

Hallituksen esitys Eduskunnalle luotsauslaiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi luotsauslaki. Lain tarkoituksena olisi alusliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien vahinkojen ehkäiseminen.

Esityksen mukaan luotsauslakia sovellettaisiin luotsaukseen, jota järjestetään alusten avustamiseksi Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella. Luotsin käyttöä koskeva vaatimus perustuisi aluksen lastin vaarallisuuteen tai aluksen kokoon. Luotsinkäyttövelvollisuus kohdistuisi aluksiin samalla tavoin riippumatta siitä, minkä valtion lipun alla ne purjehtivat.

Luotsausta satama-alueella on tarkoitus selkeyttää siten, että samat säännökset koskisivat kaikkia Suomen satamia ja että samaa käytäntöä noudatettaisiin kaikissa Suomen satamissa. Luotsauslain nojalla luotsit olisivat velvollisia luotsaamaan myös satama-alueella.

Aluksen päälliköllä olisi vastuu aluksen

ohjailusta, ja päällikkö olisi velvollinen antamaan luotsille tietoja luotsausta koskevista asioista. Luotsi puolestaan olisi vastuussa luotsauksesta. Luotsin tehtävänä olisi avustaa ja antaa ohjeita luotsattavan aluksen päällikölle.

Esityksen mukaan merenkululaitos olisi edelleen velvollinen huolehtimaan luotsauksen järjestämisestä sekä valvomaan luotsaus-toimintaa. Satama-alueella luotsausta saisivat harjoittaa myös satamahallinnon tehtävään hyväksymät henkilöt.

Luotsausta koskevat tarkemmat säännökset ja määräykset annettaisiin luotsausasetuksella ja merenkululaitoksen päätöksellä.

Esitys liittyy valtion vuoden 1998 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Lain voimaantulo kytkeytyy tulopoliittisen sopimuksen voimaantuloon.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
YLEISPERUSTELUT	3
1. Nykytila	3
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	3
1.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö	7
1.3. Nykytilan arviointi	9
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	11
3. Esityksen vaikutukset	12
3.1. Taloudelliset vaikutukset	12
3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset	13
3.3. Ympäristövaikutukset	13
4. Asian valmistelu	13
4.1. Valmisteluelimet	13
4.2. Lausunnot	14
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	15
1. Lakiehdotuksen perustelut	15
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset	18
3. Voimaantulo	18
LAKIEHDOTUS	
Luotsauslaki	19
LIITE	
Luonnos luotsausasetukseksi	22

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Yleistä

Suomessa ei ole luotsauksesta varsinaista lakitasoista säädöstä. Keskeisimmät luotsaus-ta käsittelevät säännökset sisältyvät merilakiin (674/1994) ja luotsausasetukseen (393/1957) Aluksen turvallista kulkua koskevassa merilain 6 luvun 10 §:n 3 momentissa on säännös, jonka mukaan päällikön on kutsuttava luotsi, jos se on tarpeen aluksen turvallisuuden vuoksi. Luotsausasetus on luotsausta koskeva yleissäädos, jossa säädetään luotsinkäyttövelvollisuudesta tarkemmin.

Luotsausasetuksen 2 §:n mukaan ulkomaisen kauppaluksen, sotaluksen sekä hallinnollisen aluksen on Suomen kulkuvesillä käytettävä valtion luotsia. Asetuksen 3 §:ssä säädetään suomalaisten kauppaluksien luotsinkäyttövelvollisuudesta. Asetuksen 3 b §:ssä puolestaan säädetään luotsin käytöstä Saimaan kanavalla. Edelleen asetuksessa määritellään muun muassa aluksen päällikön ja luotsin velvollisuudet ja laillinen tuomioistuim luotsaukseen liittyvissä oikeudenkäyntiasioissa.

Lisäksi luotsauksesta säädetään eräillä erityissäädoskilla. Linjaluotseista annetussa asetuksessa (410/1960) säädetään linjaluotsin kelpoisuusvaatimuksista. Ruotsalaisten matkustaja-alusten vapauttamisesta luotsinkäyttövelvollisuudesta eräissä tapauksissa annetussa asetuksessa (903/1984) vapautetaan Suomen ja Ruotsin välisessä säännöllisessä matkustajaliikenteessä oleva ruotsalainen matkustaja-alus yleisestä luotsinkäyttövelvollisuudesta tapauksissa, joissa aluksessa on Merenkulkuhallituksen hyväksymä linjaluotsi.

Itämerenluotseista annettu asetus (1105/1981) koskee luotsausta Itämeren alueella Suomen kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella. Itämerenluotsi toimii asetuksen mukaan sopimuksen nojalla luotsina tai muuna merenkulullisena neuvonantajana.

Kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetun lain (955/1976) 1 §:n mukaan kunnanvaltuuston on hyväksyttävä

kunnallista satamaa varten satamajärjestys, jossa on tarpeelliset määräykset sataman käyttämisestä ja satama-alueella noudatettavasta järjestyksestä. Satamajärjestykset sisältävät muun muassa säännöksiä luotsin käyttämisestä satama-alueella.

Vahingonkorvauslain (412/1974) 3 luvun 7 §:n mukaan valtio ja kunta eivät vastaa luotsauksesta aiheutuneesta vahingosta.

Luotsausasetuksen mukainen luotsaustointiminta

Suomen luotsilaitos on saanut virallisesti alkunsa Kaarle XI:n vuonna 1696 antamasta luotsausasetuksesta. Luotsilaitos perustettiin tällöin lähinnä Ruotsi-Suomen sotalaivaston tarpeita silmällä pitäen. Pohjoismaissa luotsaustoiminta onkin ollut lähinnä viranomais-toimintaa.

Suomessa luotsausta harjoittavat pääsääntöisesti valtion luotsit. Merenkululaitoksesta annetun asetuksen (53/1990) mukaan merenkululaitoksen tehtävien alueellista hoitoa varten maa on jaettu merenkulkupiireihin, joiden tehtävänä on toimialueellaan huolehtia muun muassa luotsausta koskevista asioista asetuksen ja merenkululaitoksen työjärjestyksen mukaisesti. Edelleen tehtäviin kuuluvat luotsaustutkinnoista huolehtiminen sekä luotsaustutkintoon liittyvät kirjalliset kuulustelut. Luotsihenkilökunnalle on 1990-luvulla annettu piirikohtaiset pysyväismääräykset.

