin on tärkeä osa jokaisen organisaation normaalia toimintaa ja hyvin toteutettuna se parantaa organisaation toimintavarmuutta myös normaalioloissa. Valmiussuunnittelulla voidaan välttää kriisistä aiheutuvia ylimääräisiä, usein huomattavia, kustannuksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että luotsausyhtiön on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Kyse olisi eräänlaisesta riskienhallintaprosessista, jossa tunnistetaan toimintavarmuusuhkat ja arvioitaisiin niiden aiheuttamia riskejä. Tämä tarkoittaisi sen arvioimista, millaisia seurauksia kukin tunnistettu uhka voisi aiheuttaa ja miten todennäköistä uhan aiheuttaman riskin toteutuminen olisi. Tällöin luotsausyhtiön riskienhallintatyö voitaisiin tehokkaasti kohdentaa ja siten ennaltaehkäistä erilaisia häiriötilanteita, jotka voisivat aiheuttaa merkittäviä toimintahäiriöitä tai luotsaustoiminnan keskeytymisiä.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettävän valtuudesta antaa tarkempia säännöksiä poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman laadinnasta ja tarkemmasta sisällöstä.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat valmius- ja varautumissuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

4 luku. Luotsaustoimintaa koskevat vastuut ja velvollisuudet

17 §. Päällikön vastuu ja velvollisuudet. Ehdotetun pykälän 1 momentti vastaisi asiasisällöltään voimassa olevan lain 7 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan täsmennettäväksi voimassa olevan lain 7 §:n 2 momenttiin sisältyvää päällikön tiedonantovelvollisuutta siten, että siinä erikseen todettaisiin tiedonantovelvollisuuden koskevan myös aikaa ennen luotsauksen alkamista. Päällikkö olisi siten velvollinen sekä ennen luotsauksen alkamista, että luotsauksen aikana ilmoittamaan luotsille kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle. Täsmennys on tarpeen, jotta toimijoille olisi selvää tietojen antamisvelvollisuus kaikissa luotsitilaukseen ja luotsaukseen liittyvissä vaiheissa. Ennakoilmoituksen lisäksi päällikön olisi annettava luotsille tiedot myös ennakoilmoituksen jälkeen ilmenneistä, sekä ennen varsinaisen luotsauksen aloittamista, että luotsauksen aikana ilmenneistä seikoista. Ennakoilmoitusvelvollisuudesta säädettäisiin 12 §:ssä. Tietojenantovelvollisuus kohdistuisi kaikkiin merkittäviin tietoihin, joita voisivat olla esimerkiksi päällikön ennakkotieto reitistä ja ajantasaisesti matkan aikana muuttuvat reittitiedot, kompassisuunnat, sallittu poikkeama sekä veden syvyys.

18 §. Luotsin vastuut ja velvollisuudet. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin vastuista ja velvollisuuksista pääosin voimassa olevan lain 8 §:ää vastaavasti. Pykälään ei sisällytettäisi voimassa olevan lain 8 §:n 3 ja 4 momentteihin sisältyviä velvoitteita, sillä niistä ei ole tarpeen erikseen säätää lain tasolla. Tarkemmat menettelysäännökset matkojen kirjauksista sisältyisivät

40 ja 41 pykälien nojalla annettavaan määräykseen. Luotsin vastuusta etäluotsauksessa ei ole erikseen tarpeen säätää, sillä etäluotsaus sisältyisi luotsauksen määritelmään ja siihen noudatetaan soveltuvin osin vastaavia säännöksiä, kuin komentosillalla tehtävään luotsaukseen.

19 §. Luotsausyhtiön ja sen palveluksessa olevan henkilön vastuu. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan lain 4 a §:ää. Säännöksestä poistettaisiin tarpeeton viittaus korvausvastuun enimmäismäärästä säätämiseen 4 b §:ssä. Lisäksi pykälän 3 momenttiin on yhdistetty voimassa olevan lain 8 §:n 5 momentissa oleva säännös luotsin rikosoikeudellisesta virkavastuusta tarkennettuna siten, että se koskee luotsausyhtiön palveluksessa olevan henkilön vastuuta hänen suorittaessaan tässä laissa luotsausyhtiön vastuulle tarkoitettuja tehtäviä. Lisäksi momenttiin sisältyisi selvytyden vuoksi informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin.

20 §. Korvausvastuun enimmäismäärä. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 4 b §:ää.

21 §. Luotsauksen alkaminen ja päättyminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsauksen alkamisesta ja päättymisestä sekä niihin liittyvistä ilmoitusvelvoitteista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että luotsaus alkaa ja päättyy luotsin ilmoituksesta aluksen päällikölle. Satamaan luotsatessa luotsaus tulisi aloittaa viimeistään luotsinkäyttölinjalla ja päättää, kun alus on ankuroitu tai kiinnitetty laituriin. Satamasta luotsatessa luotsaus tulisi aloittaa, kun alus lähtee laiturista tai ankkuripaikalta ja päättää aikaisintaan aluksen ylittäessä luotsinkäyttölinjan.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan lain 9 §:n 4 momenttia vastaavasti, että luotsi voi, sovituaan asiasta luotsattavan aluksen päällikön kanssa, nousta alukseen tai poistua aluksesta myös muussa kohdassa kuin luotsattavan väylän luotsipaikalla tai tilapäisellä luotsipaikalla, jos sää- tai jääolosuhteet sitä edellyttävät.

Pykälän 3 momentin mukaan luotsin olisi ilmoitettava VTS-keskukselle paikka, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu siltä sekä luotsauksen alkaminen ja päättyminen. Alusliikennettä valvovan VTS-keskuksen on tärkeää tietää mahdollisten vaaratilanteiden ehkäisemiseksi alueilla tapahtuvista toimenpiteistä.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava määräys 2 momentissa tarkoitetuista luotsipaikoista väyläkohtaisesti.

22 §. Kahden luotsin käyttö. Ehdotettu pykälä vastaisi suurelta osin voimassa olevan lain 10 §:ää. Erona voimassa olevaan säännökseen, pykälän 1 momentissa säädettäisiin lisäksi luotsausyhtiön velvollisuudesta tehdä arvio tarpeesta kahden luotsin käytölle sekä tarvittaessa otettava luotsausmatkalle toinen luotsi, jos luotsattava alus kuljettaa yli 400 matkustajaa tai sen kuljetaman meriympäristölle haitallisen lastin ja aluksella olevien polttoöljyjen tai muiden hiilivetyjen yhteenlaskettu määrä ylittää 3 000 tonnia. Kahden luotsin käyttöä voisivat vaatia esimerkiksi aluksen suuri koko käytettävissä olevaan väylätilaan verrattuna, näkyvyyttä rajoittava kansilasti tai lastauslaitteet, lastin erityinen vaarallisuus tai useamman hinaajan käyttö. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa merenkulun turvallisuus tarvittavin osin vastaavalla tavalla, kuin 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetään vaatimuksesta kahden PEC-lupakirjan haltijalle luotsinkäyttövelvollisuuden vapautumisen perusteena. Muutoksen tarkoituksena on tältä osin selkeyttää käytänteitä.

23 §. Luotsauksesta kieltäytyminen. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi perusteista, joiden vallitessa luotsin olisi kieltäydyttävä luotsauksesta. Voimassa olevan lain 11 §:n mukaan luotsilla on nyt ehdotettua asiallisesti vastaavin perustein *oikeus* kieltäytyä luotsauksesta. Nykyistä velvoittavamman säännöksen tarkoitus on selkiyttää niitä tilanteita, joissa luotsaus olisi keskeytettävä tai sen aloittamisesta kieltäydyttävä meriturvallisuuden varmistamiseksi. Ilman

riittävän velvoittavaa säännöstä luotsausta saatettaisiin jatkaa tarpeettomalla riskillä sellaisissa tilanteissa, joissa aluksen ominaisuudet tai sääolosuhteet tosiasiallisesti edellyttäisivät luotsauksen keskeyttämistä.

Luotsin olisi ehdotuksen mukaan kieltäydyttävä luotsauksesta tai keskeytettävä luotsaus, jos hän ammattitaitoonsa perustuen luotsausta aloittaessaan tai luotsauksen aikana havaitsee, että matkan aloittaminen tai jatkaminen ilmeisesti vaarantaisi luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta, eikä hinaajan käyttäminen ole mahdollista tai olennaisesti parantaisi turvallisuutta. Luotsi toimii merenkulun paikallisena asiantuntijana, ja hänellä on oltava ammattiosaamisensa kautta taito kohtuudella arvioida luotsauksen turvallisuutta ei olosuhteissa. Luotsin koulutuksessa on varauduttava ennakoitavissa oleviin vaaratilanteisiin perehdyttämällä luotsi tekijöihin, joiden vallitessa luotsausta ei ole turvallista aloittaa tai jatkaa. Turvallisuuteen olennaisesti vaikuttava seikka voi olla esimerkiksi sellainen, jonka ilmoittaminen on laiminlyöty ennakoilmoituksen yhteydessä tai joka muuten havaitaan vasta juuri ennen luotsauksen aloittamista tai matkan aikana.

Sanamuoto *ilmeisesti vaarantaa* viittaisi luotsin velvollisuuden rajautuvan tilanteisiin, joissa luotsi arvioi ammattitaitoonsa perustuen vaaran olevan todennäköinen, eikä vaaratilanteen syntymiseltä pystytä välttymään käytettävissä olevin tavanomaisin keinoin. Tällaisia tilanteita voisi ilmetä esimerkiksi, jos aluksella havaitaan vakavia teknisiä tai merikelpoisuuteen liittyviä puutteita taikka sää- tai väyläolosuhteista johtuu, että kieltäytyminen on tarpeen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi. Sanamuoto *havaitsee* viittaisi luotsin velvollisuuteen kieltäytyä luotsauksesta syntyvän vain niissä tilanteissa, joissa hän tosiasiallisesti havaitsee jonkin vaarantavan seikan ilmentymisen. Velvollisuutta ei siten synny piilevien laitevikojen tai muiden havaitsematta jääneiden seikkojen seurauksena, vaikka ne tosiasiallisesti olisivatkin vaarantaneet aluksen kulkua.

Lisäksi ehdotetaan, että luotsin olisi kyseisissä tilanteissa välittömästi ilmoitettava kieltäytymisen tai keskeyttämisen perusteet aluksen päällikölle sekä ilmoitettava luotsauksesta kieltäytymisestä tai sen keskeyttämisestä VTS-palveluntarjoajalle.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan selkeyden vuoksi säädettäväksi, että 1 momentissa säädettävän estämättä luotsin olisi välittömissä hätätilanteissa luotsin avustettava aluksen pääsemisessä turvasatamaan. Avustaminen voisi tapahtua eri tavoin ja se olisi toteutettava kunkin tilanteen olosuhteiden mukaan. Tavanomaisen komentosillalla tapahtuvan luotsauksen sijaan avustamiseen voisi sisältyä ohjeiden antamista esimerkiksi radiopuhelimitse, jos alukselle nouseminen ei ole turvallista. Velvollisuuteen voitaisiin katsoa sisältyvän myös viranomaisten avustaminen hätätilanteissa, esimerkiksi Rajavartiolaitoksen avustaminen aluksen suojapaikkaan ohjaamisessa.

5 luku. Etäluotsaus

24 §. Etäluotsauksen luvanvaraisuus. Ehdotettu pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 16 a §:ää. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp). Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtävän teknisiä muutoksia.

25 §. Lupa etäluotsaukseen. Ehdotettu pykälä vastaisi voimassa olevan lain 16 b §:ää sillä erolla, että 3 momenttiin sisältyisi viittaus määräysten soveltamiseen etäluotsausluvan ehtoina. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp).

26 §. Etäluotsausta koskevat ehdot. Ehdotettu pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 16 c §:ää. Pykälään tehtäisiin teknisiä muutoksia sekä kielellisiä muutoksia. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp).

27 §. Etäluotsausta koskevan luvan muuttaminen. Ehdotettu pykälä vastaisi voimassa olevan lain 16 d §:ää. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp).

28 §. Etäluotsausta koskevat olennaiset tiedot. Ehdotettu pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 16 f §:ää. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp). Pykälään ehdotetaan kielellisiä, viittaus-teknisiä ja käsitteiden ajantasaistamiseen liittyviä muutoksia. Tietojen luovuttamistapaa koskevaa mainintaa ”tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta (rajapinta)” muutettaisiin niin, että säännöksen mukaan tiedot voitaisiin toimittaa rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Rajapinnalla tarkoitetaan voimassa olevaa lakia vastaavasti tietojärjestelmään luotua yhteyttä. Uusi ilmaus olisi yhdenmukainen liikenteen palveluista annetun lain mukaisen käsitteistön kanssa.

29 §. Etäluotsausta koskevia erinäisiä säännöksiä. Ehdotettu pykälä vastaisi voimassa olevan lain 16 g §:n 1 momenttia. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp). Mainitun pykälän 2 ja 3 momentteja ei erikseen sisällytetä lakiin, sillä luotsauksen määritelmää ehdotetaan tarkennettavaksi niin, että sen mukaiseen toimintaan voidaan entistä selvemmin katsoa sisältyvän myös etäluotsauksen. Näin ollen etäluotsauksen osalta ei tarvitse erikseen viitata luotsin oikeuteen kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus taikka säätää luotsausyhtiön, sataman, luotsin ja päällikön vastuusta etäluotsauksessa.

6 luku. Luotsin lupakirja

30 §. Luotsausoikeus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin oikeudesta luotsata sen luotsausalueen väylillä, joihin Liikenne- ja viestintävirasto olisi hänelle myöntänyt luotsin lupakirjan. Luotsin lupakirja myönnettäisiin luotsausalueittain. Luotsausalueet määriteltäisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymässä luotsausyhtiön toimintakäsikirjassa. Voimassaolevassa lainsäädännössä luotsille myönnetään väyläkohtaisia ohjauskirjoja. Luotsin ohjauskirja termi muuttuisi luotsin lupakirjaksi, joka kuvaisi selkeämmin sen tarkoitusta.

31 §. Luotsin lupakirjan myöntäminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin lupakirjan myöntämisen edellytyksistä. Luotsin lupakirja myönnettäisiin hakemuksesta. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva STCW-yleissopimuksen säännön II/2 mukainen merikapteenin pätevyyskirja, joka oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä kansainvälisen liikenteen aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3 000. Momentin 2 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan aluksen kansihenkilökunnassa. Tällä varmistetaan, että hakijalla on työn turvalliseksi suorittamiseksi riittävä terveydentila, kuten esimerkiksi navigointitehtävien edellyttämä näkökyky. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 9 §:n mukaista todistusta. Momentin 3 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla todistus hyväksytysti suoritetusta luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän oppilasjaksosta. Todistuksen hakijalle myönnettäisiin luotsausyhtiö. Momentin 4 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla todistus hyväksytysti suoritetusta luotsaustutkinnosta, joka koostuu kirjallisesta osasta ja käytännön osasta. Momentin 5 kohdan mukaan hakijalta edellytettäisiin suomen tai ruotsin kielen hyvää suullista ja kirjallista

taitoa sekä toisen kielen tyydyttävää suullista taitoa. Kielitaito varmennettaisiin luotsaustutkinnon yhteydessä. Momentin *6 kohdan* mukaan hakijalta edellytettäisiin englannin kielen taitoa, joka vastaisi vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasoa neljä. Hakija voisi osoittaa vaadittavan englannin kielen taidon STCW-säännösten A-II/2 säännön mukaisen merikapteenin koulutukseen sisältyvillä englannin kielen opinnoilla ja luotsaustutkinnon yhteydessä suoritettavissa englannin kielisissä osuuksissa. Voimassaolevassa lainsäädännössä ei ole edellytyksenä englannin kielen taitoa, mutta englanti on merenkulussa laajasti käytössä oleva kieli ja kommunikointi komentosillalla aluksen päällikön sekä muun henkilökunnan kanssa tapahtuu englanniksi. Samoin myös Suomen rannikon VTS-alueilla ensisijainen kieli on englanti.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa määräyksiä luotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelytavoista sekä vahvistaa hakemuslomakkeet.

32 §. Luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsausyhtiön koulutusjärjestelmästä. Luotsausyhtiö käytännössä perehdyttää nykyään uuden luotsin tehtäviin sekä kouluttaa luotseja esimerkiksi erikoiskoulutuksella hinaajien kanssa toimimiseen ja saattohinaukseen. Uuden luotsin perehdytyksestä ja koulutuksesta ei ole säädetty voimassa olevassa laissa. Merenkulun turvallisuuden kannalta olisi perusteltua, että luotsausyhtiön koulutusjärjestelmästä olisi säädetty laissa ja se hyväksyttäisiin määräajoin viranomaisen toimesta. Pykälän *1 momentin* mukaan luotsausyhtiön olisi laadittava ja ylläpidettävä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä, jossa määriteltäisiin uuden luotsin oppilasjakson sisältö ja luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämistä koskeva koulutus.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän ennen sen käyttöönottoa ja jokaisen päivityksen jälkeen. Koulutusjärjestelmän hyväksyntä olisi voimassa kolme vuotta ja se voitaisiin hakemuksesta uudistaa.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa määräyksiä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän asiakokonaisuuksien sisällöistä ja sen hyväksyntämenettelyistä.

33 §. Luotsin oppilasjakso. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin oppilasjakson sisällöstä. Pykälän *1 momentin 1 kohdan* mukaan oppilasjakson tulisi sisältää perehdytyskoulutus luotsina toimimiseen ja tehtävään liittyviin vastuisiin ja velvollisuuksiin sekä muuhun luotsin tehtäviin liittyvään sääntelyyn.

Momentin *2 kohdan* mukaan oppilasjakson tulisi sisältää perehdytys luotsausalueen väylästäön. Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymässä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmässä tulisi määrittää vähimmäismäärä, kuinka paljon luotsioppilaan tulisi suorittaa harjoittelua kunkin luotsausalueen väylästäöllä. Voimassa olevan luotsauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen (1385/2016) mukaan ensimmäisen luotsin ohjauskirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija on suorittanut vähintään 25 matkaa haettavan väylän molempiin suuntiin tai vähintään viisi matkaa väylän molempiin suuntiin, jos hakija on jo aiemmin saanut ohjauskirjan jollekin toiselle väylälle. Ei ole perusteltua, että ensimmäisen väyläkohtaisen luotsin ohjauskirjan osalta vaaditaan 25 matkaa ja seuraavien väylien osalta viisi matkaa. Luotsilta edellytettävien harjoittelumatkojen määrää tarkasteltaisiin luotsausaluekohtaisesti ja luotsi perehtyisi kattavasti koko luotsausalueen väylästäön, jolla hän tulisi työskentelemään. Luotsi suorittaisi perehtymisen erityyppisten luotsausalueella toimivien alusten ohjailuun toisen kokeneemman luotsin valvonnassa ja opastuksella.

Momentin *3 kohta* sisältäisi vaatimuksen luotsausalueella toimivien erityyppisten alusten ohjailuun. Momentin *4 kohdan* mukaan luotsin oppilasjakson sisältäisi alusten ohjailua erilaisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa, joka suoritettaisiin laivasimulaattorissa. Momentin *5 kohdan* mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi alusten ohjailua jääolosuhteissa, joka suoritettaisiin aluksella jääolosuhteissa. Momentin *6 kohdan* mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi koulutuksen erilaisten navigointilaitteiden käyttöön, jolla varmennettaisiin luotsin osaaminen eri valmistajien navigointilaitteista. Momentin *7 kohdan* mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi koulutuksen toimimisesta hinaajien kanssa, joka suoritettaisiin laivasimulaattorikoulutuksella. Koulutuksella varmennettaisiin luotsin osaaminen toimia tilanteissa, joissa alus käyttää hinaajaa satama-alueella. Momentin *8 kohdan* mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi saattohinaajakoulutuksen, jos luotsi toimii sellaisella alueella, jossa liikennöi aluksia, jotka tavanomaisissa olosuhteissa saattohinattaisiin satamaan tai satamasta. Saattohinaajakoulutus järjestettäisiin laivasimulaattorissa. Momentin *9 kohdan* mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi viestintätaitokoulutuksen, joka suoritettaisiin laivasimulaattorissa. Momentin *10 kohdan* mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi luotsausyhtiön pelastautumiskurssin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että luotsausyhtiön tehtävänä olisi antaa todistus suoritetusta luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän oppilasjaksosta henkilölle, joka suorittaisi hyväksytysti 1 momentissa kuvatun luotsausyhtiön oppilasjakson. Todistuksesta tulisi nimenomaisesti ilmetä, että henkilö olisi suorittanut kunkin 1 momentissa eritellyn osa-alueen. Hylätystä suorituksesta luotsausyhtiön olisi annettava päätös, josta ilmenee hylkäyksen perusteet.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että luotsin lupakirja myönnettäisiin rajoitettuna luotsausoikeuteen luotsausalueen väylästä avovesiolosuhteisiin, jos henkilö ei olisi suorittanut 1 momentin 5 kohdan mukaista oppilasjakson osa-alueen alusten ohjailusta jääolosuhteissa. Rajoitettu luotsin lupakirja olisi voimassa enintään kaksi vuotta sen myöntämisestä ja henkilön tulisi sen kahden vuoden aikana suorittaa 1 momentin 5 kohdan mukainen oppilasjakson osa-alue alusten ohjailusta jääolosuhteissa.

34 §. Luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitäminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämisestä, jolla varmennettaisiin luotsin luotsausosaamisen ja tehtävän edellyttämien muiden tietojen sekä taitojen ylläpitäminen. Jatkuvan osaamisen ylläpitämistä koskevan osion tulisi sisältää *1 kohdan* mukaan luotsaustutkinnon kirjallisen osan verkkoalustainen teoriakoe sääntelystä. Pykälän *2 kohdan* mukaan luotsin tulisi suorittaa vuosittaisia luotsausmatkoja vähintään 50 lupakirjan alueen väylästä, joista soveltuvan osan voisi korvata laivasimulaattoriharjoittelulla. Luotsausmatkojen määrä täyttyy normaalissa luotsin työtehtävien aikana, mutta poikkeuksellisissa tilanteissa voisi matkoja korvata laivasimulaattoriharjoittelulla. Liikenne- ja viestintävirasto voisi 32 §:n 3 momentin mukaan antaa määräyksiä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmään sisältyvistä asiakokonaisuuksista, eli myös luotsin jatkuvan osaamisen osiosta. Pykälän *3 kohdan* mukaan luotsin tulisi suorittaa lupakirjan voimassaolon aikana vähintään yksi luotsaus lupakirjan väylällä, jonka arvioisi ja vastaanottaisi luotsaustutkintoja vastaanottava henkilö. Tutkintoja vastaanottavasta henkilöstä säädettäisiin tarkemmin 8 luvussa. Pykälän *4 kohdan* mukaan luotsin tulisi suorittaa alusten ohjailua jääolosuhteissa luotsin lupakirjan voimassaolon aikana esimerkiksi osallistumalla Perämeren alueella alusten ohjailuun jääolosuhteissa, jos luotsin omalla alueellaan ei jääolosuhteita ole ollut. Pykälän *5 kohdan* mukaan luotsin tulisi suorittaa koulutus PEC-perehdytysmatkojen vastaanottamiseen ja siihen liittyvät vastuut luotsin lupakirjan voimassaolon aikana uudistaessaan ensimmäistä kertaa luotsin lupakirjaansa. Kun luotsi olisi työtehtävissään suorittanut PEC-perehdytysmatkojen vastaanottamisia, riittäisi nämä suoritukset edellytyksenä luotsin lupakirjan uudistamiseen. Pykälän *6 kohdan* mukaan luotsin tulisi suorittaa luotsausyhtiön pelastautumiskurssi kerran luotsin lupakirjan voimassaolon aikana.

35 §. Luotsaustutkinto. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että luotsaustutkinto koostuisi kirjallisesta osasta ja käytännön osasta. Pykälän 2 momentin mukaan kirjallisen osan teoriakoe tulisi suorittaa ennen 33 §:n mukaisen oppilasjakson alkamista. Kirjallisen osan väylätuntemuskoe voitaisiin suorittaa vasta sen jälkeen, kun hakija on suorittanut 33 §:n mukaisen luotsin oppilasjakson. Käytännön osan tutkintoajat ja laivasimulaattorikoe tulisi suorittaa sen jälkeen, kun hakija on suorittanut hyväksytysti luotsin oppilasjakson ja kirjallisen osan.

36 §. Luotsaustutkinnon kirjallinen osa. Pykälässä säädettäisiin luotsaustutkinnon kirjallisesta osasta, joka koostuisi 1 momentin mukaan teoriakokeesta ja väylätuntemuskokeesta. Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että teoriakokeen olisi koostuttava kysymyksistä, jotka koskevat luotsaustoiminnassa sovellettavaa sääntelyä ja viranomaisohjeita sekä luotsin tehtävää ja aluksen ohjailua yleisesti. Luotsaustoiminnassa sovellettava sääntely kattaisi muun muassa alusliikennepalvelulain (623/2005) säännökset siltä osin, kuin niitä on sovellettava luotsaustoiminnassa.

Pykälän 3 momentin mukaan väylätuntemuskokeella mitattaisiin hakijan väylätuntemusta, kykyä hahmottaa käytettävissä olevaa väylätilaa erilaisissa alueelle tyypillisissä olosuhteissa ja hakijan kykyä laatia luotsaussuunnitelma. Väylätuntemuskoe suoritettaisiin sen jälkeen, kun hakija olisi suorittanut luotsin oppilasjakson. Väylätuntemuskoe suoritettaisiin kullekin haettavan luotsausalueen väylällä.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että väylätuntemuskokeen vastaanottaisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä luotsaustutkintoja vastaanottava henkilö. Tutkintoja vastaanottavasta henkilöstä säädettäisiin tarkemmin 8 luvussa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa määräyksiä teoriakokeen muodosta, sisällöstä ja arviointimenettelyistä sekä väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä.

37 §. Käytännön osa. Pykälässä säädettäisiin luotsaustutkinnon käytännön osasta, joka koostuisi 1 momentin mukaan aluksella suoritettavista tutkintoajoista ja laivasimulaattorissa suoritettavasta kokeesta. Mainitun momentin 1 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa aluksen ohjailtavuuden pienillä nopeuksilla. Momentin 2 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava käytännön osassa hallitsevansa aluksen käsittelyn väylällä vallitsevissa erilaisissa sääolosuhteissa. Momentin 3 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa aluksen ohjailtavuus hidastettaessa ja kiihdyttäessä. Momentin 4 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa väylän kapeikkojen ja matalikkojen hydrodynaaminen vaikutus alukseen. Momentin 5 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa väylän virtausolosuhteet ja vedenkorkeudet sekä niiden hydrodynaaminen vaikutus alukseen. Momentin 6 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa erilaisten sääolosuhteiden vaikutus aluksen luotsaukseen väylällä. Momentin 7 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa erilaisten näkyvyysolosuhteiden vaikutus aluksen luotsaukseen väylällä. Momentin 8 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa toimia muun liikenteen kanssa väylällä, satamassa ja sen läheisyydessä sekä muun liikenteen kanssa yhdenpito. Momentin 9 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa yhteydenpidon VTS:n kanssa luotsauksen aikana sekä ennen luotsausta ja luotsauksen jälkeen. Momentin 10 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa vaativat liikennetilanteet ja aluksen turvalliseen kuljettamiseen liittyvien järjestelmien häiriöt luotsauksen aikana. Momentin 11 kohdan mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa luotsaussuunnitelman hyödyntäminen luotsauksen aikana.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että aluksella suoritettavat tutkintoajat tulisi suorittaa ennen laivasimulaattorissa suoritettavaa koetta. Aluksella suoritettavat tutkintoajat olisi suoritettava vähintään kahdella eri alustyyppillä ja luotsausaluekohtaisesti tarkoituksen mukaisilla väylillä, jotka määritettäisiin aluekohtaisesti Liikenne- ja viestintäviraston antamalla määräyksellä.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että laivasimulaattorikokeessa olisi mitattava hakijan kykyä ohjata erityyppisiä aluksia poikkeuksellisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa. Laivasimulaattorissa tehtävän osuuden tulisi sisältää ohjailua vähintään kolmella eri aluksella luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisilla väylillä. Laivasimulaattorissa tehtävässä osuudessa käytettävät alusmallit tulisi vastata luotsausalueella tyyppillisesti liikennöiviä aluksia ja simulaatiossa käytettävät alusmallit tulisivat vastata mahdollisimman tarkasti alusten todellisia ominaisuuksia. Laivasimulaattorikokeen tulisi sisältää suoritteita niiltä luotsausalueen väyliltä, joilta hakija ei olisi suorittanut aluksella suoritettavia tutkintoajoja. Laivasimulaattorikokeessa olisi mitattava myös ne 1 momentissa mainitut asiakokonaisuudet, joita ei olisi mitattu aluksilla suoritettavissa tutkintoajoissa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että luotsaustutkinnon käytännön osa arvosteltaisiin yhtenä kokonaisuutena käyttämällä Liikenne- ja viestintäviraston laatimia arviointikriteerejä. Käytännön osan aluksilla suoritettavien tutkintoajojen ja laivasimulaattorissa suoritettavan kokeen tulisi täydentää toisiaan ja muodostaa yhtenäinen kokonaisuus. Tutkintoajat ja laivasimulaattorikokeen vastaanottaisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä tutkintoja vastaanottava henkilö. Lisäksi edellytettäisiin, että laivasimulaattorikokeessa olisi oltava mukana simulaattorin käyttöä valvova asiantuntija. Asiantuntijan tulisi olla perehtynyt kokeessa käytettävään simulaattoriin ja sen käyttöön. Asiantuntija voisi kuulua esimerkiksi oppilaitoksen henkilökuntaan. Vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa simulaattorin oikeaoppinen käyttö ja toisaalta tutkintotilaisuuden sujuvuus, kun paikalla on simulaattorin käyttöön perehtynyt asiantuntija.

Lisäksi 4 momentissa säädettäisiin, että tutkinnon vastaanottajan olisi kuultava aluksella luotsauksesta vastaavaa luotsia tai simulaattorin käyttöä valvovaa asiantuntijaa ennen tutkintosuorituksen hyväksymistä tai hylkäämistä koskevaa päätöksentekoa. Kuuleminen voisi olla esimerkiksi tutkintosuorituksen aikana tapahtuvaa vuoropuhelua tai suorituksen jälkeen erikseen käytävä keskustelu. Kuultavan asiantuntijan rooli olisi konsultatiivinen eli hänellä ei olisi itsenäistä päätöksentekoroolia. Päätävältä tutkintosuorituksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä olisi tutkintoja vastaanottavalla henkilöllä.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että luotsaustutkinnon käytännön osan suorituksen voisi uusida kerran, jos suoritus hylättäisiin. Jos uusintasuoritus hylättäisiin, hakijan suoritteet mitätöitäisiin ja hakijaa kohdeltaisiin uutena hakijana, jolloin hän suorittaisi luotsin oppilasjakson edellyttämät asiat uudelleen.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa määräyksiä luotsaustutkinnon käytännön osan arviointimenettelyistä, tutkintoajojen ja laivasimulaattorikokeen sisällöstä sekä luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisina pidettävistä väylistä.

38 §. Luotsin lupakirjan voimassaolo ja uusiminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin lupakirjan voimassaolosta ja uusimisesta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että luotsin lupakirja myönnettäisiin hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin edellytyksistä, joilla luotsin lupakirja voitaisiin uudistaa. Hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintarkastuksesta annettava lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen

lääkärintarkastuksista annetun lain 9 §:n mukaista lääkärintodistusta. Sen lisäksi hakijalta edellytettäisiin joko todistusta luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän mukaisesti suoritetusta jatkuvan osaamisen ylläpitämisestä tai todistusta alle 12 kuukautta sitten suoritetusta luotsaustutkinnosta. Vaihtoehtoinen todistus alle 12 kuukautta sitten suoritetusta luotsaustutkinnosta olisi tarpeen esimerkiksi, jos hakija olisi ollut pois luotsin tehtävistä pidemmän aikaan johtuen esimerkiksi sairaslomasta.

7 luku. Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavat henkilöluvut

39 §. PEC-lupakirja. Ehdotetussa pykälässä kuvattaisiin PEC-lupakirjan rakenne ja sisältö. Ehdotetun *1 momentin* mukaan PEC-lupakirjaa haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta samassa yhteydessä, kuin hakija hakee ensimmäistä luotsausvapautustaan. Henkilökohtaiselle PEC-lupakirjalle merkittäisiin kaikki ne väyläkohtaiset väylävapautukset sekä VTS-aluekohtaiset alueelliset vapautukset, joita henkilöllä on. Samoin lupakirjalle merkittäisiin kaikki ne alukset, joita lupakirjalle merkityt vapautukset koskevat. Toisin sanoen lupakirjalta ilmenisivät kootusti kaikki ne väylät ja alukset, joilla kyseinen henkilö on oikeutettu luotsausvapautukseen. Lupakirja säilyisi voimassa automaattisesti, jos lupakirjalla olevista vapautuksista vähintään yksi on voimassa. Uudistuksella mahdollistettaisiin se, että olisi aiempaa selvemmin ilmaistu mille väylälle ja aluksille tietyllä henkilöllä on luotsausvapautus. Samassa yhteydessä olisi myös mahdollista uudistaa järjestelmiä siten, että tietyn henkilön PEC-lupakirjan tunnistenumero säilyisi samana koko lupakirjan elinkaaren ajan. Nykyisin tunnistenumerot ovat kirjakohtaisia, mikä on koettu käytännössä hankalaksi järjestelyksi.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että mikäli lupakirjalle merkittyyn alukseen tehdään olennaisia muutostöitä, on PEC-lupakirjanhaltijan päivitettävä luotsaussuunnitelma kaikkien lupakirjalle merkittyjen vapautusten osalta ja suoritettava kyseisellä aluksella tutkintoajo. Olennaisilla muutostöillä tarkoitettaisiin muutostöitä, joiden seurauksena alusta ei voitaisi enää pitää 48 §:n mukaisena sisaraluksena. Näin voisi olla esimerkiksi, jos aluksen mitat, kantokyky tai propulsiojärjestelmä muuttuvat olennaisesti.

Pykälän *3 momentissa* todettaisiin, että PEC-lupakirja voisi olla joko rajoitettu tai rajoittamaton. Momentin mukaan rajoitettu PEC-lupakirja ei vapauttaisi luotsinkäyttövelvollisuudesta sellaisella väylällä, jolla olisi voimassa alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain mukainen avustusrajoitus I C tai tätä tiukempi. Tällä varmistettaisiin se, että vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta rannikollemme tyypillisissä jääolosuhteissa voisi saada vain sellainen henkilö, joka ehdotetun *3 momentin* mukaisesti on osoittanut hallitsevansa myös jääolosuhteissa aluksen ohjailun ja turvallisen navigoinnin.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin niistä edellytyksistä, joita rajoittamattoman PEC-lupakirjan saamiseksi edellytettäisiin. Yleisten vapautusta koskevien edellytysten lisäksi rajoittamattoman lupakirjan saaminen edellyttäisi, että hakija on suorittanut jäljempänä tässä laissa säädetyn kaltaisen perehdytysmatkan millä tahansa suomalaisella väylällä sellaisissa olosuhteissa, joissa väylälle asetettu avustusrajoitus on vähintään I C sekä laivasimulaattorikokeen jääolosuhteita koskevat osuudet. Lähtökohtaisesti toimijan kannattaa suorittaa simulaattorin jääolosuhteita koskevat osuudet heti varsinaisen laivasimulaattorikokeen yhteydessä, jos tarkoitus on hakea rajoittamatonta PEC-lupakirjaa, vaikka sen saamisen edellytykset eivät jäänavigoinnin osalta heti täytyisikään. Toisaalta voi olla mahdollista, että toimijalla ei ole tarkoitustakaan hakea rajoittamatonta PEC-lupakirjaa, jolloin ei ole perusteita edellyttää tältä jääolosuhteita koskevien osuuksien suorittamista simulaattorikokeen yhteydessä. Ehdotetaan, että tällainen niin sanottu jääperehdytysmatka voitaisiin hyväksyä osaksi jäljempänä edellytettyä väyläkohtaista tai alueellista kokemusta, jos kyseinen matka suoritetaan sillä väylällä tai VTS-alueella, jota koskevaa

vapautusta hakija hakee. Hakijan tulisi lisäksi osoittaa vapaamuotoisella selvityksellä omaavansa aiempaa kokemusta jääolosuhteissa navigoinnista. Jos hakija ei kykene antamaan luotettavaa selvitystä aiemmasta kokemuksesta jääolosuhteissa navigoimisesta, ehdotetaan, että rajoittamattoman PEC-lupakirjan saamiseksi hakijan tulisi suorittaa tämän lain mukaisia perehdytysmatkoja toisistaan eroavissa jääolosuhteissa vähintään kolme kappaletta. Olosuhteet voitaisiin katsoa toisistaan eroaviksi esimerkiksi sen suhteen, mikä avustusrajoitus on voimassa, kiintojään tai jäärännin osuuden suhteen tai muulla aluksen ohjailuun merkittävästi vaikuttavalla tavalla.

Ehdotuksella varmistetaan, että rajoittamattoman PEC-lupakirjan haltijoilla on riittävät tiedot ja taidot turvalliseen väylänavigointiin myös talvikaudella. Vaikka tarjolla on erilaisia tapoja osoittaa teoreettinen osaaminen jääolosuhteista, on arvioitu, että rantavaltion etujen suojaamiseksi rajoittamattoman PEC-lupakirjan haltijan tulisi osoittaa myös käytännön kokemusta jäänavigoinnista. Vastaava edellytys on asetettu myös luotsin tehtävässä talvikaudella toimiville. Kun henkilö on suorittanut tämän momentin mukaiset suoritteet, merkitään PEC-lupakirja rajoittamattomaksi, jolloin henkilö on oikeutettu toimimaan ilman jäissä kulkuun liittyviä rajoituksia kaikilla niillä aluksilla ja väylillä, jotka tämän lupakirjalle on merkitty.

Ehdotetun pykälän *5 momentin* mukaan rajoitettuna myönnetty PEC-lupakirja voitaisiin hakeuksesta muuttaa rajoittamattomaksi, jos lupakirjan haltija suorittaisi 3 momentin mukaiset suoritteet. Tämä mahdollistaisi, että lupakirja voidaan myöntää heti vapautuksen saamisen edellytysten täytyessä rajoitettuna, vaikka vapautuksen edellyttämät matkat eivät sisältäisi jäänavigointia. Joissain tapauksissa toimija voi myös tietoisesti hakea vain rajoitettua PEC-lupakirjaa ja vapautusta, jos tämä operoi Suomeen esimerkiksi vain kesäkaudella tai sellaiseen suomalaiseen satamaan, jossa avustusrajoituksia ei ole voimassa tyypillisesti talvikaudellakaan pitkiä ajanjaksoja. Näissä tapauksissa toimija voisi käyttää luotsausyhtiön luotsia, jos väylällä on voimassa avustusrajoitus tai kohtuullisen vaivattomasti täydentää rajoitetun PEC-lupakirjansa rajoittamattomaksi.

40 §. Väyläkohtainen vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi väyläkohtaisen vapautuksen myöntämisen edellytyksistä. Pykälän *1 momentin 1 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva STCW-yleissopimuksen mukainen kansipäällystön pätevyyskirja, joka oikeuttaa hakemuksen kohteena olevan aluksen ohjailuun. *Momentin 2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan aluksen kansihenkilökunnassa. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 9 §:n mukaista lääkärintodistusta. Vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että hakijalla on navigointitehtävien edellyttämä terveys, kuten riittävä näkökyky. *Momentin 3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus suoritetusta 43 §:n mukaisesta perehdytysmatkasta. *Momentin 4 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus riittävästä kokemuksesta aluksen navigoinnista ja ohjailusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä. *Momentin 5 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus hyväksytysti suoritetusta PEC-tutkinnosta, joka koostuu kirjallisesta osasta ja käytännön osasta.