Luotsaustoimintaa on voimakkaasti rationalisoitu rannikolla viimeisten kahdenkymmenen vuoden aikana. Rationalisointi on siis alkanut huomattavasti ennen merenkululaitoksen vuonna 1990 tapahtunutta uudelleenorganisointia.

Rannikon luotsaustoiminnan kehitys vuosina 1970 - 1996:

	1970	1980	1990	1996
Luotsiasemia	34	33	22	13
Luotseja	402	362	289	221
Luotsauksia	50 428	39 221	32 071	34 263
Luotsattu matka (M)	1 120 333	803 326	515 927	661 286

Luotsausten määrään on ollut vaikuttamassa useita osittain eri suuntiin johtaneita tekijöitä. Rannikon luotsausten määrän väheneminen 1990-luvulle saakka johtui pääasiassa merikuljetusten rakenteen muutoksesta. Alusten koko oli suurentunut, ja aluksilla oli yhdellä matkalla vähemmän satamakäyntejä. Tällä vuosikymmenellä alkanut kehitys johtuu osaksi matkustaja-alusliikenteen kasvusta ja osaksi siitä, että aluksilla kuljetetaan pienempiä lastieriä, jotka toimitetaan suoraan kuluttajille.

Luotsausten vähenemiseen ovat vaikuttaneet myös alusten teknisen tason ja varustelutason muutokset. Edellytykset suoriutua ympäristötuntemusta vaativista navigointitehtävistä ovat ratkaisevasti muuttuneet teknisen kehityksen myötä. Alusten turvallisuudelle keskeisiä parannuksia on tapahtunut erityisesti paikanmäärityksen ja aluksen liiketilan osoituksen tarkkuudessa ja näytössä sekä ohjailutoimintojen ohjelmoitavuudessa ja näiden simulointitekniikassa. Näissä suomalaiset alukset ovat maailman huipputasoa.

Luotsausten määrään on vaikuttanut myös se, että kotimaisten alusten luotsinkäyttövelvollisuutta helpotettiin tuntuvasti vuoden 1985 alussa. Sääolosuhteilla on niin ikään oma vaikutuksensa, koska ankarina talvina jääolosuhteet vaikuttavat luotsausten määrään. Tiukat liikennerajoitukset karsivat heikkomat alukset, mutta toisaalta liikenne joudutaan johtamaan suojaisimmille saaristoväylille, jolloin luotsausten määrä kasvaa.

Suomen rannikolla on tällä hetkellä 13 luotsiasemaa, joilla työskentelee yhteensä 221 luotsia ja 122 luotsikutterinhoitajaa. Luotsiasemaverkostoa ja luotsihenkilökunnan määrää pyritään edelleen rationalisoimaan ottaen samalla huomioon muuttuvan merenkulun tarpeet ja tekniikan kehitys.

Sisävesiluotsauksella on omat erityispiirteensä. Sisävesiluotsausta suoritetaan Saimaan alueen syväväylillä sekä Saimaan kanavalla. Syväväylästä ulottuu Lauritsalasta Ristiinaan, Kuopioon, Siilinjärvelle ja Joensuuun. Syväväylän varrella on 4 luotsiasemaa, joilla on luotseja 42 ja joilla vuosittain suoritetaan luotsauksia noin 3 600.

Saimaan kanavalla on kanavaluotseja 18 ja luotsauksia suoritetaan vuosittain noin 1 300.

Itämerenluotsit

Kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella

luotsausta saavat toimittaa Merenkulkuhallituksen hyväksymät itämerenluotsit, jotka toimivat yksityisoikeudellisen työ- tai muun sopimuksen nojalla luotseina tai muina merenkulullisina neuvonantajina Itämeren alueella. Merenkulkuhallitus antaa itämerenluotsin ohjauskirjan Suomen kansalaiselle, jolla on merikapteeninkirja ja joka täyttää Merenkulkuhallituksen asettamat vaatimukset ja joka on suorittanut itämerenluotsin tutkinnon. Itämerellä kansallisten aluevesien ulkopuolella ei ole luotsinkäyttövelvollisuutta. Itämerenluotsin tutkinnon suorittaneita on Suomessa 60, ja itämerenluotsien toimittamia luotsauksia on vuosittain alle 20. Itämerenluotsien palveluja käyttävät yksinomaan kookkaat ulkomaiset alukset matkatessaan Suomesta Itämerelle ja varsinkin jäisissä vesissä matkallaan Suomen satamiin.

Linjaluotsit

Luotsausasetuksen 3 §:n mukaan Merenkulkuhallitus voi myöntää vapautuksen asetuksessa säädetystä aluksen kokoon perustuvasta luotsinkäyttövelvollisuudesta suomalaiselle alukselle, jos aluksen päälliköllä on linjaluotsinkirja. Lisäksi alus, joka harjoittaa säännöllistä matkustajaliikennettä Suomen ja Ruotsin välillä, on vapautettu luotsausasetuksessa säädetystä luotsinkäyttövelvollisuudesta säännöllisellä reitillään, jos aluksessa on Merenkulkuhallituksen hyväksymä linjaluotsi.

Linjaluotsijärjestelmä on ollut käytössä 1800-luvun puolivälistä alkaen. Ensimmäinen asetus linjaluotseista on annettu vuonna 1928. Voimassa oleva asetus linjaluotseista on annettu vuonna 1960. Asetuksen 1 §:n mukaan Merenkulkuhallitus voi tiettyä Suomen ja ulkomaanpaikan välistä reittiä varten hyväksyä linjaluotsiksi henkilön, joka täyttää asetuksessa säädettyt vaatimukset ja jonka se katsoo muuten tehtävään sopivaksi. Linjaluotsiksi hyväksyttävältä henkilöltä vaaditaan vaihtoehtoisesti joko aliperämiehenkirja tai sitä vastaava vieraassa valtiossa annettu pätevyyskirja taikka tietty aika meripalvelusta. Lisäksi edellytetään kysymyksessä olevien väylien tuntemusta sekä Merenkulkuhallituksen edellyttämä määrä aluksen päällikkönä, perämiehenä, ruorimiehenä tai linjaluotsioppilana suoritettuja matkoja. Kielitaitovaatimuksena on suomen tai ruotsin kielen suullinen taito. Aluksen miehityksestä ja laivahenkilökunnan pätevyydestä annetun ase-

tuksen (250/1984) mukaan linjaluotsinkirja on voimassa viisi vuotta kerrallaan.

Linjaluotsiasetuksen soveltamisesta vuonna 1994 annetussa Merenkulkuhallituksen päätöksessä määrätään tarkemmin linjaluotsiksi hyväksyttävältä vaadittavat väylän tuntemusta osoittavat matkat. Niillä tarkoitetaan yhteen suuntaan tehtyä matkaa joko mereltä satamaan tai satamasta merelle. Matkustajaluosten linjaluotsiksi hyväksyttävältä vaadittavien matkojen määrä vaihtelee reittikohtaisesti 70 ja 100 matkan välillä. Reitillä Turku/Naantali - Nyhamn edellytetään 400 matkan lisäksi yhden vuoden harjoitteluaikaa.

Lastialuksen linjaluotsiksi hyväksyttävältä vaaditaan, että hän on kysymyksessä olevalta reitillä suorittanut aluksen päällikkönä vähintään 10 matkaa viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana sekä suorittanut väylätukinnon ja koelutsauksen.

Ruotsalaiset matkustaja-alukset ovat vapautettuja Ruotsin ja Suomen välisessä säännölliessä liikenteessä käyttämästä valtion luotsia, jos aluksella on Merenkulkuhallituksen hyväksymä linjaluotsi. Lisäksi edellytetään, että suomalaisilla matkustaja-aluksilla on vastavuoroisesti vastaava vapautus.

Satamaluotsaus

Satamaluotsauksella tarkoitetaan satama-alueella suoritettavaa luotsausta. Se voi olla alusten avustamista laituripaikkaan tai laituripaikasta ulos tai alusten avustamista ankkuripaikalle tai ankkuripaikalta uloslähtemistä. Lisäksi satamaluotsausta ovat satama-alueella suoritettavat alusten siirrot.

Luotsausasetuksen 23 §:n mukaan alusta ankkuroitaessa tai kiinnitettäessä kulkuväylässä tai satamassa, jossa erityistä näitä tehtäviä hoitavaa satamahenkilökuntaa ei käytetä aluksen sijoittamiseksi asianomaiseen paikkaan, luotsin on annettava tarpeellisia tietoja ja osoituksia ankkuroimista tai kiinnittämistä varten, ja vastaavasti on meneteltävä aluksen lähtiessä sijoituspaikaltaan. Merenkululaitoksen vahvistamien luotsihenkilökunnan pysyväämääräysten mukaan satamaan saapuvan aluksen luotsaus katsotaan päättyneeksi, kun ohjailu laituriin kiinnittämistä varten alkaa tai hinaajat kiinnitetään. Satamasta lähtevässä aluksessa luotsauksen katsotaan alkavan silloin, kun alus on käännetty lähtösuuntaansa ja matkan voi aloittaa ja kun mahdolliset hinaajat on irrotettu.

Satamaluotsauksen katsotaan siis käsittä-

vän ne erityiset ohjailukomennot, jotka ovat tarpeen aluksen kiinnittämiseksi laituri- tai ankkuripaikkaansa ja sieltä lähtöön sekä sataman sisäiset siirrot.

Luotsausasetuksen ja edellä tarkoitettujen pysyväämääräysten mukaan varsinainen satamaluotsaus ei kuulu valtion luotsien virkavelvollisuuksiin. Luotsin on kuitenkin osoitettava aluksen päällikölle laituri- tai ankkuripaikka, ja luotsi on velvollinen antamaan aluksen meriturvallisuuteen liittyviä ohjeita. Pääsääntöisesti satamaluotsaus on vapaaehtoista ja perustuu aluksen päällikön nimenomaiseen pyyntöön.

Satamaluotsausta suorittavat satamaviranomaisten hyväksymät henkilöt sekä lisäksi valtion luotsit niin sanotuilla sivutoimiluvilla. Merenkululaitos antaa sivutoimilupia valtion virkamieslain (750/1994) nojalla. Luvan perusteella valtion luotsilla on oikeus toimia satamaluotsina tietyssä satamassa tai nimetyn luotsausalueen satamissa. Valtion luotsit perivät tällöin luotsauspalkkion suoraan aluksilta. Kuntien henkilökunta suorittaa lähinnä siirtoluotsauksia satamanosasta toiseen.

Kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksuista annetun lain 1 §:n mukaan kunnanvaltuuston on hyväksyttävä kunnallista satamaa varten satamajärjestys, jossa on tarpeelliset määräykset satama-alueella noudatettavasta järjestyksestä. Esimerkiksi Helsingin kaupungin satamajärjestyksen mukaan satama-alueella on käytettävä satamaluotsia. Satama-alueella saavat alusta luotsata satamakapteenin määräämien luotsien lisäksi valtion luotsit. Satamakapteeni voi erityisesti syystä antaa vapautuksen satamaluotsin käytöstä. Muissa satamissa satamaluotsaus on pääsääntöisesti vapaaehtoista.

Satama-alueilla tapahtuva luotsaus on eri kaupungeissa hoidettu erilaisin järjestelyin. Joissakin satamissa on satamajärjestyksen täydennykseksi annettuja määräyksiä luotsien käytöstä. Kaikissa kunnissa on virkasääntö ja johtosääntö, jossa säännellään muun muassa johtavaan henkilökuntaan lukeutuvan satamakapteenin päätehtävät. Niihin kuuluu alusten laituripaikkojen järjestäminen sekä huolehtiminen alusten saapumiseen ja lähtemiseen kuuluvista asioista.

Hangossa, Raumalla ja Vaasassa ovat eräät valtion luotsit työsuhteessa kaupunkiin ja saavat kiinteää kuukausipalkkaa suorittamastaan satamaluotsauksesta. Myös teollisuussatamissa valtion luotsit ovat sivutoimiluvan

perusteella hoitaneet luotsausta. Palkkiot on peritty aluksilta lukuun ottamatta Inkoon satamaa, jossa satamaluotsauksesta on laskutettu Imatran Voima Oy:tä.

Luotsinkäyttövelvollisuus

Merilain 6 luvun 10 §:n 3 momentin nojalla aluksen päällikön on kutsuttava luotsi, milloin se aluksen turvallisuuden vuoksi on tarpeen. Tämä luotsin käyttöön liittyvä yleissäännös koskee suomalaisia aluksia myös muualla kuin Suomen vesialueella. Luotsin käyttö perustuu tällöin aina päällikön harkintaan.