Mainitun 1 momentin *6 kohdan* mukaan hakijalta edellytettäisiin riittävää englannin kielen taitoa ja tarvittavaa suomen ja ruotsin kielten taitoa. Riittävällä englannin kielen taidolla tarkoitettaisiin tasoa, jota yleisesti edellytetään merenkulussa. Tarvittavan suomen ja ruotsin kielen vaatimuksen tarkoituksena on, että hakijalta edellytettäisiin sellaista osaamista kotimaisista kielistä, jotka mahdollistavat turvallisen navigoinnin varmistamiseksi tarvittavat edellytykset sujuvalle yhteydenpidolle ja viestinnälle. Riittävänä kielitaitona ei voitaisi pitää ainakaan sellaista viestintää, joka on omiaan edesauttamaan väärinymmärryksiä ja siten vaarantaa turvallisen navigoinnin. Kielitaitovaatimukset kohdistuisivat siten esimerkiksi paikannimistön osaamiseen, kuten edellytetään myös voimassa olevassa laissa ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä

Luotsaustutkinnot, koeluotsaus ja luotsauksen lupakirjojen hakemusmenettelyt (TRAFICOM/113784/03.04.01.00/2021).

Tarvittavan kielitaito ei täten olisi sidottu yleisiin käytössä oleviin kielitaitovaatimuksiin eikä sitä olisi tarkoituksenmukaista mitata yleisillä kielikokeilla tai -todistuksilla. Merenkulun turvallisuuden kannalta tarvittava kielitaito pohjautuisi väylänavigoinnissa ja muiden väylänkävijöiden välisessä yhteydenpidossa vaadittavaan kielelliseen osaamiseen sekä vakiintuneessa merenkulun radioviestinnässä käytettävään terminologiaan ja sanastoon. Liikenne- ja viestintävirasto määrittäisi hakijalta edellytettävät kielitaitoa koskevat vaatimukset tarkemmin osana tutkintovaatimusten tarkemman sisällön määrittelemistä. Vaatimusten lähtökohdaksi tulisi ottaa vahvasti se, mikä kielitaito on missäkin tilanteessa tarkoituksenmukaista. Kielitaito varmennettaisiin PEC-tutkinnon yhteydessä. Tämän vuoksi asian tarkempi kuvaaminen tutkinnon vastaanottamista koskevassa määräyksessä sekä tutkinnon arvostelumenetelmissä olisi hakijoiden yhdenvertaisen ja tasapuolisen kohtelun vuoksi välttämätöntä.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi 1 momentin 4 kohdan mukaisen riittävän kokemuksen määritelmät, joista yhden olisi täyttyvä. Momentin *1 kohdan* mukaan riittävän kokemuksen katsotaan täyttyvän, jos hakijalla on vähintään 6 kuukautta meripalvelua kyseisen aluksen ohjailutehtävissä ja jos 10 edestakaista matkaa hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai siitä vapautetulla aluksella. Momentin *2 kohdan* mukaan riittävän kokemuksen katsotaan täyttyvän, jos hakijalla on vähintään 30 kuukautta meripalvelua päällikkönä toimimisesta aluksella, jonka pituus on vähintään 50 metriä ja vähintään 10 edestakaista matkaa hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai siitä vapautetulla aluksella. Momentin *3 kohdan* mukaan riittävän katsotaan täyttyvän, jos hakijalla on vähintään 15 edestakaista matkaa aluksen ohjailutehtävissä hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai siitä vapautetulla aluksella.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että edellä 2 momentissa tarkoitetuista matkoista vähintään kaksi tulisi ajaa päivänvalossa ja vähintään kaksi nauttisisessa hämärässä tai pimeämmässä. Nauttinen hämärä vallitsee, kun Auringon kiekon keskipiste on 6–12 astetta horisontin alapuolella. Tämän lisäksi todennettujen matkojen olosuhteiden tulisi erota toisistaan vastaten alueen tyypillisiä navigointiolosuhteita eri vuodenaikoina. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että hakijalla on riittävästi kokemusta erilaisissa olosuhteissa toimimisesta. Jos hakijan aluksella suoritettut matkat eivät kokonaan täyty, voidaan matkoista korkeintaan yksi kolmasosa korvata laivasimulaattorissa suoritetuilla matkoilla.

Pykälän *4 momentissa* ehdotettaisiin säädettäväksi hakijan ilmoitusvelvollisuudesta. Hakijan tulisi ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle aikeistaan suorittaa PEC-lupakirjalle merkittävä väylävapautus ennen kuin tämä suorittaisi PEC-harjoitusmatkan tai alkaisi suorittamaan vaadittavia väyläajoja. Tällä kirjauksella halutaan varmistaa edellä mainituille matkoille asetettujen vaatimusten tehokkaampi täytyminen.

Pykälän *5 momentissa* säädetään väyläkohtaisen vapautuksen voimassaolosta. Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttava väyläkohtainen vapautus olisi voimassa viisi vuotta.

Pykälän *6 momentissa* säädetään Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa määräyksiä PEC-lupakirjan ja ensimmäisen väylävapautuksen liittyvistä menettelytavoista, 1 momentin 6 kohdassa edellytetystä kielitaidosta sekä vahvistaa hakemuslomakkeet.

41 §. *Alueellinen vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi VTS-aluekohtaisen vapautuksen myöntämisen edellytyksistä. Tässä pykälässä tarkoitettu alu-

eellinen vapautus tulisi koskemaan kunkin VTS-alueen kaikkia VTS-väyliä. Pykälän *1 momentin 1 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva STCW-yleissopimuksen mukainen kansipäällystön pätevyyskirja, joka oikeuttaa hakemuksen kohteena olevan aluksen ohjailuun. Momentin *2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan aluksen kansihenkilökunnassa. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 9 §:n mukaista lääkärintodistusta. Vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että hakijalla on navigointitehtävien edellyttämä terveys. Momentin *3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus hyväksytysti suoritetusta 45 §:n mukaisesta verkkoalustaisesta teoriakokeesta. Momentin *4 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla suoritettuna PEC-perehdytysmatka vähintään yhdeltä alueen VTS-väylältä sekä perehdytyskeskustelu kaikista alueen VTS-väylistä. Momentin *5 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus laajasta kokemuksesta luotsinkäyttövelvollisen tai siitä vapautetun aluksen ohjailusta hakemuksen kohteena olevan VTS-alueen väylästä ja vähintään kuusi kuukautta meripalvelua lupakirjalle merkittävän aluksen ohjailutehtävissä. Lisäedellytyksenä säädettäisiin, että haettaessa ensimmäistä alueellista vapautusta sellaiselle alukselle, joka olisi suurimmalta pituudeltaan yli 120 metriä tai suurimmalta leveydeltään yli 20 metriä, tulisi laajasta kokemuksesta vähintään puolet olla hankittu tätä rajaa suuremmalla aluksella. Näin varmistettaisiin, että henkilöllä, joka hakisi alueellista vapautusta suurelle alukselle olisi tosiasiallisesti myös riittävästi varmennettua kokemusta tällaisen aluksen ohjailutehtävistä. Momentin *6 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla suoritettuna 46 §:n mukainen tutkintoajo yhdeltä alueen väylältä, alueen VTS-väyliltä laadittu laivasimulaattorikoe sekä väylätuntemuskoe kaikilta hakemuksen kohteena olevilta alueen VTS-väyliltä.

Mainitun 1 momentin *7 kohdan* mukaan hakijalta edellytettäisiin sellaista englannin, suomen ja ruotsin kielen taitoa, joka mahdollistaa turvallisen navigoinnin varmistamiseksi tarvittavat edellytykset viestinnälle.

Riittävänä kielitaitona ei voitaisi pitää ainakaan sellaista viestintää, joka on omiaan edesauttaamaan väärinymmärryksiä ja siten vaarantaa turvallisen navigoinnin. Kielitaitovaatimukset eivät siten kohdistuisi pelkästään paikannimistön osaamiseen, vaan kieliosaamista olisi arvioitava laajemmin. Tarvittava kielitaito ei olisi sidottu yleisiin käytössä oleviin kielitaitovaatimuksiin eikä sitä olisi tarkoituksenmukaista mitata yleisillä kielikokeilla tai -todistuksilla. Merenkulun turvallisuuden kannalta tarvittava kielitaito pohjautuisi väylänavigoinnissa ja muiden väylänkäyttäjien välisessä yhteydenpidossa vaadittavaan kielelliseen osaamiseen sekä vakiintuneessa merenkulun radioviestinnässä käytettävään terminologiaan ja sanastoon. Liikenne- ja viestintävirasto määritteli hakijalta edellytettävät kielitaitoa koskevat vaatimukset tarkemmin osana tutkintovaatimusten tarkemman sisällön määrittelemistä. Vaatimusten lähtökohdaksi tulisi ottaa vahvasti se, mikä kielitaito on missäkin tilanteessa tarkoituksenmukaista. Kunkin kielen osalta vaadittavaan tasoon voisi kohdistua alue- ja väyläkohtaisia eroja.

Kielitaito varmennettaisiin PEC-tutkinnon yhteydessä. Tämän vuoksi asian tarkempi kuvaaminen tutkinnon vaatimuksia koskevassa määräyksessä sekä tutkinnon arvostelumenetelmissä olisi hakijoiden yhdenvertaisen ja tasapuolisen kohtelun vuoksi välttämätöntä.

Pykälän *2 momentissa* säädetään alueellisen vapautuksen voimassaolosta. Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttava alueellinen vapautus on voimassa viisi vuotta.

Pykälän *3 momentissa* säädetään Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä edellä 1 momentin 4 kohdassa edellytetyistä PEC-perehdytysmatkan väylistä ja perehdytyskeskustelusta, 5 kohdassa edellytetyistä laajasta VTS-aluekohtaisesta kokemuksesta tai sen kerryttämisestä laivasimulaattoriharjoittelulla sekä 7 kohdassa edellytetyistä kielitaidosta.

Määräyksessä asetetuilla vaatimuksilla tulisi varmistaa, että hakijan kokemus ja osaaminen alueella ovat niin laajoja, että meriturvallisuus ei vaarannu.

42 §. *Muiden kuin VTS-väylien lisääminen alueelliseen vapautukseen.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi edellytyksistä, joilla Liikenne- ja viestintävirasto voisi eri hakemuksesta lisätä voimassa olevalle alueelliseen vapautukseen myös alueen muita väyliä kuin VTS-väyliä. Pykälän *1 momentin 1 kohdan* mukaan aluksen toistuvasti liikennöimä reitti tulisi lyhentyä huomattavasti kyseistä väylää käyttämällä, aluksella tulisi olla säännöllinen tai toistuva kuljetustarve kyseisen väylän varrella sijaitsevaan satamaan tai hakijalla tulisi olla muu perusteltu syy väylän lisäämiseksi alueelliseen vapautukseen. *Momentin 2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla kokemusta lupakirjalle merkittyjen alusten navigoinnista ja ohjailusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä tai hänen tulisi suorittaa laivasimulaattorikoe hakemuksen kohteena olevalla väylällä.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi rajoituksesta muun väylän kuin VTS-väylän lisäämiseksi alueelliseen vapautukseen. Muu väylä kuin VTS-väylä voitaisiin lisätä alueelliseen vapautukseen vain, jos väylän mitoitus olisi sellainen, että lupakirjalle merkityn aluksen turvallinen navigointi väylällä olisi mahdollista.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa määräyksiä *1 momentin 2 kohdassa* tarkoitettusta kokemuksesta. Vaadittava kokemus riippuu teknisluontoisista alus- ja väyläkohtaisista tekijöistä, joiden arvioimiseen Liikenne- ja viestintävirastolla on vaadittava asiantuntemus.

43 §. *PEC-perehdytysmatka.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi PEC-perehdytysmatkaan liittyvistä menettelyistä. PEC-perehdytysmatkalla tarkoitettaisiin informatiivista ajoa, jossa kokenut luotsi tai PEC-lupakirjanhaltija yhdessä PEC-lupakirjanhaltijan kanssa kävisivät läpi kulloisellakin väylällä navigoimiseen liittyvät erityispiirteet. Pykälän *1 momentin* mukaan PEC-perehdytysmatka tulisi suorittaa ennen väylällä ajettavia kokemuksen kerryttämiseen tähtäviä matkoja. Liikenne- ja viestintävirasto voisi erillisestä kirjallisesta hakemuksesta hyväksyä korkeintaan kaksi viidesosaa matkoista suoritetuksi ennen PEC-perehdytysmatkaa, jos tähän on erityinen perusteltu syy. Erityiseksi perustelluksi syyksi voitaisiin lukea esimerkiksi rahtausso- pimuksessa tapahtuneet muutokset.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi PEC-perehdytysmatkan tilaukseen liittyvästä ilmoitusvelvollisuudesta. *Momentin* mukaan luotsausvapautusta hakevan tai tämän asiamiehen olisi ilmoitettava luotsausyhtiölle vähintään 24 tuntia etukäteen sellaisesta luotsausyhtiön suorittamasta luotsausmatkasta, joka toimisi myös luotsausvapautuksen saamiseksi edellytettynä perehdytysmatkana. Jos perehdytysmatkasta ei olisi ilmoitettu etukäteen, ei luotsausmatkaa voitaisi hyväksyä perehdytysmatkaksi.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi PEC-perehdytysmatkan opastajana toimivan henkilön vaatimuksista, velvollisuuksista sekä vastuista. *Momentin* mukaan PEC-perehdytysmatkan opastajana voisi toimia sellainen luotsausyhtiön luotsi, joka olisi suorittanut luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän mukaisen koulutuksen PEC-perehdytysmatkojen vastaanottamiseen ja siihen liittyviin vastuisiin tai joka olisi toiminut luotsin tehtävässä vähintään viisi vuotta. Perehdytysmatkalla perehdyttäjänä toimiva luotsi olisi velvollinen opastamaan parhaan kykynsä mukaan sellaista PEC-perehdytysmatkaa suorittavaa henkilöä, joka toimisi aluksen ohjailutehtävissä tällaisella matkalla. Tällöin luotsi olisi tavanomaiseen tapaan vastuussa aluksen luotsauksesta, vastuun aluksen ohjailusta ollessa aluksen päälliköllä.

Pykälän *4 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi PEC-perehdytysmatkan tavoitteisiin sekä palautteen antamiseen liittyvistä menettelyistä. *Momentin* mukaan ennen luotsauksen aloittamista

luotsin ja PEC-perehdytysmatkaa suorittavan olisi käytävä suullisesti läpi kyseiselle matkalle asetetut tavoitteet. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi 6 momentin mukaan tarkemmat määräykset tavoitteista. Luotsauksen päättymisen jälkeen luotsi olisi velvollinen antamaan kirjallisen palautteen PEC-perehdytysmatkaa ajavalle kohtuullisen ajan kuluessa, sekä kuittaamaan kirjallisesti matkan suoritetuksi.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan säädettäväksi PEC-perehdytysmatkan opastajana toimivan PEC-lupakirjallisen henkilön vaatimuksista. Jos kyseisen aluksen miehitykseen kuuluvalla navigointihenkilöllä olisi voimassa oleva PEC-lupakirjalle merkitty vapautus kyseiselle väylälle sekä tämän vapautuksen voimaassaolon aikana vähintään 6 kuukauden meripalvelun ajalta vähintään 10 matkaa kokemusta kyseiseltä väylältä tai VTS-alueelta, voisi tämä toimia 3 ja 4 momenteissa tarkoitettua luotsin sijaan PEC-perehdytysmatkaa suorittavana opastajana.

Pykälän 6 momentissa ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä PEC-perehdytysmatkan tavoitteista ja PEC-perehdytysmatkaa suorittavalle annettavan palautteen antamismenettelyistä.

44 §. PEC-tutkinto. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi PEC-tutkinnon rakenteesta. Pykälän 1 momentin mukaan PEC-tutkinto koostuisi kirjallisesta osasta ja käytännön osasta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tutkinnon eri osa-alueiden suoritusjärjestyksestä. Sen mukaan PEC-tutkinnon kirjallisen osan teoriakoe tulisi suorittaa ennen muita luotsausvapautuksen saamiseksi edellytetyjä suoritteita. Näin teoriakoe toimisi eräänlaisena perehdytyksenä ja ennakkokarsintana PEC-lupakirjaa ja luotsausvapautuksia hakevalle. Teoriakokeen sisältö koostuisi kysymyksistä joilla varmistettaisiin henkilön edellytykset toimia luotsausvapautetulla aluksella luotsausosaamista edustavana tahona. Momentin mukaan teoriakokeen jälkeen suoritettaisiin PEC-perehdytysmatka sekä luotsausvapautuksen saamiseksi edellytetyt matkat, jonka jälkeen hakija voisi suorittaa kirjallisen osan jälkimmäisen osan, eli väylätuntemuskokeen. Suoritettuaan nämä osa-alueet hyväksytysti voisi hakija suorittaa käytännön osan tutkintoajon sekä sitä täydentävän laivasimulaattorikokeen.

45 §. PEC-tutkinnon kirjallinen osa. Pykälässä säädettäisiin luotsausvapautuksen saamiseksi edellytettävän PEC-tutkinnon kirjallisen osan sisällöstä. Pykälän 1 momentin mukaan PEC-tutkinnon kirjallinen osa koostuisi yhtäältä teoriakokeesta ja toisaalta väylätuntemuskokeesta. Teoriakokeen sisällön olisi koostuttava kysymyksistä joilla varmistettaisiin henkilön edellytykset toimia luotsausvapautetulla aluksella luotsausosaamista edustavana tahona. Kysymykset koskisivat pykälän 2 momentin mukaan luotsaustoimintaa koskevaa sääntelyä ja viranomaisohjeita sekä PEC-lupakirjallisen henkilön tehtäviä. Lisäksi teoriakokeessa voitaisiin mitata henkilön kykyä ja osaamista aluksen yleisestä ohjailusta.

Ehdotettua pykälän 3 momentin mukaan väylätuntemuskokeella mitattaisiin hakijan väylätuntemusta, kykyä hahmottaa käytettävissä olevaa väylätilaa erilaisissa alueella tyypillisissä olosuhteissa sekä kykyä laatia luotsaussuunnitelma. Väylätuntemuskokeen tarkempi sisältö määritettäisiin 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Koe voisi koostua esimerkiksi ennakkokysymyksistä, joilla varmistetaan hakijan tuntevan kyseessä olevan väylän keskeiset ominaisuudet sekä luotsausosaamisen kannalta keskeiset seikat väylällä. Lisäksi kokeessa laadittaisiin luotsaussuunnitelma kyseiselle väylälle, joka voisi pitää sisällään myös osittaisen peitepiirroksen laatimista kyseisen väylän haastavista kohdista. Luotsaussuunnitelmaa voitaisiin hyödyntää tutkinnon käytännön osassa. Hakijan laadittua luotsaussuunnitelman voisi tutkinnon vastaanottaja vielä täydentää koetta esimerkiksi täydentävillä suullisilla kysymyksillä. Keskeistä olisi kuitenkin, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä täsmennettävä koe olisi vaativuudeltaan ja sisällöltään yhdenmukainen ja siten tasapuolinen kaikille luotsausvapautusta hakeville. Tämän vuoksi lainsäätäjä on jättänyt väylätuntemuskokeen tarkemman

sisällön toimivaltaisen viranomaisen määritettäväksi. Määräyksellä kyettäisiin määrittämään kokeen sisältö ja vaatimukset huomattavasti lakia tarkemmin, mitä voidaan pitää myös toiminnan luonne huomioiden tarkoituksenmukaisempina. Väylätuntemuskoe suoritettaisiin kaikilta niiltä väyliltä, joille hakija hakee luotsausvapautusta. Näin varmistettaisiin, että hakija tosiasiallisesti on perehtynyt kaikkiin niihin väyliin, joihin hän saa luotsausvapautuksen. Koska väylätuntemuskokeen keskeisimpänä elementtinä on luotsaussuunnitelman laatiminen, ei koetta tule nähdä ylivoimaisen työllistävänä, sillä henkilön olisi joka tapauksessa laadittava luotsaussuunnitelma väylälle viimeistään silloin, kun hän väylällä operoi. Tutkinnon johdonmukaisuuden ja eri osa-alueiden keskinäisten tavoitteiden vuoksi säädettäisiin, että väylätuntemuskokeen voisi suorittaa sen jälkeen, kun hakija on suorittanut verkkoalustaisen teoriakokeen PEC-perehdytysmatkan sekä edellytetyt matkat.

Pykälän 4 momentin mukaan väylätuntemuskokeen vastaanottaisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö. Tämän henkilön kelpoisuusvaatimuksista ja roolista säädettäisiin jäljempänä lain 8 luvussa. Tällä lisättäisiin tutkintojen yhdenmukaisuutta sekä joustavuutta tutkintotilaisuuksien järjestämisessä. Koe suoritettaisiin ja arvosteltaisiin kuitenkin Liikenne- ja viestintäviraston määräämällä tavalla, mikä olisi omiaan lisäämään hakijoiden oikeusturvaa ja tasavertaista kohtelua.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeen muodosta, sisällöstä ja arviointimenettelyistä sekä väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä.

46 §. PEC-tutkinnon käytännön osa. PEC-tutkinnon käytännön osa koostuisi tutkintoajosta ja laivasimulaattorikokeesta, jotka arvosteltaisiin yhtenä kokonaisuutena. Käytännön osassa hakijan olisi osoitettava hallitsevansa keskeiset alukset ja väylään liittyvät asiat, jotka olisi listattu pykälän 1 momentissa. Lista vastaisi täydennettynä nykyisin koeluotsauksessa tarkasteltavia asiakokonaisuuksia. Pykälän 2 momentin mukaan aluksella suoritettava tutkintoajo tulisi suorittaa ennen laivasimulaattorikoetta. Näin simulaattoriympäristössä voitaisiin varmistaa, että kaikki ne 1 momentin osa-alueet, jotka eivät tulleet mitatuiksi tutkintoajossa voidaan pätevästi mitata simulaattorikokeessa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tutkintoajon tarkemmasta tavoitteesta. Sen mukaan tutkintoajon tarkoituksena olisi mitata hakijan kykyä ohjailla ja navigoida alusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä turvallisesti. Koska tutkinnon suorittanut saa oikeuden kulkea suomalaisella väylällä ilman luotsia, on rantavaltion etujen varjelemiseksi välttämätöntä, että rantavaltio varmistuu tällaisen henkilön pätevydestä ja siitä, että tämä todella osaa jokaisen väylän, jolle vapautuksen saa. Tämän vuoksi edellytettäisiin, että hakija ohjailee hakemuksen kohteena olevan väylän kokonaisuudessaan sillä aluksella, joka merkitään lupakirjalle.

Ehdotetun 4 momentin mukaan laivasimulaattorikokeen ensisijainen tavoite olisi puolestaan mitata hakijan kykyä ja taitoa ohjailla ja navigoida lupakirjalle merkittävää alusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä tai väylillä ennen kaikkea poikkeuksellisissa olosuhteissa ja tilanteissa. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että laivasimulaattorikokeessa mitattaisiin myös ne 1 momentin listan osa-alueet, jotka eivät tulleet mitatuiksi tutkintoajon yhteydessä. Näin varmistettaisiin, että kaikki lain edellyttämät osa-alueet tulevat mitatuiksi jommassakummassa käytännön osan osuudessa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin PEC-tutkinnon käytännön osan arvostelusta ja vastaanottamisesta. Tutkintoajat ja laivasimulaattorikokeen vastaanottaisi Liikenne- ja viestintäviraston

hyväksymä PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö. Lisäksi edellytettäisiin, että laivasimulaattorikokeessa olisi oltava mukana simulaattorin käyttöä valvova asiantuntija. Asiantuntijan tulisi olla perehtynyt kokeessa käytettävään simulaattoriin ja sen käyttöön. Asiantuntija voisi kuulua esimerkiksi oppilaitoksen henkilökuntaan. Vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa simulaattorin oikeaoppinen käyttö ja toisaalta tutkintotilaisuuden sujuvuus, kun paikalla on simulaattorin käyttöön perehtynyt asiantuntija.

Lisäksi *6 momentissa* säädettäisiin, että tutkinnon vastaanottajan olisi kuultava aluksella luotsauksesta vastaavaa luotsia tai aluksen kulusta vastuullista PEC-lupakirjahaltijaa taikka simulaattorin käyttöä valvovaa asiantuntijaa ennen tutkintosuorituksen hyväksymistä tai hylkäämistä koskevaa päätöksentekoa. Kuuleminen voisi olla esimerkiksi tutkintosuorituksen aikana tapahtuvaa vuoropuhelua tai suorituksen jälkeen erikseen käytävä keskustelu. Kuultavan asiantuntijan rooli olisi konsultatiivinen eli hänellä ei olisi itsenäistä päätöksentekoroolia. Päätävältä tutkintosuorituksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä olisi tutkintoja vastaanottavalla henkilöllä.

Pykälän *7 momentissa* säädettäisiin PEC-tutkinnon käytännön osan uusintasuorituksesta. Sen mukaan hylätyn PEC-tutkinnon käytännön osan suoritus voitaisiin uusida kerran. Jos uusintasuoritus hylättäisiin, hakijan suoritteet mitätöitäisiin ja hakijaa kohdeltaisiin uutena hakijana.

Pykälän *8 momentissa* säädettäisiin poikkeuksellisesta menettelystä kahta tai useampaa väylä- tai aluevapautusta haettaessa. Samanaikaisesti haettaessa vähintään kahta vapautusta, voisi näitä koskevan tutkinnon käytännön osan yhdistää. Tällöin käytännön osan suorittaminen tapahtuisi haettavien vapautusten kokonaisuutena, jolloin hakijan osaamisnäyttöä koskeva taakka olisi kevyempi. Menettelyllä voitaisiin varmistaa merenkulun turvallisuus ilman ylimääräisiä suoritteita, millä olisi hakuprosessia osin keventävä vaikutus. Yhdistetyn käytännön osan suorituksen lisäksi hakijalla tulisi olla kaikista haettavista vapautuksista kunkin vapautuksen edellyttämä perehdytysmatka, kirjallinen osa ja riittävä kokemus suoritettuna.

Pykälän *9 momentissa* valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto laatimaan arviointikriteerit, joita käytettäisiin PEC-tutkinnon käytännön osan arvosteluun ensimmäistä ja sitä seuraavia tai yhdenaikaisesti haettavia vapautuksia haettaessa. Tutkintoajo ja simulaattorikoe muodostaisivat eheän kokonaisuuden sekä suorituksena että sen arvosteluna. Arvostelun yhtenäisyyden vuoksi olisi tarkoituksenmukaista, että mahdollisuuksien mukaan sekä tutkintoajon että laivasimulaattorikokeen vastaanottaisi sama henkilö. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä voitaisiin ottaa kantaa myös tutkintoajojen ja laivasimulaattorikokeen sisältöön tilanteissa, joissa hakija hakee samalla kertaa kahta tai useampaa vapautusta. Määräyksellä voitaisiin siten mahdollistaa tutkintoajon ja laivasimulaattorikokeen osalta tarkoituksenmukainen ja yhtenevä menettely tilanteissa, joissa hakija hakee samalla kertaa kahta tai useampaa väylää tai aluetta koskevaa vapautusta. Simulaattorilla voitaisiin yhdellä kertaa testata useamman väylän haastavat kohdat.

47 §. *Väylä- tai aluekohtaisen vapautusten lisääminen voimassaolevalle PEC-lupakirjalle.* Pykälässä ehdotettaisiin säädettäväksi edellytyksistä, joilla voimassaolevalle PEC-lupakirjalle olisi myönnettävä väylä- tai aluevapautus.

Pykälän *1 momentissa* ehdotettaisiin säädettäväksi väylävapautuksen lisäämisen edellytyksistä. Momentin *1 kohdan* mukaan edellytettäisiin hakijan suorittaneen PEC-perehdytysmatkan. Momentin *2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla 40 §:n 1 momentin 4 kohdan mukainen todistus riittävästä kokemuksesta. Momentin *3 kohdan* mukaan hakijan tulisi suorittaa 45 §:n mukainen väylätuntemuskoe. Momentin *4 kohdan* mukaan hakijan tulisi suorittaa 46 §:n mukainen käytännön osa. Simulaattorikoe suoritettaisiin siltä osin, kuin haettavan väylän ominaisuudet eroaisivat olennaisesti ensimmäisen väylän ominaisuuksista. Väylätuntemuskoe ja tutkintoajo suoritettaisiin kuten ensimmäistä väylävapautusta haettaessa.

Pykälän 2 momentissa ehdotettaisiin säädettäväksi edellytyksistä, joiden vallitessa Liikenne- ja viestintäviraston olisi lisättävä voimassaolevalle PEC-lupakirjalle väylävapautus sitä hakevalle. Haettaessa voimassaolevalle PEC-lupakirjalle sille jo merkittyjä seuraavia alueellisia vapautuksia edellytettäisiin hakijan suorittaneen 41 §:n 1 momentin 4 - 6 kohdassa säädetyt vaatimukset. Mainitun 41 §:n 1 momentin 6 kohdan laivasimulaattorikoe suoritettaisiin haettavan VTS-alueen haastavien väyläkohtien koosteena. Väylätuntemuskoe ja tutkintoajo suoritettaisiin kuten ensimmäistä alueellista PEC-kirjaa haettaessa.

48 §. *Uuden aluksen lisääminen voimassa olevalle PEC-lupakirjalle.* Pykälässä ehdotettaisiin säädettäväksi uuden aluksen lisäämisen edellytyksistä voimassa olevalle PEC-lupakirjalle.

Pykälän 1 momentin mukaan voimassa olevalle väyläkohtaiselle vapautukselle voitaisiin lisätä uusi alus, jos PEC-lupakirjan haltija suorittaisi 46 §:ssä tarkoitetun tutkintoajon yhdelle lupakirjalle merkitylle väylälle sekä laatisi kyseisen aluksen ominaisuudet huomioon ottavan päivitetyn luotsaussuunnitelman kaikilta lupakirjalle merkityiltä väyliltä. Päivitetty luotsaussuunnitelma esitettäisiin tutkinnon vastaanottajalle tutkintoajon yhteydessä. Alueelliselle vapautukselle voitaisiin kuitenkin lisätä sellainen uusi alus, joka on suurimmalta pituudeltaan yli 120 metriä tai suurimmalta leveydeltään yli 20 metriä vain, mikäli myös 41 §:n 5 kohdan edellytys täyttyisi. Tämä tarkoittaisi sitä, että myös lisättäessä alle 120 metriä pitkällä ja alle 20 metriä leveällä aluksella hankitulle alueelliselle vapautukselle tätä suurempaa alusta varmistettaisiin lakisääteisesti, että henkilö omaa riittävän kokemuksen suuren aluksen ohjailutehtävistä. Kun tällaiselle lupakirjalle olisi lisätty yksi yli 120 metriä pitkä tai yli 20 metriä leveä alus, voisi tätä seuraavat alukset lisätä lupakirjalle momentin pääsäännön mukaisesti päivitetyllä luotsaussuunnitelmalla ja tutkintoajolla kyseisellä aluksella.

Pykälän 2 momentissa ehdotettaisiin säädettäväksi lisävaatimuksesta, mikäli uudella aluksella olisi käytössä eri turvallisuusjohtamisjärjestelmä, kuin lupakirjaan jo merkityllä aluksella. Tässä tapauksessa uuden aluksen lisääminen edellyttäisi, että lupakirjan haltijalla olisi ohjailukokemusta vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä ja 20 meripäivää palvelua kyseistä turvallisuusjohtamisjärjestelmää käyttävältä alukselta. Pykälän 1 ja 2 momentin vaatimukset asettavat minimivaatimuksen aluksen lisäämiselle varsinaisen vaaditun kokemuksen arvioinnin jäädessä varustamon ja hakijan vastuulle kussakin yksittäistapauksessa. Luotsauslainsäädännössä ei ole tarpeen ottaa yksiselitteisesti kantaa tarvittavan perehdytysjakson pituuteen tai vaadittavien harjoitusmatkojen määrään, sillä tarvittavan luotsausosaamisen oppimiseen tarvittava kokemus uudella aluksella riippuisi muun muassa henkilön taustasta ja lisättävän aluksen eroavaisuuksista suhteessa lupakirjalle jo merkittyihin aluksiin. Tutkintoajon hyväksytyt suorittaminen edellyttäisi kuitenkin aina, että henkilö kykenee kuljettamaan alusta turvallisesti niin väylällä kuin satama-alueella. Varustamon ja hakijan vastuulla olisi yhdessä arvioida, milloin hakijan katsotaan olevan valmis suorittamaan tutkintoajo uudella aluksella. Esimerkiksi varustamojen turvallisuusjohtamisjärjestelmät ja muut sisäiset koulutusikäntöset asettaisivat edellytyksiä riittävästä perehtymisestä uuteen alukseen ja tehtävään. Pykälän 2 momentin vaatimuksen tarkoituksena on kuitenkin osaltaan varmistaa, että henkilö on tosiasiallisesti saanut siirtyessään toisen turvallisuusjohtamisjärjestelmän piiriin perehdytyksen sekä kokemusta kyseisessä turvallisuusjohtamisjärjestelmässä ja toimintakulttuurissa toimimisesta. Näin varmennetaan, että hakija on perehtynyt uuden turvallisuusjohtamisjärjestelmän edellyttämiin toimintatapoihin komentosillalla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kuitenkin tilanteesta, jossa PEC-lupakirjalle lisättävä alus vastaisi ominaisuuksiltaan täysin lupakirjalle jo merkittyä tai haettavaa alusta. Momentin mukaan sen estämättä, mitä 1 ja 2 momenteissa säädetään, voitaisiin PEC-lupakirjalle lisätä suoraan hakemuksesta sellainen samaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää käyttävä alus, joka on ra-

kennettu samoin piirustuksin ja yhtenevin suunnitelmin kuin toinen PEC-lupakirjalle jo merkitty tai haettava alus. Tämä tarkoittaisi, että alukset olisivat rakennettu samoin piirustuksin, jolloin niiden runko ja kansirakenteet vastaavat täysin toisiaan. Lisäksi aluksilla olisi oltava yhtenevät propulsiojärjestelmät, koneistot, komentosillat ja keskeiset järjestelmät. Esimerkiksi kahden eri telakan samoista piirustuksista rakentama alus voitaisiin katsoa sisaraluukseksi, vaikka telakat olisivat laatineet omat yhtenevät suunnitelmansa. Säännös vastaisi pääpiirteisään IMO:n kiertokirjeen MSC/Circ.1158 määritelmää sisaraluksista. Lisäksi edellytettäisiin, että myös alusten elinkaaren aikaisten muutostöiden tulisi olennaisilta osin vastata toisiaan. Tällä tarkoitetaan sitä, että alusten voisi edelleen katsoa vastaavan toisiaan kuten edellä todettu suunnitelmien ja piirustusten osalta. Esimerkiksi jos sekä alukselle A että alukselle B on vaihdettu sama uusi propulsiojärjestelmä telakoinnin yhteydessä, pidettäisiin näitä aluksia edelleen toisiaan vastaavina ja ne voitaisiin samalla hakemuksella lisätä henkilön PEC-lupakirjalle. Näin ollen PEC-lupakirjalle voitaisiin käytännössä lisätä yhdellä hakemuksella kaikki saman varustamon samaa laivasarjaa olevat sisaralukset.

49 §. Väyläkohtaisen vapautuksen uusiminen. Pykälässä ehdotettaisiin säädettäväksi väyläkohtaisen vapautuksen uusimisen edellytyksistä sekä hakemusmenettelyistä.

Pykälän *1 momentin* mukaan PEC-lupakirjalle merkityt väylävapautukset voitaisiin hakemuksesta uudistaa. Vanhentuneen PEC-lupakirjan väylävapautukset voitaisiin uudistaa kuten voimassa olevan lupakirjan väylävapautukset, jos vanhentumisesta olisi kulunut enintään 12 kuukautta. *Momentin kohdan 1* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun aluksen ohjailuun oikeuttava kansipäällystön pätevyyskirja. *Momentin 2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. *Momentin 3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla kokemusta aluksen ohjailusta PEC-lupakirjalla vähintään 2 edestakaista matkaa vuosittain tai yhteensä vähintään 15 matkaa kirjan voimassaoloaikana kirjalle merkityn väylän molempiin suuntiin. *Momentin 4 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla suoritettuna käytännön osan tutkintoajo, jos 3 kohdassa tarkoitettu vuosittainen matkamäärä olisi vähemmän kuin 5 matkaa tai kirjan voimassaoloajaksolla matkoja olisi vähemmän kuin 50.

Pykälän *2 momentin* mukaisesti rajoittamattomalle PEC-lupakirjalle merkityn väylävapautuksen uusiminen edellyttäisi, että väylävapautuksen voimassaoloaikana hakija olisi suorittanut vähintään viisi tai edellisen 12 kuukauden aikana vähintään kaksi yhdensuuntaista matkaa jääolosuhteissa millä tahansa lupakirjalle merkityllä väylällä, jossa voimassa oleva avustusrajoitus olisi ollut vähintään IC.

Pykälän *3 momentissa* ehdotettaisiin, että jos edellä 1 momentin 3 kohdassa edellytetyt matkoja olisi kertynyt kirjan voimassaoloaikana enintään viisi, rinnastettaisiin tämä tilanteeseen, jossa hakija hakee kyseiselle väylälle ensimmäistä vapautusta. Jos matkoja olisi yli viisi, mutta alle 1 momentin 3 kohdassa edellytetyn, voisi puuttuvat matkat korvata 46 §:n mukaisella käytännön osan laivasimulaattorikokeella.

Pykälän *4 momentissa* ehdotettaisiin, että jos uudistettavan lupakirjan voimassaolon päättymisestä olisi yli 12 kuukautta mutta enintään 5 vuotta, tulisi hakijan suorittaa 44 §:n mukainen PEC-tutkinto. Jos voimassaolon päättymisestä olisi yli 5 vuotta, tulisi hakijan suorittaa 43 §:n mukainen PEC-perehdytysmatka sekä 44 §:n mukainen PEC-tutkinto.

Pykälän *5 momentin* mukaan kaikki ne PEC-lupakirjalle merkityt alukset, joilla PEC-lupakirjan haltija olisi uudistettavan väylävapautuksen voimassaoloaikana suorittanut aluksen ohjailutehtävissä joko vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä tai palvelut vähintään 20 meripäivää, merkittäisiin uudistettavalle lupakirjalle.

50 §. *Alueellisen vapautuksen uusiminen.* Pykälässä ehdotettaisiin säädettäväksi alueellisen vapautuksen uusimisen edellytyksistä sekä hakemusmenettelyistä.

Pykälän *1 momentin* mukaan PEC-lupakirjalle merkitty alueellinen vapautus voitaisiin hakeuksesta uudistaa. Vanhentuneen alueellisen vapautuksen voisi uudistaa kuten voimassa olevan vapautuksen, jos vanhentumisesta olisi kulunut enintään 12 kuukautta. *Momentin 1 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun aluksen ohjailuun oikeuttava kansipäällystön pätevyyskirja. *Momentin 2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. *Momentin 3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus laajasta kokemuksesta hakemuksen kohteena olevan alueen väylästä uusittavan lupakirjan voimassaoloaikana. *Momentin 4 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla suoritettuna käytännön osan tutkintoajo, jos 3 kohdassa edellytetty laaja kokemus ei täyty.

Pykälän *2 momentin* mukaisesti rajoittamattomalle PEC-lupakirjalle merkityn aluekohtaisen vapautuksen uusiminen edellyttäisi, että vapautuksen voimassaoloaikana hakija olisi suorittanut vähintään viisi tai edellisen 12 kuukauden aikana vähintään kaksi yhdensuuntaista matkaa jääolosuhteissa millä tahansa lupakirjalle merkityllä väylällä, jossa voimassa oleva avustusrajoitus olisi ollut vähintään IC.

Pykälän *3 momentissa* ehdotettaisiin, että jos uudistettavan lupakirjan voimassaolon päättymisestä olisi kulunut yli 12 kuukautta ja enintään 5 vuotta, tulisi hakijan suorittaa 41 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaiset suoritukset. Jos voimassaolon päättymisestä olisi kulunut yli 5 vuotta, tulisi hakijan suorittaa 41 §:n 1 momentin 4 kohdan tarkoittama perehdytysmatka ja perehdytyskeskustelu sekä 41 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaiset suoritukset.

Pykälän *4 momentin* mukaan kaikki ne PEC-lupakirjalle merkityt alukset, joilla PEC-lupakirjan haltija olisi uudistettavan alueellisen vapautuksen voimassaoloaikana suorittanut aluksen ohjailutehtävissä joko vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä tai palvelut vähintään 20 meripäivää merkittäisiin uudistettavalle lupakirjalle.

Pykälän *5 momentin* mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä 1 momentin 3 kohdassa edellytetystä laajasta kokemuksesta hakemuksen kohteena olevan alueen väylästä uusittavan alueellisen vapautuksen voimassaoloaikana. Määräyksessä asetetuilla vaatimuksilla tulisi varmistaa, että hakijan kokemuksesta ja osaamisesta alueella on vapautuksen voimassaolon aikana ylläpidetty siinä laajuudessa, että meriturvallisuus ei vaarannu.