Luotsin käyttöä ei ole kuitenkaan jätetty pelkästään aluksen päällikön harkinnan varaan. Varsinkin vakavien ja suurta ympäristötuhoa aiheuttaneiden säiliöalusten karilleajojen jälkeen on vaadittu luotsinkäytön laajentamista. Ympäristönsuojelullisista ja merenkulun turvallisuuteen liittyvistä syistä luotsinkäyttö onkin yleisesti määrätty pakolliseksi eri maissa. Luotsipakon kriteereinä ovat yleisesti aluksen lastin vaarallisuus tai aluksen koko. Suomessa on voimassa yleinen luotsinkäyttövelvollisuus. Luotsin käyttö perustuu siihen, että rannikon väylät ovat vaikeakulkuisia hyvissäkin olosuhteissa, mutta varsinkin talvisaika jäisine vesineen lisää onnettomuusriskiä.

Ulkomaiset kauppa-alukset, sota-alukset ja hallintoalukset ovat Suomen kulkuvesillä aina velvollisia käyttämään valtion luotsia. Poikkeuksena tästä ovat säännöllisessä liikenteessä Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivät ruotsalaiset matkustaja-alukset, jos aluksessa on Merenkulkuhallituksen hyväksymä linjaluotsi.

Suomalaisen kauppa-aluksen on puolestaan pääsääntöisesti käytettävä valtion luotsia, jos alus lähtee tai saapuu ulkomailta ja aluksen nettovetoisuus on suurempi kuin 1 000. Saaristossa tai sisävesillä irtolastina ympäristölle vaarallista öljy-, kaasua tai muuta lastia kuljettava alus on aina velvollinen käyttämään luotsia. Luotsinkäyttövelvollisuuden ulkopuolelle jäävät eräät pienehköt kuivalastialukset ja matkustaja-alukset.

Merenkulkuhallitus voi kuitenkin myöntää suomalaiselle alukselle, jonka nettovetoisuus on yli 1 000, vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta, jos aluksen päälliköllä on linjaluotsinkirja kyseiselle väylälle. Väyläntuntemus on osoitettava merenkulkupiirissä suoritettussa tutkinnossa ja koeluotsauksessa.

Käytännössä vapautus on myönnetty lähes kaikille niin sanotussa säännöllisessä linjalikenteessä oleville suomalaisille aluksille. Lisäksi suomalainen matkustaja-alus, joka on säännöllisessä liikenteessä Suomen ja Ruotsin välillä, on vapautettu luotsinkäyttövelvollisuudesta säännöllisellä reitillään, jos aluksessa on Merenkulkuhallituksen hyväksymä linjaluotsi. Säiliöaluksille tai ulkomaisille aluksille vapautuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta on yksittäistapauksissa myönnetty hyvin harvoin ja aina tietyin rajoituksin.

Vapautukset luotsinkäyttövelvollisuudesta perustuvat nykyisen luotsausasetuksen 3 §:n 2 ja 3 momenttiin. Asetuksen 56 §:n 2 momentin perusteella Merenkulkuhallituksella on lisäksi oikeus erityisestä syystä yksittäistapauksissa myöntää helpotuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta tietyin aluksen ja määrätynlaisten matkojen osalta.

Luotsien tehtävät

Luotsien tehtävistä on säännöksiä luotsausasetuksessa. Yksityiskohtaisemmin luotsien henkilökunnan viranhaittoa on säännelty merenkulkupiireittäin annetuilla pysyväismääräyksillä, jotka on uusittu merenkululaitoksen organisaatiouudistuksen yhteydessä 1990-luvun alkuvuosina.

Luotsiasemien henkilökuntaan kuuluvat luotsiasemien esimiehet (luotsivanhimmat), luotsit ja luotsikutterinohitajat. Käytännössä henkilökunta edustaa Suomen valtiota luotsastehtäviä suorittaessaan.

Luotsien varsinaisena tehtävänä on alusten luotsaus ja siihen liittyvät toimenpiteet. Luotsausasetuksen säännösten mukaan luotsi toimii luotsaamallaan aluksella päällikön merenkulullisena asiantuntijana, joka tuntee paikalliset väylät ja muut paikalliset erikoisolosuhteet. Ennen luotsauksen alkamista luotsin on otettava selville aluksen mahdolliset normaalista poikkeavat erityiset ohjausluominaisuudet ja muut vastaavat tiedot, joilla saattaa olla merkitystä luotsauksessa.

Luotsauksen aikana luotsin on luotsausasetuksen 20 §:n mukaan ilmoitettava aluksen ohjaamisesta vastuussa olevalle päällikölle ne toimenpiteet, joita hän pitää tarpeellisina aluksen turvallisuudelle, ja huolehdittava siitä, että alus pysyy kulkuväylällä. Edelleen luotsin on ilmoitettava ajoissa päällikölle, milloin alus lähestyy käänteikohtaa, matalikkoa tai kapeita, mutkikkaita tai muuten vaa-

rallisia vesialueita. Aluksen kulkuun on kiinnitettävä jatkuvaa huomiota, eikä luotsi saa luotsauksen aikana poistua paikaltaan. Jos aluksella on kaksi luotsia, päällikön on oltava tietoinen heidän tehtäväjaostaan.

Käytännössä luotsaukset toimitetaan vuorojärjestyksessä etukäteen vahvistetun ohjelman mukaan. Työvuoron aikana luotsihenkilöstön on vältettävä liian pitkiä yhtäjaksoisia perättäisiä luotsauksia ja päivystyksen pitoa.

Pysyväismääräysten mukaisesti luotsin on oltava perehtynyt luotsausalueensa eri väyliin ja niissä tapahtuneisiin muutoksiin. Luotsien on hallittava alueensa väylät ja tarvittaessa kuljettava niillä väylänosilla, joilla ei ole ollut riittävässä määrin luotsauksia.

Varsinaisten luotsastehtävien lisäksi luotsit ovat velvollisia osallistumaan yleiseen merivalvontaan ja meripelastustoimintaan. Luotsien tehtäväksi on myös annettu alusten yleisen meriturvallisuuden valvominen. Lisäksi luotsien on valvottava ympäristönsuojelumääräysten noudattamista. Pysyväismääräykset edellyttävät, että luotsit seuraavat myös luotsausalueensa merenkulun turvalaitteiden toimintaa sekä viipymättä ilmoittavat havaituista puutteista ja vioista. Edelleen luotsien on huolehdittava tarpeellisten päiväkirjojen ynnä muiden vastaavien luetteloiden pitämisestä.