8 luku. Tutkintoja vastaanottava henkilö

51 §. *Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö.* Ehdotuksen 8 luvussa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymästä luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavasta henkilöstä, tehtävän hoitamisen edellytyksistä, tehtävänkuvasta sekä vastuista ja velvollisuuksista. Ehdotetun 51 §:n *1 momentin* mukaan luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja saisi jatkossa vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä, erikseen tehtävään koulutettu henkilö. Nykyisin tehtävässä ovat toimineet koeluotsauksen osalta Liikenne- ja viestintäviraston virkamiehet sekä kirjallisten osioiden ja simulaattorikokeen osalta merenkulun koulutuksenjärjestäjät. Sitomalla tutkintojen vastaanotto jatkossa tiettyihin hyväksytyihin henkilöihin parannettaisiin toiminnan johdonmukaisuutta sekä korostettaisiin tehtävän edellyttämää vastuuta ja velvollisuuksia. Jatkossa koko tutkinnon voisi myös vastaanottaa sama henkilö, jonka osaltaan katsotaan parantavan toiminnan laatua ja tutkintojen vastaanottamisen arvostelun kokonaisvaltaisuutta. Järjestelyllä varmistettaisiin, että hakijoita kohdeltaisiin tasapuolisesti

riippumatta siitä, millä maantieteellisellä alueella tutkinnon suorittaa. Samoin menettelyllä varmistuttaisiin, että jokainen tutkinnon hyväksytyksi suorittanut henkilö on kykenevä luvan mukaisen tehtävän hoitamiseen kaikissa olosuhteissa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös tällaisen tutkinnon vastaanottajan osaamisvaatimuksista. Henkilöllä tulisi momentin 1 kohdan mukaan ensinnäkin olla vähintään viisi vuotta kokemusta luotsina tai PEC-lupakirjalla toimimisesta. Tällä varmistettaisiin, että henkilöllä on tehtävään ryhtyessään riittävä käytännön kokemus siitä tehtävästä, jonka lupakirjojen saamiseen hänen tekemänsä päätökset vaikuttavat. Momentin 2 kohdassa edellytettäisiin, että henkilö on suorittanut kaksi harjoitusmatkaa yhdessä toisen tutkintoja vastaanottavan henkilön kanssa sekä puoltolauseet näiltä henkilöiltä. Säännös vastaisi pääpiirteissään ilmailun puolella tarkastuslentäjiltä edellytettyä vaatimusta. Harjoitusmatkoilla henkilö saisi toimessa toimivilta tahoilta opastusta siihen, mitä tehtävän menestyksekkäs hoitaminen edellyttää. Puoltolauseet puolestaan toimisivat osaltaan viranomaisen suuntaan vakuutena siitä, että henkilö on soveltuva tehtävään.

Momentin 3 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva luotsin lupakirja tai PEC-lupakirja, jotta tämä voidaan hyväksyä tehtävään. Vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että tehtävään hakeutuvat henkilöt ovat tehtävässä aloittaessaan vähintään välittömästi ennen tehtävässä aloittamista toimineet aktiivisena luotsin tai PEC-lupakirjallisen kansipäällystön jäsenen tehtävissä. Näin voidaan osaltaan varmistua siitä, että henkilöillä on ajantasainen käsitys siitä, mitä tutkinnon kohteena olevassa toimessa toimiminen edellyttää. Suurin osa tutkinnon vastaanottajista jatkaisi todennäköisesti tutkinnon vastaanottajan tehtävän ohella myös perustehtävässään luotsina tai luotsausvapautettuna kansipäällystön jäsenenä. Ehdotuksen 52 §:n mukaisesti tutkinnon vastaanottajan ei kuitenkaan olisi välttämätöntä pitää voimassa luotsin lupakirjaansa tai PEC-lupakirjaansa, vaan mahdollista olisi erikoistua ja keskittyä ainoastaan tutkintojen vastaanottamiseen. Tämä mahdollisuus on huomioitu ehdotetun pykälän 2 momentissa.

Momentin 4 kohdassa säädettäisiin niistä erityisvaatimuksista, joita tutkintojen vastaanottaminen edellyttää. Tällä varmistettaisiin tutkinnon vastaanottojen laatu, jolla osaltaan on suuri merkitys meriturvallisuuden varmistamiseksi. Henkilön edellytettäisiin lainkohdan mukaan hyväksytyksi suorittaneen Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät tehtävään valmentavan teoriakokeen sekä kouluttajakoulutuksen, kommunikaatiokoulutuksen ja simulaattorikoulutuksen. Teoriakoe olisi laajempi ja syventävä versio edellä luotsaustutkinnon ja PEC-tutkinnon osalta kuvattua teoriakokeesta. Kouluttajakoulutus sisältäisi pedagogisia elementtejä ja soveltuvien osin osuuksia esimerkiksi IMO:n mallikursseista 6.09 "Training Course For Instructors" ja 3.12 "Assessment, Examination & Certification of Seafarers". Kommunikaatiokoulutus sisältäisi sekä aluksen sisäistä, että ulkoista kommunikaatiota ja komentosiltatyöskentelyä koskevia elementtejä, jolla varmistettaisiin, että henkilö osaisi pätevästi arvioida hakijan komentosiltakieltä ja kommunikointia alukselta ulospäin muiden alusten ja VTS-keskuksen kanssa. Simulaattorikoulutuksessa varmistettaisiin, että hakijalla on syvälinen osaaminen aluksen ohjailusta haastavissa olosuhteissa, jotta tällä olisi varmasti myös valmiudet arvioida asiaa tutkintotilaisuuksissa. Tutkintojen vastaanottamisen siirtyessä kokonaan pois viranomaisten käsistä olisi äärimmäisen keskeistä varmistaa, että tehtävää suorittavat ovat pätevyityneitä tehtävään. Osaltaan tämä varmistettaisiin ehdotetun 5 kohdan mukaisella Liikenne- ja viestintäviraston perehdytyskeskustelulla. Keskustelussa olisi myös mahdollista tarkentaa tehtävän kuvausta ja henkilön roolia ja siten edesauttaa hyväksytyjen henkilöiden yhdenmukaisia toimintatapoja ja kokonaisarvostelua. Momentin 6 kohdassa säädettäisiin vielä kielitaitovaatimuksesta, jonka mukaan henkilö tulisi osata molempia kotimaisia kieliä, joista toista hyvin ja toistas tyydyttävästi, sekä näiden lisäksi englantia tasolla, joka vastaisi vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasoa neljä. Tällä varmistetaan, että henkilöllä on riittävä kielitaito ohjeistaa ja antaa palautetta hakijalle joko kotimaisilla kielillä tai merenkulussa yleisesti käytetyllä englannin kielellä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, mitä väyliä ja aluksia yksittäisen tutkinnon vastaanottajan lupa voisi koskea. Edellytyksenä olisi, että henkilöllä olisi tehtävän edellyttämä kokemus. Pääsääntöisesti tällä tarkoitettaisiin pykälän 1 tai 2 kohtien mukaisesti, että henkilöllä olisi voimassa oleva luotsin lupakirja niille väylille joille tämä tutkinnon vastaanottajaksi hakee taikka voimassa oleva PEC-lupakirja niille väylille ja aluksille joille tämä tutkinnon vastaanottajaksi hakee. Pääsääntönä siten olisi, että tutkinnon vastaanottajan lupakirjaan merkitään ne väylät ja PEC-taustaisen tutkinnon vastaanottajan tapauksessa myös alukset, joilta tällä on työkokemusta luotsin tai PEC-lupakirjallisen päällystön jäsenen toimesta. Momentin 3 ja 4 kohdissa puolestaan säädettäisiin siitä, millä edellytyksin tutkinnon vastaanotto-oikeus voisi ulottua myös muihin väyliin, kuin niihin, joilta henkilöllä on kokemusta luotsin tai PEC-lupakirjallisen toimesta. Momentin 3 kohdan mukaan voitaisiin tutkinnon vastaanottajalle myöntää oikeus ottaa vastaan tutkintoja myös sellaiselle väylälle, jolle tämä suorittaisi 43 §:n mukaisen perehdytysmatkan, 45 §:n mukaisen väylätuntemuskokeen sekä tutkinnon vastaanottajalle suunnatun simulaattoriharjoituksen haettavalla väylällä. Tutkinnon vastaanottajan kokemuksen ja pohjakoulutuksen voidaan katsoa riittävän yhdessä edellä mainittujen edellytysten kanssa siihen, etteivät tutkinnon vastaanottamisen laatu ja tarkoitus kärsi, vaikka henkilöllä ei olisikaan varsinaista luotsin lupakirjaa tai luotsausvapautusta tietyllä väylällä.

Lisäksi tutkintoajossa läsnä on aina myös luotsaava luotsi tai PEC-lupakirjallinen henkilö, joka voisi tarvittaessa täydentää arvostelua nimenomaisen väyläkohtaisen väylätuntemuksen osalta. Momentin 4 kohdassa puolestaan säädettäisiin siitä, miten vastaanotto-oikeuden voisi saada myös sellaisille aluksille, joilta henkilöllä ei ole kokemusta luotsausvapautuksella toimimisesta. Tämä kohta koskisikin vain PEC-taustaisia tutkinnon vastaanottajia, sillä luotsausyhtiön luotsien koulutukseen ja siten erityisosaamiseen kuuluu jo itsessään kyky hallita erilaisia aluksia, minkä vuoksi luotsin lupakirjalla tehtävään hakeutuva olisi suoraan oikeutettu ottamaan tutkintoja vastaan miltä alukselta tahansa sillä väylästä, jolle hänellä on lupakirja. Edellytyksenä tutkinnon vastaanotto-oikeuden laajentamiseen aluksille, jotka eivät ole merkittynä henkilön PEC-lupakirjalle olisi, että henkilö suorittaa joko tutkintoajon kyseisellä aluksella tai tutkinnon vastaanottajalle tarkoitettua perehdytysmatkan toisen tutkinnon vastaanottajan kanssa. Tutkintoajon kautta suoritettava lisäys voisi useimmissa tapauksissa tapahtua myös siten, että henkilö lisää aluksen voimassaolevalle PEC-lupakirjalleen. Huomionarvoista on, että sekä 3 että 4 kohdan mukaiset lisäykset olisivat mahdollisia myös siinä tapauksessa, että tutkinnon vastaanottajalla ei olisi enää, siirryttyään puhtaasti tutkinnon vastaanottajan tehtäviin, voimassaolevia luotsauslupakirjoja tai PEC-lupakirjoja.

Edellä kuvatuilla vaatimuksilla varmistettaisiin, että hakijalla on kattava ja ajantasainen tietämys niistä väylistä, joilla hän tutkintoja vastaanottaa. Lisäksi varmistettaisiin, että PEC-lupakirjalla tehtävään hakeutunut henkilö ei ottaisi vastaan tutkintoja sellaisilta aluksilta tai alustyypeiltä, joita hän ei tunne.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan voimassaolosta, jonka ehdotettaisiin olevan muita merenkulun pätevyys- ja lupakirjoja vastaavasti viisi vuotta sen myöntämisestä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Virasto voisi määrittää tarkemmin ja yksityiskohtaisemmin määräyksessä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettujen koulutusten koulutussisällön ja kokeiden sisällön. Lisäksi määräyksellä tarkennettaisiin näihin koulutuksiin kuuluvien kokeiden arviointi- sekä hyväksyntämenettelyä. Näistä ei ole tarkoituksenmukaista säätää lain tasolla yksityiskohtaisesti, vaan toimivaltaisen ja hyväksyvän viranomaisen olisi katsottava olevan oikea taho asettamaan tarkempia sisällöllisiä vaatimuksia. Lupakirjan myöntämisen edellytyksistä on kuitenkin säädetty riittävän tarkkara-

jaisesti edellä 1 momentissa. Lisäksi momentissa säädettäisiin määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkentavia määräyksiä 2 momentin tutkinnon vastaanottajalle suunnatusta simulaattoriharjoituksesta, tutkinnon vastaanottajalle tarkoitetusta perehdytysmatkasta sekä tutkinnon vastaanottajan lupakirjan myöntämiseen, hakemiseen ja täydentämiseen liittyvistä menettelyistä. Simulaattoriharjoituksen ja perehdytysmatkan määrittelyä on pidettävä luonteeltaan teknisenä, eikä siitä ole tarkoituksenmukaista säätää lain tasolla. Harjoituksen luonne saattaa myös muuttua ajan myötä sekä olla osittain tapauskohtaista. Lupakirjan myöntämiseen, hakemiseen ja täydentämiseen liittyvistä menettelyistä määrittäminen on teknisluonteista ja sen tarkoituksena olisi ainoastaan varmistaa sujuva ja luonteva menettely lupakirjoja koskevissa käytännön asioissa.

52 §. *Tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan uusiminen.* Lain 52 §:ssä säädettäisiin niistä edellytyksistä, joilla tutkintoja vastaanottava henkilö voisi ylläpitää ja uudistaa oikeuden vastaanottaa luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja. Lupakirja voitaisiin uudistaa korkeintaan 12 kuukautta sen vanhenemisen jälkeen. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan olisi uudistamisen edellytyksenä ensinnäkin, että henkilö olisi suorittanut luotsaustutkinnossakin edellytetyn verkkoalustaisen teoriakokeen korkeintaan 12 kuukautta ennen lupakirjan uudistamista. Tällä varmistettaisiin, että tutkintoja vastaanottavien henkilöiden tietämys luotsausta koskevasta sääntelystä olisi ajantasaista. Momentin 2 kohdan mukaan tutkinnon vastaanottajan tulisi laatia ajantasaiset luotsaussuunnitelmat tutkintojen vastaanottoon oikeutetulta väylästä. Tämä puolestaan varmistaisi osaltaan, että tutkinnon vastaanottajan väylätuntemus on ajantasaista ja huomio mahdolliset muutokset väylällä. Luotsaussuunnitelmat voisi kuitenkin laatia yhteistyössä muiden tutkintoja vastaanottavien henkilöiden kanssa. Tämän oletetaan lisäävän tutkintojen vastaanottajien välistä vuoropuhelua ja näin edistävän tutkintojen laatua ja yhdenmukaisuutta. Luotsaussuunnitelmille ei olisi säädetty erillistä verifointia toimivaltaisen viranomaisen toimesta, vaan virkavastuulla toimivan tutkinnon vastaanottajan allekirjoitus riittäisi vakuudeksi sille, että henkilö on päivittänyt omat luotsaussuunnitelmansa.

Momentin 3 kohdassa säädettäisiin lupakirjan uudistamiseksi edellytettävästä praktiikasta. Lupakirjan uudistaminen edellyttäisi, että henkilö olisi suorittanut lupakirjan voimassaoloaikana vähintään yhden seuraavista: 5 tutkintomatkaa tutkinnon vastaanottajana, 10 harjoitusmatkaa tutkinnon vastaanottajana luotsausta suorittavan luotsin tai PEC-lupakirjan haltijan kanssa, 10 matkaa luotsina tai PEC-lupakirjan haltijana tai 10 harjoittelukertaa simulaattorissa. Myös näiden vaihtoehtojen yhdistelmä voitaisiin hyväksyä riittäväksi praktiikaksi. Käytännössä tällä varmistettaisiin, että henkilö on toiminut joko operatiivisissa tehtävissä luotsina tai PEC-lupakirjan haltijana tai vastaanottanut säännöllisesti luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja. Viimesijaisesti henkilö voisi ylläpitää tai täydentää praktiikkaansa myös laivasimulaattoriharjoittelulla.

Momentin 4 kohdassa edellytettäisiin, että henkilö on suorittanut uusittavan lupakirjan voimassaoloaikana vähintään viisi tutkintoajon vastaanottoa tai simulaattorissa suoritettavan osuuden vastaanottoa. Tällä varmistetaan henkilön viimeaikainen kokemus tutkintojen vastaanottamisesta. Käytännössä 4 kohdan vaatimus voisi täytyä samoilla matkoilla kuin 3 kohdan vaatimus, mikäli henkilö on ottanut vastaan vähintään viisi tutkintoajoa.

Momentin 5 kohdassa edellytettäisiin henkilöllä olevan tehtävän edellyttämä terveys ja kunto. Henkilön tulisi olla kykenevä liikkumaan turvallisesti alukselta ja alukseen sekä aluksella, etenkin, mikäli tämä toimii tutkinnon vastaanottajana sellaisilla aluksilla, joissa tutkinnon vastaanottoa varten olisi noustava luotsipaikalta alukseen tai alukselta. Toisaalta toimessa voisi toimia myös olosuhteissa, joissa henkilön ei tarvitse kyetä poistumaan tai nousemaan alukseen, jolloin tätä ei ole edellytettävä lakisääteisesti kaikilta. Henkilöllä ei myöskään uusiessaan lupakirjaansa edellytettäisi enää olevan voimassa olevaa merikapteeninkirjaa, merimieslääkäriin todistusta

eikä luotsin lupakirjaa tai vapautuksia niille väylille, joille tällä on tutkintojen vastaanottamiseen oikeus. Uudistettavalle lupakirjalle merkittäisiin siten samat väylät tai alueet sekä alukset kuin alkuperäiselle lupakirjalle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa uudistettava lupakirja on vanhentunut yli 12 kuukautta sitten. Tällöin henkilön olisi suoritettava 1 momentissa säädetyn edellytysten lisäksi alkuperäistä tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjaa varten edellytetyt 51 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaiset harjoitusmatkat sekä saman momentin 4 kohdassa tarkoitettu simulaattorikoulutus. Tämä toimisi varmistuksena henkilön käytännön osaamisesta tilanteessa, jossa henkilö on lupakirjan vanhenemisen jälkeen ollut muissa tehtävissä kuin tutkinnon vastaanottajana.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto toimivaltaisena viranomaisena antamaan tarkempia määräyksiä tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan uusimiseen liittyvistä tarkemmista menettelyistä. Määräys mahdollistaisi muun muassa edellä 1 momentin 3 kohdassa edellytettyjen matkojen tarkemman määrittelyn.

53 §. Tutkintoja vastaanottavan henkilön vastuut ja velvollisuudet. Pykälän 1 momentin mukaan tutkintoja vastaanottava henkilö vastaisi luotsin tutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottaessaan siitä, että tutkinnon hyväksytysti suorittanut henkilö täyttää tässä laissa säädetty edellytykset. Tehtävä pitäisi siis sisällään julkisen vallan käyttöä, sillä tutkinnon vastaanottajan hyväksynnän perusteella henkilö voisi hakea lupakirjaa toimivaltaiselta viranomaiselta.

Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin tutkinnon vastaanottajan vastuuta. Hänen allekirjoituksena toimisi vakuutena siitä, että hän on kunkin tutkinnon osa-alueeseen liittyvän todistuksen allekirjoittaessaan varmistunut siitä, että tutkinnon suorittanut hakija hallitsee edellytetyt tiedot ja taidot siten, ettei meriturvallisuus vaarannu. Lisäksi säädettäisiin, että tutkintoja vastaanottava henkilö vastaisi siitä, että hänen tutkintoja koskeviin asiakirjoihin kirjaamansa seikat ovat totuudenmukaisia. Momentin sisältö on osin informatiivinen, mutta sen tarkoituksena on ennen kaikkea korostaa tutkinnon vastaanottajan tehtävän merkitystä ja vastuuta, joten on nähty tarkoituksenmukaiseksi sisällyttää säännös lakiehdotukseen.

Pykälän 3 momentin mukaan tutkintoja vastaanottavan henkilön olisi annettava hylätystä suorituksesta päätös, jos tutkintoon osallistuva sitä pyytää. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa valituskelpoisen päätöksen saaminen ja sitä kautta varmistaa hakijan oikeusturva.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin toimivaltaisen liikenteen turvallisuusviranomaisen oikeudesta valvoa tutkintojen vastaanottamista. Momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston luotsausasioista vastaavalla virkamiehellä olisi oikeus osallistua tutkintoja vastaanottavan henkilön vastaanottamaan tutkintotilaisuuteen arvioidakseen tämän tehtävässä suoriutumista. Momentissa säädettäisiin lisäksi lakisääteiseksi velvoitteeksi tarkastaa jokaisen tutkintoja vastaanottavan henkilön tutkintotilaisuus vähintään kerran kunkin lupakirjan voimassaolon aikana sekä lisäksi, mikäli tarkastukseen on painava syy. Tällä varmistettaisiin, että toimivaltaisella viranomaisella olisi riittävät mahdollisuudet oma-aloitteisesti seurata järjestelmän ja tutkintojen vastaanottamisen sujuvuutta. Lisäksi viranomaisella olisi puuttua mahdollisesti havaitsemiinsa epäkohtiin sekä toisaalta yhdenmukaistaa tutkintojen vastaanottajien käytännössä muodostumia toimintatapoja tarvittaessa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että tutkintoja vastaanottavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa hänen vastuulleen tarkoitettuja tehtäviä. Tutkintojen vastaanottaminen olisi julkinen hallintotehtävä, joten

rikosoikeudellisen virkavastuun ulottaminen tutkintoja vastaanottaviin henkilöihin on perusteltua. Säännökseen sisältyisi selvyyden vuoksi myös informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin.

54 §. Tutkintojen vastaanottamisen hinnoittelu. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin tutkintoja vastaanottavan henkilön oikeudesta periä kohtuullinen maksu tämän lain mukaisten tutkintosuoritteiden vastaanottamisesta. Maksun olisi perustuttava kiinteään yksikköhintaan.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin rajoituksista tutkintojen vastaanottamisen hinnoitteluksi, jotta kustannukset toimijoille säilyvät kohtuullisina lupakirjojen ja vapautusten hakemiseksi. Pykälän mukaan, jos tutkintojen vastaanottamisen hinnoittelua koskeva hintakehitys osoittaisi, etteivät tutkinnoista perittävät hinnat ole kohtuullisia, Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa niille enimmäishinnan. Kohtuullinen hinta olisi hinta, joka on kohtuullinen ottaen huomioon tehokkaan toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Enimmäishinnan tulisi olla kustannusperusteinen siten, että se sisältää kohtuullisen tuoton.

Lähtökohtana olisi, että tutkinnon vastaanottajat päättävät itsenäisesti hinnoittelustaan. Päätäväältä kuitenkin tosiasiaa rajoittaisi viranomaisen mahdollisuus asettaa toiminnalle enimmäishinta. Säännös mahdollistaisi hinnoitteluun puuttumisen silloin, jos kustannuksia ei voida pitää kohtuullisina. Tutkintojen vastaanottaminen olisi kohtuullisesti ja säännöksen mukaan asianmukaisesti hinnoiteltu silloin, kun hinnoittelulla voitaisiin kattaa tutkintojen vastaanottajalle tästä laista johtuvien velvoitteiden hoitamisesta aiheutuneet kohtuulliset kustannukset sekä kohtuullinen voitto palvelun hoitamisesta.

Enimmäishinta voitaisiin asettaa enintään vuodeksi kerrallaan. Tällä tarkoitettaisiin lain voimaan tullessa sitä, että kustannukset eivät voisi olennaisesti poiketa nykyisten luotsin ohjauskirjojen tai luotsausvapautusten hankkimisen kustannustasosta viranomaisessa tai merenkulun oppilaitoksissa.

9 luku. Itämerenluotsaus

55 §. Itämerenluotsauksen tarjoaminen ja lupakirja. Pykälässä säädettäisiin Itämeren luotsauksen tarjoamisesta ja lupakirjasta, jolla Itämeren luotsausta voitaisiin harjoittaa. Itämeren luotsausta voisi tarjota luotsausyhtiö tai muu oikeushenkilö, jonka lukuun toimivalla olisi voimassa oleva itämerenluotsin lupakirja, tai luonnollinen henkilö, jolla olisi voimassa oleva itämerenluotsin lupakirja. Suomessa itämerenluotsin lupakirjan myöntäisi Liikenne- ja viestintävirasto. Itämerenluotsin lupakirjalla tarkoitettaisiin Itämeren luotsausviranomaisten komission, Baltic Pilotage Authorities Commission (BPAC), itämerenluotsausta koskevassa yhteisymmärryspöytäkirjassa tarkoitettua Red Cardia. Tällä hetkellä itämerenluotseista säädetään asetuksella itämerenluotseista 30.12.1981/1105 sekä Merenkulkuhallituksen päätöksellä itämerenluotseista 11.1.1982 dnro 116/82/101, jotka kumottaisiin.

56 §. Itämerenluotsin lupakirjan saamisen edellytykset. Pykälässä säädettäisiin itämerenluotsin lupakirjan myöntämisen edellytyksistä. Pykälän *1 momentin 1 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva STCW-yleissopimuksen säännön II/2 mukainen merikapteenin pätevyyskirja, joka oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä kansainvälisen liikenteen aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3 000. *Momentin 2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan aluksen kansihenkilökunnassa. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 9 §:n mukaista lääkärintodistusta. *Momentin 3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla vähintään 30 kuukautta meripalvelua päällikkönä tai perämiehenä aluksella, jonka bruttovetoisuus olisi vähintään 3 000.

Edellä mainitusta kokemuksesta tulisi olla vähintään 12 kuukautta Itämeren alueella. Tällä tarkoitettaisiin meripalvelua alukselta, joka liikennöisi ainoastaan Itämeren alueella tai alukselta, joka liikennöisi säännöllisesti esimerkiksi Pohjois-Itämeren alueen satamista Itämeren alueen ulkopuolisiin satamiin. Kohdan mukaan myös vähintään viisi vuotta kokemusta luotsina toimimisesta Itämeren alueella olisi riittävä. Momentin *4 kohdan* mukaa hakijan tulisi esittää vapaamuotoinen selvitys kattavasta jäänavigointikokemuksesta Itämeren alueella. Selvityksessä tulisi osoittaa, että hakija olisi navigoinut säännöllisesti Pohjois-Itämeren alueella jääolosuhteissa avomerellä ja hakijalla olisi ymmärrys jäänmurtaja-avustuksesta ja jäärajoitusten toimintaperiaatteista Pohjois-Itämeren alueella. Momentin *5 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus korkeintaan 12 kuukautta ennen hakemuksen toimittamista suoritetusta itämerenluotsin tutkinnosta. Momentin *6 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla riittävä englannin kielen taito. Hakija voisi osoittaa vaadittavan englannin kielen taidon STCW-säännösten A-II/2 säännön mukaisen merikapteenin koulutukseen sisältyvillä englannin kielen opinnoilla ja itämerenluotsin tutkinnon yhteydessä suoritettavissa englannin kielisissä osuuksissa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että 1 momentin 3 kohdassa edellytetty kokemus voitaisiin osoittaa meripalveluotteella tai muulla luotettavalla vapaamuotoisella selvityksellä Liikenne- ja viestintävirastolle, kuten esimerkiksi luotsausyhtiön palvelustodistuksella, ulkomaalaisilla todistuksilla meripalvelusta, varustamojen palvelustodistuksella tai vapaamuotoisella selvityksellä työhistoriasta.

Pykälän *3 momentin* mukaan itämerenluotsin lupakirjaa haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta ja se olisi voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

57 §. Itämerenluotsin tutkinto. Pykälässä säädettäisiin itämerenluotsin tutkinnosta, jonka järjestäisi Liikenne- ja viestintävirasto. Tutkinnossa mitattaisiin Itämeren luotsausviranomaisten komission itämerenluotsausta koskevassa yhteisymmärryspöytäkirjassa edellytetyt asiat. Momentissa mainittaisiin yhteisymmärryspöytäkirjan kohdasta 4.2 tiivistettynä keskeisimmät tutkinnossa mitattavat asiat, joita täsmennettäisiin tarvittaessa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa määräyksiä itämerenluotsin tutkinnon sisällöstä, tutkinnon järjestämisestä ja arviointimenettelyistä.

58 §. Itämerenluotsin lupakirjan uusiminen. Pykälässä säädettäisiin edellytyksistä, joilla itämerenluotsin lupakirjan voisi uudistaa. Pykälän *1 momentin 1 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva STCW-yleissopimuksen säännön II/2 mukainen merikapteenin pätevyyskirja, joka oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä kansainvälisen liikenteen aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3 000. Momentin *2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan aluksen kansihenkilökunnassa. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 9 §:n mukaista todistusta. Momentin *3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla vähintään 12 kuukautta meripalvelua kansipäällystössä Itämeren alueella aluksella, jonka bruttovetoisuus olisi vähintään 3 000 tai hakija olisi työskennellyt luotsina Itämeren alueella lupakirjan voimassaoloaikana vähintään kolme vuotta tai hakija olisi suorittanut vähintään kaksi vuosittaista itämerenluotsausta lupakirjan voimassaoloaikana.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että hakijan tulisi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle kooste uusittavan lupakirjan voimassaoloaikana suorittamistaan itämerenluotsauksista. Näin

Liikenne- ja viestintävirasto voisi tilastoida toteutuneiden Suomen viranomaisten myöntämien itämerenluotsien suorittamien itämerenluotsausten määrää. Myös Itämeren luotsausviranomaisten komissio, Baltic Pilotage Authorities Commission (BPAC) kerää tilastotietoa toteutuneista itämerenluotsauksista sen jäsenmaiden toimivaltaisilta viranomaisilta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin lupakirjan uusimiseen liittyvistä menettelyistä.

10 luku. Erinäiset säännökset

59 §. Tilapäisen luotsipaikan tai luotsinkäyttölinjan asettaminen. Pykälässä säädettäisiin edellytyksistä tilapäisen luotsipaikan tai luotsinkäyttölinjan asettamiseksi. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa tilapäisen luotsipaikan tai luotsinkäyttölinjan määräajaksi luotsausyhtiön hakemuksesta tai omasta aloitteestaan, jos olosuhteet sitä edellyttävät. Olosuhteilla tarkoitetaan esimerkiksi äkillisiä jääolosuhteissa tapahtuneita muutoksia, joiden vuoksi luotsauksen aloittaminen luotsinkäyttölinjalla ei ole turvallista tai muutoin mahdollista. Luotsinkäyttöpaikan siirtäminen voisi lisäksi tulla tarpeeseen esimerkiksi väylällä tehtävien rakennustöiden tai muun vastaavan syyn vuoksi.

Erona voimassa olevan lain 9 §:n 3 momenttiin, säännöksessä säädettäisiin tilapäisen luotsipaikan asettamisen lisäksi myös tilapäisen luotsinkäyttölinjan asettamisesta, sillä ehdotettuun lakiin sisältyisi säännökset luotsinkäyttölinjaa koskien.

Lisäksi ehdotetaan, että 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava siirtoa koskevasta päätöksestä VTS-palveluntarjoajalle ja Väylävirastolle. Erona voimassa olevaan lakiin, toimijoihin ei kohdistuisi erityistä kuulemisvelvollisuutta. Sen sijaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle ja Väylävirastolle hakemuksesta tai aloitteesta sekä tehdystä päätöksestä. Kuulemisvelvoitteen arvioidaan aiheuttavan tarpeetonta hallinnollista taakkaa toimijoille varsinkin tilanteissa, joissa päätös on sääolosuhteiden ja luotsien turvallisuuden varmistamisen vuoksi tehtävä nopeasti. VTS-palveluntarjoaja ja Väylävirasto voisivat ilmoituksen saatuaan esittää asiasta huomioita tarpeen mukaan.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi VTS-palveluntarjoajan uudesta velvoitteesta, jonka mukaisesti sen olisi asetettava tilapäinen virtuaalinen turvamerkki tilapäiselle luotsipaikalle. Tilapäinen luotsipaikka voitaisiin asettaa vain väliaikaisesti, joten myös virtuaalisen turvamerkin tulisi olla väliaikainen. VTS-palveluntarjoajan olisi siten huolehdittava, että virtuaalinen turvamerkki poistuu, kun tilapäisen luotsipaikan voimassaoloaika päättyy.

60 §. Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän pätevyys tunnustaminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi muun valtion myöntämien luotsausta koskevien henkilöloprien tunnustamisesta. Luotsauksesta ei ole sitovaa kansainvälistä tai unionisääntelyä. Sopimuksessa Euroopan unionin toiminnasta turvataan työntekijöiden vapaa liikkuvuus unionissa. Henkilöiden ja palveluiden vapaan liikkuvuuden periaate sisältää yleisen järjestyksen tai turvallisuuden taikka kansanterveyden vuoksi perustelluin rajoituksin oikeuden hakea tosiasiallisesti tarjottua työtä. Ammattipätevyys tunnustamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/36/EY vahvistetaan säännöt, joiden mukaisesti jäsenvaltioiden on tunnustettava ammatin harjoittamiseksi edellytettävä ammattipätevyys, joka on hankittu muussa jäsenvaltiossa ja joka antaa kyseisen pätevyys haltijalle oikeuden harjoittaa siellä samaa ammattia.

Luotsauksen katsotaan olevan kansallisessa toimivallassa sen turvallisuuteen liittyvien erityispiirteiden vuoksi. Eri valtioiden merenkulkuolosuhteet vaihtelevat muun muassa talvimerenkulun ja rannikon erityispiirteiden vuoksi. Luotsausosaaminen myös perustuu vahvasti paikallistuntemukseen, joten eri väylille tai alueille myönnetyt henkilöluvat eivät ole suoraan yhteismittaisia edes saman viranomaisten myöntämien muiden luotsausta koskevien henkilö lupien kanssa.

Edellä kuvattujen reunaehtojen vuoksi ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaisi ulkomailla myönnetyn pätevyyden Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Ulkomainen pätevyys voitaisiin tunnustaa, jos hakijalla on ammattipätevyyden tunnustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/36/EY mukainen pätevyys ja hakija täyttää tässä laissa ja sen nojalla säädetyt vaatimukset.

61 §. Jäänmurtopalvelua suorittavan toimijan toimintatavat ja koulutusjärjestelmä. Pykälässä säädettäisiin niistä erityisedellytyksistä, joita edellytettäisiin 5 §:n 2 momentin mukaan alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain 10 a §:ssä tarkoitettua jäänmurtopalvelua suorittavalta alukselta ja sen henkilöstöltä luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautumiseksi. Pykälän 1 momentin mukaan tällaista tehtävää suorittavan toimijan tulisi laatia ja ylläpitää jäänmurtotoiminnassa käyttämilleen aluksille yhtenevät turvalliseen väylänavigointiin liittyvät toimintatavat sekä koulutusjärjestelmä, jossa määriteltäisiin luotsausosaamiseen ja alusten avustamiseen jääolosuhteissa liittyvän koulutuksen sisältö kansipäällystölle. Lisäksi edellytettäisiin koulutusjärjestelmän sisältävän myös koulutuksen mainitun osaamisen jatkuvaksi ylläpitämiseksi. Edellytyksellä alusten keskenään yhteneväisistä turvalliseen väylänavigointiin liittyvistä toimintatavoista velvoitettaisiin toimijaa itsessään laatimaan tiettyjä varustamon turvallisuusjohtamisjärjestelmää täydentäviä yhteneviä, turvallisuutta varmistavia toimintamalleja. Tällä varmistettaisiin osaltaan, että PEC-lupakirjallisen kansipäällystön jäsenen siirtyessä toimijan alukselta toiselle olisivat luotsaussuunnitelmat, tutkakartat sekä muut väylänavigointiin aluksella käytettävät materiaalit keskenään yhtenevät. Tämä olisi omiaan parantamaan aluksen turvallista operointia ja siten sekä aluksen että sen avustamien alusten turvallisuutta sekä meriturvallisuutta yleisesti. Koulutusjärjestelmällä puolestaan varmistetaan, että ne henkilöt, jotka toimivat aluksilla PEC-lupakirjallisina kansipäällystön jäseninä omaavat riittävät tiedot ja taidot, jotta alukset voivat turvallisesti operoida Suomen väylästä, vaikka päällystöllä ei välttämättä olisikaan nimenomaisesti kyseisen väylän luotsausvapautuksia. Jäänmurtotoiminnan luonteen vuoksi olisi hyväksyttävä se tosin, että niille väylille, joilla murretaan jäitä harvoin, ei ole mahdollista ylläpitää perusmuotoisia PEC-lupakirjojen väylä- tai alueellisia vapautuksia jäänmurtotehtävissä toimivilla aluksilla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yksityiskohtaisemmin niistä elementeistä, joita koulutusjärjestelmän tulisi vähintään sisältää. Momentin 1 kohdassa edellytettäisiin koulutusta ja perehdytystä avustettavien alusten kanssa toimimiseen. Momentin 2 kohdassa puolestaan edellytettäisiin koulutusjärjestelmän sisältävän koulutuksen väylänavigointiin jäänmurtotoiminnassa. Näin varmistettaisiin, että kansipäällystöllä on valmiudet nimenomaan jäänmurtajan turvalliseen operointiin väyläolosuhteissa sekä yhteistyöhön niiden alusten kanssa, joita avustetaan väylällä. Tällä vaatimuksella osaltaan vähennetään sitä riskiä, joka muodostuu kevyemmästä väyläkohtaisen luotsausosaamisen vaatimuksesta. Momentin 3 kohdassa edellytettäisiin järjestelmän sisältävän myös perehdytyksen toimijan jäänmurtotehtävien aikaisiin vahtijärjestelyihin. Tämä, yhdessä 1 momentin tarkoittamien yhtenevien toimintatapojen kanssa varmistaa sen, että PEC-lupakirjallisten alusten vaihtaminen olisi sujuvaa ja turvallisuuspoikkeamilta tältä osin välttyttäisiin.

Momentin 4 kohdassa edellytettäisiin, että osana koulutusjärjestelmää sitä suorittavan henkilön tulisi laatia luotsaussuunnitelmat jäänmurtotoiminnassa käytettävälle väylästä. Momentin 5

kohdassa edellytettäisiin järjestelmän sisältävän simulaattoriharjoituksia jäänmurtotoiminnassa käytettävän väylästä haastavista kohdista. Jäänmurtotehtävien kansantaloudellisen merkityksen ja toiminnan erityisluonteen vuoksi olisi hyväksyttävä tämä riittäväksi menettelyksi paikallistuntemuksen hankkimiseksi, sillä jäänmurtotarve keskimääräisesti on vähäinen ja siten varsinaisten, perusmuotoisten luotsausvapautusten ylläpitäminen käytännössä mahdotonta tai vähintään kohtuuttoman kallista.

Edelleen momentin *6 kohdassa* edellytettäisiin harjoittelua toimijan eri alusten väylänavigoinnista ja ohjailusta. Tämä voitaisiin toteuttaa joko laivan päällä tapahtuvana harjoitteluna tai erityyppisinä simulaattoriharjoituksina, mikäli alustyyppistä on käytettävissä laadukas simulaattorimalli.

Pykälän *3 momentin 1 kohdassa* säädettäisiin siitä, että koulutusjärjestelmän tulisi kattaa myös 2 momentissa tarkoitettujen tietojen ja taitojen osaamisen ylläpitäminen. Osaamisen ylläpitämisen vaatimuksella veloitetaan jäänmurtopalvelua suorittava toimija luomaan järjestelmä, jossa kansipäällystön osaamista seurataan ja ylläpidetään tarkoituksenmukaisella tavalla. Osa tämän lainkohdan vaatimuksesta tulee katetuksi jo nykyisillä turvallisuusjohtamisjärjestelmillä, mutta luotsausosaamisen liittämiseksi osaksi ylläpitovelvoitetta on tästä tarpeen säätää nimenomaisesti. Momentin *2 kohdassa* edellytettäisiin suunnitelmaa siitä, miten henkilö läpikäy koulutusjärjestelmän mukaiset suoritteet. Tämä tarkoittaisi käytännössä jonkinlaisen opintopolun ja suoritusjärjestyksen luomista osaksi järjestelmää. Momentin *3 kohdassa* edellytettäisiin toimijaa kuvaamaan koulutusjärjestelmän muuttamiseen liittyvät menettelyt. Järjestelmän hyväksyntää uudistettaessa toimijan tulisi näin varmistaa järjestelmänsä ajantasaisuus sekä kehittää sitä ajan oloon tarvittavilta osin.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin koulutusjärjestelmän hyväksymisestä. Koska 2 momentin 1–3 kohdat liittyvät nimenomaisesti toimijan erityistehtävään jäänmurtopalvelun tuottajana, hyväksyisi Väylävirasto jäänmurrosta vastaavana viranomaisena nämä osa-alueet. Sen sijaan luotsausosaamiseen liittyvät osa-alueet samoin kuin koulutusjärjestelmän yleiset osat hyväksyisi toimivaltainen luotsausviranomaisen Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin hyväksymisedellytyksistä. Sen mukaan Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston olisi hyväksyttävä koulutusjärjestelmä, mikäli 2 ja 3 momenteissa tarkoitettut asiat on kuvattu yksityiskohtaisesti. Tämä tarkoittaisi sitä, ettei virastoille jää epäselväksi koulutuksen tietyn osan kattavuus ja tarkoituksenmukaisuus ja virastot voivat varmistua siitä, että kuvatus kaltaisen koulutuksen läpikäynyt henkilö on kykenevä toimimaan turvallisesti luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun aluksen päällystössä Suomen väylästä ilman nimenomaista väylää koskevaa lain pääsäännön edellyttämää kokemusta. Virastot voisivat ennen hyväksymistä edellyttää toimijaa täydentämään koulutusjärjestelmää siltä osin, kuin 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja asioita ei ole kuvattu viraston arvion mukaan riittävän seikkaperäisesti. Tämä mahdollistaisi ensinnäkin vuoropuhelun virastojen ja toimijan välillä hyväksyntävaiheessa sekä toisaalta virastoille jäisi harkintavaltaa pyytää täydennyksiä sellaisista osa-alueista, jotka eivät viranomaisarvion mukaan varmistaisi toiminnan turvallisuutta luotsausosaamisen viitekehyyksessä. Koulutusjärjestelmän hyväksyntä olisi voimassa kolme vuotta sen hyväksymisestä ja se voitaisiin hakemuksesta uudistaa.

62 §. Poikkeukset. Pykälä sisältäisi mahdollisuuden poiketa tämän lain vaatimuksista uusia luotsin ohjauskirjoja tai PEC-lupakirjoja myönnettäessä tai niitä uusittaessa valmiuslaissa tarkoitettujen poikkeusolojen aikana tai normaaliolojen häiriötilanteissa. Luotsin ohjauskirja tai PEC-lupakirja voidaan myöntää tai uusia poikkeuksellisin menettelyin, jos normaali menettely on

poikkeuksellisen ja laajavaikutteisen tilanteen vuoksi merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle.

Ennakolta on haastavaa arvioida, millaiset eri tilanteet mahdollistaisivat poikkeuksellisen menettelyn käyttöönoton. Toisaalta tyhjentävä luettelointi voisi jättää jotakin merkityksellistä soveltumisalan ulkopuolelle. Poikkeuksellisena ja laajavaikutteisena tilanteena voitiin esimerkiksi pitää esimerkiksi covid-19-pandemian aikaisia tilanteita vuosina 2020-2021, jolloin tiettyjen merenkulun pätevyyskirjojen myöntäminen ja uusiminen normaalein menettelyin oli merkittävästi vaikeutunut.³⁵ Poikkeuksellisena ja laajavaikutteisena tilanteena ei ainakaan voitaisi pitää yksittäisen elinkeinoharjoittajan tai elinkeinoharjoittajaryhmän toiminnan turvaamista, jos sillä ei ole laajempaa merkitystä yhteiskunnallisesti.

Vaatus on siitä, että poikkeuksellisin menettelyin tehtävä pätevyyskirjan myöntäminen tai uusiminen ei saisi aiheuttaa vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle tarkoittaen, että kussakin erityistilanteissa tulisi kaikin mahdollisin tavoin pyrkiä varmistumaan lupakirjan haltijan riittävästä osaamisesta eikä poikkeukselliseen menettelyyn voitaisi turvautua, jos sillä arvioidaan olevan olennaista uhkaa merenkulun turvallisuudelle.

Poikkeuksellisin menettelyin myönnettävä tai uusittava luotsin ohjauskirja tai PEC-lupakirja olisi voimassa kerrallaan enintään kuusi kuukautta myöntämispäivästä.

63 §. *Henkilölupia koskevien tietojen tallentaminen ja käsitteleminen.* Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan, itämerenluotsin lupakirjan ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan myöntämiseksi ja valvomiseksi Liikenne- ja viestintävirasto tallentaisi tiedot lupakirjoista liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Tietojen tallentaminen sekä muu käsittely on tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi (lupakirjojen myöntäminen, uusiminen ja peruminen sekä yleinen valvonta). Käsittelemisen oikeusperusta vastaa tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa.

Lisäksi momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että tietojen käsittelyyn sovellettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 26-28 lukua. Liikenneasioiden rekisterin sisällöstä ja käyttötarkoituksesta säädetään liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä. Liikenneasioiden rekisteri on Liikenne- ja viestintäviraston sähköisesti ylläpitämä rekisteri, joka sisältää tietoja liikennevälineistä eli ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista, toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta ja liikenteeseen liittyvistä henkilöluvista. Liikenne- ja viestintävirasto pitää rekisteriä muun muassa liikenteen lupien ja muiden oikeuksien myöntämiseksi ja valvomiseksi, liikenteen turvallisuuden parantamiseksi, liikennevälineiden ja niihin liittyvän verotuksen ja kiinnitysten yksilöimiseksi, ympäristöhaittojen vähentämiseksi, liikkumispalveluiden kehittämisen sekä niiden käyttämisen edistämiseksi, tutkimus- ja kehittämis- ja innovaatiotoiminnan mahdollistamiseksi, henkilön omien tietojen hallintaan perustuvien palveluiden kehittämisen edistämiseksi, liikenteen viranomaispalvelujen tuottamiseksi ja kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Liikenteen palveluista annetun lain tietosuojasääntely vastaa tietosuojasetuksen vaatimuksia.

³⁵ Ks. esim. HE 263/2020 ja HE 62/2020.

64 §. Valvonta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi eri viranomaisten valvontaan liittyvästä toimivallasta. Erona voimassa olevan lain 18 §:ään, ehdotettuun säännökseen ei sisältyisi nykyisen lain 18 §:n 1 momentin mukaista mainintaa liikenne- ja viestintäministeriön tehtävästä huolehtia luotsaustoiminnan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä. Kyseinen ministeriön tehtävä seuraa valtioneuvoston ohjesääntöön (262/2003) sisältyvistä ministeriöiden tehtävää ja toimivallanjakoa koskevista säännöksistä. Muutoksella ei siten ole tarkoitus muuttaa voimassa olevaa oikeustilaa.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin asiallisesti voimassa olevan lain 18 §:n 2 momenttia vastaavasti, että Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain muiden kuin 10 ja 11 §:n säännösten noudattamista. Lisäksi ehdotetaan, että pykälässä säädettäisiin selkeyden vuoksi, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtävälueellaan tämän lain noudattamista. Momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi selkeyttävä viittaus, jonka mukaan Saimaan kanavan vuokra-alueella sovelletaan Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehdyn sopimuksen (SopS 8/2012) 6 artiklan 2 kappaleen määräyksiä, jotka koskevat alusliikenteen yleisiä ehtoja sekä 15 artiklan 1 kappaleen määräyksiä, jotka koskevat vuokra-alueella sovellettavaa lainsäädäntöä.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan lain 18 §:n 3 momenttia vastaavasti VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudesta koskien sen havaitsemia poikkeamia. Säännökseen tehtäisiin kielellisiä uuden lain termistöön liittyviä muutoksia.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan lain 18 §:n 4 momenttia vastaavasti Liikenne- ja viestintäviraston tiedonantovelvollisuudesta liittyen henkilölupiin ja luotsinkäyttövelvollisuutta koskeviin poikkeuksiin. Säännökseen tehtäisiin kielellisiä uuden lain termistöön liittyviä muutoksia ja lisättäisiin myös viittaus tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjaan.

Pykälän *4 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan lain 18 §:n 5 momenttia vastaavasti luotsauspalveluja tarjoavan yhtiön luotsintilauksia ja käynnissä olevia luotsauksia koskevien tietojen toimittamisvelvollisuudesta sekä poikkeamia tai luotsaustoiminnassa ilmeneviä häiriöitä koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta. Säännökseen tehtäisiin kielellisiä uuden lain termistöön liittyviä muutoksia.

65 §. Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus. Pykälän *1 momentti* sisältäisi säännöksen Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille osoitettujen tehtävien suorittamiseksi. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisten tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot luotsausyhtiöltä ja luvanhaltijoilta sekä muilta toimijoilta ja henkilöiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista ehdotetussa laissa säädetään.

Säännös on välttämätön ehdotetun lain luotsausyhtiöön ja luvanhaltijoihin sekä muihin toimijoihin ja henkilöihin kohdistuvien velvoitteiden tehokkaaksi valvomiseksi. Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa ehdotettuun lakiin sisältyvien viranomaistehtävien suorittaminen. Välttämättömyyskriteerin myötä Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeus olisi sidottu ehdotettuun lakiin sisältyvien viranomaistehtävien suorittamiseen. Viraston tiedonsaannin toimivaltaa rajoittaisivat lisäksi myös hallintolain 2 luvusta ilmenevät hyvän hallinnon yleiset oikeusperiaatteet, kuten suhteellisuusperiaate ja tarkoitussidonnaisuuden periaate. Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen henkilötietojen käsittelystä säädetään laissa henkilötietojen käsittelystä poliisitoimissa (616/2019), laissa henkilötietojen käsittelystä Tullissa (650/2019) ja laissa henkilötietojen käsittelystä Rajavartiolaitoksessa (639/2019). Ehdotetulla lailla ei perustettaisi poliisille, Tullille tai Rajavartiolaitokselle uusia tiedonsaantioikeuksia.

Henkilötietojen käsittely on tarpeen ehdotetun lain mukaisten henkilölupien myöntämiseksi, uusimiseksi sekä niiden asianmukaisuuden valvomiseksi ja sitä kautta Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettavien lakisääteisten velvoitteiden noudattamiseksi. Käsittelyn oikeusperusta on tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukainen. Henkilöluvan myöntäminen ja uudistaminen edellyttävät, että hakijalla on voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. Lääkärintodistuksesta voi ilmetä terveydentilaa koskevia tietoja. Tietosuoja-asetuksen mukaan terveydentilaa koskevien tietojen käsittely on sallittu esimerkiksi silloin, kun käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän tai rekisteröidyn velvoitteiden ja erityisten oikeuksien noudattamiseksi työoikeuden, sosiaaliturvan ja sosiaalisen suojelun alalla, siltä osin kuin se sallitaan unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä tai jäsenvaltion lainsäädännön mukaisessa työehtosopimuksessa, jossa säädetään rekisteröidyn perusoikeuksia ja etuja koskevista asianmukaisista suojatoimista.

Tiedonsaantioikeus henkilötietojen osalta rajoittuisi vain viranomaistehtävien suorittamisen kannalta välttämättömiin tietoihin. Laivaväen lääkärintodistuksista ilmenevien henkilölupien hakijoiden terveydentilaa koskevien tietojen lisäksi säännöksessä tarkoitettuihin välttämättömiin tietoihin ei sisältyisi muita henkilötietoja. Kyseisten terveydentilaa koskevien tietojen käsittely on välttämätöntä, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi varmistua henkilölupien hakijoiden kyvystä suoriutua tehtävästään asianmukaisesti. Kyseessä on turvallisuuskriittinen toiminta, ja lääkärintodistusta koskevan vaatimuksen tarkoitus on varmistaa, että henkilöluvan hakijalla tai uusijalla on työn turvalliseksi suorittamiseksi riittävä terveydentila, kuten esimerkiksi navigointitehtävien edellyttämä näkökyky. Henkilöluvan haltijan riittävä terveydentila on ensiarvoisen tärkeää merenkulun turvallisuuden kannalta. Laivaväen lääkärintodistuksista ilmenevien terveydentilaa koskevien tietojen käsittely ei olisi Liikenne- ja viestintävirastolle uusi tehtävä.

Pykälän *2 momentin* mukaan tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

66 §. Luvan peruuttaminen, muuttaminen ja rajoittaminen. Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän luvan peruuttamisesta voimassa olevaan lakiin sisältyvää luotsin ohjauskirjan peruuttamista koskevaa 13 §:ää täydentävästi ja täsmentävästi. Lisäksi säännöksessä säädettäisiin viranomaisen myöntämän luvan muuttamisesta ja rajoittamisesta, josta ei ole säännöksiä voimassa olevassa laissa. Säännös vastaisi soveltuvin osin sitä, mitä merenkulun pätevyyskoskevista viranomaisen päätöksistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 242 §:ssä. Säännöksessä tarkoitettu lupa viittaisi kaikkiin tässä laissa säädettyihin viranomaisen myöntämiin lupiin, jotka ovat edellytyksenä jonkin ammatin harjoittamiselle tai jossakin tehtävässä toimimiselle.

Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ensinnäkin peruutettava myöntämänsä lupa, jos luvanhaltija ilmoittaa luvassa tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Kyseessä olisi siten luvanhaltijan itsensä aloitteesta tapahtuva peruuttaminen.

Merenkulun turvallisuuden varmistaminen saattaa edellyttää myös puuttumista oikeuteen ammatin harjoittamiselle tai tehtävässä toimimiselle vastoin luvanhaltijan itsensä tahtoa. Pykälän *2 momentin* tarkoituksena olisi varmistaa merenkulun turvallisuus säätämällä perusteista, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehokkaasti ja oikeasuhtaisesti puuttua virheelliseen tai puutteelliseen toimintaan. *Momentin 1 kohdan* mukaan luvan muuttaminen, rajoittaminen tai peruuttaminen olisi mahdollista, jos luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Vaikka toimilla tosiasiassa rajataankin toimijan mahdollisuuksia ammatin- ja elinkeinotoiminnanharjoittamiselle,

kyse olisi varsinaisen sanktion sijasta lainmukaisen oikeustilan aikaansaamiseen tai palauttamiseen tähtäävästä viranomaisen toimenpiteestä.

Lisäksi 2 momentin 2 kohdan mukaan luvan muuttaminen, rajoittaminen tai peruuttaminen olisi mahdollista, jos luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tässä laissa säädettyä tai sen nojalla määrättyä taikka muita alusliikennettä koskevia säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä. Virheelliseen toimintaan puututtaessa 2 kohdan mukaisesti ei arvioitaisi yksittäisten tekojen moitittavuutta sinänsä vaan sitä, täyttääkö toiminta kyseisten tekojen jälkeenkin lupaa koskevat edellytykset ja onko toiminta muuten lainmukaista. Näin ollen, vaikka toimenpiteet 2 kohdan mukaisissa tilanteissa lähentyvät rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia erityisesti suhteessa 1 kohdan mukaisiin tilanteisiin, niissä olisi kuitenkin kyse eräänlaisista hallinnollisia turvaamistoimista.

Momentin 3 kohdan mukaan luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen olisi mahdollista myös, jos on muusta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Edellä 2 momentissa kuvattuja tilanteita saattaa syntyä tahallisen toiminnan, tahattomien virheiden taikka muunlaisen laiminlyönnin seurauksena. Momentin sanamuoto antaisi Liikenne- ja viestintävirastolle liikkumavaraa valita tarkoituksenmukaisin keino reagoida virheelliseen tai puutteelliseen toimintaan. Tavoitteena on, että toimintaa ohjaavien säännösten rikkomiseen on sovellettavissa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyä noudatetaan asianmukaisesti. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Liikenne- ja viestintäviraston olisi arvioitava tilannetta kokonaisuutena ja valittava muuttamisen, rajoittamisen ja peruuttamisen väliltä oikeasuhtaisin toimi. Oikeasuhtaisena olisi pidettävä toime, jolla saavutetaan lainmukainen oikeustila rajoittaen mahdollisimman vähän luvanhaltijan ammatti- tai elinkeinotoimintaa. Peruuttaminen hallinnollisena sanktiona puuttuu voimakkaasti toimijoiden oikeusasemaan suhteessa lievempänä pidettäviin muuttamiseen ja rajoittamiseen, joten peruuttamisen olisi oltava viimesijainen keino puuttua virheelliseen toimintaan.

Seuraamuksen tarvetta arvioitaessa momentin sanamuoto lisäksi edellyttäisi, että viranomaisen ottaa huomioon myös muuttamista, rajoittamista ja peruuttamista lievemmat keinot: viranomaisen olisi arvioitava mahdollisuutta ensin antaa luvanhaltijalle kirjallinen huomautus tai varoitus. Vasta, jos lievempi toimenpide ei johda epäkohtien poistamiseen, olisi pätevyyttä tai hyväksyntää voitava muuttaa tai rajoittaa tai kokonaan perua. Vain jos turvallisuuden voidaan katsoa olevan vakavasti uhattuna, olisi rajoittaminen, muuttaminen tai peruuttaminen voitava tehdä ilman kirjallista huomautusta tai varoitusta. Huomautuksen ja varoituksen perusteista ehdotetaan säädettäväksi 67 §:ssä.

Viranomaisen olisi siten valittava käytettävissä olevista keinoistaan oikeasuhtaisin. Lähtökohdaksi on asetettavissa, että hallinnollisen sanktion, kuten seuraamusmaksun, tulee olla viimesijainen suhteessa muihin samasta rikkomuksesta määrättäviin hallinnollisiin seuraamuksiin, kuten esimerkiksi lupakirjan peruuttamiseen. Seuraamusjärjestelmän toimivuus ja oikeasuhtaisuus saattavat kuitenkin tapauskohtaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa esimerkiksi henkilöluvan peruuttamista edeltävänä seuraamuksena. Tätä korostettaisiin myös pykälän 3 momentissa, jossa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Luvan peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräjän tai toistaiseksi.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että henkilölupanhaltija olisi velvollinen viipymättä palauttamaan peruutettu henkilölupa Liikenne- ja viestintävirastolle. Kyseisen velvoitteen tavoitteena on ehkäistä ammatinharjoittamista ilman voimassaolevaa henkilölupaa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa henkilölupakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

67 §. Huomautus ja varoitus. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen, jos tämä muutoin kuin 66 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä. Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa luvanhaltijan virheelliseen toimintaan puuttuminen henkilöluvan ehtoja tai voimassaoloa muuttamatta. On tarpeen, että laissa mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle huomautuksen tai varoituksen antaminen esimerkiksi lievemmissä tilanteissa, jossa rikkominen tai laiminlyönti ei ole tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta tehty. Tavoitteena on, että luvanhaltijalle varataan mahdollisuus korjata omaa toimintaansa viranomaisen edellyttämällä tavalla.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annettaisiin kirjallisesti, ja siitä olisi tehtävä merkintä liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

68 §. Seuraamusmaksu. Pykälään koottaisiin yksilöity luettelo teonkuvauksista, joiden perusteella toimijalle voitaisiin määrätä seuraamusmaksu. Seuraamusmaksun määräämisen edellytyksenä olisi kaikissa momenteissa tekijän tahallisuus tai huolimattomuus, kuten voimassa olevassa luotsausrikkomuksessa. Pykälässä sanktioitavaksi ehdotetut teot voivat merkittävästi heikentää merenkulun turvallisuutta ja Suomen rantavaltion etuja, joten toimijoiden huolellinen toiminta on erityisen tärkeää. Vastuuta on myös tärkeää tehostaa viranomaisen riittävän tehokkaiden mahdollisuuksilla puuttua virheelliseen toimintaan. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi lainkohdan sanamuodon perusteella mahdollisuus jättää seuraamusmaksu määräämättä harkintansa mukaan. Määräämättä jättäminen voisi tulla kyseeseen esimerkiksi tilanteissa, joissa virhe tai laiminlyönti arvioidaan vähäiseksi tai niiden syntymiseen on vaikuttanut muita lieventäviä seikkoja.

Pykälän 1 kohdan mukaan seuraamusmaksu voitaisiin määrätä 4 §:ssä ja sen nojalla annetussa määräyksessä tarkoitettun luotsinkäyttövelvollisuuden laiminlyönnistä, jollei 5–7 §:stä muuta johdu. Luotsinkäyttöalueen ja luotsinkäyttövelvollisuuden tarkemmat raja-arvot sekä luotsinkäyttölinjat ja luotsipaikat määriteltäisiin 4 §:n 7 momentin nojalla annetussa määräyksessä. Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevista sallituista vapautuksista ja poikkeuksista säädettäisiin lain 4–7 §:ssä. Pääsääntöisesti luotsinkäyttövelvollisuuden laiminlyöntiin voisi syyllistyä aluksen päällikkö, mutta joissakin tilanteissa myös esimerkiksi laivaisännän sanktiointi voisi tulla kyseeseen, jos laivaisännän katsotaan vaikuttaneen laiminlyöntiin. Sanktioinnin tarkoitus on ennaltaehkäistä tilanteita, joissa alukset laiminlyövät luotsinkäytön ja toisaalta tehostaa viranomaisen mahdollisuuksia puuttua kyseiseen moitittavaan toimintaan.

Pykälän 2 kohdassa sanktioitaisiin luotsauspalvelun tarjoaminen 8 §:ssä säädetyn vastaisesti. Luotsauspalveluja ei saisi kyseisen pykälän mukaan tarjota muu kuin luotsausyhtiö. Näin ollen seuraamusmaksu voitaisiin määrätä luonnolliselle henkilölle tai muulle oikeushenkilölle, kuin luotsausyhtiölle, jonka voidaan katsoa tarjoavan luotsauspalvelua. Seuraamusmaksu voitaisiin

määrätä myös luotsin lupakirjan haltijalle, jonka katsotaan itsenäisesti tarjoavan luotsauspalvelua ilman työsuhdetta 8 §:ssä tarkoitettuun luotsausyhtiöön. Luotsauspalvelulla tarkoitetaan 3 §:n 14 kohdan mukaan toimintaa, jossa toisen lukuun tarjotaan luotsausta alukselle Suomen luotsinkäyttöalueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella tai tähän toimintaan liittyviä tilaus- ja kuljettamispalveluita. Sanktioinnin tarkoituksena on ennaltaehkäistä luotsausyhtiölle säädetyn yksinoikeuden rikkomista ja toisaalta tehostaa viranomaisen mahdollisuuksia puuttua kyseiseen moitittavaan toimintaan.

Pykälän 3 ja 4 kohdat koskisivat aluksen päällikön tai tämän asiamiehen vastuuta 17 §:n 2 momentin mukaisen tiedonantovelvollisuuden ja 12 §:n 1 momentissa tarkoitettun ennakkotiedon toimittamisvelvollisuuden laiminlyönneistä. Kyseisillä velvollisuuksilla on olennaista merkitystä merenkulun turvallisuuden varmistamisessa. Turvallisuuskriittisen tiedon puuttuminen voi pahimmillaan johtaa onnettomuuksiin. Tämän vuoksi velvollisuuksien noudattamista on tarpeen tehostaa ennaltaehkäisevällä sanktiosääntelyllä.

Pykälän 5 kohdan mukaan luotsaaminen ilman 30 §:ssä säädettyä oikeutta olisi sanktioitavaa. Luotsaus on määritelmällisesti ainoastaan luotsin suorittamaa alusten ohjailuun liittyvää toimintaa. Tekemuotoon voisi siten syyllistyä luotsi, joka esimerkiksi luotsaa väylää, jolle hänellä ei ole voimassaolevaa lupakirjaa. Voimassa oleva lupakirja ja sen uusimiseen liittyvät menettelyt ovat käytännössä ainoa keino viranomaiselle varmistaa, että hakijalla on riittävä osaaminen kullakin väylällä toimimiseksi ja näin ollen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi. Ehdotettu sanktiointi on viranomaiselle tärkeä keino puuttua virheelliseen toimintaan etenkin tilanteissa, joissa pätevyyskirjan peruuttaminen ei tule kyseeseen.

Luotsausyhtiön palveluksessa olevaan henkilöön ja tutkintoja vastaanottavaan henkilöön sovellettaisiin lisäksi rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä heidän suorittaessaan tässä laissa luotsausyhtiön tai tutkintoja vastaanottavan henkilön vastuulle tarkoitettuja tehtäviä.

Pykälän 6 kohdan mukaan sanktioitavaa olisi itämerenluotsauksen harjoittaminen 55 §:ssä säädetyn vastaisesti. Seuraamusmaksu voitaisiin siten määrätä luotsausyhtiölle tai muulle oikeushenkilölle, joka tarjoaisi itämerenluotsausta ilman, että sen lukuun toimivalla on voimassa oleva itämerenluotsin lupakirja sekä luonnolliselle henkilölle, joka tarjoaa itämerenluotsausta ilman voimassaolevaa itämerenluotsin lupakirjaa. Sanktiosäännöksen tarkoituksena on mahdollistaa tehokas viranomaisvalvonta ja puuttuminen erityisesti tilanteisiin, joissa itämerenluotsausta harjoitetaan 55 §:n vastaisesti eli ilman tarvittavaa lupakirjaa. Itämerenluotsausta voi tarjota niin luonnollinen henkilö kuin oikeushenkilö.

69 §. Seuraamusmaksun suuruus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi seuraamusmaksun suuruudesta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin oikeushenkilölle määrättävän seuraamusmaksun suuruudesta. Laivanisännälle ja luotsausyhtiölle määrättävä seuraamusmaksu saisi olla enintään 100 000 euroa. Pykälän 2 momentin mukaan luonnolliselle henkilölle määrättävä seuraamusmaksu saisi olla enintään neljä prosenttia hänen rikkomuksen päättymistä edeltäneenä vuonna toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan, kuitenkin enintään 5 000 euroa. Jos tuloja ei voida luotettavasti selvittää verotuksen mukaisista tuloista, ne voitaisiin arvioida muun saatavan selvityksen perusteella.

Seuraamusmaksun tarkoitus on ehkäistä ennalta laiminlyönnejä ja siten turvata lain tarkoituksen toteutumista, eli merenkulun turvallisuutta. Ehdotettuja seuraamusmaksun enimmäissuuruuksia arvioitaessa pyritty määrittämään taso, joka on vaikutukseltaan riittävän ennaltaehkäisevä. Arvioinnissa on otettu huomioon, että 68 §:ssä tarkoitetuissa teoissa on pahimmillaan kysymys merkittävistä merenkulun ja ympäristön turvallisuutta vaarantavista teoista. Kyseisiin tekoihin

voidaan katsoa sisältyvän merkittäviä vahinkoriskejä niin yksilön ja yhteiskunnan kuin ympäristön turvallisuuden kannalta.

Arvioinnissa on kuitenkin otettava huomioon, että kansalliseen harkintaan perustuvien seuraamusmaksujen suuruuden on hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevien sääntelyperiaatteiden mukaan oltava lähtökohtaisesti maltillinen³⁶. Toisaalta on otettava huomioon, että 68 §:n tarkoittamat tekijätahot voivat olla monenlaisia. Kysymys voi olla esimerkiksi pienehköstä paikallisesta varustamosta tai aluksesta, mutta toisaalta myös suuresta maailmanlaajuisesti ope-roivasta monikansallisesta varustamoyhtiöstä, jonka kansainvälinen liikevaihto on huomattava. Osaan teoista voisi syyllistyä myös yksityishenkilö. Myös tekotavat eroavat niiden muodostaman vahinkoriskin osalta. Tämän vuoksi pykälän 3 momentissa säädettäisiin seuraamusmaksun suuruudessa huomioitavista seikoista. Maksun suuruus perustuisi kokonaisarviointiin ja kaikki asiaan vaikuttavat olosuhteet olisi otettava huomioon. Huomioitavia tekijöitä olisivat 1) rikkomuksen laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus; 2) rikkomuksella saavutettu hyöty, jos tämä tieto on saatavilla; 3) elinkeinonharjoittajan toimet vahingon lieventämiseksi tai korjaamiseksi; ja 4) tekijän taloudellinen asema. Esimerkiksi tekijän keskivertoa vahvempi taloudellinen asema voisi puoltaa euromäärältään suuremman seuraamusmaksun määräämistä suhteessa tekoon, jossa tekijä on pienempi toimija. Taloudellisella asemalla tarkoitettaisiin siten oikeushenkilöiden osalta esimerkiksi niiden liikevaihtoon kohdistuvaa arviointia.

70 §. Seuraamusmaksun määrääminen tai määräämättä jättäminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi tarkemmin seuraamusmaksun määräämisestä ja määräämättä jättämisen edellytyksistä. Pykälän 1 momentin mukaan seuraamusmaksun määräisi Liikenne- ja viestintävirasto. Seuraamusmaksu määrättäisiin esittelystä. Seuraamusmaksun saajana olisi valtio.

Liikenne- ja viestintäviraston työjärjestyksen³⁷ mukaan viraston ylijohtaja tekisi päätöksen seuraamusmaksuja ja muita hallinnollisia seuraamuksia koskien. Työjärjestyksen mukaan viraston päätökset tehdään pääsääntöisesti esittelystä. Asia voidaan ratkaista ilman esittelyä, jos päätös on rutiiniluontoinen ja asian ratkaiseminen ilman esittelyä ei vaaranna asianosaisen tai yleistä oikeusturvaa eikä päätöksen tekemiseen esittelystä ole muutoinkaan erityistä syytä. Asia voidaan ratkaista ilman esittelyä myös, jos ratkaisu on välttämätöntä tehdä välittömässä valvonta-toimessa ilman viivytystä eikä esittelymenettelyä voida asian luonteen vuoksi pitää tarkoituk-senmukaisena. Pääjohtaja vahvistaa tarvittaessa tarkemmat määräykset ratkaisuvallasta.

Seuraamusmaksun kohteen oikeusturvasta johtuu, että päätös seuraamusmaksusta tulisi tehdä lähtökohtaisesti esittelystä. Perustuslain 118 §:n 2 momentin säännöksen esittelijän vastuusta voidaan katsoa viittaavan siihen, että päätöksenteko esittelystä hallintoasioissa, kuten seuraamusmaksujen määräämiseksi, on yleinen lähtökohta. Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 7 §:n mukaan pääjohtaja ratkaisee virastolle kuuluvat asiat, joita ei ole säädetty tai viraston työjärjestyksellä määrätty muun virkamiehen ratkaistavaksi. Pääjohtaja voi myös ottaa yksittäistapauksessa ratkaistavakseen asian, joka muutoin olisi hänen alaisensa ratkaista- tava. Säännös antaa mahdollisuuden työjärjestyksellä antaa tästä poikkeavia määräyksiä taikka määräyksiä siitä, että seuraamusmaksun määrääminen osoitetaan jonkun muun kuin pääjohtajan toimivaltaan kuuluvaksi.

Viraston olisi myös huolehdittava, että sen seuraamusmaksun määräistä koskevat menettelyt takaavat seuraamusmaksun kohteen oikeusturvan. Viraston vastuulle jäisi myös työjärjestyk-sellä tai muuten päättää, kuka toimisi seuraamusmaksuja koskevissa päätöksissä esittelijänä.

³⁶ Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintä. Oikeusministeriö, Mietintöjä ja lausuntoja 52/2018, s. 41.

³⁷ TRAFICOM/120320/00.00.01/2020, annettu 20.6.2022 ja tullut voimaan 21.6.2022.

Mikäli virasto katsoo tarpeelliseksi, voisi se kehittää maksun määräämistä koskevia menettelyjä edelleen ja ottaa käyttöön esimerkiksi monijäsenisen seuraamuskollegion, jonka tehtäväksi maksujen määrääminen annettaisiin.

Seuraamusmaksua koskevasta päätöksestä saisi valittaa ehdotetun luotsauslain 71 §:n 2 momentin mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että seuraamusmaksua ei saisi esittää määrättäväksi ja se olisi jätettävä määräämättä, jos rikkomus ei ole vakava tai toistuva ja tekijä on ryhtynyt riittäviin toimenpiteisiin rikkomuksen korjaamiseksi välittömästi sen havaitsemisen jälkeen taikka jos seuraamusmaksun määräämistä on pidettävä ilmeisen kohtuuttomana. Tekijällä tarkoitettaisiin moitittavaan tekoon syyllistynyttä laivanisäntää tai sen palveluksessa olevaa henkilöä, luotsausyhtiötä tai luotsia, jolle seuraamusmaksu esitetään määrättäväksi.

Säännökseen sisältyvä viittaus kohtuuttomuuteen, samoin kuin 68 §:n mukainen sanamuoto ”voidaan määrätä” jättäisi viranomaiselle harkintavaltaa tehdä oikeasuhtaisuusarviota käytettävissä olevien keinojen välillä. Seuraamusmaksun tarvetta arvioitaessa viranomaisen tulisi ottaa huomioon myös muut käytettävissä olevat keinot ja valita niistä oikeasuhtaisin. Lähtökohdaksi on asetettavissa, että rangaistusluontoisen hallinnollisen sanktion, kuten seuraamusmaksun, tulee olla viimesijainen suhteessa muihin samasta rikkomuksesta määrättäviin hallinnollisiin seuraamuksiin, kuten esimerkiksi varoituksen antamiseen. Seuraamusjärjestelmän toimivuus ja oikeasuhtaisuus saattavat tapauskohtaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa esimerkiksi henkilöluvan peruuttamista edeltävänä seuraamuksena.

Lainsäädännössä ei ole yleistä vanhentumissäännöstä hallinnollisille sanktioille. Tämän vuoksi pykälän 2 momentin mukaan seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta.

Pykälän 3 momentti sisältäisi ne bis in idem -periaatteen eli kaksoisrangaistavuuden kiellon. Säännöksen mukaan seuraamusmaksua ei saisi esittää määrättäväksi tai määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saisi samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklan mukaan ketään ei saa saman valtion tuomiovallan nojalla tutkia uudelleen tai rangaista oikeudenkäynnissä rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi kyseisen valtion lakien ja oikeudenkäyntimenettelyn mukaisesti. Tämä niin sanottu ne bis in idem -kielto sisältyy myös kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 14 artiklan 7 kohtaan ja EU:n perusoikeuskirjan 50 artiklaan. Myös Suomen perustuslain yksilön oikeusturvaa koskevan 21 §:n 2 momentin säännös oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeista edellyttää, että kielto huomioidaan lainsäädännössä. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännössä kiellon soveltamisala ei rajoitu vain varsinaisiin rikosoikeudellista rangaistusta koskeviin tuomioihin, vaan se ulottuu myös erilaisiin rangaistusluonteisiin hallinnollisiin seuraamuksiin.

Pykälän 4 momentin ehdotetaan sisältävän seuraamusmaksun vanhentumista ja täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Maksun täytäntöönpanosta säädettäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta vastaisi siten Oikeusrekisterikeskus. Toimivaltaisen viranomaisen päätös hallinnollisesta seuraamusmaksusta on täytäntöönpanokelpoinen, kun päätös on saanut lainvoiman.

Sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa ei säädetä julkisoikeudellisen saatavan vanhentumisesta. Tämän vuoksi pykälän 4 momentissa säädettäisiin muiden oikeusjärjestyksen seuraamusmaksun vanhentumissäännösten mukaisesti myös siitä, että seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Seuraamusmaksun viivästyessä se olisi koroton. Lisäksi säädettäisiin, että luonnolliselle henkilölle maksettavaksi määrätty seuraamusmaksu raukeaa, kun maksuvelvollinen luonnollinen henkilö kuolee. Säännös vastaisi rikoslain 8 luvun 16 §:n 1 momentin säännöstä, jonka mukaan sakko raukeaa tuomitun henkilön kuollessa.

71 §. Muutoksenhaku. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi muutoksenhausta Liikenne- ja viestintäviraston päätöksiin. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintäviraston muuhun kuin luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan, itämerenluotsin lupakirjan ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan peruuttamista tai rajoittamista sekä etäluotsausta koskevan luvan peruuttamista koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Momentti sisältäisi lisäksi informatiivisen viittauksen oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin (808/2019).

72 §. Tuomioistuimien. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että tämän lain 14, 17–20 ja 23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltaisen tuomioistuimen määräytymiseen sovelletaan, mitä merilain 21 luvussa säädetään. Merilain 21 luvussa säädetään toimivaltaisista tuomioistuimista, merioikeuksista ja niiden kokoonpanosta. Yleisistä riita- tai rikosasian käsittelevistä tuomioistuimista säädetään puolestaan oikeudenkäymiskaassa (4/1734). Ehdotetuissa 14, 17–20 ja 23 §:n mukaisissa velvollisuuksissa on kyse kapea-alaisesta ja erityisluonteisesta aiheesta, joka vaatii erityisosaamista ja asian tuntemista. Asianosaisten oikeusturvan kannalta on tarpeen keskittää kyseisten asioiden käsittely merioikeuteen, jolla on kokoonpanossaan yleisiä tuomioistuimia laajempaa merenkulkualan tuntemusta.

11 luku. Voimaantulo

73 §. Voimaantulo. Pykälä sisältäisi voimaantulosäännöksen ja säännöksen, jolla kumottaisiin voimassa oleva luotsauslaki ja asetus itämerenluotseista. Voimassa olevan luotsauslain kumoutuessa myös luotsauksesta annettu valtioneuvoston asetus (1385/2016) kumoutuisi. Lisäksi 11 päivänä tammikuuta 1982 annettu Merenkulkuhallituksen päätös itämerenluotseista (dnro 116/82/101) kumoutuisi, sillä se on annettu kumottavan itämerenluotseista annetun asetuksen nojalla.

74 §. Siirtymäsäännökset. Pykälä sisältäisi uutta lakia koskevat siirtymäsäännökset.

7.2 Laki sakon täytäntöönpanosta

1 §. Soveltamisala. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että momentin luetteloon ja siten lain soveltamisalaan lisättäisiin luotsauslain (/) 68 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

8.1 Asetuksenantovaltuudet

Esitys sisältää asetuksenantovaltuuden antaa valtioneuvoston asetuksella antaa tarkempia säännöksiä poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman laadinnasta ja tarkemmasta sisällöstä.

Sääntely on teknisen luonteensa vuoksi tarkoituksenmukaista sijoittaa lakia alemman asteiseen sääntelyyn. Valtuussäännös sisältyisi lakiehdotuksen 16 §:ään.

8.2 Määräyksenantovaltuudet

Esitys sisältää useita määräyksenantovaltuuksia. Liikenne- ja viestintävirastolle annettavat määräyksenantovaltuudet koskisivat uudessakin laissa teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Liikenne- ja viestintävirastolla on niihin erityinen ja vakiintunut asiantuntemus.

Määräyksenantovaltuuksista keskeisin on 4 §:n mukainen valtuus, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava tarkempia määräyksiä luotsinkäyttöalueen rajoista sekä korostuneen riskin arvioimisesta ja luotsinkäyttövelvollisuuden rajasta sekä luotsinkäyttölinjasta väyläkohtaisesti. Luotsinkäyttöraja voi vaihdella väyläkohtaisesti, eikä niiden yksityiskohtainen määrittäminen lain tasolla ole tarkoituksenmukaista. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava tarkempia määräyksiä luotsipaikoista väyläkohtaisesti (21 §). Liikenne- ja viestintävirasto antaa jo voimassa olevan lain nojalla määräykset luotsattavista väylistä ja luotsipaikoista.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi 12 §:n nojalla antaa tarkempia määräyksiä ennakoilmoituksen sisällöstä ja ennakoilmoituksen antamisen ajankohdista. Nykyisin aikamääreet ja toimitettavat tiedot on kuvattu luotsausyhtiö Finnipilot Pilotage Oy:n palveluehdoissa. Lakiin nostettaisiin luotsaus toiminnan järjestämisen ja turvallisuuden kannalta tärkeimmät tiedot. Lisäksi määräyksellä voitaisiin määrätä tarkemmin muista tiedoista ja tietojen toimittamisen aikamääreistä.

Voimassa olevaa lakia vastaavasti Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä etäluotsausta koskevan luvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä sekä hakemuksen osaksi vaadittavista riskien arvioinneista ja hallinnasta sekä muista selvityksistä (25 §) ja etäluotsausluvassa asetettavista ehdoista (26 §).

Ehdotetun luotsauslain 6 lukuun sisältyy useita luotsin lupakirjaa ja sen saamiseen liittyvää koulutusta koskevia määräyksenantovaltuuksia. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä luotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelyistä sekä sitä varten tarvittavista todistuksista (31 §). Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmään sisältyvistä asiakokonaisuuksista ja järjestelmän hyväksyntämenettelyistä (32 §) sekä väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä (36 §). Liikenne- ja viestintävirasto voisi lisäksi antaa tarkempia määräyksiä luotsaustutkinnon käytännön osan arviointimenettelyistä, tutkintoajojen ja laivasimulaattorikokeen sisällöstä sekä luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisena pidettävistä väylistä (37 §).