Luotsausasetuksen 28 §:n mukaan luotsit ovat myös velvollisia avustamaan tullilaitosta ulkomaan merenkulun tullivalvonnassa siitä annettujen säännösten ja määräysten mukaisesti. Edelleen luotsit ovat velvollisia mahdollisuuksien mukaan antamaan virkapuuta muille valtion viranomaisille. Luotsiasemalla luotsit osallistuvat luotsiasemalla olevan aluskaluston sekä muun kaluston ja omaisuuden hoitoon ja pysyväismääräysten mukaisesti muihin vastaaviin yleisiin hallinnollisiin tehtäviin.

1.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

Ruotsi

Ruotsissa luotsaus on säännelty vuonna 1992 annetulla luotsausasetuksella sekä heinäkuussa 1994 voimaan tulleilla merenkululaitoksen (Sjöfartsverket) luotsausmääräyksillä (SJÖFS 1994:13-14), joista toista

sovelletaan Ruotsin vesialueella Vänern-järveä lukuun ottamatta ja toista yksinomaan Vänern-järvellä. Luotsaus kuuluu Ruotsissa merenkululaitoksen toimialaan.

Ruotsissa luotsaustoimintaa harjoittavat valtion luotsit. Luotsinkäyttövelvollisuus sisäisillä aluevesillä riippuu alustyyppistä ja lastista ja vaihtelee eri merialueiden mukaan. Luotsinkäytöstä määrätään merenkululaitoksen ohjeissa, joissa alukset jaetaan kolmeen luokkaan seuraavasti:

1) alukset, joissa on tai jotka ovat kuljettaneet nesteytettyjä kaasuja tai nestemäisiä kemikaaleja ja joiden lastitiloja ei ole puhdistettu, erikseen määritellyn lastiluettelon mukaan;

2) kaksoispohjalla varustetut kemikaalisäiliöalukset, joita ei ole puhdistettu; ja

3) muut alukset.

Jokaiselle meriliikennealueelle on määritetty aluskoot, joiden mukaan luotsinkäyttö eri alusryhmille määräytyy. Aluskoko on määriteltä suurimman pituuden tai suurimman leveyden tai suurimman syvyyden mukaan, jolla tarkoitetaan keskilaivan syvyyttä kesälastimerkkiin suolaissa vedessä. Suurin pituus vaihtelee 70 ja 100 metrin välillä, suurin leveys 14 ja 16 metrin välillä ja suurin syvyys 4,5 ja 6 metrin välillä. Lisäksi luotsausmääräykset sisältävät yksityiskohtaiset lastia koskevat aineluettelot sekä yksittäisiä luotsiasemia koskevat luotsinkäyttöön liittyvät määräykset.

Alukselle, jonka päälliköllä on riittävä tuntemus Ruotsin rannikkoliikenteessä, voidaan myöntää vapautus luotsin käytöstä.

Linjaliikenteen päällikölle ja myös muulle päällystään kuuluvalle, jolla on pätevyys toimia kysymyksessä olevan aluksen päällikönä, voidaan tutkinnon suorittamisen jälkeen myöntää vapautus luotsinkäytöstä. Vapautus edellyttää riittävää ruotsin kielen taitoa.

Meriturvallisuusyistä sekä perinteisestä näkökulmasta johtuen Ruotsissa ei ole pyritty luotsauksessa täydelliseen kustannusvastaavuuteen. Luotsausmaksujen lisäksi Ruotsissa peritään merenkulkumaksuina majakkajaa väylämaksuja.

Norja

Norjassa on vuonna 1994 annettu uudet luotsaukseen liittyvät säännökset, jotka tulivat voimaan toukokuussa 1995. Säännöksissä käsitellään luotsinkäyttövelvollisuutta nor-

jalaisilla kulkuvesillä, väylätodistusta (väylälupa) sekä luotsausmaksuja.

Norjan säännökset vastaavat peruspiiriteiltään Ruotsin säännöksiä. Luotsinkäyttö perustuu lastin vaarallisuuteen tai merta pilaavaan vaikutukseen. Lisäksi merkitystä on aluksen koolla.

Luotsin käyttö on pakollista, kun aluksen bruttovetoisuus on yli 500. Lisäksi 50 metriä ylittävät hinausyhdistelmät ovat velvollisia käyttämään luotsia. Erityisen vaarallisia aineita tai merta pilaavia aineita irtolastina kuljettavat alukset ovat alusten koosta riippumatta velvollisia käyttämään luotsia. Lisäksi luotsinkäyttövelvollisuus koskee tietyin edellytyksin aluksia, joiden bruttovetoisuus ylittää 100 ja aluksia, joissa on kaksoispohja ja joiden bruttovetoisuus ylittää 300.

Luotsinkäytöstä voidaan myöntää helpotuksia kuten Ruotsissa. Kielitaitovaatimuksia on muutettu niin, että uusien väylälupaa koskevien säännösten mukaan voidaan vaadittavana kielitaitona hyväksyä myös englannin kielen taito skandinaavisten kielten ohella.

Uusien luotsaussäännösten ohella on myös luotsauspalveluun liittyviin maksuihin tullut muutoksia. Norjassa luotsilaitoksen kustannuksiin osallistuvat alukset, jotka eivät käytä luotsia, suorittamalla niin sanotun luotsausvalmiusmaksun sekä luotsia käyttävät alukset maksamalla luotsausmaksun, joka määräytyy luotsattavan aluksen koon ja luotsaukseen kuluneen ajan perusteella.

Tanska

Tanskassa luotsausta hoitaa Farvandvaesenet (väylälaitos) puolustuslaitoksen alaisuudessa. Tanskalaiset luotsit ovat yksityisoikeudellisessa työsuhteessa Statens Lodsvaesenet -nimiseen valtion luotsauslaitokseen. Luotsit hoitavat lähinnä satamien liikennettä, joskin on mahdollista käyttää niin sanottuja reittiluotseja Tanskan eri salmissa esimerkiksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) suosittamilla aluksilla. Luotsinkäyttövelvollisuus on määrätty aluksille, jotka kuljettavat vaarallisia tai merta pilaavia aineita lastinaan. Myös aluksen koko, jolta osin säännökset vaihtelevat eri satamissa, vaikuttaa luotsinkäyttövelvollisuuteen. Vapautuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta on mahdollista myöntää säännöllisessä liikenteessä oleville aluksille.