Luotsin lupakirjaa vastaavasti myös PEC-lupakirjaa koskien Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetaan määräyksenantovaltuuksia 7 luvussa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi ensinnäkin antaa tarkempia määräyksiä PEC-lupakirjan ja ensimmäisen väylävapautuksen hakemiseen liittyvistä menettelyistä sekä hakijalta edellytettävästä kielitaidosta ja vahvistaa hakemuslomakkeet (40 §). Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä PEC-perehdytysmatkan väylistä ja perehdytyskeskustelusta, hakijalta edellytetyistä laajasta VTS-aluekohtaisesta kokeuksesta tai sen kerryttämisestä laivasimulaattoriharjoittelulla sekä hakijalta edellytettävästä kielitaidosta. Määräyksessä asetetuilla vaatimuksilla tulee varmistaa, että hakijan kokemus ja osaaminen alueella ovat niin laajoja, että meriturvallisuus ei vaarannu (41 §). Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä PEC-perehdytysmatkan tavoitteista ja PEC-

perehdytysmatkaa ajavalle annettavan palautteen antamismenettelyistä (43 §), väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä (45 §) sekä PEC-tutkinnon käytännön kokeen arviointimenettelyistä sekä tutkintoajon ja laivasimulaattorikokeen sisällöstä ensimmäistä ja sitä seuraavia vapautuksia hakiessa (46 §). Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä myös laajan kokemuksen tarkemmaksi määrittelemiseksi alueellista vapautusta uusittaessa (50 §).

Ehdotuksen 8 lukuun sisältyisi tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjaan ja koulutukseen liittyvät määräyksenantovaltuudet. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä koulutusten sisällöstä sekä hyväksyntämenettelyistä (51 §) ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan uusimiseen liittyvistä menettelyistä (52 §).

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelyistä (56 §), itämerenluotsin tutkinnon sisällöstä, tutkinnon järjestämisestä ja arviointimenettelyistä (57 §) sekä itämerenluotsin lupakirjan uusimiseen liittyvistä menettelyistä (58 §).

Liikenne- ja viestintävirasto voisi lisäksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat luotsausyhtiön valmius- ja varautumissuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa (16 §). Säännös vastaisi sitä, mitä on esimerkiksi liikenteen palveluista annetussa laissa säädetty henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuudesta sekä varautumisvelvollisuudesta raideliikenteessä, kaupunkiraideliikenteessä ja lentoliikenteessä.

9 Voimaantulo

Lakien ehdotetaan tulevan voimaan 1.6.2023.

Ehdotettu voimaantuloajankohta on tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto sekä muut toimijat, joille laista seuraa uusia velvoitteita, ehtivät sopeuttaa toimintaansa muuttuviin vaatimuksiin. Esimerkiksi viraston määräysvalmistelu edellyttää riittävän ajan ennen uuden luotsauslain voimaantuloa.

Luotsauslain (940/2003) kumoamisen lisäksi lailla luotsauksesta annettu valtioneuvoston asetus (1385/2016) sekä asetus itämerenluotseista (1105/1981). Asetus itämerenluotseista on annettu aikana, jolloin luotsauksesta säädettiin luotsausasetuksella (393/1957). Koska se ei ole pohjautunut lakiin, se ei ole kumoutunut aiempien lain kokonaisuudistusten nojalla. Asetus ehdotetaan siksi kumottavaksi tämän hallituksen esityksen yhteydessä. Asetuksen kumoutuessa myös sen nojalla annettu Merenkulkuhallituksen päätös itämerenluotseista (116/82/101) kumoutuisi.

Ehdotetun luotsauslain 43 §:n 3 momentissa PEC-perehdytysmatkan opastajalta vaadittu kokemus voitaisiin siirtymäsäännösten nojalla katsoa osin tai kokonaan saavutetuksi myös vastaavalla kokemuksella linjaluotsinkirjalla tai erivapaudella ennen tämän lain voimaantuloa saadulla kokemuksella. Säännös mahdollistaisi siten sen, että PEC-perehdytysmatkan opastajaksi voitaisiin hyväksyä myös sellainen muut vaatimukset täyttävä henkilö, jolla on kokemusta linjaluotsina tai erivapaudella toimimisesta. Kokemus voisi olla myös osittain ehdotetun lain mukaisella PEC-lupakirjalla hankittua.

Siirtymäsäännökset mahdollistaisivat kumottavan lain mukaisen luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden uudistamisen ehdotetun lain mukaisin edellytyksin, mikäli henkilöluvut olisivat kumotun lain mukaan uudistettavissa. Tämä tarkoittaisi sitä, että kumottavan lain mukaisesti uudistamiskelpoiset henkilöluvut voitaisiin muuntaa ehdotetun lain mukaisiksi vastaaviksi henkilöluviksi.

10 Toimeenpano ja seuranta

Ehdotettujen lakimuutosten toimeenpanosta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto, joka myöntää laissa tarkoitetut luotsinkäyttövelvollisuutta koskevat poikkeusluvut ja henkilöluvat sekä antaa tarkemmat tekniset määräykset lailla valtuutetuista asioista.

Esityksessä ehdotettujen muutosten toteutumista ja niiden vaikutusta seurataan säännöllisesti. Liikenne- ja viestintävirasto laatii seurantaraportteja liikenne- ja viestintäministeriölle erityisesti henkilölupakirjojen lukumäärän ja luotsausmatkojen määrän kehitymisestä sekä arvioi lailla säädettyjen koulutusta ja tutkintojen vastaanottamista koskevien muutosten kehittymistä käytännössä. Myös esityksessä ehdotettujen hallinnollisten seuraamusten käytännön soveltamiskäytäntöä ja vaikutuksia tarkastellaan. Lisäksi seurannassa arvioidaan luotsinkäyttövelvollisuuden riskiperusteiden määräytymisen käytännön toteutumista ja vaikutuksia. Luotsinkäyttövelvollisuuden rajojen riskiperusteisen määrittelymisen tueksi Väylävirasto on tilannut Aalto-yliopistolta selvityksen, johon sisältyy laskentamenetelmä erilaisten alusten muodostaman riskin määrittelymiseksi väyläkohtaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voisi hyödyntää laskentamenetelmällä saatuja viitearvoja antaessaan tarkemman määräyksen luotsinkäyttövelvollisuuden rajasta kullakin väylällä. Seurannan tulokset arvioidaan ja tarvittaessa tehdään pysyväisluontoisiakin muutoksia olemassa olevaan lainsäädäntöön.

Liikenteen automaation edistämisestä annetun valtioneuvoston periaatepäätöksen (annettu 25.11.2021) mukaisesti etäluotsauksen käyttöönotto valikoiduilla alueilla edistäisi automaation etenemistä. Luotsauslain kokonaisuudistuksessa päädyttiin siihen, ettei etäluotsausta koskevaa lainsäädäntöä vielä uudisteta, sillä etäluotsausta koskeva sääntely on verrattain tuoretta ja etäluotsaukokeilut ovat vielä kesken. Toistaiseksi on liian varhaista arvioida muun muassa etäluotsausta koskevien prosessien, toimenkuvien ja osaamisvaatimusten tarkentamista sekä toiminnan edellyttämän tilannekuvan jakamisen toteuttamistapoja. Selvää kuitenkin on, että etäluotsausta koskevaa sääntelyä tulee tarkastaa, kun muutostarpeet ovat tiedossa. Etäluotsausta koskevien muutostarpeiden arviointi jätettäisiin siten myöhempään ajankohtaan.

Esityksen varautumista koskevissa ehdotuksissa on keskeisesti kyse luotsausyhtiön varautumisvelvoitteen ajantasaistamisesta. Esitystä laadittaessa on ennakoitu, että varautumista koskevaa sääntelyä tulee tarkentaa lähitulevaisuudessa siten, että siinä huomioidaan unionitasoinen sääntelyn kehittyminen.

11 Suhde muihin esityksiin ja riippuvuus kansainvälisistä velvoitteista

Eduskunnassa on vireillä hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi eläimistä saatavista sivutuotteista annetun lain, Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta (HE 89/2022 vp), hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi maa-aseamista ja eräistä tutkista sekä avaruustoiminnasta annetun lain muuttamisesta ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta (HE 113/2022 vp), hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi valtioneuvoston jäsenen tehtävään liittyvästä karenssista sekä sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta (HE 192/2022 vp), sekä hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) täydentämisestä (HE 231/2022 vp), joissa ehdotetaan muutettavasi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n 2 momenttia.

EU:n valtioneuvoston sääntöjä koskevat puitteet määrittellään Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) artikloissa 107–109. Artiklan 107 kohdan 1 mukaan lähtökohtaisesti jäsenvaltion myöntämä tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen

kauppaan. Valtiontukisäännöt koskevat toimenpiteitä, joissa julkinen sektori myöntää yrityksille tukea tai muuta etua.

Valtiontukisääntöjen soveltaminen edellyttää, että kaikki artiklan 107 kohdan 1 mukaiset tukitoimenpiteen tunnusmerkit täyttyvät: 1. Tuki on myönnetty julkisista varoista 2. Toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua 3. Tuki on valikoiva 4. Toimenpide vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Soveltamisalan piiriin kuuluvasta tuesta tulee, ellei siihen sovellu jokin poikkeusperusta, tehdä SEUT 108.3 artiklan mukainen ennakoilmoitus komissiolle, jotta komissio voi arvioida suunnitellun tuen soveltuvuuden sisämarkkinoille.

EU:n valtiontukisäännöt mahdollistavat tietyin edellytyksin, että tuki voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi, jos se on myönnetty sellaisten palvelujen tarjonnan varmistamiseksi, jotka ovat SEUT-sopimuksen 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvillä palveluilla tarkoitetaan palveluita, joiden saatavuuden kansalaisille viranomaisen haluaa turvata kaikissa olosuhteissa. Kyseessä on oltava viranomaisen arvion mukaan kansalaisille tärkeä tai yhteiskunnan toimivuuden kannalta merkittävä palvelu. SGEI-sääntelyn soveltaminen edellyttää puutteen havaitsemista markkinoiden toiminnassa, mikä tarkoittaa, että palvelua ei markkinaehtoisesti tarjota tai pysytä tulevaisuudessa tarjoamaan tyydyttävällä tavalla. Tällöin viranomaisen voi ryhtyä toimenpiteisiin palvelun saatavuuden turvaamiseksi antamalla yritykselle julkisen palvelun velvoitteen. EU:n jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta sen suhteen, mitä ne pitävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina. Komissio voi asettaa kyseenalaiseksi sen, miten jäsenvaltio on määritellyt yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut ainoastaan, jos kyse on ilmeisestä virheestä. SGEI-tuen tarkoituksena on varmistaa yhteiskunnan kannalta tärkeiden ja yleishyödyllisten palveluiden saatavuus kaikissa olosuhteissa.

Komission SGEI-päätöksen (2012/21/EU) 2. artiklan 1 a-kohdan mukaan päätöstä sovelletaan, kun kyseessä on enintään 15 miljoonan euron vuotuinen korvaus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta muilla kuin liikenteen ja liikenneinfrastruktuurin aloilla. Päätöksen 2 artiklan 2 kohdan mukaan yritykselle annettavan toimeksiannon kesto voi olla enintään 10 vuotta.

Saimaan kanavan ja vesialueen luotsausta koskeva julkisen palvelun velvoite ja siitä maksettava korvaus perustuvat komission päätökseen (2012/21/EU), jossa on eritelty ne edellytykset, joiden täytyessä palveluiden tuottamisesta maksettavasta korvauksesta ei tarvitse tehdä valtiontuki-ilmoitusta (notifiointi) komissiolle. Saimaan alueen luotsaustoiminnan on katsottu täyttävän mainitussa komission päätöksessä olevat kriteerit. Toimeksianto on tehty määräjäksi.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi Saimaan kanavan ja vesialueen luotsausta koskevan palveluvelvoitteen korvausperustetta, jonka perusteella korvataan alueella suoritettavan luotsauksen ylläpitämisestä ja tarjoamisesta alennetulla yksikköhinnalla luotsauspalvelua tuottavalle yhtiölle aiheutuvat tulonmenetykset. Korvauksen myöntämisen perusteena olisi edelleen alennetun yksikköhinnan ja varsinaisen yksikköhinnan väliseen erotukseen perustuva korvaus, jonka määrä riippuisi toteutuneista luotsaussuoritteista. Silloin, kun luotsaussuoritteiden määrä putoaa merkittävästi tavanomaisesta, voitaisiin korvausta maksaa lisäksi luotsausvalmiuden ylläpitämisestä aiheutuviin kustannuksiin. Kustannuksia voivat olla muun muassa henkilöstökulut sekä kalustoon ja kiinteistöihin liittyvät kustannukset.

Valtion myöntämän korvauksen tavoite on turvata luotsauspalveluiden saatavuus Saimaan alueella. Luotsauspalvelusta perittävän alennetun yksikköhinnan tavoite on pitää Saimaan kanavalla ja vesialueella tapahtuva luotsaus kohtuullisen hintaisena, vaikka luotsausmatkat ovat pidempiä ja olosuhteet haastavampia kuin merellä. Lisäksi ilman valtion myöntämää korvausta

yhtiö joutuisi siirtämään Saimaan luotsauksen ylläpidosta ja alennetusta yksikköhinnasta koituvat tulonmenetykset muiden alueiden eli minkä alueiden luotsauksesta perittäviin hintoihin. Korvauserusteen muuttaminen on välttämätöntä toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten vuoksi, joiden seurauksena luotsausuoritteiden määrässä on tapahtunut ja ennakoidaan tapahtuvan muutoksia. Muutosten johdosta pelkkä luotsausuoritteisiin perustuva korvaus ei riitä varmistamaan Saimaan kanavalla ja vesialueella kohtuuhintaista luotsauspalvelua tilanteessa, jossa aluetta käyttävällä aluksella on luotsinkäyttövelvoite.

12 Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys

12.1 Johdanto

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi luotsauslaki. Esitykseen sisältyy useita ehdotuksia, joiden suhdetta perustuslakiin on tarpeen arvioida. Tässä arvioinnissa on huomioitava se, että osa nyt ehdotettavista säännöksistä sisältyy asiallisesti voimassa olevaan luotsauslakiin. Vuonna 2003 säädettyä luotsauslakia on muutettu kymmenkunta kertaa.

Tässä esityksessä on useita voimassa olevan lain mukaista oikeustilaa muuttavia ehdotuksia. Seuraavassa arvioidaan niiden suhdetta perustuslakiin. Lisäksi arvioidaan myös voimassa olevaan lakiin sisältyviä säännöksiä perusoikeuksien kannalta perusoikeusajattelun ja hallitusten esitysten laatimisohejien luotsauslain voimassaolon aikana tapahtunutta kehitystä vastaavasti. Esitystä on erityisesti arvioitava seuraavien perustuslain säännösten osalta: oikeusvaltioperiaate (2.3 §), yhdenvertaisuus (6 §), yksityiselämän suoja (10 §), oikeus työhön ja elinkeinovapaus (18 §), oikeusturva (21 §), asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §) ja julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §).

Perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset ovat lailla säätäminen, lain täsmällisyys ja tarkkarajaisuus, rajoituksen hyväksyttävyys, rajoituksen suhteellisuus, perusoikeuden ydinalueen koskemattomuus, oikeusturvajärjestelyjen riittävyys ja ihmisoikeusvelvoitteiden noudattaminen. Lisäksi perustuslakivaliokunta on korostanut hallituksen esitysten valmistelun kehittämistä niin, että säättämisjärjestysperusteluissa tarkasteltaisiin ehdotuksia myös perustuslain 22 §:n mukaisen perus- ja ihmisoikeuksien turvaamisvelvoitteen eikä ainoastaan perus- ja ihmisoikeusristiriitojen kannalta (PeVL 52/2014 vp, s. 3/I).

12.2 Oikeusvaltioperiaate ja hallinnon lainalaisuus (2.3 §)

Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin, ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Oikeusvaltioperiaatteen noudattaminen edellyttää, että julkisen vallan käyttäjällä on aina viime kädessä eduskunnan säätämään lakiin palautettavissa oleva toimivaltaperuste (HE 1/1998 vp, s. 74, PeVL 29/2013 vp, s.2/I). Viranomaisella ei siten voi olla sellaista julkisen vallan käyttämistä tarkoittavaa toimivaltaa, jolla ei ole nimenomaista perustetta laissa. Lähtökohtana pidetään, että kussakin asiassa toimivaltaisen viranomaisen tulee käydä ilmi laista (PeVL 67/2010 vp, s. 5). Tämä näkökulma on huomioitu esityksessä esimerkiksi siten, että viranomaisten, erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston vastuuta täsmennettäisiin ja selkeytettäisiin. Lisäksi luotsaustoimintaa koskevaa virkavastuusääntelyä selkeytettäisiin siten, että virkavastuu laajennettaisiin ulottumaan pelkistä luotseista myös muihin luotsausyhtiön palveluksessa oleviin henkilöihin. Lisäksi luotsausyhtiön palveluksessa olevien henkilöiden virkavastuuta selkeytettäisiin toteamalla, että heihin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta siltä osin, kuin he toteuttavat ehdotetussa luotsauslaissa säädetyjä tehtäviään. Virkavastuuta sovellettaisiin ehdotuksessa myös tutkintoja vastaanottaviin henkilöihin.

12.3 Yhdenvertaisuus (6 §)

Perustuslain 6 §:ssä säädetään yhdenvertaisuudesta. Ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Säännös kieltää myös välillisen syrjinnän eli sellaiset toimenpiteet, joiden vaikutukset tosiasiallisesti – vaikkakin vain välillisesti – johtaisivat syrjivään lopputulokseen. Suosinta tai jonkin yksilön tai ryhmän asettaminen etuoikeutettuun asemaan on niin ikään kiellettyä, jos se asiallisesti merkitsee toisiin kohdistuvaa syrjintää. Perustuslain 22 §:n mukaisesti julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen.

Perustuslain säännöksellä ei ole kielletty kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä, vaikka erottelu perustuisi säännöksessä nimenomaan mainittuun syyhyn. Olennaista on, voidaanko erottelu perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Perustelulle asetettavat vaatimukset ovat erityisesti säännöksessä lueteltujen kiellettyjen erotteluperusteiden kohdalla kuitenkin korkeat.³⁸ Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on erottelun hyväksyttävyyden lisäksi kiinnitetty huomiota myös valitun keinon oikeasuhtaisuuteen.³⁹ Perustuslaki kieltää myös välillisen syrjinnän eli sellaiset toimenpiteet, joiden vaikutukset tosiasiallisesti johtaisivat syrjivään lopputulokseen.⁴⁰

Yhdenvertaisuuslain 8 §:n 1 momentissa säädetään syrjinnän kiellosta. Ketään ei sen mukaan saa syrjiä iän, alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, poliittisen toiminnan, ammattiyhdistystoiminnan, perhesuhteiden, terveydentilan, vammaisuuden, seksuaalisen suuntautumisen tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Lisäksi yhdenvertaisuuslain 11 §:n 1 momentissa säädetään erilaisen kohtelun yleisistä oikeuttamisperusteista. Sen mukaan erilainen kohtelu ei ole syrjintää, jos kohtelu perustuu lakiin tai sillä muutoin on hyväksyttävä tavoite ja keinot tavoitteen saavuttamiseksi ovat oikeasuhtaisia. Erilaisella kohtelulla on siten oltava hyväksyttävä tavoite, jotta kohtelua voidaan pitää oikeutettuna. Erilaisen kohtelun on lisäksi oltava suhteellisuusperiaatteen mukaista eli oikeasuhtaista hyväksyttävän tavoitteen saavuttamisen kannalta.

Luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan tai itämerenluotsin lupakirjan myöntäminen ja uudistaminen edellyttävät, että hakijalla on voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. Asiallisesti vastaavat velvoitteet luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden osalta sisältyvät voimassa olevaan luotsauksesta annettuun valtioneuvoston asetukseen. Lääkärintodistuksesta tyypillisesti ilmenee terveydentilaa koskevia tietoja. Näiden tietojen käsittelyä on käsitelty tarkemmin yksityiselämän suojaa koskevassa jaksossa.

Luotsauslakiin ehdotettavan voimassa olevaa lääkärintodistusta koskevan vaatimuksen tarkoitus on varmistaa, että henkilöluvan hakijalla tai uusijalla on työn turvalliseksi suorittamiseksi riittävä terveydentila aluksella tehtävään työhön niin fyysisen kuin psyykkisen terveyden osalta. Esimerkiksi henkilöluvan haltijan näkö-, kuulo- ja värienerotuskyvyn tulee olla aiottuun työhön nähden riittävä. Erilaisten navigointitehtävien edellyttämä näkökyky on henkilöluvan hakijalla tai uusijalla olennainen ominaisuus.

Vaatimuksen tarkoituksena on myös varmistaa, ettei henkilöllä ole sellaista sairautta, joka pahentuu työssä, saattaa hänet kykenemättömäksi työhönsä tai joka voisi vaarantaa meriturvallisuuden tai muiden aluksella työskentelevien terveyden tai turvallisuuden. Riittävä terveydentila

³⁸ HE 309/1993 vp, s. 44, PeVL 15/2001 vp, s. 3, PeVL 1/2006 vp, s. 2, PeVL 60/2010 vp, s. 3, PeVL 23/2012 vp, s. 2.

³⁹ PeVL 38/2006 vp, s. 3, PeVL 60/2010 vp, s. 3, PeVL 23/2012 vp, s. 2.

⁴⁰ HE 309/1993 vp, s. 44, PeVL 28/2009 vp, s. 2.

on ensiarvoisen tärkeää merenkulun turvallisuuden kannalta. Merenkulun turvallisuuden varmistaminen kytkeytyy olennaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin sen myöntäessä henkilölupia.

Myös oikeus valita vapaasti työnsä liittyy perustuslaissa säädettyyn yhdenvertaisuuteen ja syrjintäkieltoon. Toista palvelukseen otettaessa on noudatettava tasapuolisen kohtelun vaatimusta. Aluksella työskentelevien oman turvallisuuden sekä aluksen turvallisuuden kannalta on terveys- ja turvallisuuskäytökohtien perusteella asianmukaista ja tarpeellista rajata henkilöluvan hakijoiden tai uusijoiden yhdenvertaisuutta siten, että heiltä edellytetään laivaväen lääkäritodistusta, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa.

Lakiehdotuksen myötä yhdenvertaisuusperusoikeuden ydinalue säilyisi koskemattomana, sillä ehdotettu sääntely ei asetettaisi samassa tilanteessa olevia hakijoita eriarvoiseen asemaan. Vaatimusta lääkäritodistuksesta sovellettaisiin kaikkiin samassa tilanteessa oleviin hakijoihin. Perusoikeuksien rajoittamisen näkökulmasta ehdotukset ovat edellä esitetyn nojalla oikeasuhtaisia ja perusteltuja merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi.

12.4 Yksityiselämän suoja (10 §)

Ehdotus on merkityksellinen perustuslain 10 §:ssä turvattun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Pykälän 1 momentin mukaisesti jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Yrityksen käsitellessä henkilötietoja sovelletaan lähtökohtaisesti luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 (*yleinen tietosuojalaki*, jäljempänä *tietosuojalaki*) ja sitä täsmentävää kansallista tietosuojalakia (1050/2018). Ehdotettu sääntely on merkityksellistä myös EU:n perusoikeuskirjan kannalta. EU:n perusoikeuskirjan 7 artiklassa turvataan yksityiselämän suoja ja 8 artiklassa jokaisen oikeus henkilötietojensa suojaan.

Perustuslakivaliokunnalla on verrattain runsaasti lausuntokäytäntöä henkilötietojen suojasta.⁴¹ Tietosuojalain yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvattun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Lähtökohtaisesti henkilötietojen sääntelyn tuleekin perustua tietosuojalain sääntelyyn ja sitä täydentävään kansalliseen yleissääntelyyn⁴², ja kansallisen sääntelyn liikkumavara on perusteltava.⁴³ Valiokunnan käsityksen mukaan tietosuojalain sääntely vastaa asianmukaisesti tulkittuna ja sovellettuna myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen mukaan määräytyvää henkilötietojen suojan tasoa. Näin ollen erityislainsäädäntöön ei ole tietosuojalain soveltamisalalla enää valtiosääntöisistä syistä välttämätöntä sisällyttää kattavaa ja yksityiskohtaista sääntelyä henkilötietojen käsittelystä, vaan siihen tulee suhtautua pidättäytyvästi. Perustuslakivaliokunnan mielestä lähtökohtaisesti riittävää on, että henkilötietojen suoja ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa tietosuojalain kanssa.⁴⁴

Ehdotetulla lailla säädettäisiin valvontaviranomaisten yleisestä tiedonsaantioikeudesta. Valvovilla viranomaisilla olisi ehdotetun sääntelyn mukaan salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tietoja, jotka ovat välttämättömiä niille osoitettujen tehtävien suorittamiseksi. Säännös on

⁴¹ Ks. esim. PeVL 4/2021 vp, s. 2–4 viittauksineen.

⁴² Ks. PeVL 14/2018 vp, s. 4–5.

⁴³ PeVL 1/2018 vp.

⁴⁴ PeVL 14/2018 vp, s. 4–5 ja PeVL 4/2021 vp, s. 2.

välttämätön ehdotetun lain luotsausyhtiöön ja luvanhaltijoihin sekä muihin toimijoihin ja henkilöihin kohdistuvien velvoitteiden tehokkaaksi valvomiseksi. Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa ehdotettuun lakiin sisältyvien viranomaistehtävien suorittaminen. Välttämättömyyskriteerin myötä viranomaisten tiedonsaantioikeus olisi sidottu ehdotettuun lakiin sisältyvien viranomaistehtävien suorittamiseen. Viranomaisten tiedonsaannin toimivaltaa rajoittaisivat lisäksi myös hallintolain 2 luvusta ilmenevät hyvän hallinnon yleiset oikeusperiaatteet, kuten suhteellisuusperiaate ja tarkoitussidonnaisuuden periaate.

Henkilötietojen käsittely on tarpeen luotsin lupakirjan, väylä- tai aluekohtaisen PEC-lupakirjan, itämerenluotsin lupakirjan ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan myöntämiseksi, uusimiseksi sekä niiden asianmukaisuuden valvomiseksi. Tietojen käsittely on tarpeen Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettavien lakisääteisten velvoitteiden noudattamiseksi. Käsittelyn oikeusperusta on siten tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukainen.

Luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan tai itämerenluotsin lupakirjan myöntäminen ja uudistaminen edellyttävät, että hakijalla on voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. Asiallisesti vastaavat velvoitteet luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden osalta sisältyvät voimassa olevaan luotsauksesta annettuun valtioneuvoston asetukseen. Lääkärintodistuksesta voi ilmetä terveydentilaa koskevia tietoja. Tietosuoja-asetuksessa terveydentilaa koskevat tiedot kuuluvat erityisiin henkilötietoryhmiin, joiden käsittely on sidottu korkeampaan käsittelykynnykseen kuin muiden henkilötietojen käsittely. Erityisiin henkilöryhmiin kuuluvien tietojen käsittelylle on oltava jokin tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan mukainen peruste.

Tietosuoja-asetuksen mukaan terveydentilaa koskevien tietojen käsittely on sallittu esimerkiksi silloin, kun käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän tai rekisteröidyn velvoitteiden ja erityisten oikeuksien noudattamiseksi työoikeuden, sosiaaliturvan ja sosiaalisen suojelun alalla, siltä osin kuin se sallitaan unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä tai jäsenvaltion lainsäädännön mukaisessa työehtosopimuksessa, jossa säädetään rekisteröidyn perusoikeuksia ja etuja koskevista asianmukaisista suojatoimista.⁴⁵ Työelämän tietosuojan osalta tietosuoja-asetuksen 88 artikla jättää kansallista liikkumavaraa. Kansallisessa lainsäädännössä työelämän tietosuojasta säädetään tietosuojalain 30 §:n nojalla tarkemmin yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa (759/2004).

Yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:n mukaan työnantajalla on oikeus käsitellä työntekijän terveydentilaa koskevia tietoja, jos tiedot on kerätty työntekijältä itseltään tai hänen kirjallisella suostumuksellaan muualta ja tietojen käsittely on tarpeen sairausajan palkan tai siihen rinnastettavien terveydentilaan liittyvien etuuksien suorittamiseksi taikka sen selvittämiseksi, onko työstä poissaoloon perusteltu syy, taikka jos työntekijä nimenomaisesti haluaa selvitetävän työkykyisyyttään terveydentilaa koskevien tietojen perusteella. Lisäksi työnantajalla on oikeus käsitellä näitä tietoja niissä tilanteissa ja siinä laajuudessa, kuin muualla laissa erikseen säädetään. Työnantajan suorittaman henkilötietojen käsittelyn on myös oltava yksityisyyden suojasta annetun lain 3 §:ssä säädetyn tarpeellisuusvaatimuksen mukaista.

Luotsauslakiin ehdotettavan voimassa olevaa lääkärintodistusta koskevan vaatimuksen tarkoitus on varmistaa, että henkilöluvan hakijalla tai uusijalla on työn turvalliseksi suorittamiseksi riittävä terveydentila, kuten esimerkiksi navigointitehtävien edellyttämä näkökyky. Henkilöluvanhaltijan riittävä terveydentila on ensiarvoisen tärkeää merenkulun turvallisuuden kannalta. Merenkulun turvallisuuden varmistaminen kytkeytyy olennaisesti Liikenne- ja viestintäviraston

⁴⁵ Tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan b alakohta.

tehtäviin sen myöntäessä henkilölupia. Ehdotettu terveydentilaa koskevien henkilötietojen käsittely on siten tarpeen rekisterinpitäjän tai rekisteröidyn velvoitteiden ja erityisten oikeuksien noudattamiseksi työoikeuden alalla. Ehdotetut säännökset eivät antaisi valvoville viranomaisille uusia oikeuksia saada salassa pidettäviä tietoja. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee laivaväen lääkärintodistuksesta ilmeneviä terveydentilaa koskevia tietoja jo nykyiselläänkin.

Esityksessä ei ehdoteta tietosuoja-asetusta täsmentävää uutta sääntelyä, vaan rekisterinpitoon ja tietojen käsittelyyn sovellettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 26–28 lukua.

12.5 Oikeus työhön ja elinkeinonvapaus (18 §)

Esitystä tulee tarkastella myös perustuslain 18 §:n mukaisena työtä ja elinkeinonvapautta turvaavan säännöksen näkökulmasta. Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Lisäksi siinä vahvistetaan yrittämisen vapauden periaate, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Oikeus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjintäkieltoon.

Esityksellä on liityntäkohtia perustuslain 18 §:ään neljän eri kokonaisuuden osalta. *Ensimmäkin* voimassa olevan sääntelyn mukainen luotsinkäyttövelvollisuus itsessään on rajoite elinkeinonvapaudelle. Luotsinkäyttövelvollisuus on nykysääntelyssä rajattu koskemaan luotsattaviksi väyliksi määriteltyjä yleisiä kulkuväyliä. Ehdotetussa laissa yleinen luotsinkäyttövelvollisuus koskisi tietyin rajoituksin kaikkia vähintään 50 metrisiä aluksia, jotka liikennöivät Suomen luotsinkäyttöalueella. Vaatimus ei kuitenkaan merkitsisi absoluuttista rajoitusta elinkeinonvapaudelle, sillä varustamoilla olisi mahdollisuus hankkia miehistölleen tarvittava osaaminen ja henkilöluvat, joilla luotsinkäyttövelvollisuudesta voisi vapautua. Perusoikeuden ydinalue säilyisi siten koskemattomana. Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevan rajoituksen tarkoituksena on turvata merenkulun turvallisuutta, millä puolestaan edistetään jokaisen oikeutta elämään, omaisuudensuojaa ja ympäristöperusoikeutta. Mainittujen perusoikeuksien turvaaminen ei olisi mahdollista yhtä tehokkaasti muilla keinoilla. Rajoituksella olisi siten hyväksyttävä peruste ja se olisi oikeassa suhteessa tavoitteeseensa.

Ehdotetulla lailla myös mahdollistettaisiin väyläkohtainen luotsinkäyttövelvollisuuden arviointi. Nykyisin luotsinkäyttövelvollisuus on määräytynyt samoin määrein kaikilla väylillä. Nykyinen käytäntö ei ota huomioon väylä- ja aluskohtaisia erityispiirteitä. Eri väylät ja eri alukset, samoin kuin väylä-alusyhdistelmä voivat erota huomattavasti, jolloin kunkin aluksen muodostama riski kullakin väylällä on vakavuudeltaan erilainen. Nykyistä täsmällisempi sääntely ottaisi paremmin huomioon nämä tilannekohtaiset eroavaisuudet, jolloin elinkeinonvapauden rajoitus olisi paremmin suhteessa sillä tavoiteltuun hyötyyn. Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevat ehdotukset ovat siten esityksestä ilmenevällä tavalla tarkkarajaisia ja oikeasuhtaisia, eivätkä edellytä perustuslainsäätämisyjärjestyksen käyttämistä.

Toiseksi luotsausyhtiön yksinoikeus luotsauspalvelun tarjoamiseen ja luotsaus toiminnan harjoittamiseen merkitsee rajoitusta elinkeinonvapaudelle, kun muut elinkeinonharjoittajat eivät voi tarjota luotsauspalveluita. Tämä vastaavaa voimassa olevaa lakia, jonka perustuslainmukaisuutta on arvioitu luotsauslain muuttamista koskevan lain (HE 214/2010 vp) sekä Luotsausliikelain muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (HE 130/2010 vp) säätämisen yhteydessä. Finn-pilotin asemaan ei ehdoteta muutoksia tässä esityksessä, eikä luotsauspalvelun tarjoamiseen liittyviä perusoikeuskysymyksiä siten tarkastella tässä esityksessä tarkemmin.

Kolmanneksi ehdotuksessa esitetään luotseja, itämerenluotseja ja varustamojen miehistöä koskien vaatimuksia, jotka edellyttäisivät viranomaisen myöntämää henkilölupaa tai muuta hyväksyntää ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen. Lisäksi satamilta edellytettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa satamassa tapahtuvaan alusten ohjailuun ilman muuten vaadittavaa henkilölupaa. Tällaiset vaatimukset merkitsevät rajoitusta perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun vapauteen. Hallituksen esityksessä eduskunnalle perustuslakien perusoikeussäännösten muuttamisesta on katsottu, että luvanvaraisuus voi eräillä aloilla olla perusteltua erityisesti terveyden ja turvallisuuden suojaamiseksi.⁴⁶ Myös perustuslakivaliokunta on katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista poikkeuksellisesti.⁴⁷ Luvanvaraisuudesta on säädetty lailla, jonka on täytettävä perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan, missä määrin tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti.⁴⁸

Luotseilta, itämerenluotseilta sekä linjaluotsinkirjan ja erivapauden haltijoilta on edellytetty viranomaisen myöntämää henkilölupaa jo pitkään voimassa olevaan sääntelyyn perustuen. Tämän esityksen muutokset keskittyvät sääntelyn ajantasaistamiseen ja selkeyttämiseen, mikä on perusoikeuksien rajoitusedellytysten kannalta myönteistä. Nykyistä täsmällisempi sääntely ottaisi paremmin huomioon tilannekohtaiset erityistekijät lisäten perusoikeusrajoituksen oikeasuhtaisuutta ja samalla johdonmukaistaisi käytänteitä, jolloin myös esitettävät vaatimukset ovat nykyistä selvemmin elinkeinon- ja ammatinharjoittajien tiedossa ja ennustettavissa. Myös sataman pitäjiltä edellytettävästä lupavaatimuksesta säädetäisiin täsmällisesti, tarkkarajaisesti ja siten ennustettavasti.

Esitettävän henkilölupia koskevan lainsäädännön tavoitteena on erityisesti hyvän merenkulun turvallisuustilanteen ylläpitäminen. Samoin sataman pitäjien uusi lupavaatimus liittyy turvallisuuden varmentamiseen aluksia liikuteltaessa sataman eri alueiden välillä. Perustuslakivaliokunta on aiemmin pitänyt esimerkiksi liikenneturvallisuutta nimenomaisesti perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä perustana elinkeinonvapauden rajoittamisen kannalta (PeVL 40/2002 vp). Esitettävät vaatimukset ovat myös vaikuttavan viranomaisvalvonnan takeena.

Lakiehdotuksen hyväksyntä- ja henkilölupavaatimukset ovat esityksestä ilmenevällä tavalla tarkkarajaisia ja oikeasuhtaisia, eivätkä edellytä perustuslainsäätämisyjärjestyksen käyttämistä. Luotsausyhtiön ja varustamojen elinkeinotoimintaa sekä luotsien ja varustamojen henkilökunnan oikeutta työhön turvataan myös ehdottamalla lupakirjojen voimassaoloaikoihin joustoa poikkeuksellisissa tilanteissa. Merenkulun katkeamattomuuteen tähtäävät toimenpiteet turvaavat laajemminkin merilogistiikan alalla toimivien työllisyyttä. Meriliikenteen ja logistiikan jatkuvuus turvaa myös laajemmin yhteiskunnan eri toimintoihin, kuten teollisuuteen, liittyvää työllisyyttä ja elinkeinotoimintaa.

Neljänneksi ehdotuksessa esitetään voimassa olevaa sääntelyä laajempia viranomaisen mahdollisuuksia peruuttaa, muuttaa tai rajoittaa myöntämäänsä lupaa. Lisäksi sääntelyyn ehdotetaan lisättäväksi viranomaiselle oikeus antaa huomautus tai varoitus toimijalle, joka ei noudata sille lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia. Luvan peruuttamisessa, muuttamisessa tai rajoittamisessa ei olisi kyse rangaistusluonteisesta seuraamuksesta, vaan lainmukaisen oikeustilan aikaansaamiseen tai palauttamiseen tähtäävästä viranomaisen toimenpiteestä. Peruuttamis-, muuttamis- tai rajoittamismenettelyssä ei arvioitaisi yksittäisten tekojen moitittavuutta sinänsä vaan

⁴⁶ Ks. säännöstä koskevat perustelut HE 309/1993.

⁴⁷ Ks. esim. PeVL 58/2014 vp s. 5.

⁴⁸ Ks. esim. PeVL 69/2014 vp s. 2, PeVL 46/2016 vp s. 3 ja PeVL 31/2018 vp s. 2.

sitä, täyttääkö toiminta kyseisten tekojen jälkeenkin pätevyystodistuksen tai hyväksymispäätöksen myöntämistä koskevat edellytykset ja onko toiminta muuten lainmukaista. Kyse on siten eräänlaisesta hallinnollisesta turvaamistoimesta. Menettelyllä olisi kuitenkin vaikutusta henkilön työtä ja elinkeinonharjoittamista turvaavaan perusoikeuteen, joten ehdotettavaa sääntelyä on arvioitava perusoikeuksien rajoitusedellytysten valossa.

Ehdotettavat seuraamussäännökset ovat välttämättömiä ja oikeasuhtaisia niiden taustalla olevan oikeushyvän, merenkulun turvallisuuden, suojaamiseksi. Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamisen mahdollisuuden vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen.⁴⁹ Siksi ehdotetaan, että peruuttaminen, muuttaminen ja rajoittaminen tulisivat kyseeseen, jos esityksessä ehdotettavia huomautusta tai varoitusta ei voida pitää riittävänä keinona puuttua toiminnassa ilmenneisiin puutteisiin. Toisaalta peruuttamisen, muuttamisen ja rajoittamisen välillä tehtävässä harkinnassa olisi valittava vähiten perusoikeuteen puuttuva, kuitenkin riittävän tehokas ja asianmukainen keino. Peruuttamisen tulisi olla viimesijainen keino. Ehdotettavasta säännöksestä kävisi lisäksi yksiselitteisesti ilmi, minkälaisista teoista tai laiminlyönneistä seuraamus voidaan määrätä. Ehdotuksesta kävisi myös ilmi muut seikat, jotka vaikuttavat hallinnollisen sanktion määrämiseen. Ehdotettava säännös on laadittu tarkkarajaisesti ja täsmällisesti.

12.6 Oikeusturva (21 §)

Perustuslain 21 §:ssä on säännökset oikeusturvasta. Pykälän mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Pykälän 2 momentissa säädetyn mukaisesti käsittelyn julkisuus sekä oikeus tulla kuulluksi, saada perusteltu päätös ja hakea muutosta samoin kuin muut oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeet turvataan lailla.

Ehdotetussa luotsauslaissa hallintotoimien kohteiden muutoksenhakuoikeudesta säädettäisiin 71 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan peruuttamista tai rajoittamista sekä etäluotsausta koskevan luvan peruuttamista koskevaan Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla.

Valituksen johdosta tehtävään päätökseen sovellettaisiin tavanomaisia muutoksenhakumenettelyjä. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädettäisiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Tämän lisäksi oikeusturvan ja hyvän hallinnon toteutumiseksi esitettävän lainsäädännön ohelle sovellettaisiin hallintolakia sekä muuta hallinto-oikeudellista ja rikosprosessuaalista lainsäädäntöä.

⁴⁹ Ks. esim. PeVL 46/2016 vp s. 3 ja PeVL 13/2014 vp, s. 3.

Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten seuraamusten sääntelyyn, ei sääntelyn tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa.⁵⁰ Ehdotetun luotsauslain 68 §:ssä säädettäisiin täsmällisin pykäläviittauksin ne teot, joista seuraamusmaksu voitaisiin määrätä. Sanktioitavat tekemuodot on itessään kirjoitettu täsmälliseen muotoon niin, että niistä käy selkeästi ilmi, mihin toimijaan velvoite toimia (tai jättää toimimatta) tietyllä tavalla kohdistuu. Myös seuraamusmaksun enimmäissuuruus ja arvioinnissa huomioitavat tekijät olisi säädetty täsmällisesti 69 §:ssä.

12.7 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §)

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan lailla on säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt asiaa lausunnoissaan kattavasti (ks. esim. PeVL 23/2000 vp, PeVL 25/2000 vp, PeVL 34/2000 vp, PeVL 21/2001 vp, PeVL 19/2002 vp, PeVL 58/2010 vp, PeVL 10/2014 vp, PeVL 10/2016 vp ja PeVL 21/2018 vp). Muiden viranomaisten kuin ministeriöiden norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista⁵¹. Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä⁵². Asetuksenantovaltuuksiin verrattuna viranomaisen määräyksenantovaltuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelmisestä tarkasti laissa⁵³.

Valtuuden tulee perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu⁵⁴. Perustuslakivaliokunta on toistuvasti korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä⁵⁵. Asetuksella tai viranomaisen määräyksellä ei siten voida antaa yleisiä oikeussääntöjä esimerkiksi yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteista eikä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan⁵⁶.

Luotsauslakia koskevan ehdotuksen 16 §:ssä ehdotetaan, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman laadinnasta ja tarkemmasta sisällöstä.

Asetuksenantovaltuuden tavoitteena on säätää poikkeusoloihin ja muihin poikkeuksellisiin tilanteisiin varautumisesta nykyistä kattavammin. Esityksen mukaan merenkulun turvallisuuden varmistaminen on ensiarvoisen tärkeää kaikissa olosuhteissa ja maailmantilanteissa ja maini-

⁵⁰ Ks. esim. PeVL 9/2018 vp, s. 3 ja PeVL 46/2021, kohta 13.

⁵¹ PeVM 10/1998 vp.

⁵² HE 1/1998 vp, PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp.

⁵³ PeVL 19/2002 vp, PeVL 32/2012 vp.

⁵⁴ PeVL 46/2001 vp, PeVL 32/2012 vp.

⁵⁵ PeVL 48/2001 vp, PeVL 58/2010 vp, PeVL 34/2012 vp, PeVL 10/2014 vp, PeVL 10/2016 vp, PeVL 21/2018 vp.

⁵⁶ PeVL 16/2002 vp, PeVL 58/2010 vp, PeVL 10/2014 vp, PeVL 10/2016 vp, PeVL 21/2018 vp.

tuilla asetuksenantovaltuuksilla pyrittäisiin takamaan turvallisuus merellä, estämään ihmisten loukkaantuminen tai ihmishenkien menetys sekä välttämään omaisuudelle ja ympäristölle, erityisesti meriympäristölle, aiheutuvat vahingot.

Lisäksi lakiesitys sisältää Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuden antaa tarkempia määräyksiä luotsinkäyttövelvollisuudesta, etäluotsauksesta ja sitä koskevista ehdoista, luotsin lupakirjan myöntämisestä, luotsausyhtiön koulutusjärjestelmästä, luotsaustutkinnon kirjallisesta ja käytännön osasta, väylä- ja aluekohtaisesta vapautuksesta luotsinkäyttövelvollisuudesta, PEC-perehdytysmatkasta, PEC-tutkinnon kirjallisesta ja käytännön osasta, alueellisen vapautuksen uusimisesta, luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavasta henkilöstä ja tällaisen henkilön lupakirjan uusimisesta, itämerenluotsin lupakirjan edellytyksistä ja itämerenluotsin tutkinnosta sekä itämerenluotsin lupakirjan uusimisesta.

Norminantovalta on esityksessä säädetty mahdollisimman tarkkarajaisesti ja täsmällisesti. Ehdotetut säännökset ovat välttämättömiä sääntelyn kohteen yksityiskohtaisen teknisen luonteen ja sääntelyn edellyttämän erityisen asiantuntemuksen vuoksi. Edellä mainituista syistä johtuen esityksen norminantovaltuudet eivät ole ristiriidassa perustuslain 80 §:n kanssa.

12.8 Valtion verot ja maksut (81 §)

Perustuslain 81 §:n 2 momentin mukaan valtion viranomaisten virkatoimien, palvelujen ja muun toiminnan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista säädetään lailla. Lakiehdotuksen 54 §:ää on asianmukaista tarkastella tämän perustuslainkohdan sisältämien periaatteiden kannalta, koska tutkintojen vastaanottamisessa on kysymys julkisen hallintotehtävän hoitamisesta perustuslain 124 §:n mielessä.⁵⁷

Perustuslaista johtuu ensiksikin vaatimus, että lailla tulee säätää yleisesti siitä, mistä virkatoimista ja palveluista maksuja voidaan periä tai millaiset suoritteet ovat kokonaan maksuttomia.⁵⁸ Lain tasolla ei siten ole välttämättömyyttä säätää, mistä toimista ja palveluista maksuja todella peritään.⁵⁹ Säännöksessä maksun perimisoikeus sidottaisiin tässä laissa tutkintoja vastaanottavalle henkilölle tehtäviksi annettuihin suoritteisiin. Yleisenä maksuperusteena olisi toiminnasta aiheutuneiden kustannusten kattaminen kohtuullisella voitolla lisätynä. Mikäli yleinen hintakehitys osoittaa, että hinnat eivät ole kohtuullisia, voisi Liikenne- ja viestintävirasto asettaa toiminnalle enimmäishinnat.

12.9 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)

Julkisen hallintotehtävän ydinalueen muodostaa julkisen vallan käyttö, jolla tarkoitetaan lain tai asetuksen nojalla tapahtuvaa velvoittavan määräyksen antamista tai päätöksentekoa toisen edusta, oikeudesta tai velvollisuudesta. Myös lain nojalla tapahtuva tosiasiallinen puuttuminen toisen etuun tai oikeuteen on julkisen vallan käyttöä.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei kuitenkaan voida antaa muulle kuin viranomaiselle.

⁵⁷ Ks. PeVL 33/2021 vp, 13.

⁵⁸ Ks. PeVL 33/2021 vp, 13 ja HE 1/1998 vp, s. 135/I.

⁵⁹ Ks. PeVL 33/2021 vp, 13 ja PeVM 17/1990 vp, s. 4/I.

Ehdotuksella lakiin otettaisiin säännökset, joilla luotsin lupakirjan, väylä- tai aluekohtaisen PEC-lupakirjan ja itämerenluotsin lupakirjan myöntämisen edellytyksenä olevien tutkintojen suoritteiden vastaanottaminen siirrettäisiin oppilaitoksilta ja ammattikorkeakouluilta luotsausyhtiölle tai tutkintoja vastaanottavalle henkilölle, jolla olisi tehtävässä vaadittava henkilölupa. Kyseessä olisi julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle ja asiaa on syytä arvioida perustuslain 124 §:n näkökulmasta.

Tutkintoja vastaanottavan henkilön tehtävänä olisi muun muassa vastaanottaa väylätuntemuskokeet, tutkintoajat ja laivasimulaattorikokeet, jotka ovat edellytyksinä luotsin ohjauskirjan ja PEC-lupakirjojen saamiseksi. Päätöksessä tutkinnon edellytyksenä olevan suorituksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä on kysymys yksittäisen henkilön edusta tai oikeudesta päättämisestä ja siten julkisen vallan käyttämisestä. Tutkintoja vastaanottavan henkilön olisi lakiehdotuksen mukaan annettava hylätystä suorituksesta päätös, jos tutkintoon osallistuva sitä pyytää.

Luotsausyhtiön tehtävänä olisi laatia ja ylläpitää koulutusjärjestelmää, jossa määritellään uuden luotsin oppilasjakson sisältö ja luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämistä koskeva koulutus. Koulutusjärjestelmälle olisi haettava Liikenne- ja viestintävirastolta hyväksyntä. Luotsausyhtiön tehtävänä olisi myös myöntää todistus henkilölle, joka on hyväksytysti suorittanut koulutusjärjestelmään sisältyvän luotsin oppilasjakson. Hylätystä suorituksesta olisi annettava päätös, josta ilmenee hylkäyksen perusteet.

Perustuslakivaliokunta on useissa lausunnoissaan ottanut kantaa siihen, mitkä ovat edellytykset julkista vallan käyttöä sisältävien tehtävien antamiselle muulle kuin viranomaiselle. Perustuslakivaliokunnan käytännössä on todettu, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen.⁶⁰ Tarkoituksenmukaisuusarviointissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisten näkökohtien lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin.

Valmistelussa on arvioitu, että sitomalla tutkintojen vastaanotto jatkossa tiettyihin hyväksytyihin henkilöihin parannettaisiin toiminnan johdonmukaisuutta sekä korostettaisiin tehtävän edellyttämää vastuuta ja velvollisuuksia. Jatkossa koko tutkinnon voisi myös vastaanottaa sama henkilö, jonka osaltaan katsotaan parantavan toiminnan laatua ja tutkintojen vastaanottamisen arvostelun kokonaisvaltaisuutta, minkä katsotaan olevan tarkoituksenmukaisista merenkulun turvallisuuden kannalta. Muutos olisi tarkoituksenmukainen myös yksityisten henkilöiden kannalta, sillä muutoksella edistettäisiin tutkintojen suorittamisen laatua, mukaan lukien yhdenmukaisuutta ja selkeyttä.

Esitykseen sisältyvän muutoksen, jonka myötä luotsausyhtiön olisi laadittava ja ylläpidettävä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä, jossa määritellään uuden luotsin oppilasjakson sisältö ja luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämistä koskeva koulutus, on niin ikään valmistelussa arvioitu tarkoituksenmukaiseksi merenkulun turvallisuuden ja luotsien osaamisen kehittämiseksi ja ylläpitämiseksi.

Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan todennut, että merkittävänä julkisen vallan käyttönä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin⁶¹. Silloin kun julkisen tehtävän

⁶⁰ Ks. esim. PeVL 5/2014 vp, s. 3, PeVL 23/2013 vp, s. 3, PeVL 10/2013 vp, s. 2/II, PeVL 6/2013 vp ja PeVL 53/2010 vp.

⁶¹ Ks. esim. PeVL 42/2005, s. 3.

hoitaminen annetaan ulkopuolisen asiantuntijan tehtäväksi, perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan perustuslakivaliokunnan näkemyksen mukaan huolehtia muun muassa tehtäviä suorittavien henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla⁶².

Oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:ssä tarkoitettussa merkityksessä on vakiintuneesti katsottu edellyttävän, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla.⁶³ Ulkopuolisen asiantuntijan toimintaan sovelletaan hallinnon yleislakeja niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla ilman erillistä mainintaakin. Sama koskee myös rikoslain virkavastuuta koskevien säännösten (rikoslain 40 luku 12 § 1 momentti) ja julkisuuslain (viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 4 §:n 2 momentti) soveltamista. Selkeyden vuoksi sääntelyyn on sisällytetty luotsausyhtiön henkilöstön ja tutkintoja vastaanottavan henkilön virkavastuuta koskeva viittaussäännös.

Muutoksenhausta viranomaiskoneiston ulkopuolisen tekemään hallintopäätökseen on aina säädettävä erikseen.⁶⁴ Ehdotettuun lakiin sisältyisi muutoksenhakusäännös, joka koskisi tutkintoja vastaanottavan henkilön ja luotsaustutkinnon järjestäjän koulutusta koskevaa päätöstä.

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkityksellistä on myös yksityiselle annetun julkisen hallintotehtävän hoitamisen valvonta sekä kelpoisuusehdot⁶⁵. Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tosiasiallisessa toiminnassa huolehtia sääntelyn yleisen tarkkuuden ja muun asianmukaisuuden sekä asianomaisten henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla⁶⁶. Ehdotuksessa luotsaustutkinnon järjestämistä ja järjestäjää koskevat vaatimukset on kirjattu lakiin tarkasti ja yksiselitteisesti. Tutkintoja vastaanottavalta henkilöltä edellytettäisiin erillistä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää henkilölupaa. Liikenne- ja viestintävirasto myös valvoisi tutkintoja vastaanottavien henkilöiden toimintaa. Luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntää.

Tutkintoja suorittavan oikeusturvan kannalta on merkittävää, että asiat, jotka tutkinnon suorittajan on osoitettava hallitsevansa, on määritelty laissa ja lain nojalla annettavissa säännöksissä. Tutkintoja vastaanottavalla henkilöllä tai luotsausyhtiöllä ei olisi merkittävää itsenäistä harkintavaltaa tutkinnon arvioinnissa. Näitä koskien olisi selkeät säännöt sekä laissa että lain nojalla annettavassa määräyksessä. Luotsausyhtiö ja tutkintoja vastaanottava henkilö olisivat velvollisia antamaan tutkinnosta todistuksen tai hylkäävän päätöksen, jossa selviäisi hylkäyksen perusteet. Hylkäävään päätökseen tutkinnon suorittajalla olisi oikeus hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Tutkintoja vastaanottavaan henkilöön ja luotsausyhtiöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Perustuslaissa tarkoitettut perusoikeudet, oikeusturva ja hyvä hallinto tulisivat turvatuiksi tutkintoja vastaanottavaa henkilöä koskevilla pätevyys- ja laatuvaatimuksilla sekä rikosoikeudellisella virkavastuulla.

⁶² Ks. esim. PeVL 40/2002 vp, s. 3.

⁶³ Ks. esim. PeVL 11/2006 vp, PeVL 20/2006 vp ja PeVL 50/2017 vp.

⁶⁴ Ks. esim. PeVL 30/2014 vp, s. 5.

⁶⁵ Ks. esim. PeVL 40/2002 vp ja PeVL 62/2014 vp.

⁶⁶ Ks. esim. PeVL 26/2017 vp ja PeVL 24/2001 vp.

12.10 Seuraamusmaksusta säätäminen

Esityksen seuraamusmaksua koskevalla ehdotuksella pyritään varmentamaan merenkulun turvallisuutta ja sitä kautta myös perusoikeuksien toteutumista täydentämällä viranomaisen keinovalikoimaa, joilla se voi puuttua havaittuihin laiminlyönteihin. Riittävän tehokkaalla seuraamussäntelyllä tavoitellaan lisäksi tahallisten laiminlyöntien ennaltaehkäisyä. Ehkäisemällä tahallisia laiminlyöntejä voidaan ehkäistä onnettomuuksia, joilla on haitallisia vaikutuksia ihmisten hengelle ja terveydelle, omaisuudelle ja ympäristölle.

Toisaalta seuraamusmaksun määrääminen rajoittaa perusoikeuksia. Vaikka laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu vahvistaa osaltaan merenkulun turvallisuutta ja sitä kautta välillisesti edellä kuvattuja perusoikeuksia, sen määrääminen samalla vaikuttaa maksuvelvollisen omaisuuteen. Näin ollen perusoikeuksien rajoittamisen yleiset edellytykset on otettava huomioon myös seuraamusmaksua koskevassa säntelyssä.

Hyväksyttävyyden vaatimus edellyttää, että seuraamusmaksulle on esitettävä painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste⁶⁷. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön perusteella on myös selvää, että fisikaaliset intressit eivät ole hyväksyttäviä syitä seuraamussäntelylle⁶⁸. Ehdotettu seuraamusmaksua koskeva säännös vastaisi käytännössä havaittuun tarpeeseen. Nykyinen säntely, jossa tietyt laiminlyönnit on sanktioitu rikosoikeudellisella menettelyllä, on havaittu käytännössä tehottomaksi. Seuraamusmaksusta säätämisen perimmäinen tavoite on merenkulun turvallisuuden varmistaminen. Onnettomuusriskiä vähentämällä voidaan välillisesti suojata muita tärkeitä arvoja ja perusoikeuksia, kuten ihmisten henkeä ja terveyttä, omaisuutta ja ympäristöä.

Säntelyn hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden lisäksi sanktioista säädettäessä on kiinnitettävä erityistä huomiota säntelyn tarkkarajaisuuteen sekä sanktioiden kohteena olevien oikeusturvaan⁶⁹. Nämä seikat on huomioitu sekä seuraamussäntöksen täsmällisellä muotoilulla, että täsmentämällä toimijoiden velvoitteita, joiden laiminlyöntiä seuraamusmaksu koskee. Muutoksenhausta säädettäisiin ehdotetun lain 71 §:ssä.

Suhteellisuusvaatimus puolestaan edellyttää sen arvioimista, onko seuraamusmaksu välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi. Tältä osin tulee arvioida, onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon säätämällä rangaistavaksi⁷⁰. Ehdotetun 68 §:n 1, 2, 4 ja 5 kohtien osalta teot on nykyään säädetty sakonuhalla rangaistavaksi. Tältä osin ehdotuksessa on huomioitu ultima ratio -periaate, jonka mukaisesti rikosoikeudellisen rangaistuksen käyttöön tulee turvautua vasta viimesijaisena keinona. Mainitun pykälän 3 ja 6 kohdat olisivat uusia tekemuotoja. Kokonaisuudessaan kyseisten velvoitteiden laiminlyönneillä voidaan aiheuttaa sellaista vaaraa merenkulun turvallisuudelle, johon reagoimiseksi viranomaisella on oltava tehokkaat keinot. Esitystä laadittaessa on arvioitu, ettei lain noudattamisen varmistamista ja merenkulun turvallisuutta ole mahdollista saavuttaa lievemmin keinoin. Toisaalta nykyisen luotsauslain rangaistussäntely, joka pohjautuu rikosmenettelylle, on havaittu turhan raskaaksi ja siksi käytännössä tehottomaksi keinoksi puuttua laiminlyönteihin.

Suhteellisuusvaatimuksista on johdettavissa myös oikeasuhtaisuuden vaatimus, joka edellyttää seuraamusmaksun ankaruuden arvioimista. Ankaruustason määrittämisessä on huomioitava

⁶⁷ Ks. PeVL 23/1997 vp, s. 2/II.

⁶⁸ Ks. PeVL 61/2014 vp, s. 3/I ja PeVL 9/2016 vp, s. 4.

⁶⁹ Ks. PeVL 49/2017 vp.

⁷⁰ Ks. PeVL 23/1997 vp.

sanktioitavan teon tai laiminlyönnin moitittavuus. Myös suojeluintressillä on arvioinnissa merkitystä: mitä painavammasta suojeluintressistä on kysymys, sitä ankarampi ja euomääräisesti suurempi seuraamusmaksu voi olla perusteltavissa. Oikeasuhtaisuuteen voidaan katsoa vaikuttavan keskeisesti määrättävän seuraamusmaksun suuruus ja sen suhde tekoon sekä tekijään.

Luotsauslain kohdalla tavoitteena on sanktoida toisistaan eroavia tekemuotoja, jotka kaikki kuitenkin liittyvät läheisesti merenkulun turvallisuuden varmistamiseen. Osaan niistä voi syyllistyä eri asemassa olevat toimijat. Esimerkiksi luotsauspalveluita voi tarjota lain vastaisesti niin varustamo kuin yksityishenkilö.

Lisäksi hallinnollisten seuraamusmaksujen suhteen oikeasuhtaisuusvaatimus edellyttää, että seuraamusmaksuja koskeva sääntely sisältää säännökset seuraamusten euomääräisistä suuruuksista. Ottaen huomioon myös seuraamussääntelyn tarkkarajaisuutta ja täsmällisyyttä koskevan vaatimuksen tämän voidaan katsoa edellyttävän, että vähintään seuraamusmaksujen enimmäismäärät on nimenomaisesti ilmaistava seuraamusmaksuja koskevassa sääntelyssä. Usein seuraamusmaksun vähimmäismäärää ei ole lainsäädännössä nimenomaisesti määritelty eikä Suomessa ole voimassa sellaisia hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevia yleisiä säännöksiä, joissa seuraamusmaksun yleinen vähimmäismäärä määriteltäisiin.

Seuraamusmaksun euomääräisestä suuruudesta ja sen oikeasuhtaisuuden arvioinnista ei ole selkeitä ohjeita. Seuraamusmaksujen enimmäissuuruus vaihtelee tapauskohtaisesti huomattavasti. Pääsääntöisesti seuraamusmaksuja koskeva lainsäädäntö on rakennettu siltä lähtökohdalta, että luonnolliselle henkilölle määrättävän seuraamusmaksun tulee olla euomäärältään vähäisempi kuin oikeushenkilölle määrättävän seuraamusmaksun.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on arvioinut arpajaislakia (1047/2001) koskevan muutosesityksen⁷¹ eduskuntakäsittelyn yhteydessä ehdotetun seuraamusmaksun suuruutta. Esityksessä ehdotettiin otettavaksi käyttöön seuraamusmaksu rahapelin markkinointia koskevien säännösten rikkomisesta. Esityksessä ehdotetun seuraamusmaksun suuruus rahapelin toimeenpanijalle tai elinkeinonharjoittajalle oli vähintään 10 000 euroa ja enintään viisi miljoonaa euroa. Luonnolliselle henkilölle määrättävän seuraamusmaksun suuruudeksi taas ehdotettiin vähintään 500 euroa ja enintään 40 000 euroa. Eduskunnan perustuslakivaliokunta piti seuraamusmaksuja suhteellisen suurina, etenkin luonnollisiin henkilöihin kohdistuvien osien.⁷² Eduskunnan hallintovaliokunta puolestaan katsoi, että ehdotetut seuraamusmaksut olivat euomääriltään oikeasuhtaisia. Hallintovaliokunnan arvioon vaikuttavat muun muassa sääntelyn erityis- ja yleisestä vyyden turvaaminen riittävän tuntuvilla seuraamusmaksuilla, oikeushenkilöihin ja luonnollisiin henkilöihin kohdistuvien seuraamusmaksujen euomääräiset erot, seuraamussääntelyn kohdistumisella muuhun kuin vähäiseen lain rikkomiseen sekä sanktiosääntelyn hyväksyttävänä pidetty tarkoitus.⁷³

Esitetyn luotsauslain 69 §:ssä ehdotetaan, että oikeushenkilölle määrättävä seuraamusmaksu saisi olla enintään 100 000 euroa. Luonnolliselle henkilölle määrättävä seuraamusmaksu puolestaan saa olla enintään neljä prosenttia hänen rikkomuksen päättymistä edeltäneenä vuonna toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan, kuitenkin enintään 5 000 euroa. Kyseisten summien arvioidaan olevan toimijoiden erilaiset taloudelliset asemat huomioon ottaen oikeasuhtaiset, mutta kuitenkin riittävän ennaltaehkäisevät niiden taustalla olevan oikeushyvän suojelemiseksi.

⁷¹ HE 135/2021 vp.

⁷² PeVL 46/2021 vp, kohta 16.

⁷³ HaVM 18/2021 vp, s. 12.

Seuraamusmaksun suuruus perustuisi kokonaisarviointiin ja arvioinnissa huomioitavista seikoista säädettäisiin luotsauslain 68 §:ssä. Tämä vastaisi perustuslakivaliokunnan kantaa, jonka mukaan seuraamusmaksun oikeasuhtaisuuden kannalta on huomionarvoista, että sitä määrättäessä otetaan huomioon muun muassa rikkomuksen laatu, laajuus, vakavuus ja kestoaika, rikoksella saavutettu hyöty sekä toimet vahingon lieventämiseksi tai korjaamiseksi. Perustuslakivaliokunta on pitänyt aiemmassa käytännössään merkittävänä myös sitä, että sääntelyyn sisältyy mahdollisuus seuraamusmaksun määräämättä jättämiselle, jos rikkomus on vähäinen tai sen määräämistä on pidettävä ilmeisen kohtuuttomana taikka jos asianomainen taho on ryhtynyt riittäviin toimenpiteisiin rikkomuksen korjaamiseksi välittömästi sen havaitsemisen jälkeen eikä rikkomus ole vakava tai toistuva. Seuraamusmaksun määräämättä jättämisestä kuvattua vastaavin perustein ehdotetaan säädettäväksi luotsauslain 70 §:ssä.⁷⁴

Laillisuusperiaate edellyttää, että seuraamusmaksun yleisistä perusteista on säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentissa edellytetyllä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Perustuslakivaliokunta on lisäksi katsonut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten sanktioiden sääntelyyn, ei tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa⁷⁵.

Ehdotetusta luotsauslaista kävisi yksiselitteisesti ilmi tekemuodot, joista seuraamusmaksu voitaisiin määrätä. Myös ne velvoittavat säännökset, joiden laiminlyöntiin seuraamusmaksu liittyisi, on kirjoitettu nykyistä täsmällisemmin ja selkeämmin niin, että niistä käy yksiselitteisesti ilmi minkälaista toimintaa velvoite koskee ja miltä toimijalta kyseistä toimintaa vaaditaan. Myös seuraamusmaksun enimmäismäärä ja sen suuruuden arvioinnissa huomioitavat tekijät olisi laissa tuotu selvästi esiin edellä kuvatuin tavoin. Säännökset kokonaisuudessaan antaisivat sääntelyn kohteena oleville riittävän ennustettavuuden seuraamusmaksun määräämisestä. Lisäksi laissa olisi siten perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla säädetty täsmällisesti ja selkeästi maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista.⁷⁶

Syyttömyysolettaman rikosoikeudenkäynnissä sovellettava periaate, joka on otettava huomioon valmisteltaessa myös hallinnollista sanktiointia. Periaatteen mukaan hallinnollisia sanktioita koskeva sääntely tulee lähtökohtaisesti muotoilla muuten kuin ankaraan objektiiviseen vastuuseen perustuvaksi. Ehdotettu luotsauslain 68 § edellyttäisi sanamuotonsa perusteella teon ilmentävän tahallisuutta tai huolimattomuutta. Seuraamusmaksu kohdistettaisiin nimenomaan lainvastaiseen toimintaan syylistyneelle ja viranomaisen on esitettävä riittävä näyttö seuraamuksen määräämiseksi.

Edelleen rikosoikeudenkäyntiin liittyvä *kaksoisrangaistavuuden kieltö* edellyttää, että ketään ei saa tutkia ja rangaista toiseen kertaan teosta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi. Kaksoisrangaistavuuden kieltö kattaa myös samaa tekoa koskevat rangaistusluonteiset hallinnolliset seuraamukset. Kaksoisrangaistavuuden kiellon toteutumisesta on pyritty huolehtimaan välttämällä luotsauslakia koskevassa esityksessä rikoslain kanssa päällekkäistä vastuusääntelyä. Lisäksi 70 §:ssä säädettäisiin rikosoikeudellisen ja hallinnollisen seuraamuksen välisestä suhteesta. Pykälän mukaan seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi ja se on jätettävä määräämättä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen

⁷⁴ Ks. PeVL 46/2021, kohta 18.

⁷⁵ Ks. esim. PeVL 9/2012 vp, PeVL 74/2002 vp, PeVL 57/2010 vp.

⁷⁶ PeVL 9/2012 vp, PeVL 57/2010 vp, PeVL 55/2005 vp, PeVL 32/2005 vp.

tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saisi samasta teosta tuomita tuomioistui-
messä rangaistusta.

Valmistelussa on huomioitu myös eräät seuraamusmaksujen määräämiseen liittyvät menettely-
lliset seikat. Seuraamusmaksun *täytäntöönpanosta* vastaisi Oikeusrekisterikeskus. Seuraamus-
maksun täytäntöönpano säädettäisiin toteutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain mu-
kaisessa menettelyssä. Seuraamusmaksun *vanhentumista* koskien on huomioitu, että hallinnol-
listen sanktioiden määräämisoikeuden vanhentumisesta ei ole yleisiä säännöksiä. Sanktioita
koskevaa lainsäädäntöä valmisteltaessa on siten aina erikseen ratkaistava, minkä ajan kuluessa
toimivaltaisella viranomaisella on mahdollisuus ryhtyä sanktion määräämisen edellyttämiin toi-
menpiteisiin. Tältä osin ehdotukseen sisältyisivät säännökset siitä, että seuraamusmaksua ei
saisi määrätä teoista, joista on kulunut yli viisi vuotta. Samoin seuraamusmaksu vanhenisi vii-
dessä vuodessa. Seuraamusmaksun kohteen *oikeusturvasta* huolehdittaisiin säätämällä selkeästi
siitä, että seuraamusmaksun määräämistä koskevaan Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen
saa hakea muutosta valittamalla.

12.11 Soveltaminen Ahvenanmaalla

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä.

Liikenneasioissa valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevat asiat. Lisäksi valtakunnan toimivaltaan kuuluvat merenkulun pätevyyksistä päättäminen. Toimivaltainen viranomaisena näissä asioissa on Liikenne- ja viestintävirasto.

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustelussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

Luotsauslaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on merenkulun turvallisuuden ja väylänavigointiosaamisen edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään velvollisuudesta käyttää luotsia, luotsien tehtävistä ja vastuusta, henkilöluvan haltijoilta edellytettävästä osaamisesta, luotsausyhtiön oikeuksista ja velvollisuuksista sekä luotsausta koskevien tutkintojen vastaanottamisesta.

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Mitä tässä laissa säädetään aluksesta, sovelletaan myös alusyhdistelmään, jollei erikseen toisin säädetä.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua vesikulkuneuvoa;
- 2) *alusyhdistelmällä* ilman omaa kuljetuskoneistoa olevan aluksen ja siihen kiinnitetyn työntävän, koneellisen aluksen yhdistelmää, jos alusten muotoilu ja kytkentäjärjestelmä ovat sellaiset, että alusten yhdistelmä pystyy toimimaan yhtenä aluksena;
- 3) *asiamiehellä* henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;
- 4) *avustusrajoitus I C:llä* rajoitusta, jonka mukaan väylällä kulkuun saa jäänmurtaja-avustusta ainoastaan vähintään tietyn kantavuuden alus, joka kuuluu vähintään alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) tarkoitettuun jääluokkaan I C;
- 5) *etäluotsauksella* toimintaa, jossa luotsi luotsaa alusta muualla kuin luotsattavassa aluksessa;
- 6) *hinausyhdistelmällä* vähintään kahdesta yksiköstä koostuvaa kokonaisuutta, jonka jollakin yksiköllä on omalla kuljetuskoneistolla kulkeva alus ja joka ei ole 2 kohdassa tarkoitettu alusyhdistelmä;

7) *IMDG-säännöstöllä* SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 1 säännössä määriteltyä säännöstöä, joka sisältää määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa;

8) *Itämerellä* varsinaista Itämerä, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8' P Skagerrakissa, mukaan lukien alueen valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

9) *itämerenluotsauksella* toimintaa, jossa henkilö, jolla on itämerenluotsin lupakirja, toimii merenkulullisena neuvonantajana Itämeren alueella Suomen tai muiden Itämeren valtioiden kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella;

10) *laivanisännällä* sellaista aluksen omistajaa tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä;

11) *laivasimulaattorilla* kansainvälisen luokituslaitoksen hyväksymää STCW-yleissopimuksen säännön A-I/12 mukaista simulaattorilaitteistoa;

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

13) *luotsausalueella* rajattua vesialuetta, joka määritellään luotsausyhtiön toimintakäsikirjassa;

14) *luotsauspalvelulla* toimintaa, jossa toisen lukuun tarjotaan luotsausta alukselle Suomen luotsinkäyttöalueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella, ja tähän toimintaan liittyviä tilaus- ja kuljettamispalveluita;

15) *luotsausyhtiöllä* osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (1008/2010);

16) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on luotsin lupakirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella;

17) *luotsinkäyttöalueella* aluetta, jolla alusten on noudatettava Suomen luotsinkäyttövelvollisuutta koskevia säännöksiä;

18) *luotsinkäyttölinjalla* VTS-väylällä olevaa kohtaa, jossa luotsinkäyttövelvollisen aluksen komentosillan on viimeistään oltava miehitetty luotsaavalla luotsilla tai tässä laissa edellytetyillä luotsausvapautuksen haltijoilla;

19) *luotsipaikalla* kartalle merkittävää kohtaa, jonka läheisyydestä tai jonka kohdan ja luotsinkäyttölinjan väliseltä alueelta luotsi nousee alukseen tai poistuu siitä;

20) *MARPOL-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

21) *merikapteeninkirjalla* STCW-yleissopimuksen säännön II/2 mukaista merikapteenin pätevyyskirjaa;

22) *meripalvelulla* sellaista tarkoituksenmukaista laivaväkeen kuuluvana suoritettua palvelua aluksella, jossa 30 päivän ajanjakson aluksella lasketaan vastaavan yhtä kuukautta;

23) *meriympäristölle haitallisella irtolastilla* MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisia öljyjä ja näihin ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita hiilivetyjä silloin kun niitä kuljetetaan irtolastina, MARPOL-yleissopimuksen II liitteen luokkiin X, Y tai Z kuuluvia nestemäisiä irtolasteja, MARPOL yleissopimuksen V liitteen mukaisia meriympäristölle haitallisia aineita irtolastina (HME-aineet), SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyä vaarallista kiinteää irtolastia sekä edellä mainittuja aineita sisältäviä seoksia;

24) *PEC-lupakirjalla* Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää henkilöilupaa, josta ilmenevät sen haltijan väylä- tai aluekohtaiset vapautukset luotsinkäyttövelvollisuudesta;

25) *saattohinaajakoulutuksella* saattohinauksen harjoittelua sisältävää koulutusta joko aluksella tai laivasimulaattorissa;

26) *saattohinauksella* toimintaan soveltuvalla hinaajalla satama-alueen ulkopuolisilla väylillä tapahtuvaa kauppa-aluksen ohjailun avustamista, jossa hinaaja on kytkettyä avustettavaan alukseen;

27) *Saimaan kanavalla* kanava-alueetta Saimaan kanavan vuokra-alueella sijaitsevan Brusnitsnojen sulun alustaman ja Suomen alueella sijaitsevan Mälkiän sulun yläsataman välillä;

28) *Saimaan vesialueella* järvistä koostuvaa järvioluetta, jolla sijaitsee luotsinkäyttövelvollisuuden piiriin kuuluva Saimaan väylästä, lukuun ottamatta Saimaan kanavaa;

29) *Saimaan kanavan vuokra-alueella* aluetta, jota koskee Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehty sopimus (SopS 8/2012);

30) *sataman pitäjällä* oikeushenkilöä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä;

31) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

32) *STCW-yleissopimuksella* merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

33) *tilapäisellä luotsinkäyttölinjalla* VTS-väylällä olevaa kohtaa, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tilapäiseksi luotsinkäyttölinjaksi ja jossa luotsinkäyttövelvollisen aluksen komentosillan on viimeistään oltava miehitetty luotsaavalla luotsilla tai tässä laissa edellytetyillä luotsausvapautuksen haltijoilla;

34) *tilapäisellä luotsipaikalla* sellaista muuta kohtaa kuin luotsipaikkaa, jossa luotsi nousee alukseen ja jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tilapäiseksi luotsipaikaksi;

35) *valtionaluksella* sota-, rajavartio-, poliisi- ja tullialusta sekä alusta, jota muussa kuin kauppamerenkulussa käytetään pääasiassa valtion tarkoitukseen;

36) *VTS:llä* alusliikenteen valvontaa ja ohjausta koskevaa järjestelmää ja toimintaa, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin;

37) *VTS-alueella* aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua; VTS-alue voidaan jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin;

38) *VTS-keskuksella* keskusta, jossa VTS-palveluntarjoaja ylläpitää alusliikennepalvelua;

39) *VTS-palveluntarjoajalla* alusliikennepalvelun tarjoajaa;

40) *VTS-väylällä* VTS-alueella sijaitsevaa kauppamerenkulkuun käytettyä yleistä kulkuväylää, jonka liikennettä valvoo ja ohjaa VTS-keskus;

41) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet sekä näihin rinnastettavat muut hiilivedyt.

2 luku

Luotsinkäyttövelvollisuus

4 §

Velvollisuus käyttää luotsia

Sen estämättä, mitä Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista johtuu, alukset ovat velvollisia käyttämään luotsia siten, kuin tässä laissa tai sen nojalla säädetään tai määrätään.

Luotsinkäyttövelvollisia ovat alukset ja alusyhdistelmät, jotka ovat suurimmalta pituudeltaan yli 50 metriä ja hinausyhdistelmät, joissa alusten suurimmat pituudet yhteenlaskettuna ylittävät

50 metriä niiden liikennöidessä Suomen luotsinkäyttöalueella, jollei VTS-väyläkohtaisesta luotsinkäyttövelvollisuuden rajasta muuta johdu. Alus, joka kuljettaa lastinaan SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti, on kuitenkin luotsinkäyttövelvollinen Suomen luotsinkäyttöalueella.

VTS-väylillä luotsinkäyttövelvollisia ovat sellaiset alukset, joiden koko tai kuljettava lasti suhteutettuna niiden kulloinkin käyttämän väylän kanssa muodostaa korostuneen riskin meriturvallisuudelle, ympäristölle tai ihmisten terveydelle ja hengelle. Arvioitaessa aluksen ja väylän riskiä on huomioitava aluksen pituus, leveys ja syväys suhteessa väylän ominaisuuksiin sekä aluksen kuljettaman lastin haitallisuus tai vaarallisuus.

Jos alus saapuu Suomen luotsinkäyttöalueelle VTS-väylää pitkin tai aikomuksenaan suoraan liittyä VTS-väylälle sen alkaessa, luotsinkäyttövelvollisuus alkaa vasta kyseisen väylän luotsinkäyttölinjalta. Aluksen poistuessa Suomen luotsinkäyttöalueelta VTS-väylää tai sen kuvitteellista jatketta pitkin luotsinkäyttövelvollisuus päättyy sen käyttämän ulkomerelle johtavan VTS-väylän luotsinkäyttölinjalle.

Luotsinkäyttövelvollisuus ei kuitenkaan koske:

- 1) suomalaista valtionalusta;
- 2) liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaista lauttaa sen liikennöidessä osana maantietä;
- 3) venäläistä alusta sen liikennöidessä vain Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla;
- 4) puutavaran uittoa Saimaan vesialueella.

Liikenne- ja viestintävirasto voi perustelluista turvallisuus- tai ympäristönsuojelullisista syistä päättää, että nimetyin päällikön tai tietyn aluksen on käytettävä luotsia.

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitettujen luotsinkäyttöalueen rajoista sekä 3 momentissa tarkoitettujen luotsinkäyttövelvollisuuden väyläkohtaisesta rajasta sekä 4 momentissa tarkoitettujen luotsinkäyttölinjasta väyläkohtaisesti.

5 §

Vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta

Edellä 4 §:ssä säädetyn estämättä luotsinkäyttövelvollisuudesta suomalaisella väylällä on vapautettu:

1) alus, jonka komentosilta on miehitetty vähintään yhdellä henkilöllä, jonka on valvottava aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä, jolla on PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus, ja

a) jonka kuljettaman meriympäristölle haitallisen irtolastin ja aluksella olevien polttoöljyjen tai muiden hiilivetyjen yhteenlaskettu määrä ei ylitä 3 000 tonnia;

b) joka kuljettaa irtolastina tai aluksella käytettäväksi tarkoitettuna polttoaineena nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan Kansainvälisen merenkulkujärjestön säännösten 19 luvussa tarkoitettuja aineita ja niihin rinnastettavia nesteytettyinä kuljetettavia kaasuja enintään 1 000 kuutiota; tai

c) joka kuljettaa enintään 400 matkustajaa;

2) sellainen alus, joka tavanomaisissa olosuhteissa saattohinataan satamasta tai satamaan ja jonka komentosilta on miehitetty vähintään kahdella henkilöllä, joilla on PEC-lupakirjalle merkittynä kyseistä alusta ja väylää koskeva luotsausvapautus, joiden on valvottava aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä ja joista vähintään toinen on PEC-lupakirjan lisäksi suorittanut saattohinaajakoulutuksen;

3) muu kuin 1–2 kohdan mukainen alus, jonka komentosilta on miehitetty vähintään kahdella henkilöllä, joilla on PEC-lupakirjalle merkittynä kyseistä alusta ja väylää koskeva luotsausvapautus ja joiden on valvottava aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä; ja

4) muu kuin 1–2 kohdan mukainen alus, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) alus liikennöi tavanomaisesti vähintään viikoittain kyseisellä väylällä;
- b) aluksen päälliköllä on PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus;
- c) aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä valvoo komentosillalla vähintään kaksi kansipäällystön jäsentä, joista vähintään toisella on PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus, ja toisella on kokemusta aluksen ohjailusta vähintään 10 matkalla kyseisellä väylällä molempiin suuntiin; ja
- d) aluksen kuljettaman meriympäristölle haitallisen irtolastin ja aluksella olevien polttoöljyjen tai muiden hiilivetyjen yhteenlaskettu määrä on enintään 3 000 tonnia tai aluksen irtolastina tai polttoaineena käytettäväksi tarkoitettujen, nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan Kansainvälisen merenkulkujärjestön säännösten 19 luvussa tarkoitettujen aineiden ja niihin rinnastettavien nesteytettyinä kuljetettavien kaasujen yhteenlaskettu määrä on enintään 1 000 kuutiota.