Luotsien palkkaus maksetaan erityisen rahaston (Lodsreguleringsfonden) kautta. Ra-

hastoon ohjataan luotsausmaksut, ja määrätyn peruspalkan takaamiseksi valtion varoista maksetaan rahastoon tietty osuus. Suoritettut luotsaukset lisäävät palkkausta. Tanskassa vireillä olevan uudistuksen mukaan puheena oleva erityisrahasto on esitetty liitettäväksi valtion talousarvioon siten, että luotsit olisivat peruspalkkaisia ja että palkkaukseen lisättäisiin 20 prosenttia luotsausmaksuista. Periaatteessa Lodsreguleringsfonden olisi itsensä kannattava, ja siitä maksettaisiin myös muut luotsaustoiminnan kulut.

Saksa

Saksassa luotsaus on yksityistä toimintaa, jota valvoo liikenneministeriö. Luotsaustoiminta on kuitenkin tarkasti säänneltyä. Luotsit ovat järjestäytyneet "Lotsenbruderschaft"-nimisiin julkisoikeudellisiin alueellisiin järjestöihin, jotka vastaavat luotsaustoiminnasta määrättyllä alueella. Valtio omistaa luotsiasemat ja asemien kaiken kaluston ja palkkaa luotsialusten miehistön. Luotsinkäyttövelvollisuus määräytyy aluksen koon ja lastin laadun mukaan. Aluksen kokoraja vaihtelee eri alueilla. Erivapauksia voidaan myöntää myös ulkomaalaisille, jotka hallitsevat maan kielen.

Luotsauspalvelujen ylläpitämistä varten peritään luotsipiirin alueella kulkevilta aluksilta luotsausmaksu. Luotsien palveluista on suoritettava korvaus (luotsin palkkio), johon sisältyvät luotsauksesta aiheutuneet kulut. Aluksen omistaja on maksuvelvollinen sen henkilön ohella, joka on omista tai toisen nimissä liikkunut luotsipiirin alueella tai käyttänyt luotsin palveluja. Saksassa kustannusvastaavuus on toteutunut. Liikenneministeriön määräämien maksujen lisäksi ei luotsaukseen myönnetä lisärahoitusta.

Alankomaat

Alankomaissa luotsaus on Saksan tavoin yksityistä toimintaa, jota valvoo liikenneministeriö. Luotsaustoimintaa johtaa yhteinen keskusorganisaatio, jonka alaisuudessa toimii neljä taloudellisesti itsenäistä piiriä. Luotsinkäyttö määräytyy pääasiassa aluksen pituuden mukaan. Yli 60 metrin pituiset alukset ovat yleensä velvollisia käyttämään luotsia. Turvallisuussyistä Alankomaissa on mahdollista määrätä mikä tahansa alus käyttämään luotsia. Luotsinkäytöstä voidaan myös myöntää vapautuksia, jolloin edellyte-

tään muun muassa flaamin kielen taitoa. Eri-
vapaus voi tulla kysymykseen, jos alus käy
vähintään 18 kertaa vuodessa samassa sata-
massa ja jos satamakäyntien välillä on kor-
keintaan yksi kuukausi. Luotsausmaksut pe-
rustuvat aluksen syvyyteen ja matkan pituu-
teen ja vaihtelevat eri vesialueilla.

Iso-Britannia

Luotsaus on Isossa-Britanniassa yksityistä,
satamien ylläpitämää toimintaa. Luotsaus on
pääsääntöisesti pakollista. Luotsinkäyttö on
yleensä määrätty aluksen pituuden tai syväy-
den mukaan sekä aluksen kuljettaman lastin
vaarallisuuden perusteella. Aluksen koon
mukaan määräytyvä luotsinkäyttövelvolli-
suus vaihtelee käytettävän väylän sekä sata-
man laadun ja mittojen perusteella. Esimer-
kiksi Liverpoolissa on käytettävä luotsia, jos
alus on yli 95 metrin pituinen tai jos yli 82
metrin pituisen aluksen leveys on yli 12
metriä. Luotsin lisäksi aluksella on oltava
viestiliikennettä hoitava henkilö (Com-
munication Officer), jos aluksen kuollut pai-
no on 100 000 kuollutta painotonna tai suu-
rempi. Luotsauksesta perittävät maksut vaih-
televat satamittain.

Baltian maat

Luotsin käyttäminen oli Neuvostoliitossa
pääsääntöisesti pakollista. Luotsausta koske-
vien säännösten uusiminen on ajankohtaista
sekä Baltian maissa että Venäjällä.

Euroopan unioni

Toistaiseksi ei ole olemassa erityisiä luot-
sausta koskevia Euroopan yhteisön säädök-
siä. Luotseja koskevia säännöksiä sisältyy
kuitenkin eräisiin direktiiveihin.

Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita
kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaat-
imuksista niiden ollessa matkalla yhteisön
merisatamiin tai poistuessa sieltä annettu
neuvoston direktiivi (93/75/ETY), sisältää
muun muassa luotsien ilmoitusvelvollisuutta
koskevan säännöksen. Direktiivin 8 artiklan
mukaan luotsien, jotka avustavat alusta sen
tullessa laituriin tai lähtiessä laiturista taikka
osallistuvat aluksen ohjailemiseen, on viipy-
mättä ilmoitettava toimivaltaiselle viran-
omaiselle saadessaan tietoonsa puutteita, jot-
ka saattaisivat vaarantaa aluksen turvallisen
kulun.

Alusturvallisuutta, saastumisen ehkäi-
semistä ja alusten asumis- ja työskentelyolo-
suhteita koskevien kansainvälisten standardi-
en soveltamisesta yhteisön satamia käyttä-
viin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuulu-
villa vesillä purjehtiviin aluksiin (satamaval-
tioiden suorittama valvonta) annettu neuvos-
ton direktiivi 95/21/EY sisältää myös sään-
nöksen luotsien ilmoitusvelvollisuudesta
alusten turvalliseen kulkuun ja meriympäris-
tön suojeluun liittyvissä kysymyksissä. Di-
rektiivin 13 artiklan mukaan jäsenvaltioiden
luotsien, jotka osallistuvat aluksen kiinnittä-
miseen laituriin tai sen irrottamiseen laituri-
sta tai jotka toimivat jäsenvaltion satamaan
matkalla olevalla aluksella, on viipymättä
ilmoitettava satamavaltion tai rannikkovalti-
on toimivaltaiselle viranomaiselle, jos he
tavanomaisia tehtäviään suorittaessaan ha-
vaitsevat aluksessa puutteita, jotka voivat
haitata aluksen turvallista kulkua tai aiheut-
taa vaaraa meriympäristölle.

Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuk-
sen (ETA-sopimus) pöytäkirjassa 9 on mää-
räyskalan ja muiden meren tuotteiden
kaupasta. Pöytäkirjan 5 artiklan mukaisesti
sopimuspuolten on toteutettava tarvittavat
toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikil-
la toisten sopimuspuolten lipun alla purjehti-
villa kalastusaluksilla on samat mahdollisuu-
det päästä satamiin kuin maan omilla aluk-
silla. Kyseistä artiklaa on Suomessa tulkittu
sitien, että Euroopan unionin (EU) jäsenvalti-
on tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan
valtion lipun alla purjehtiva kalastusalue,
joka saapuu satamaan purkamaan itse pyyt-
määnsä kalaa, tulee vapauttaa luotsin käytös-
tä, koska vastaavan suomalaisen kalas-
tusalueen ei tarvitse käyttää luotsia.

1.3. Nykytilan arviointi

Säädöstaso

Luotsausasetus on annettu hallitusmuodon
28 §:ssä säädetyin tasavallan presidentin yleis-
sen asetuksenantovaltuuden nojalla. Asetusta
on muutettu ja täydennetty lukuisia kertoja.
Asetus sisältää toisaalta luotsaustoiminnan
kannalta keskeisiä säännöksiä, joiden selven-
täminen ja tarkistaminen sekä lakitasolle
saattaminen on ajan mittaan käynyt välttä-
mättömäksi. Toisaalta jo 40 vuotta sitten
annettu asetus sisältää runsaasti säännöksiä
yksityiskohtaisista seikoista, jotka voidaan
säännellä asetusta alemmalla säädöstasolla,

ja osa näistä säännöksistä on jo menettänyt merkityksensä.

Luotsinkäyttövelvollisuus

Luotsausasetuksessa on kotimaiset ja ulkomaiset alukset asetettu erilaiseen asemaan luotsinkäyttövelvollisuuteen nähden. Ulkomaiset alukset ovat lähtökohtaisesti velvollisia aina käyttämään luotsia Suomen kulkuvessillä. Sen sijaan suomalaisille aluksille on laajasti joko suoraan luotsausasetuksessa tai Merenkulkuhallituksen päätöksellä myönnetty poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta tapauksissa, joissa aluksessa on merenkulkuhallituksen hyväksymä linjaluotsi tai aluksen päälliköllä on linjaluotsinkirja.

Ulkomaisten alusten tiukempaa luotsinkäyttövelvollisuutta on perusteltu sillä, että Suomen satamiin johtavat väylät ovat lähes poikkeuksetta vaikeakulkuisia ja poikkeavat monessa suhteessa muiden maiden väylistä. On katsottu, että varsinkin talviolosuhteissa ulkomaisen aluksen on vaikea selviytyä ilman paikallisen asiantuntijan eli luotsin avustusta. Vaikeuksia lisää vielä yhteisen kommunikointikielen puuttuminen.

Eräät EU:n jäsenvaltiot ja ulkomaiset varustamot ovat voimakkaasti arvostelleet ulkomaisille aluksille asetettua tiukempaa luotsinkäyttövelvollisuutta. Ne ovat katsoneet, että mainitut alukset on asetettu muun muassa vastoin ETA-sopimusta ja EU:sta tehtyä sopimusta eriarvoiseen asemaan. Tällöin niiden kilpailuasema heikkenee kohonneiden luotsauskustannusten vuoksi. Tämä eriarvoisuus on korostunut varsinkin säännöllisessä linjaliikenteessä, jossa suomalainen alus on vapautettu luotsinkäytöstä ja vastaavasti myös luotsausmaksuista, mutta ulkomaisen aluksen päällikön, jolla on vastaava kokemus kuin suomalaisen aluksen päälliköllä, on kutsuttava valtion luotsi alukselle. Luotsinkäyttöä ei edellä mainittujen tahojen mielestä ole myöskään voitu puolustaa meriturvallisuuteen tai ympäristönsuojeluun viittaamalla.

Myös suomalaisten alusten luotsinkäyttövelvollisuutta koskevat luotsausasetuksen säännökset ovat erilaisia sen mukaan, onko alus kotimaan- vai ulkomaanliikenteessä. Ulkomaanliikenteessä luotsinkäyttövelvollisuus onkin osin nähtävä tullivalvontaan liittyvänä, sillä aikoinaan luotsi ei saanut poistua aluksesta ennen kuin tulliviranomainen oli saapunut paikalle. Tästä käytännöstä on

jo luovuttu, sillä tullivalvonnan kannalta menettelyä ei enää tarvita.

Myös aluksen koon mukaan määräytyvää luotsinkäyttövelvollisuutta on syytä tarkistaa muun muassa sen vuoksi, että aluksenmitaussäännöstö on muuttunut.

Satamaluotsaus

Luotsaus satama-alueella on tällä hetkellä järjestetty usealla eri tavalla. Useimmissa satamissa luotsausta hoitavat valtion luotsit sivutoimiluvan perusteella itsenäisinä yrittäjinä, ja he perivät palkkion aluksilta. Joissain satamissa valtion luotseja on työsopimussuhteessa kaupunkiin, ja he saavat kiinteätä kuukausipalkkaa. Eräissä satamissa kuntien omat satamaluotsit hoitavat päätoimisina kunnallisina viranhaltijoina luotsauksia. Tällöin kyseessä ovat lähinnä niin sanotut siirtoluotsaukset satamanosasta toiseen.

Epäselvyyksiä on esiintynyt siinä, mikä on valtion luotsien virkavelvollisuuksien sisältö tullessa satama-alueelle. Lisäksi luotsinkäyttövelvollisuutta koskevat määräykset ovat eri satamien osalta erilaisia. Satamaluotsausta koskevia säännöksiä on tarpeen selkeyttää.

Luotsausmonopoli

Luotsausasetuksen mukaan luotsauksia saavat nykyisin suorittaa satama-alueita lukuun ottamatta ainoastaan valtion luotsit, joten valtiolla on luotsausmonopoli. Järjestelyä puoltavat turvallisuuskohdat. Erityiset saaristo-olosuhteet asettavat tietyn vaatimustason väylillä liikkuville aluksille, ja paikalliset olosuhteet tuntevan luotsin käyttämisestä on pidetty välttämättömänä alusliikenteen turvallisuuden ja ympäristönsuojelun varmistamiseksi. Valtion luotsien käyttäminen on perusteltua myös erityisten jääolosuhteiden vuoksi ja nimenomaan talviliikenteessä eri satamien välillä.