Kuitenkin sellaisen aluksen komentosilta, joka on rahdattuna alusten jääluokista ja jäänmurtaaja-avustuksesta annetun lain 10 a §:n mukaisen jäänmurtopalvelun suorittamiseen, tulee olla miehitettynä joko henkilöllä, jolla on PEC-lupakirjalle merkitty vapautus kyseiselle VTS-alueelle ja joka on suorittanut 61 §:n 2 momentin 1–3 kohdan mukaiset koulutukset, tai henkilöllä, jolla on PEC-lupakirjalle merkitty alueellinen vapautus mille tahansa VTS-alueelle ja joka on suorittanut 61 §:n mukaisen koulutusjärjestelmän kokonaisuudessaan, sekä vähintään toisella kansipäällystön jäsenellä.

Vapautusta luotsinkäyttövelvollisuudesta ei kuitenkaan voida myöntää alukselle, joka kuljettaa lastinaan SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti.

Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että väylän mitoitus on sellainen, että aluksen turvallinen navigointi väylällä on mahdollista.

Aluksen päällikön tai tämän asiamiehen on ennen aluksen saapumista Suomen vesialueelle sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen tai muutoin ilmoitettava asianomaiselle VTS-keskukselle, jos alus ei 1 momentissa säädetyn nojalla käytä luotsia. Ilmoitukseen on liitettävä komentosillalla aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviin toimenpiteisiin osallistuvien tai niitä valvovien PEC-lupakirjan haltijoiden lupakirjojen numerot.

6 §

Poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta satama-alueella

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään luotsauksesta, Liikenne- ja viestintävirasto voi sataman pitäjän esityksestä hyväksyä alueen, jonka sisällä sataman pitäjän hyväksymä henkilö voi toimia aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana tai ohjailla alusta ilman luotsia tai luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavaa henkilölupaa alueen sisäisessä toiminnassa. Esitykseen tulee liittää kuvaus alueesta, jolla satama harjoittaisi kyseistä toimintaa.

Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksyttävä 1 momentissa tarkoitettu alue, jos toiminta ei aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle ja luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa.

Hyväksyntä on voimassa toistaiseksi. Sataman pitäjän on tehtävä uusi esitys, jos hyväksynnässä tarkoitettua alueen satamarakenteisiin tehdään olennaisia muutoksia.

Sataman pitäjään sovelletaan, mitä jäljempänä tässä laissa säädetään luotsausyhtiön korvausvastuusta ja sen enimmäismäärästä, jos sataman pitäjän tehtävään hyväksymä henkilö on joku muu kuin satama-alueella siirrettävän aluksen miehitykseen kuuluva.

7 §

Muu poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta tai oma-aloitteisesti myöntää aluksille tai alusten päälliköille poikkeuksia velvollisuudesta käyttää luotsia, jos alusturvallisuutta ja ympäristöä ei vaaranneta ja velvollisuutta koskevien säännösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoitukse-
tonta tai kohtuuttoman hankalaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää 1 momentissa tarkoitettuja poikkeuksia velvollisuudesta käyttää luotsia:

- 1) erityisten sää- tai jääolosuhteiden vuoksi;
- 2) öljy- tai kemikaalivahinkojen torjuntatoimien suorittamiseksi;
- 3) pelastustoimien tai rajaturvallisuustehtävien suorittamiseksi;
- 4) alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain 10 a §:ssä tarkoitettujen jäänmurtopalvelujen hoitamista varten;
- 5) viranomaisten välisten tai kansainväliseen yhteistyöhön liittyvien harjoitusten järjestämiseksi;
- 6) kilpailujen järjestämiseksi;
- 7) väyläalueella tai sisäisillä aluevesillä tapahtuvalla vesirakennustyömaalla tehtävää työtä varten;
- 8) väyläalueella tai sisäisillä aluevesillä tapahtuvan putken, kaapelin tai muun vastaavan laskemiseksi;
- 9) tietyllä vesialueella suoritettavaa tutkimustoimintaa varten;
- 10) saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain (494/1981) 5 §:ssä tarkoitettujen liikenne- ja kuljetuspalvelujen turvaamiseksi harjoitettavaa liikennettä varten;
- 11) kotimaanliikenteen liikennealueella I ja II sijaitsevalla nimetyllä ja rajatulla alueella harjoitettavaa liikennöintiä varten;
- 12) aluksella, jonka pääasiallinen tehtävä on toimia ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) tai ammattikorkeakoululain (932/2014) mukaisessa merenkulkualan koulutuskäytössä; tai

13) muuta, 1–12 kohdassa tarkoitettua toimintaa vastaavaa toimintaa varten.

Tehdessään päätöstä poikkeuksen myöntämisestä 2 momentin 5–12 kohdassa tarkoitettuun toimintaan Liikenne- ja viestintäviraston on kuultava luotsausyhtiötä, Väylävirastoa, VTS-palveluntarjoajaa ja mahdollisia muita asiaan kuuluvia viranomaisia ja sidosryhmiä. Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa myönnettävään poikkeukseen aluksen henkilöstöltä edellytettävää 7 luvun mukaista luotsausosaamista koskevia vaatimuksia.

Edellä 1 momentin nojalla myönnetty poikkeus on voimassa enintään 6 kuukautta sen myöntämisestä. Edellä 2 momentin 10–12 kohdassa tarkoitettu poikkeus voidaan myöntää myös toistaiseksi voimassaolevana.

Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos voi vapauttaa velvollisuudesta käyttää luotsia ulkomaisen valtionaluksen, joka osallistuu Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen isännöimään koulutukseen, harjoitukseen tai muuhun puolustusyhteistyöhön taikka on muutoin Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen isännöimänä Suomen vesialueella olevalla luotsinkäyttöalueella. Tällaisen ulkomaisen valtionaluksen on käytettävä ammattikäyttöön tarkoitettua A-luokan automaattista tunnistusjärjestelmää, ellei Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos anna lupaa olla sitä käyttämättä. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava välittömästi vapautuksesta Liikenne- ja viestintävirastolle sekä VTS-palveluntarjoajalle.

3 luku

Luotsausyhtiö ja luotsauspalvelut

8 §

Oikeus tarjota ja harjoittaa luotsausta

Luotsauspalveluja ei saa tarjota muu kuin luotsausyhtiö eikä luotsausta harjoittaa muu kuin luotsausyhtiön palveluksessa oleva luotsi.

9 §

Velvollisuus tarjota luotsauspalvelua

Luotsausyhtiön on tarjottava tässä laissa tarkoitettuja luotsauspalveluja alueilla, joilla luotsia on 4 §:n mukaan käytettävä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää luotsausyhtiölle poikkeuksia velvollisuudesta tarjota luotsauspalveluja, jos velvollisuutta tarjota palvelua olisi pidettävä ilmeisen tarkoituksettomana tai kohtuuttoman hankalana.

Luotsausyhtiön on varmistettava, että sen palveluksessa olevilla luotseilla on tehtävissään tarvitsemansa voimassa olevat luotsin lupakirjat.

Luotsausyhtiön on varmistettava, että 8 luvussa tarkoitettuja tutkintoja vastaanottavia henkilöitä on riittävä määrä tutkintojen vastaanottamisen sujuvaksi järjestämiseksi.

10 §

Luotsausmaksu

Luotsia käyttävän aluksen laivanisäntä on velvollinen suorittamaan luotsausmaksua. Tämän lain mukaisista luotsauspalveluista luotsausyhtiö perii kiinteään yksikköhintaan perustuvan maksun luotsattavalta alukselta. Maksu määräytyy luotsattavan aluksen nettovetoisuuden ja todellisen luotsatun matkan perusteella.

Saimaan kanavalla ja Saimaan vesialueella 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 luotsauksesta aiheutuneet kustannukset ja luotsauksesta saatu kohtuullinen tuotto.

Luotsausyhtiön on pidettävä julkisesti saatavilla perittävät yksikköhinnat ja alennetut yksikköhinnat sekä muista suoritteista perittävät hinnat ja niiden määräytymisperiaatteet. Lisäksi mahdollisten alennusten ja niiden perusteiden on oltava julkisesti saatavilla. Luotsausyhtiön on neuvoteltava luotsauspalveluja käyttävien kanssa luotsausmaksujen tasosta sekä tarvittaessa tarjottavan palvelun laadusta. Luotsausyhtiön on toimitettava luotsauspalveluja käyttäville kyseisiä neuvotteluja varten ehdotukset luotsausmaksujen muuttamiseksi sekä ehdotettujen muutosten syyt viimeistään kolme kuukautta ennen muutosten voimaantuloa. Luotsausyhtiön uusi hinnoittelu voi tulla voimaan aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua edellisen hinnanmuutoksen voimaantulosta.

11 §

Alennetun yksikköhinnan korvaaminen

Alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvat tulonmenetykset korvataan osin tai kokonaan valtion talousarviossa tarkoitukseen osoitetun määrärahan puitteissa liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti.

Tulonmenetysten korvauksen laskentaperusteena käytetään alennetulla yksikköhinnalla toteutuneiden luotsausten osalta varsinaisen yksikköhinnan ja alennetun yksikköhinnan erotusta.

Jos Saimaan kanavalla ja Saimaan vesialueella luotsausmäärät laskevat olennaisesti luotsausyhtiöstä johtumattomista syistä, liikenne- ja viestintäministeriö voi päätöksellään korvata myös

muita palveluvelvoitteen mukaisen luotsaustoiminnan järjestämisestä ja ylläpidosta luotsausyhtiölle aiheutuneita välttämättömiä kustannuksia valtion talousarviossa tarkoitukseen osoitetun määrärahan puitteissa liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa avustuspäätöksessä avustuskelpoisten kustannusten ja valtionavustuksen enimmäismäärän. Avustuskelpoiset kustannukset lasketaan ilman arvonlisäveroä ilmoitetuista kustannuksista.

Luotsausyhtiön on eriteltävä palveluvelvoitteen mukaisen palvelun ja kaupallisten palveluiden tuottamisesta syntyneet menot ja tulot kirjanpidossaan.

12 §

Ennakoilmoitus luotsaustarpeesta

Aluksen päällikön tai tämän asiamiehen on annettava luotsinvälitykseen ja asianomaiselle VTS-keskukselle ennakoilmoitus, joka sisältää tiedot aluksen syväyksestä luotsauksen alkamassa, mahdollisista luotsaukseen vaikuttavista teknisistä puutteista sekä muista luotsin tai luotsauksen turvallisuutta heikentävistä tiedossa olevista puutteista.

Ennakoilmoitukseen tulee lisäksi sisältyä tiedot luotsaustarpeen ajankohdasta ja aluksen teknisistä ominaisuuksista.

Jos ennakoilmoitus toimitetaan vasta luotsipaikalle saavuttaessa taikka tässä laissa tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vastaisesti, ei luotsausyhtiöllä ole velvollisuutta tarjota luotsauspalvelua normaalin palvelutasotavoitteen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ennakoilmoituksen sisällöstä ja ennakoilmoituksen antamisen ajankohdista.

13 §

Toimintakäsikirja

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä toimintakäsikirja, jossa on kuvattu:

- 1) luotsauspalvelujen tarjoaminen;
- 2) palvelutasotavoite ja siihen liittyvät menettelyt;
- 3) menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen;
- 4) luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta VTS-palveluntarjoajan kanssa; sekä
- 5) toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Toimintakäsikirja on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivityksen jälkeen. Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksyttävä toimintakäsikirja, jos 1 momentissa tarkoitettut asiat on kuvattu yksityiskohtaisesti. Jos toimintakäsikirja ei täytä tässä pykälässä säädettyjä edellytyksiä, Liikenne- ja viestintävirasto voi ennen toimintakäsikirjan hyväksymistä vaatia, että luotsausyhtiö täydentää toimintakäsikirjaa.

14 §

Luotsausyhtiön oikeus kieltäytyä luotsauksesta

Luotsausyhtiöllä on oikeus kieltäytyä luotsauspalvelun tarjoamisesta tai keskeyttää luotsaus-toiminta alus-, väylä- tai aluekohtaisesti, jos luotsauksen aloittaminen vaarantaisi luotsin, luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta.

Luotsausyhtiöllä on lisäksi oikeus kieltäytyä aluskohtaisesti luotsauspalvelun tarjoamisesta, jos aluksen tai aluksen asiamiehen luotsausmaksua koskevia velvoitteita on merkittävästi laiminlyöty.

Luotsausyhtiön on välittömästi ilmoitettava kieltäytymisen tai keskeyttämisen perusteet aluksen päällikölle sekä ilmoitettava luotsauspalvelun tarjoamisesta kieltäytymisestä tai luotsaustoiminnan keskeyttämisestä VTS-palveluntarjoajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

15 §

Henkilöstöä koskeva turvallisuusvelvoitus

Luotsausyhtiön on varmistettava palvelukseen ottamansa henkilön nuhteettomuus ja luotettavuus turvallisuusvelvoituslaissa (726/2014) tarkoitetulla turvallisuusvelvoituksella, jos henkilöstä voidaan mainitun lain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 kohdan mukaan tehdä turvallisuusvelvitys. Turvallisuusvelvityksen osana voidaan selvittää henkilön ulkomaansidonnaisuudet, jos selvitys laaditaan turvallisuusvelvoituslain 19 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua tehtävää varten.

Turvallisuusvelvityksen tulee olla tehty ennen kuin henkilölle annetaan pääsy turvallisuusvelvoituslain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 kohdassa tarkoitettuun tietoon taikka ennen henkilön osallistumista mainituissa lainkohdissa tarkoitettuun toimintaan.

16 §

Varautuminen

Luotsausyhtiön on varauduttava valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja varauduttava etukäteen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin.

Luotsausyhtiön on lisäksi varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston, liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämien valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman laadinnasta ja tarkemmasta sisällöstä.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat valmius- ja varautumissuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

4 luku

Luotsaustoimintaa koskevat vastuut ja velvollisuudet

17 §

Päällikön vastuu ja velvollisuudet

Aluksen päällikkö on vastuussa aluksensa ohjailusta myös silloin, kun hän noudattaa luotsin antamia aluksen ohjailuun liittyviä ohjeita.

Päällikkö on velvollinen ennen luotsauksen alkamista ja luotsauksen aikana ilmoittamaan luotsille kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle.

18 §

Luotsin vastuut ja velvollisuudet

Luotsi on vastuussa luotsauksesta. Luotsin on esitettävä luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen kartta-aineistoon perustuva luotsaussuunnitelma 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 VTS-palveluntarjoajalle kaikista havainnoistaan, joilla on merkitystä merenkulun, aluksen ja siinä olevien ihmisten turvallisuuden, ympäristönsuojelun tai meri- ja tullivalvonnan kannalta. Lisäksi luotsin on ilmoitettava luotsattavalle alukselle satuneista tai luotsattavan aluksen aiheuttamista vahingoista ja vaadittaessa annettava näistä lisätietoja viranomaisille.

19 §

Luotsausyhtiön ja sen palveluksessa olevan henkilön vastuu

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

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

Luotsausyhtiön palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa luotsausyhtiön vastuulle säädettyjä tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

20 §

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.

21 §

Luotsauksen alkaminen ja päättyminen

Luotsaus alkaa ja päättyy luotsin ilmoituksesta aluksen päällikölle. Satamaan luotsatessa luotsaus tulee aloittaa viimeistään luotsinkäyttölinjalla ja päättää, kun alus on ankkuroitu tai kiinnitetty laituriin. Satamasta luotsattaessa luotsaus tulee aloittaa, kun alus lähtee laiturista tai ankuripaikalta, ja päättää aikaisintaan aluksen ylittäessä luotsinkäyttölinjan.

Luotsi voi, sovittuaan asiasta luotsattavan aluksen päällikön kanssa, nousta alukseen tai poistua aluksesta myös muussa kohdassa kuin luotsattavan väylän luotsipaikalla tai tilapäisellä luotsipaikalla, jos sää- tai jääolosuhteet sitä edellyttävät.

Luotsin on ilmoitettava VTS-keskukselle paikka, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu siltä sekä luotsauksen alkaminen ja päättyminen.

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista luotsipaikoista väyläkohtaisesti.

22 §

Kahden luotsin käyttö

Jos luotsattava alus kuljettaa yli 400 matkustajaa tai sen kuljettaman meriympäristölle haitallisen lastin ja aluksella olevien polttoöljyjen tai muiden hiilivetyjen yhteenlaskettu määrä ylittää 3 000 tonnia, luotsausyhtiön on tehtävä arvio tarpeesta kahden luotsin käytölle. Luotsausyhtiön on tällöin otettava luotsausmatkalle toinen luotsi, jos painavat syyt sitä edellyttävät. Luotsilla on lisäksi oikeus ottaa luotsausmatkalle mukaan toinen luotsi, jos se on tarpeen sää- tai jääolosuhteisiin taikka aluksen navigointiin tai sen käsittelyyn liittyvien seikkojen vuoksi.

Mukaan voidaan lisäksi ottaa myös luotsiksi koulutettava henkilö.

Jos luotsauksessa käytetään kahta luotsia, aluksen päällikölle on ilmoitettava ennen luotsauksen aloittamista, kumpi luotseista vastaa luotsauksesta.

23 §

Luotsauksesta kieltäytyminen

Luotsin on kieltäydyttävä luotsauksesta tai keskeytettävä luotsaus, jos hän ammittaitoonsa perustuen luotsausta aloittaessaan tai luotsauksen aikana havaitsee, että matkan aloittaminen tai jatkaminen ilmeisesti vaarantaisi luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta eikä hinaajan käyttäminen ole mahdollista tai olennaisesti parantaisi turvallisuutta. Luotsin on tällöin välittömästi ilmoitettava kieltäytymisen tai keskeyttämisen perusteet aluksen päällikölle sekä ilmoitettava luotsauksesta kieltäytymisestä tai sen keskeyttämisestä VTS-palveluntarjoajalle.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään luotsin velvollisuudesta kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus, välittömissä hätätilanteissa luotsin on avustettava aluksen pääsemisessä turvasatamaan.

5 luku

Etäluotsaus

24 §

Etäluotsauksen luvanvaraisuus

Etäluotsaus edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa.

Luvan etäluotsaukseen myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Lupa myönnetään luotsausyhtiön hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Luvan myöntäminen etäluotsaukseen edellyttää, ettei etäluotsaus aiheuta yksinään tai yhdessä muiden toimintojen kanssa:

- 1) vaaraa alusliikenteen turvallisuudelle;
- 2) haittaa ympäristölle;
- 3) haittaa muulle alusliikenteelle.

25 §

Lupa etäluotsaukseen

Etäluotsauslupaa koskevassa hakemuksessa on kuvattava etäluotsauksessa käytettävät menetelmät, tekniikka ja toimintamallit, keinot ympäristön ja alusliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi ja riskienhallinnaksi, etäluotsausväylät tai väylän osat ja etäluotsauksessa käytettävä henkilöstömäärä sekä nimettävä etäluotsauksesta vastaavat henkilöt.

Hakemuksessa on annettava tarvittavat tiedot etäluotsaustoiminnasta ja sen vaikutuksista sekä muista merkityksellisistä seikoista lupahakemuksen arvioimiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää asiaan liittyviä selvityksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää luvan etäluotsaukseen, jos toiminta on tässä laissa tai sen nojalla säädetyn tai määrätyn mukaista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä luvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä sekä hakemuksen osaksi vaadittavista riskien arvioinneista ja hallinnasta sekä muista selvityksistä.

26 §

Etäluotsausta koskevat ehdot

Etäluotsausluvassa on määrättävä ne väylät tai väylän osat, joilla etäluotsaus on sallittua, sekä etäluotsaukseen osallistuvat alukset. Luvassa on lisäksi määrättävä etäluotsauksen alkamis- ja päättymispaikat.

Luvassa voidaan asettaa:

- 1) 1 §:ssä säädetyn lain tarkoituksen toteutumista edistäviä vaatimuksia;
- 2) etäluotsauksessa käytettäviä menettelyjä, tietoja ja teknologioita koskevia ehtoja;
- 3) ehtoja etäluotsauksen turvallisuuden varmistamiseksi;
- 4) raportointivelvollisuutta viranomaisille ja muille tahoille koskevia ehtoja;
- 5) etäluotsauksen valvontaa ja tarkastuksia koskevia ehtoja;
- 6) maantieteellisiä rajoituksia; ja
- 7) sää- ja jääolosuhteisiin liittyviä rajoituksia.

Luvan mukaisten toimintojen on sisällyttävä luotsausyhtiön toimintakäsikirjaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä etäluotsausluvassa asetettavista ehdoista.

27 §

Etäluotsausta koskevan luvan muuttaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi omasta aloitteestaan muuttaa perustellusta syystä etäluotsauslupaa tai sen ehtoja luotsausyhtiötä kuultuaan. Lisäksi virasto voi muuttaa etäluotsauslupaa tai sen ehtoja luotsausyhtiön hakemuksesta. Luvan haltijan on haettava luvan muuttamista, jos toimintaa on tarkoitus muuttaa olennaisesti.

28 §

Etäluotsausta koskevat olennaiset tiedot

Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Ilmatieteen laitos ja VTS-palveluntarjoaja saavat pyynnöstä luovuttaa luotsausyhtiölle ja muille etäluotsaukseen osallistuville toimijoille salassapitosäännösten ja liikesalaisuuden estämättä sellaisia etäluotsausta koskevia tietoja, jotka ovat välttämättömiä niiden lakiin perustuvien tehtävien hoitamiseksi. Tiedot luovutetaan ajantasaisina rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n 1 momentin 10 kohdassa tarkoitettuja tietoja ei kuitenkaan saa luovuttaa.

Etäluotsausta harjoittavan luotsausyhtiön ja muiden etäluotsaukseen osallistuvien toimijoiden on toimitettava maksutta ja liikesalaisuuden estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle sellaiset etäluotsaukseen liittyvät tiedot, jotka ovat välttämättömiä viraston tässä laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi.

Luovutettavia tietoja saa käyttää vain siihen käyttötarkoitukseen, johon ne on luovutettu. Tiedot on poistettava heti, kun ne eivät enää ole tarpeen käyttötarkoitusta varten. Tietoja ei saa luovuttaa edelleen.

29 §

Etäluotsausta koskevia erinäisiä säännöksiä

Aluksen päällikkö saa kieltäytyä etäluotsauksesta. Etäluotsauksesta kieltäytyminen ei saa vaikuttaa luotsin saantiin alukselle.

6 luku

Luotsin lupakirja

30 §

Luotsausoikeus

Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä lupakirjalla saanut luotsausoikeuden.

31 §

Luotsin lupakirjan myöntäminen

Luotsin lupakirja myönnetään hakemuksesta. Luotsin lupakirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

- 1) voimassa oleva merikapteeninkirja;
- 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
- 3) todistus suoritetusta luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän oppilasjaksosta;
- 4) todistus suoritetusta 35 §:n mukaisesta luotsaustutkinnosta;
- 5) suomen tai ruotsin kielen hyvä suullinen ja kirjallinen taito sekä toisen kielen tyydyttävä suullinen taito; ja
- 6) englannin kielen taito, joka vastaa vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasoa neljä;

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelyistä sekä sitä varten tarvittavista todistuksista.

32 §

Luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä, jossa määritellään uuden luotsin oppilasjakson sisältö ja luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämistä koskeva koulutus.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivityksen jälkeen. Koulutusjärjestelmän hyväksyntä on voimassa kolme vuotta ja se voidaan hakemuksesta uusita.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmään sisältyvistä asiakokonaisuuksista ja järjestelmän hyväksyntämenettelystä.

33 §

Luotsin oppilasjakso

Oppilasjakson tulee sisältää vähintään seuraavat osa-alueet:

- 1) perehdytyskoulutus luotsina toimimiseen ja tehtävään liittyviin vastuisiin ja velvollisuuksiin sekä tehtävään liittyvään sääntelyyn;
- 2) perehtyminen luotsausalueen väylästään;
- 3) perehtyminen erityyppisten luotsausalueella toimivien alusten ohjailuun;
- 4) alusten ohjailu erilaisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa;
- 5) alusten ohjailu jääolosuhteissa;
- 6) koulutus erilaisten navigointilaitteiden käyttöön;
- 7) koulutus hinaajien kanssa toimimiseen;
- 8) saattohinaajakoulutus, jos luotsi toimii sellaisella alueella, jossa liikennöi aluksia jotka tavanomaisissa olosuhteissa saattohinataan satamaan tai satamasta;
- 9) viestintätaidot; ja
- 10) luotsausyhtiön pelastautumiskurssi.

Luotsausyhtiön on myönnettävä 31 §:n 1 momentin 3 kohdassa edellytetty todistus henkilölle, joka on hyväksytysti suorittanut edellä 1 momentissa tarkoitetun oppilasjakson. Todistuksesta tulee nimenomaisesti ilmetä, että henkilö on suorittanut kunkin mainitussa momentissa tarkoitettua osa-alueen. Hylätystä suorituksesta on annettava päätös, josta ilmenee hylkäyksen perusteet.

Jos 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua alusten ohjailua jääolosuhteissa ei ole suoritettu, on todistus ja sen perusteella tutkinnon jälkeen haettava luotsin lupakirja myönnettävä tältä osin rajoitettuna. Rajoitettu lupakirja on voimassa enintään kaksi vuotta sen myöntämisestä.

34 §

Luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitäminen

Jatkuvan osaamisen ylläpitämistä koskevan osion tulee sisältää vähintään seuraavat osa-alueet:

- 1) tässä laissa säädetyn mukainen verkkoalustainen teoriakoe sääntelystä;
- 2) vähintään 50 vuosittaista luotsausmatkaa tai soveltuva määrä laivasimulaattoriharjoituksia lupakirjan alueen väylästä;
- 3) luotsaustutkintoja vastaanottavan henkilön arvioima luotsaus yhdellä lupakirjan väylällä;
- 4) alusten ohjailu jääolosuhteissa;
- 5) koulutus PEC-perehdytysmatkojen vastaanottamiseen ja siihen liittyvät vastuut; ja
- 6) luotsausyhtiön pelastautumiskurssi.

35 §

Luotsaustutkinto

Luotsaustutkinto koostuu kirjallisesta osasta ja käytännön osasta.

Kirjallisen osan teoriakoe tulee suorittaa ennen 33 §:n mukaisen luotsin oppilasjakson alkamista. Kirjallisen osan väylätuntemuskoe voidaan suorittaa vasta sen jälkeen, kun hakija on suorittanut luotsin oppilasjakson. Käytännön osan tutkintoajat ja laivasimulaattorikoe tulee suorittaa sen jälkeen, kun hakija on suorittanut hyväksytysti luotsin oppilasjakson ja kirjallisen osan.

36 §

Luotsaustutkinnon kirjallinen osa

Luotsaustutkinnon kirjallinen osa koostuu teoriakokeesta ja väylätuntemuskokeesta.

Teoriakokeen on koostuttava kysymyksistä, jotka koskevat luotsaustoiminnassa sovellettavaa sääntelyä ja viranomaisohjeita sekä luotsin tehtävää ja aluksen ohjailua yleisesti. Teoriakoe suoritetaan Liikenne- ja viestintäviraston laatimalla verkkoalustaisella koealustalla ennen luotsin oppilasjakson aloittamista.

Väylätuntemuskokeella mitataan hakijan väylätuntemusta, kykyä hahmottaa käytettävissä olevaa väylätilaa erilaisissa alueelle tyypillisissä olosuhteissa ja kykyä laatia luotsaussuunnitelma. Väylätuntemuskoe suoritetaan kullekin haettavan luotsausalueen väylälle. Väylätuntemuskokeen vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä luotsaustutkintoja vastaanottava henkilö.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeen muodosta, sisällöstä ja arviointimenettelyistä sekä väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä.

37 §

Luotsaustutkinnon käytännön osa

Luotsaustutkinnon käytännön osa koostuu aluksella suoritettavista tutkintoajoista ja laivasimulaattorissa suoritettavasta kokeesta. Luotsaustutkinnon käytännön osassa hakijan on osoitettava hallitsevansa seuraavat alukseen ja väylään liittyvät asiakokonaisuudet:

- 1) aluksen ohjailtavuus pienellä nopeudella;
- 2) aluksen käsittely väylällä vallitsevissa erilaisissa sääolosuhteissa;
- 3) aluksen ohjailtavuus hidastettaessa ja kiihdytettäessä;
- 4) väylän kapeikkojen ja matalikkojen hydrodynaaminen vaikutus alukseen;
- 5) väylän virtausolosuhteet ja vedenkorkeudet sekä niiden hydrodynaaminen vaikutus alukseen;
- 6) erilaisten sääolosuhteiden vaikutus;
- 7) erilaisten näkyvyysolosuhteiden vaikutus;
- 8) tyypillinen muu liikenne väylällä, satamassa ja sen läheisyydessä sekä sen huomioon ottaminen ja yhteydenpito sen kanssa;
- 9) yhteydenpito VTS:n kanssa sekä ennen luotsausta, luotsauksen aikana, että luotsauksen päättyessä;
- 10) vaativat liikennetilanteet ja aluksen turvalliseen kuljettamiseen liittyvien järjestelmien häiriöt; ja
- 11) luotsaussuunnitelman hyödyntäminen.

Aluksella suoritettavat tutkintoajot tulee suorittaa ennen laivasimulaattorissa suoritettavaa koetta. Aluksella suoritettavat tutkintoajot on suoritettava vähintään kahdella eri alustyypillä ja luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisilla väylillä.

Laivasimulaattorikokeessa on mitattava hakijan kykyä ohjata erityyppisiä aluksia poikkeuksellisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa. Laivasimulaattorissa suoritettavan osuuden tulee sisältää ohjailua vähintään kolmella eri aluksella luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisilla väylillä. Laivasimulaattorikokeen tulee sisältää suoritteita niiltä luotsausalueen väyliltä, joilta hakija ei ole suorittanut 2 momentin mukaisia aluksilla suoritettavia tutkintoajoja. Laivasimulaattorikokeessa on mitattava myös ne 1 momentin mukaiset asiakokonaisuudet, joita ei ole mitattu aluksilla suoritettavissa tutkintoajoissa.

Luotsaustutkinnon käytännön osa arvostellaan yhtenä kokonaisuutena käyttämällä Liikenne- ja viestintäviraston laatimia arviointikriteerejä. Tutkintoajot ja laivasimulaattorikokeen vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä tutkintoja vastaanottava henkilö. Laivasimulaattorikokeessa on lisäksi oltava mukana simulaattorin käyttöä valvova asiantuntija. Tutkinnon

vastaanottajan on kuultava aluksella luotsauksesta vastaavaa luotsia tai simulaattorin käyttöä valvovaa asiantuntijaa ennen tutkintasuorituksen hyväksymistä tai hylkäämistä koskevaa päätöksentekoa.

Hylätyn luotsaustutkinnon käytännön osan suorituksen voi uusia kerran. Jos uusintasuoritus hylätään, hakijan suoritteet mitätöidään ja hakijaa kohdellaan uutena hakijana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luotsaustutkinnon käytännön osan arviointimenettelystä, tutkintoajojen ja laivasimulaattorikokeen sisällöstä sekä luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisena pidettävistä väylistä.

38 §

Luotsin lupakirjan voimassaolo ja uusiminen

Luotsin lupakirja myönnetään hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Luotsin lupakirjan uudistamisen edellytyksenä on, että luotsilla on voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. Lisäksi hänellä tulee olla joko todistus luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän mukaisesti suoritetusta jatkuvasta osaamisen ylläpitämisestä tai todistus alle 12 kuukautta sitten suoritetusta luotsaustutkinnosta.

7 luku

Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavat henkilöluvat

39 §

PEC-lupakirja

Liikenne- ja viestintävirastolta haettavalle PEC-lupakirjalle voidaan merkitä väyläkohtaisia väylävapautuksia tai VTS-aluekohtaisia alueellisia vapautuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta. Lupakirjalle merkitään lisäksi ne alukset, joita lupakirjalle merkityt vapautukset koskevat. PEC-lupakirja myönnetään henkilölle hänen hakiessaan ensimmäistä vapautustaan luotsinkäyttövelvollisuudesta ja se säilyy voimassa, jos lupakirjalla on voimassa oleva vapautus tai voimassa olevia vapautuksia.

Jos lupakirjalle merkittyyn alukseen tehdään olennaisia muutostöitä, on PEC-lupakirjanhaltijan päivitettävä luotsaussuunnitelma kaikkien lupakirjalle merkittyjen vapautusten osalta ja suoritettava kyseisellä aluksella tutkintoajo.

PEC-lupakirja voi olla rajoitettu tai rajoittamaton. Rajoitettu PEC-lupakirja ei vapauta luotsinkäyttövelvollisuudesta väylällä, jossa on voimassa avustusrajoitus I C tai tätä tiukempi avustusrajoitus.

Rajoittamattoman PEC-lupakirjan saaminen edellyttää väyläkohtaiselle tai alueelliselle vapautukselle jäljempänä säädettyjen edellytysten lisäksi, että hakija on suorittanut tämän lain mukaisen perehdytysmatkan sellaisella suomalaisella väylällä, jossa avustusrajoitus on vähintään I C, sekä laivasimulaattorikokeen jääolosuhteita koskevat osuudet. Tällainen jääolosuhteissa suoritettu perehdytysmatka voidaan hyväksyä osaksi vapautuksen saamiseksi edellytettyä kokemusta, jos se suoritetaan sellaisella väylällä, jolle hakija hakee vapautusta. Hakijan tulee lisäksi osoittaa, että hänellä on aiempaa kokemusta jääolosuhteissa navigoinnista. Jos hakijalla ei ole aiempaa kokemusta jääolosuhteista, on hänen suoritettava vähintään kolme perehdytysmatkaa toisistaan eroavissa jääolosuhteissa.

Rajoitettuna myönnetty PEC-lupakirja muutetaan hakemuksesta rajoittamattomaksi, jos lupakirjan haltija suorittaa 3 momentissa säädetyt suoritteet.

40 §

Väyläkohtainen vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta

Jos hakijalla ei ole ennestään voimassa olevaa PEC-lupakirjaa, väyläkohtaisen vapautuksen saaminen edellyttää, että hakijalla on:

- 1) voimassa oleva kansipäällystön pätevyyskirja, joka oikeuttaa hakemuksessa mainitun aluksen ohjailuun;
- 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
- 3) todistus suoritetusta 43 §:n mukaisesta väylävapautuksen saamisen edellyttämästä perhdytysmatkasta;
- 4) todistus riittävästä kokemuksesta alusten navigoinnista ja ohjailusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä;
- 5) todistus suoritetusta 44 §:n mukaisesta PEC-tutkinnosta; ja
- 6) riittävä englannin kielen taito sekä tarvittava suomen ja ruotsin kielten taito.

Edellä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettu riittävä kokemus on hakijalla, jolla on:

- 1) vähintään 6 kuukautta meripalvelua kyseisen aluksen ohjailutehtävissä ja vähintään 10 edestakaista matkaa hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetulla aluksella;
- 2) vähintään 30 kuukautta meripalvelua päällikkönä aluksella, jonka pituus on vähintään 50 metriä ja vähintään 10 edestakaista matkaa hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetulla aluksella; tai
- 3) vähintään 15 edestakaista matkaa aluksen ohjailutehtävissä hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetulla aluksella.

Edellä 2 momentissa tarkoitetuista matkoista vähintään kaksi tulee ajaa päivänvalossa ja vähintään kaksi nauttisessa hämärässä tai sitä pimeämmässä. Todennettujen matkojen olosuhteiden tulee erota toisistaan ja vastata alueen tyypillisiä navigointiolosuhteita eri vuodenaikoina. Matkoista korkeintaan yksi kolmasosa voidaan ajaa laivasimulaattorissa.

Hakijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle aikeistaan suorittaa PEC-lupakirjalle merkittävä väylävapautus ennen kuin hän suorittaa PEC-harjoitusmatkan tai alkaa suorittaa vaadittavia väyläajoja.

Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttava väylävapautus on voimassa viisi vuotta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä PEC-lupakirjan ja ensimmäisen väylävapautuksen hakemiseen liittyvistä menettelyistä sekä 1 momentin 6 kohdassa edellytetyistä kielitaidosta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi vahvistaa hakemuslomakkeet.

41 §

Alueellinen vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta

PEC-lupakirjalle voidaan merkitä myös VTS-aluekohtainen vapautus kaikille alueen VTS-väylille, jos hakijalla on:

- 1) voimassa oleva hakemuksessa mainitun aluksen ohjailuun oikeuttava kansipäällystön pätevyyskirja;
- 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
- 3) todistus hyväksytysti suoritetusta 45 §:n mukaisesta teoriakokeesta;
- 4) suoritettuna PEC-perhdytysmatka vähintään yhdeltä tarkoituksenmukaiselta alueen VTS-väylältä sekä perhdytyskeskustelu kaikista alueen VTS-väylistä;
- 5) todistus laajasta kokemuksesta luotsinkäyttövelvollisten tai luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautettujen alusten ohjailusta hakemuksen kohteena olevan VTS-alueen väylästä ja vähintään 6 kuukautta meripalvelua lupakirjalle merkittävän aluksen ohjailutehtävissä kuitenkin siten, että haettaessa ensimmäistä alueellista vapautusta alukselle, joka on suurimmalta pituudeltaan yli 120 metriä tai suurimmalta leveydeltään yli 20 metriä, edellytetään, että laajasta kokemuksesta vähintään puolet on hankittu mainittua rajaa suuremmalla aluksella;

6) suoritettuna 46 §:n mukainen tutkintoajo yhdeltä alueen väylältä, alueen VTS-väyliltä laadittu 46 §:n mukainen laivasimulaattorikoe sekä väylätuntemuskoe kaikilta hakemuksen kohteena olevilta alueen VTS-väyliltä; ja

7) englannin, suomen ja ruotsin kielen taito, joka mahdollistaa turvallisen navigoinnin varmistamiseksi tarvittavat edellytykset viestinnälle.

Alueellinen vapautus on voimassa viisi vuotta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi sen varmistamiseksi, että hakijan kokemus ja osaaminen alueella ovat niin laajoja, että meriturvallisuus ei vaarannu, antaa tarkempia määräyksiä 1 momentin 4 kohdassa edellytetyistä PEC-perehdytysmatkan väylistä ja perehdytyskeskustelusta, 5 kohdassa edellytetystä laajasta VTS-aluekohtaisesta kokemuksesta tai sen kerryttämisestä laivasimulaattoriharjoittelulla ja kunkin VTS-alueen tutkintoajon kannalta tarkoituksenmukaisista väylistä sekä 7 kohdassa edellytetystä kielitaidosta.

42 §

Muiden kuin VTS-väyliä lisäminen alueelliseen vapautukseen

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisätä voimassa olevaan alueelliseen vapautukseen myös alueen muita väyliä kuin VTS-väyliä erillisestä hakemuksesta, jos:

1) aluksen toistuvasti liikennöimä reitti lyhenisi huomattavasti kyseistä väylää käyttämällä, aluksella on säännöllinen tai toistuva kuljetustarve kyseisen väylän varrella sijaitsevaan satamaan tai hakijalla on muu perusteltu syy väylän lisäämiseksi alueelliseen vapautukseen; ja

2) hakijalla on kokemusta lupakirjalle merkittyjen alusten navigoinnista ja ohjailusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä tai hän on suorittanut laivasimulaattorikokeen hakemuksen kohteena olevalla väylällä.

Muu väylä kuin VTS-väylä voidaan lisätä alueelliseen vapautukseen vain, jos väylän mitoitus on sellainen, että lupakirjalle merkityn aluksen turvallinen navigointi väylällä on mahdollista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua kokeuksesta.

43 §

PEC-perehdytysmatka

PEC-perehdytysmatka tulee suorittaa ennen 40 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua kokemuksen kerryttämistä tai 41 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua kokemuksen edellyttämien matkojen suorittamista. Liikenne- ja viestintävirasto voi erillisestä hakemuksesta hyväksyä korkeintaan kaksi viidesosaa edellytetyistä matkoista suoritetuksi ennen PEC-perehdytysmatkaa, jos tähän on erityinen perusteltu syy.

Luotsausvapautusta hakevan tai tämän asiamiehen on ilmoitettava luotsausyhtiölle vähintään 24 tuntia etukäteen sellaisesta luotsausyhtiön suorittamasta luotsausmatkasta, joka toimii myös luotsausvapautuksen saamiseksi edellytettynä perehdytysmatkana. Jos perehdytysmatkasta ei ole ilmoitettu etukäteen, ei luotsausmatkaa voida hyväksyä perehdytysmatkaksi.

PEC-perehdytysmatkalla opastajana voi toimia sellainen luotsausyhtiön luotsi, joka on suorittanut luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän mukaisen koulutuksen PEC-perehdytysmatkojen vastaanottamiseen ja siihen liittyviin vastuisiin tai joka on toiminut luotsin tehtävässä vähintään viisi vuotta. Perehdytysmatkalla opastajana toimiva luotsi on velvollinen opastamaan parhaan kykynsä mukaan sellaista PEC-perehdytysmatkaa suorittavaa henkilöä, joka toimii aluksen ohjailutehtävissä tällaisella matkalla. Tällöin luotsi suorittaa tavanomaiseen tapaan luotsausta, ja vastuu aluksen ohjailusta säilyy aluksen päälliköllä.

Ennen luotsauksen aloittamista luotsin ja PEC-perehdytysmatkaa suorittavan on käytävä suullisesti läpi kyseiselle matkalle asetetut tavoitteet. Luotsauksen päättymisen jälkeen luotsi on

velvollinen antamaan kirjallisen palautteen PEC-perehdytysmatkaa suorittavalle kohtuullisen ajan kuluessa, sekä kuittaamaan kirjallisesti matkan suoritetuksi.

Jos aluksen miehitykseen kuuluvalla navigointihenkilöllä on voimassa oleva PEC-lupakirjalle merkitty vapautus kyseiselle väylälle sekä tämän vapautuksen voimassaolon aikana vähintään 6 kuukauden meripalvelun ajalta vähintään 10 matkaa kokemusta kyseiseltä väylältä tai VTS-alueelta, voi tämä toimia 3 ja 4 momenteissa tarkoitettun luotsin sijaan PEC-perehdytysmatkaa suorittavan opastajana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä PEC-perehdytysmatkan tavoitteista ja PEC-perehdytysmatkaa suorittavalle annettavan palautteen antamismenettelyistä.

44 §

PEC-tutkinto

PEC-tutkinto koostuu kirjallisesta osasta ja käytännön osasta.

PEC-tutkinnon kirjallisen osan teoriakoe on suoritettava ennen muita luotsausvapautuksen saamiseksi edellytetyjä suoritteita. Kirjallisen osan väylätuntemuskoe voidaan suorittaa sen jälkeen, kun hakija on suorittanut teoriakokeen, PEC-perehdytysmatkan sekä luotsausvapautuksen saamiseksi edellytetyt matkat. Käytännön osan tutkintoajo ja sitä täydentävä laivasimulaattorikoe voidaan suorittaa vasta, kun hakija on suorittanut hyväksytysti edellytetyt matkat ja PEC-tutkinnon kirjallisen osan.

45 §

PEC-tutkinnon kirjallinen osa

PEC-tutkinnon kirjallinen osa koostuu teoriakokeesta ja väylätuntemuskokeesta.

Teoriakokeen sisällön on koostuttava kysymyksistä, jotka koskevat luotsausoimintaa koskevaa sääntelyä ja viranomaisohjeita, PEC-lupakirjan haltijan tehtäviä sekä aluksen ohjailua yleisesti.

Väylätuntemuskokeella tulee mitata hakijan väylätuntemusta, kykyä hahmottaa käytettävissä olevaa väylätilaa erilaisissa alueelle tyypillisissä olosuhteissa ja kykyä laatia luotsaussuunnitelma. Väylätuntemuskoe tulee suorittaa niiltä väyliltä, joille hakija hakee luotsausvapautusta.

Väylätuntemuskokeen vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeen muodosta, sisällöstä ja arviointimenettelyistä sekä väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä.

46 §

PEC-tutkinnon käytännön osa

PEC-tutkinnon käytännön osa koostuu tutkintoajosta ja laivasimulaattorikokeesta. Käytännön osassa hakijan on osoitettava hallitsevansa seuraavat alukseen ja väylään liittyvät asiat:

- 1) aluksen ohjailtavuus pienellä nopeudella;
- 2) aluksen käsittely väylällä vallitsevissa erilaisissa sääolosuhteissa;
- 3) aluksen ohjailtavuus hidastettaessa ja kiihdytettäessä;
- 4) väylän kapeikkojen ja matalikkojen hydrodynaaminen vaikutus alukseen;
- 5) väylän virtausolosuhteet ja vedenkorkeudet sekä niiden hydrodynaaminen vaikutus alukseen;
- 6) erilaisten sääolosuhteiden vaikutus;

- 7) erilaisten näkyvyysolosuhteiden vaikutus;
 - 8) tyypillinen muu liikenne väylällä, satamassa ja sen läheisyydessä sekä sen huomioon ottaminen ja yhteydenpito;
 - 9) yhteydenpito VTS:n kanssa sekä ennen luotsinkäyttöalueelle saapumista tai satamasta lähtöä, luotsinkäyttöalueella liikennöidessä, että luotsinkäyttöalueelta poistumisen tai satamaan saapumisen jälkeen;
 - 10) vaativat liikennetilanteet ja aluksen turvalliseen kuljettamiseen liittyvien järjestelmien häiriöt;
 - 11) aluksen sisäinen ja ulkoinen viestintä;
 - 12) luotsaussuunnitelman hyödyntäminen; ja
 - 13) aluksen ohjailu jääolosuhteissa, jos haetaan rajoittamatonta PEC-lupakirjaa.
- Aluksella suoritettava tutkintoajo on suoritettava ennen laivasimulaattorikoetta.
- Tutkintoajossa on mitattava hakijan kyky ohjailulla ja navigoida alusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä turvallisesti. Tutkintoajossa hakijan on ohjailtava hakemuksen kohteena oleva väylä kokonaisuudessaan yhteen suuntaan sillä aluksella, joka merkitään lupakirjalle.
- Laivasimulaattorikokeessa on mitattava hakijan kykyä ohjata ja navigoida lupakirjalle merkittävää alusta haettavalla väylällä tai haettavilla väylillä poikkeuksellisissa olosuhteissa ja tilanteissa. Laivasimulaattorikokeessa on mitattava myös ne 1 momentin mukaiset osa-alueet, joita ei ole mitattu tutkintoajossa.
- Tutkintoajot ja laivasimulaattorikokeen vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö. Laivasimulaattorikokeessa on lisäksi oltava mukana simulaattorin käyttöä valvova asiantuntija. Tutkinnon vastaanottajan on kuultava aluksella luotsauksesta vastaavaa luotsia tai aluksen kulusta vastuullista PEC-lupakirjahaltijaa taikka simulaattorin käyttöä valvovaa asiantuntijaa ennen tutkintosuorituksen hyväksymistä tai hylkäämistä koskevaa päätöksentekoa.
- Hylätyn PEC-tutkinnon käytännön osan suorituksen voi uusia kerran. Jos uusintasuoritus hylätään, hakijan suoritteet mitätöidään ja hakijaa kohdellaan uutena hakijana.
- Kahta tai useampaa väylä- tai aluevapautusta haettaessa näitä koskevan tutkinnon käytännön osan voi yhdistää.
- Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä PEC-tutkinnon käytännön kokeen arviointimenettelystä sekä tutkintoajon ja laivasimulaattorikokeen sisällöstä ensimmäistä ja sitä seuraavia tai yhdenaikaisesti haettavia vapautuksia haettaessa.

47 §

Väylä- tai aluekohtaisten vapautusten lisääminen voimassaolevalle PEC-lupakirjalle

Liikenne- ja viestintäviraston on hakemuksesta lisättävä voimassaolevalle PEC-lupakirjalle väylävapautus, jos hakijalla on haettavalta väylältä:

- 1) todistus PEC-perehdytysmatkasta;
- 2) 40 §:n 1 momentin 4 kohdan mukainen todistus;
- 3) suoritettuna 45 §:n mukainen väylätuntemuskoe; ja
- 4) suoritettuna 46 §:n mukainen käytännön osa.

Liikenne- ja viestintäviraston on hakemuksesta lisättävä voimassaolevalle PEC-lupakirjalle alueellinen vapautus, jos hakija on suorittanut 41 §:n 1 momentin 4–6 kohdassa säädetyt vaatimukset.

48 §

Uuden aluksen lisääminen voimassa olevalle PEC-lupakirjalle

Liikenne- ja viestintäviraston on hakemuksesta lisättävä voimassa olevalle PEC-lupakirjalle uusi alus, jos PEC-lupakirjan haltija suorittaa 46 §:ssä tarkoitetun tutkintoajon yhdelle PEC-lupakirjalle merkitylle väylälle sekä laatii kyseisen aluksen ominaisuudet huomioon ottavan päivitetyn luotsaussuunnitelman kaikilta lupakirjalle merkityiltä väyliltä, joita koskevalle vapautukselle alus lisätään. Alueelliselle vapautukselle voidaan kuitenkin lisätä sellainen uusi alus, joka on suurimmalta pituudeltaan yli 120 metriä tai suurimmalta leveydeltään yli 20 metriä vain, mikäli myös 41 §:n 1 momentin 5 kohdan edellytys täyttyy.

Jos uudella aluksella on käytössä eri turvallisuusjohtamisjärjestelmä kuin lupakirjalle jo merkityllä aluksella, uuden aluksen lisääminen PEC-lupakirjalle edellyttää lisäksi, että lupakirjan haltijalla on ohjailukokemusta vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä ja 20 meripäivää palvelua kyseistä turvallisuusjohtamisjärjestelmää käyttävältä alukselta.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto voi suoraan hakemuksesta lisätä PEC-lupakirjalle sellaisen samaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää käyttävän aluksen, joka on rakennettu samoin piirustuksin ja yhtenevin suunnitelmin kuin toinen PEC-lupakirjalle jo merkitty tai haettava alus. Edellytyksenä on lisäksi, että alusten elinkaaren aikaiset muutostyöt vastaavat olennaisilta osin toisiaan.

49 §

Väyläkohtaisen vapautuksen uusiminen

PEC-lupakirjalle merkityt väylävapautukset voidaan hakemuksesta uudistaa. Vanhentuneen PEC-lupakirjan väylävapautukset voidaan uudistaa kuten voimassa olevan lupakirjan väylävapautukset, jos vanhentumisesta on enintään 12 kuukautta. Uudistamisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

1) voimassa oleva luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun aluksen ohjailuun oikeuttava kansipäällystön pätevyyskirja;

2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;

3) kokemusta aluksen ohjailusta PEC-lupakirjalla vähintään 2 edestakaista matkaa vuosittain tai yhteensä vähintään 15 matkaa lupakirjan voimassaoloaikana lupakirjalle merkityllä väylällä molempiin suuntiin; ja

4) käytännön osan tutkintoajo, jos 3 kohdassa tarkoitettu vuosittainen matkamäärä on vähemmän kuin 5 matkaa tai jos lupakirjan voimassaoloajaksolla matkoja on vähemmän kuin 50.

Rajoittamattomalle PEC-lupakirjalle merkityn väylävapautuksen uusiminen edellyttää lisäksi, että väylävapautuksen voimassaoloaikana hakija on suorittanut vähintään viisi tai edellisen 12 kuukauden aikana vähintään kaksi matkaa jääolosuhteissa millä tahansa lupakirjalle merkityllä väylällä, jossa voimassa oleva avustusrajoitus on vähintään IC.

Jos 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja matkoja on kertynyt lupakirjan voimassaoloaikana enintään viisi, rinnastetaan tämä tilanteeseen, jossa hakija hakee kyseiselle väylälle ensimmäistä vapautusta. Jos matkoja on yli viisi mutta alle 1 momentin 3 kohdassa säädetyn määrän, voi puuttuvat matkat korvata 46 §:n mukaisella käytännön osan laivasimulaattorikokeella.

Jos uudistettavan lupakirjan voimassaolon päättymisestä on yli 12 kuukautta mutta enintään 5 vuotta, tulee hakijan suorittaa 44 §:n mukainen PEC-tutkinto. Jos voimassaolon päättymisestä on yli 5 vuotta, tulee hakijan suorittaa 43 §:n mukainen PEC-perehdytysmatka sekä 44 §:n mukainen PEC-tutkinto.

Kaikki ne PEC-lupakirjalle merkityt alukset, joilla PEC-lupakirjan haltija on uudistettavan väyläkohtaisen vapautuksen voimassaoloaikana suorittanut aluksen ohjailutehtävissä joko vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä tai palvellut vähintään 20 meripäivää, merkitään uudistettavalle lupakirjalle.

50 §

Alueellisen vapautuksen uusiminen

PEC-lupakirjalle merkitty alueellinen vapautus voidaan hakemuksesta uudistaa. Vanhentuneen alueellisen vapautuksen voi uudistaa kuten voimassa olevan vapautuksen, jos vanhentumisesta on enintään 12 kuukautta. Uudistamisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

1) voimassa oleva luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun aluksen ohjailuun oikeuttava kansipäällystön pätevyyskirja;

2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;

3) todistus laajasta kokemuksesta hakemuksen kohteena olevan alueen väylästä uusittavan lupakirjan voimassaoloaikana; ja

4) käytännön osan tutkintoajo, jos 3 kohdassa edellytetty laaja kokemus ei täyty.

Rajoittamattomalle PEC-lupakirjalle merkityn aluekohtaisen vapautuksen uusiminen edellyttää lisäksi, että vapautuksen voimassaoloaikana hakija on suorittanut vähintään viisi tai edellisen 12 kuukauden aikana vähintään kaksi matkaa jääolosuhteissa millä tahansa lupakirjalle merkityllä väylällä, jossa voimassa oleva avustusrajoitus on vähintään I C.

Jos uudistettavan lupakirjan voimassaolon päättymisestä on yli 12 kuukautta mutta enintään 5 vuotta, hakijan on suoritettava 41 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaiset suoritukset. Jos voimassaolon päättymisestä on yli 5 vuotta, hakijan on suoritettava 41 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettu perehdytysmatka ja perehdytyskeskustelu sekä 41 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaiset suoritukset.

Kaikki ne PEC-lupakirjalle merkityt alukset, joilla PEC-lupakirjan haltija on uudistettavan alueellisen vapautuksen voimassaoloaikana suorittanut aluksen ohjailutehtävissä joko vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä tai palvelut vähintään 20 meripäivää merkitään uudistettavalle lupakirjalle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä 1 momentin 3 kohdassa edellytetystä laajasta kokemuksesta.

8 luku

Tutkintoja vastaanottava henkilö

51 §

Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö

Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja saa vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä, erikseen tehtävään koulutettu henkilö. Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavaksi henkilöksi hyväksymisen edellytyksenä on, että henkilö täyttää seuraavat vaatimukset:

1) henkilöllä on vähintään viisi vuotta kokemusta luotsina tai PEC-lupakirjalla toimimisesta;

2) henkilöllä on kaksi harjoitusmatkaa, jotka suoritetaan kahden tutkintoja vastaanottavan eri henkilön kanssa, ja vastaanottajien puoltolauseet;

3) henkilöllä on voimassa oleva luotsin lupakirja tai PEC-lupakirja.

4) henkilöllä on todistukset suoritetusta Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymästä luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavan henkilön teoriakokeesta, kouluttajakoulutuksesta, kommunikaatiokoulutuksesta sekä simulaattorikoulutuksesta;

5) henkilö on läpikäynyt Liikenne- ja viestintäviraston perehdytyskeskustelun; ja

6) henkilöllä on suomen tai ruotsin kielen hyvä suullinen ja kirjallinen taito sekä toisen kielen tyydyttävä suullinen taito, ja englannin kielen taito, joka vastaa vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasoa neljä.

Tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirja voidaan myöntää koskemaan niitä väyliä ja aluksia, joille hakijalla on tehtävän edellyttämä kokemus. Edellytetty kokemus on hakijalla, jolla on voimassa oleva luotsin lupakirja hakemuksen kohteena olevalla väylällä;

voimassa oleva PEC-lupakirja hakemuksen kohteena olevalle väylälle ja alukselle; suoritettuna 43 §:n mukainen perehdytysmatka, 45 §:n mukainen väylätuntemuskoe sekä tutkinnon vastaanottajalle suunnattu simulaattoriharjoitus haettavalla väylällä; tai tutkintoajo kyseisellä aluksella tai tutkinnon vastaanottajalle tarkoitettu perehdytysmatka toisen tutkinnon vastaanottajan kanssa.

Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirja on voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettujen koulutusten ja kokeiden sisällöstä ja arvioinnista sekä hyväksyntämenettelystä sekä 2 momentin tutkinnon vastaanottajalle suunnatusta simulaattoriharjoituksesta, tutkinnon vastaanottajalle tarkoitettua perehdytysmatkasta sekä tutkinnon vastaanottajan lupakirjan myöntämiseen, hakemiseen ja täydentämiseen liittyvistä menettelyistä.

52 §

Tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan uusiminen

Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirja voidaan hakemuksesta uudistaa korkeintaan 12 kuukautta sen vanhenemisesta. Uudistamisen edellytyksenä on, että:

1) lupakirjan haltija on hyväksytysti suorittanut luotsaustutkinnossa edellytetyn verkkoalustaisen teoriakokeen korkeintaan 12 kuukautta ennen lupakirjan uusimista;

2) lupakirjan haltija on laatinut ajantasaiset luotsaussuunnitelmat väylästä, jolla hän on oikeutettu vastaanottamaan tutkintoja;

3) lupakirjan haltija on suorittanut lupakirjan voimassaoloaikana vähintään viisi tutkintomatkaa, 10 harjoitusmatkaa luotsausta suorittavan luotsin tai PEC-lupakirjanhaltijan kanssa, 10 matkaa luotsina tai PEC-lupakirjanhaltijana tai 10 harjoittelukertaa simulaattorissa;

4) lupakirjan haltija on suorittanut lupakirjan voimassaoloaikana viisi tutkintoajon vastaanottoa tai simulaattorissa suoritettavan osuuden vastaanottoa; ja

5) lupakirjan haltijalla on tehtävän edellyttämä terveys ja kunto.

Jos lupakirjan vanhenemisesta on yli 12 kuukautta, hakijan on 1 momentissa säädetyn lisäksi suoritettava 51 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua harjoitusmatkat sekä 4 kohdassa tarkoitettu simulaattorikoulutus.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan uusimiseen liittyvistä menettelyistä.

53 §

Tutkintoja vastaanottavan henkilön vastuut ja velvollisuudet

Tutkintoja vastaanottava henkilö vastaa luotsin tutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottaessaan siitä, että tutkinnon hyväksytysti suorittanut henkilö täyttää tässä laissa säädetty edellytykset.

Tutkintoja vastaanottavan henkilön on omalla allekirjoituksellaan varmistettava kunkin tutkinnon osa-alueeseen liittyvän todistuksen osalta, että hakija hallitsee edellytetyt tiedot ja taidot siten, ettei meriturvallisuus vaarannu. Tutkintoja vastaanottava henkilö vastaa siitä, että hänen luotsaustutkintojen tai PEC-tutkintojen eri asiakirjoihin kirjaamansa seikat ovat totuudenmukaisia.

Liikenne- ja viestintäviraston luotsausasioista vastaavalla virkamiehellä on oikeus osallistua tutkintoja vastaanottavan henkilön vastaanottamaan tutkintotilaisuuteen arvioidakseen tämän tehtävässä suoriutumista. Liikenne- ja viestintäviraston luotsausasioista vastaavan virkamiehen

on tarkastettava tutkintoja vastaanottavan henkilön tutkintotilaisuus vähintään kerran kunkin lupakirjan voimassaolon aikana. Lisäksi tarkastus voidaan tehdä, jos siihen on painava syy.

Tutkintoja vastaanottavan henkilön on annettava hylätystä suorituksesta päätös, jos tutkintoon osallistuva sitä pyytää.

Tutkintoja vastaanottavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa hänen vastuulleen tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

54 §

Tutkintojen vastaanottamisen hinnoittelu

Tämän lain mukaisten tutkintosuoritteiden vastaanottamisesta tutkintoja vastaanottava henkilö voi periä kiinteään yksikköhintaan perustuvan maksun.

Jos tutkintojen vastaanottamisen hinnoittelua koskeva hintakehitys osoittaa, etteivät tutkinnoista perittävät hinnat ole kohtuullisia, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa niille enimmäishinnan. Kohtuullinen hinta on hinta, joka on kohtuullinen ottaen huomioon tehokkaan toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Enimmäishinnan tulee olla kustannusperusteinen siten, että se sisältää kohtuullisen tuoton. Enimmäishinta voidaan asettaa enintään vuodeksi kerrallaan.

9 luku

Itämerenluotsaus

55 §

Itämerenluotsauksen tarjoaminen ja lupakirja

Itämerenluotsausta voi tarjota luotsausyhtiö tai muu oikeushenkilö, jonka lukuun toimivalla on itämerenluotsin lupakirja, tai luonnollinen henkilö, jolla on itämerenluotsin lupakirja. Suomessa itämerenluotsin lupakirjan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto.

56 §

Itämerenluotsin lupakirjan saamisen edellytykset

Itämerenluotsin lupakirjan saamiseksi henkilöllä tulee olla:

- 1) voimassa oleva merikapteeninkirja;
- 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
- 3) vähintään 30 kuukautta meripalvelua bruttovetoisuudeltaan vähintään 3 000 aluksen kansipäällystätehtävissä, josta vähintään 12 kuukautta Itämeren alueella tai vähintään 5 vuotta kokemusta luotsina toimimisesta Itämeren alueella;
- 4) vapaamuotoinen selvitys kattavasta jäänavigointikokemuksesta Itämeren alueella;
- 5) todistus korkeintaan 12 kuukautta ennen hakemuksen toimittamista suoritetusta itämerenluotsin tutkinnosta; ja
- 6) riittävä englannin kielen taito.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa edellytetty kokemus voidaan osoittaa meripalveluotteella tai muulla luotettavalla vapaamuotoisella selvityksellä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Lupakirjaa haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta ja se on voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

57 §

Itämerenluotsin tutkinto

Edellä 56 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetun itämerenluotsin tutkinnon järjestää Liikenne- ja viestintävirasto. Tutkinnossa on mitattava vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:

- 1) Itämeren alueen keskeiset reitit sekä reittijakojärjestelmät, VTS-palvelut, alusten raportointijärjestelmät ja muut reittejä koskevat toiminnalliset rajoitteet;
- 2) merenkulullisiin varoituksiin, jäänmurttaja-avustukseen sekä hinaaja-avustukseen liittyvät keskeiset seikat;
- 3) ympäristönsuojelu ja meripelastustoiminta Itämeren alueella;
- 4) aluksen käsittelyyn liittyvät tekijät;
- 5) Itämeren alueen kansalliset luotsausalueet, luotsipaikat sekä luotsin tilaaminen;
- 6) englannin kielen taito;
- 7) aluksen sisäinen kommunikaatio samoin kuin kommunikaatio alukselta ulospäin; ja
- 8) kansainväliset säännöt yhteentörmäyksiä ehkäisemiseksi merellä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä itämerenluotsin tutkinnon sisällöstä, tutkinnon järjestämisestä ja arviointimenettelyistä.

58 §

Itämerenluotsin lupakirjan uusiminen

Itämerenluotsin lupakirja voidaan hakemuksesta uudistaa, jos hakijalla on

- 1) voimassa oleva merikapteeninkirja;
 - 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
- ja
- 3) lupakirjan voimassaoloaikana vähintään 12 kuukautta meripalvelua bruttovetoisuudeltaan vähintään 3 000 aluksen kansipäällystötehtävissä Itämeren alueella, työskentelyä lupakirjan voimassaoloaikana luotsin tehtävissä Itämeren alueella yhteensä vähintään kolmen vuoden ajan tai vähintään kaksi vuosittaista itämerenluotsausta lupakirjan voimassaoloaikana.

Lisäksi hakijan on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kooste uusittavan lupakirjan voimassaoloaikana suorittamistaan itämerenluotsauksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin lupakirjan uusimiseen liittyvistä menettelyistä.

10 luku

Erinäiset säännökset

59 §

Tilapäisen luotsipaikan tai luotsinkäyttölinjan asettaminen

Jos olosuhteet sitä edellyttävät, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tilapäisen luotsipaikan tai luotsinkäyttölinjan määräajaksi luotsausyhtiön hakemuksesta tai omasta aloitteestaan. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava asettamista koskevasta päätöksestä VTS-palveluntarjoajalle ja Väylävirastolle.

VTS-palveluntarjoajan on asetettava tilapäinen virtuaalinen turvamerkki tilapäiselle luotsipaikalle.

60 §

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän pätevyyden tunnustaminen

Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaa ulkomailla myönnetyn pätevyyden Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Ulkomailla myönnetty pätevyys voidaan tunnustaa, jos hakijalla on ammattipätevyyden tunnustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/36/EY tarkoitettu pätevyys ja hakija täyttää tässä laissa ja sen nojalla säädetyt ja määrätyt edellytykset.

61 §

Jäänmurtopalvelua suorittavan toimijan toimintatavat ja koulutusjärjestelmä

Alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain 10 a §:ssä tarkoitettua jäänmurtopalvelua suorittavan toimijan on laadittava ja ylläpidettävä jäänmurtotoiminnassa käytettävillä aluksilla yhtenevät turvalliseen väylänavigointiin liittyvät toimintatavat sekä koulutusjärjestelmä, jossa määritellään luotsausosaamiseen ja alusten avustamiseen jäälolosuhteissa liittyvän koulutuksen sisältö kansipäällystölle, sekä tämän osaamisen ylläpitämistä koskeva koulutus.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun koulutusjärjestelmän tulee sisältää vähintään seuraavat osa-alueet:

- 1) koulutus ja perehdytys avustettavien alusten kanssa toimimiseen;
- 2) koulutus väylänavigointiin jäänmurtotoiminnassa;
- 3) perehdytys toimijan jäänmurtotehtävän aikaisista vahtijärjestelyihin;
- 4) luotsaussuunnitelmien laatiminen jäänmurtotoiminnassa käytettävälle väylästä;
- 5) simulaattoriharjoituksia jäänmurtotoiminnassa käytettävän väylästä haastavista kohdista;

ja
6) toimijan eri alusten väylänavigoinnin ja ohjailun harjoittelu.

Toimijan on koulutusjärjestelmässä:

- 1) kuvattava 2 momentissa tarkoitettujen osa-alueiden osaamisen ylläpitäminen;
- 2) laadittava suunnitelma siitä, miten henkilö läpikäy koulutusjärjestelmän mukaiset suoritteet; sekä
- 3) kuvattava koulutusjärjestelmän muuttamiseen liittyvät menettelyt.

Edellä 2 momentin 1 - 3 kohdassa tarkoitettujen koulutusjärjestelmän osa-alueet hyväksyy Väylävirasto sekä 4 - 6 kohdassa tarkoitettujen osa-alueet Liikenne- ja viestintävirasto. Edellä 3 momentissa tarkoitettujen koulutusjärjestelmän osa-alueet hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto.

Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksyttävä koulutusjärjestelmä, jos 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja asioita on kuvattu yksityiskohtaisesti. Virastot voivat ennen hyväksymistä edellyttää toimijaa täydentämään koulutusjärjestelmää siltä osin, kuin ne arvioivat, että 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja asioita ei ole kuvattu riittävän seikkaperäisesti. Koulutusjärjestelmän hyväksyntä on voimassa kolme vuotta ja se voidaan hakemuksesta uudistaa.

62 §

Poikkeukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi valmiuslaissa tarkoitettujen poikkeusolojen aikana tai normaaliolojen häiriötilanteissa poiketa tässä laissa säädetyistä, luotsin ohjauskirjan uusimista tai

myöntämistä taikka PEC-lupakirjan uusimista tai myöntämistä koskevista edellytyksistä uusia luotsin lupakirjoja tai PEC-lupakirjoja myönnettäessä tai niitä uusittaessa. Luotsin ohjauskirja tai PEC-lupakirja voidaan myöntää tai uusia poikkeuksellisin menettelyin, jos normaali menettely on poikkeuksellisen ja laajavaikutteisen tilanteen vuoksi merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle. Poikkeuksellisin menettelyin myönnettävä tai uusittava luotsin ohjauskirja tai PEC-lupakirja on voimassa kerrallaan enintään kuusi kuukautta myöntämispäivästä.

63 §

Henkilölupia koskevien tietojen tallentaminen ja käsitteleminen

Luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan, itämerenluotsin lupakirjan ja koulutusta vastaanottavan henkilön lupakirjan myöntämiseksi ja valvomiseksi Liikenne- ja viestintävirasto tallentaa lupakirjoja koskevat tiedot liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Tietojen käsittelyyn sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain 26–28 lukua.

64 §

Valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain noudattamista muutoin kuin 10 ja 11 §:n osalta. Lisäksi poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan tämän lain noudattamista. Saimaan kanavan vuokra-alueella sovelletaan Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehdyn sopimuksen 6 artiklan 2 kappaleen määräyksiä, jotka koskevat alusliikenteen yleisiä ehtoja, sekä 15 artiklan 1 kappaleen määräyksiä, jotka koskevat vuokra-alueella sovellettavaa lainsäädäntöä.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava välittömästi Liikenne- ja viestintävirastolle havaitsemistaan poikkeamista, jotka koskevat luotsinkäyttövollisuuden noudattamista, luotsin lupakirjan tai PEC-lupakirjan sekä luotsauspalvelujen tarjoamista.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti VTS-palveluntarjoajalle ajantasaiset tiedot luotsin lupakirjoista sekä PEC-lupakirjoista ja muista poikkeuksista luotsinkäyttövollisuudesta. Poikkeuksista Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa VTS-palveluntarjoajalle myös muulla tavalla kuin rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Luotsausyhtiön on toimitettava VTS-palveluntarjoajalle sähköisesti ajan tasalla olevat tiedot luotsintilauksista ja käynnissä olevista luotsauksista. Yhtiön on ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle poikkeamista tai häiriöistä luotsaustoiminnassa.

65 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitosäynnösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisten tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot luotsausyhtiöltä ja luvanhaltijoilta sekä muilta toimijoilta ja henkilöiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään.

Tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

66 §

Luvan peruuttaminen, muuttaminen ja rajoittaminen

Luvanhaltija voi ilmoittaa luvassa tarkoitetun toiminnan päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai perua sen, jos:

1) luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tässä laissa säädettyä tai sen nojalla määrättyä taikka muita alusliikennettä koskevia säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitetusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan henkilöluvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Luvan peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Henkilöluvanhaltijan on viipymättä palautettava peruutettu henkilölupa Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa ottaa henkilölupakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi. Lupakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

67 §

Huomautus ja varoitus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen, jos tämä muutoin kuin 66 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitettun tehtävän hoitamista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä tehdään merkintä liikenneasioiden rekisteriin.

68 §

Seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) laiminlyö 4 §:ssä ja sen nojalla annetussa määräyksessä tarkoitetun luotsinkäyttövelvollisuuden, jollei 5–7 §:stä muuta johdu;

2) tarjoaa luotsauspalvelua 8 §:ssä säädetyn vastaisesti;

3) laiminlyö 12 §:n 1 momentissa tarkoitetun ennakkotiedon toimittamisvelvollisuuden tai antaa ennakkoilmoituksessa puutteellista tai virheellistä tietoa;

4) laiminlyö 17 §:n 2 momentin mukaisen tiedonantovelvollisuuden;

5) luotsaa ilman 30 §:ssä säädettyä oikeutta; tai

6) harjoittaa itämerenluotsausta 55 §:ssä säädetyn vastaisesti.

69 §

Seuraamusmaksun suuruus

Oikeushenkilölle määrättävä seuraamusmaksu saa olla enintään 100 000 euroa. Luonnolliselle henkilölle määrättävä seuraamusmaksu saa olla enintään neljä prosenttia hänen rikkomuksen päättymistä edeltäneenä vuonna toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan, kuitenkin enintään 5 000 euroa.

Seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon:

- 1) rikkomuksen laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus;
- 2) rikkomuksella saavutettu hyöty, jos tämä tieto on saatavilla;
- 3) elinkeinonharjoittajan toimet vahingon lieventämiseksi tai korjaamiseksi; ja
- 4) tekijän taloudellinen asema.

70 §

Seuraamusmaksun määrääminen tai määräämättä jättäminen

Seuraamusmaksun määrää Liikenne- ja viestintävirasto. Seuraamusmaksu määrätään esittelystä. Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

Seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi ja se on jätettävä määräämättä, jos rikkomus ei ole vakava tai toistuva ja tekijä on ryhtynyt riittäviin toimenpiteisiin rikkomuksen korjaamiseksi välittömästi sen havaitsemisen jälkeen taikka jos seuraamusmaksun määräämistä on pidettävä ilmeisen kohtuuttomana. Seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi tai määrätä myöskään, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta.

Seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi ja se on jätettävä määräämättä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Seuraamusmaksu raukeaa, kun maksuvelvollinen luonnollinen henkilö kuolee. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

71 §

Muutoksenhaku

Liikenne- ja viestintäviraston muuhun kuin luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan, itämerenluotsin lupakirjan sekä tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan peruuttamista tai rajoittamista sekä etäluotsausta koskevan luvan peruuttamista koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

72 §

Tuomioistuin

Tämän lain 14, 17–20 ja 23 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltaisen tuomioistuimen määräytymiseen sovelletaan, mitä merilain 21 luvussa säädetään.

11 luku

Voimaantulo

73 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Tällä lailla kumotaan luotsauslaki (940/2003) ja asetus itämerenluotseista (1105/1981).

74 §

Siirtymäsäännökset

Kumotun lain tai sen nojalla annettu luotsin ohjauskirja, linjaluotsinkirja tai erivapaus on voimassa myöntöpäätöksessä tarkoitetun ajan.

Edellä 43 §:n 3 momentissa PEC-perehdytysmatkan opastajalta vaadittu kokemus voidaan katsoa osin tai kokonaan saavutetuksi myös linjaluotsinkirjalla tai erivapaudella ennen tämän lain voimaantuloa saadulla vastaavalla kokemuksella.

Tämän lain voimaan tultua, mutta ennen 1 päivää kesäkuuta 2028 voidaan kumotun lain mukaiset luotsin ohjauskirjat hakemuksesta muuntaa tämän lain mukaisiksi luotsin lupakirjoiksi. Muuntamista haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Muuntaminen voidaan tehdä niiltä osin, kuin henkilön kokemus alueelta vastaa luotsin lupakirjan saamiseksi vaadittavaa osaamista.

Kumotun lain mukaiset uudistamisen edellytykset täyttävä kumotun lain 14 §:ssä tarkoitettu linjaluotsinkirja voidaan uudistaa tämän lain 49 §:ssä säädetyn PEC-lupakirjalle merkittävän väylävapautuksen uudistamismenettelyin. Kumotun lain mukainen linjaluotsinkirja muuntuu tällöin vastaavaksi PEC-lupakirjalle merkittäväksi väylävapautukseksi.

Kumotun lain mukaiset uudistamisen edellytykset täyttävä kumotun lain 16 §:ssä tarkoitettu erivapaus voidaan uudistaa tämän lain 50 §:ssä säädetyn PEC-lupakirjalle merkittävän aluekohtaisen vapautuksen uudistamismenettelyin. Kumotun lain mukainen erivapaus muuntuu tällöin PEC-lupakirjalle merkittäviksi aluevapautuksiksi siltä osin, kuin VTS-aluekohtaisen vapautuksen tai PEC-lupakirjalle lisättävän muuta väylää kuin VTS-väylää koskevan vapautuksen uudistamisen edellytykset täyttyvät.

Kumotun lain 5 §:n 2 momentin 2 kohdan mukainen liikenne voi jatkaa toimintaa kumotun lain mukaisin edellytyksin 1 päivään kesäkuuta 2028.

Ennen tämän lain voimaan tuloa mutta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2023 Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä 43 §:n 1 momentissa säädettyä suuremman osan matkoista suoritetuksi ennen PEC-perehdytysmatkaa.

Tämän lain 51 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaista edellytystä ei sovelleta aikana, joka alkaa tämän lain voimaantulosta ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2023.

2.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 714/2022, seuraavasti:

1§

Soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

- 1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästö-maksu,
- 2) tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu,
- 3) työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,
- 4) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu,
- 5) kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu,
- 6) yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,
- 7) alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,
- 8) siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,
- 9) kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,
- 10) eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tar-koitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu,
- 11) tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu,
- 12) ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu,
- 13) vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu,
- 14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu,
- 15) ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoi-tettu seuraamusmaksu,
- 16) rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu,
- 17) elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu,
- 18) eläintautilain (76/2021) 94 a §:ssä tarkoitettu eläintautivalvonnan seuraamusmaksu,
- 19) eläinten tunnistamisesta ja rekisteröinnistä annetun lain (1069/2021) 36 §:ssä tarkoitettu eläinten tunnistamis- ja rekisteröintivalvonnan seuraamusmaksu ja 37 §:ssä tarkoitettu eläimen tunnistusasiakirjan mukana pitämistä ja esittämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta mää-rättävä liikennevirhemaksu,
- 20) luonnonmukaisesta tuotannosta annetun lain (1330/2021) 38 §:ssä tarkoitettu luomuval-vonnan seuraamusmaksu,
- 21) jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022) 8 ja 9 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,

22) lannoitelain (711/2022) 37 §:ssä tarkoitettu lannoitevalvonnan seuraamusmaksu,
23) luotsauslain (/) 68 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 17.11.2022

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

2.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 714/2022, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu,
2) tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu,
3) työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,
4) työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu,
5) kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu,
6) yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,
7) alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,
8) siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,
9) kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,

§:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu, elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu, eläintautilain (76/2021) 94 a §:ssä tarkoitettu eläintautivalvonnan seuraamusmaksu, eläinten tunnistamisesta ja rekisteröinnistä annetun lain (1069/2021) 36 §:ssä tarkoitettu eläinten tunnistamis- ja rekisteröintivalvonnan seuraamusmaksu ja 37 §:ssä tarkoitettu eläimen tunnistusasiakirjan mukana pitämistä ja esittämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu, luonnonmukaisesta tuotannosta annetun lain (1330/2021) 38 §:ssä tarkoitettu luomuvalvonnan seuraamusmaksu, jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022) 8 ja 9 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu lannoitelain (711/2022) 37 §:ssä tarkoitettu lannoitevalvonnan seuraamusmaksu.

10) eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu,

11) tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu,

12) ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu,

13) vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu,

14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu,

15) ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,

16) rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu,

17) elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu,

18) eläintautilain (76/2021) 94 a §:ssä tarkoitettu eläintautivalvonnan seuraamusmaksu,

19) eläinten tunnistamisesta ja rekisteröinnistä annetun lain (1069/2021) 36 §:ssä tarkoitettu eläinten tunnistamis- ja rekisteröintivalvonnan seuraamusmaksu ja 37 §:ssä tarkoitettu eläimen tunnistusasiakirjan mukana pitämistä ja esittämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu,

20) luonnonmukaisesta tuotannosta annetun lain (1330/2021) 38 §:ssä tarkoitettu luomuvalvonnan seuraamusmaksu,

21) jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022) 8 ja 9 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu,

22) lannoitelain (711/2022) 37 §:ssä tarkoitettu lannoitevalvonnan seuraamusmaksu,

23) luotsauslain (1) 68 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