Merialueella toimivien viranomaisten välinen yhteistyö edellyttää luotsauksen pysyttämistä viranomaisasolla. Lisäksi on meneillään valtion merellisten viranomaistoimintojen kehittäminen. Esimerkkinä siitä voidaan mainita Turun meriliikennekeskus, johon on jo yhdistetty merenkululaitoksen, rajavartiolaitoksen ja puolustusvoimien rauhanajan valvontavelvoitteet. Luotsipäivystyksen ja merivartiolaisten johtopaikkojen toimintojen keskittäminen on vireillä myös muualla

rannikolla.

Ruotsissa ja Norjassa luotsausta harjoittavat pääsääntöisesti valtion luotsit kuten Suomessakin. Muualla Euroopassa luotsaustoiminta on yleensä yksityistä toimintaa, jota valvovat joko valtion tai satamien viranomaiset.

Luotsaustoimikunta -94 esitti käsityksensä, että käytännössä luotsausta voisi Suomessa tietyillä suppeilla alueilla hoitaa muukin kuin viranomainen. Järjestelmä saataisi olla joustavampi toteuttaa, eikä se olisi sidottu tiukasti esimerkiksi työaikajärjestelyihin ja muihin vastaaviin seikkoihin, joilla on merkitystä myös kustannusvastaavuuden kannalta. Tässä vaiheessa ei kuitenkaan ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi ehdottaa perinpohjaisia muutoksia nykyiseen luotsausjärjestelmään.

Alusliikenteen ohjaus

Alusliikenteen ohjaus- tai valvontakeskusta käytetään lyhennystä VTS (*Vessel traffic service*), jonka tarkoituksena on tuottaa tiettyjä palveluja aluksille.

Suomenlahdella on Helsinkiin valmistunut VTS-keskus, joka on rakennettu yhteistyössä Helsingin sataman kanssa. Etelärannikon luotsipäivystys (Helsinki, Porkkala) on keskitetty uuteen VTS-keskukseen, joka on otettu käyttöön lokakuun alusta 1996.

Saaristomeren VTS-keskus Pärnäsissa on rakenteilla ja aloittaa toimintansa vuoden 1998 alussa. Turun ja Utön luotsipäivystys on keskitetty uuteen keskukseen, jonne tarpeellisten tietoliikenneyhteyksien valmistuttua siirretään myös Maarianhaminan ja Iso-karin luotsiasemien päivystys.

VTS avustaa alusliikennettä antamalla tietoja alusliikenteestä, sääolosuhteista, merenkulun turvalaitteista, väylistä ja muista aluksen turvalliseen kulkuun vaikuttavista seikoista. Tiedonantojen lisäksi VTS-keskus osallistuu alusliikenteen yleiseen ohjaukseen ja järjestelyyn sekä antaa tarvittaessa myös navigointiapua aluksille. VTS ei kuitenkaan korvaa aluksessa olevaa luotsia, vaan avustaa ja varmistaa aluksen turvallista kulkua. Paikanmäärittäislaitteiden taso on jo nykyään sellainen, että aluksen sijainnin määrittely ei tuota ongelmia. Käytännössä aluksen luotsaamista ei kuitenkaan nykytekniikalla vielä kyetä hoitamaan maa-asemilta käsin, koska aluksen ohjailuun liittyy lukuisia toimenpi-

teitä, jotka ovat riippuvaisia monista tekijöistä. Toiminnalla ei ole ainoastaan teknisiä esteitä, vaan myös lainsäädännössä lähtökohdana on, että aluksen päällikkö on vastuussa aluksen ohjailusta.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on nykyisten norminanto-ohjeiden mukainen luotsauslainsäädäntö, jossa alusliikenteen turvallisuuden sekä ympäristönsuojelun vaatimukset otetaan huomioon.

Esityksen mukaan luotsin käyttöä koskeva vaatimus perustuu aluksen lastin vaarallisuuden tai aluksen kokoon. Kokoon perustuva luotsinkäyttövelvollisuudesta olisivat vapautettuja alukset, joiden päällikkö on osoittanut tuntevansa käyttämänsä väylän. Asetuksella annettaisiin säännökset siitä, miten väyläntuntemus olisi osoitettava. Lisäksi päällikön tulisi tarvittavassa laajuudessa hallita suomen tai ruotsin kieli. Myös muissa EU:n jäsenvaltioissa edellytetään kotimaisen kielen taitoa. Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevia säännöksiä uudistettaessa on lähdetty siitä, että alusten tulisi olla samanarvoisessa asemassa niiden kansallisuudesta riippumatta.

Lisäksi luotsausvelvollisuutta koskevat säännökset ehdotetaan yhdenmukaistettaviksi niin, että samat säännökset koskisivat sekä ulkomaanliikenteessä että kotimaanliikenteessä olevia aluksia.

Luotsaustoiminnan järjestämisessä tavoitteena tulisi olla toiminnan taloudellisuus. Vaikka valtion luotsausmonopolia ei pidetä välttämättömänä, katsotaan, että luotsaustoiminnan yksityistämisen ei saavuteta sellaisia taloudellisia ja muita hyötyjä, jotka tekisivät tarpeelliseksi muuttaa järjestelmää tässä vaiheessa. Luotsauksen taloudellisuutta voidaan parantaa jatkamalla merenkulkulaitoksessa jo toteutettua toiminnan rationalisointia.

Luotsauksessa satama-alueella on tavoitteena toiminnan selkeyttäminen siten, että samat säännökset koskisivat kaikkia satamia ja että samaa käytäntöä noudatettaisiin kaikissa satamissa. Tavoitteen saavuttamiseksi ehdotetaan, että luotsin virkavelvollisuudeksi nimenomaisesti säädetään luotsaaminen myös satama-alueella. Sen mukaisesti luotsaus alkaisi silloin, kun alus lähtee satama-

laiturista tai ankkuripaikalta, ja päättyisi silloin, kun alus on kiinnitetty laituriin tai se on jäänyt satama-alueelle ankkuriin.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Luotsauskustannukset vuonna 1996 olivat 183,9 miljoonaa markkaa ja luotsauksesta saadut tulot noin 111,8 miljoonaa markkaa. Luotsauksen kustannusvastaavuutta on nostettu siten, että esimerkiksi vuonna 1990 se oli 25 prosenttia, mutta vuonna 1996 se nousi jo 57,6 prosenttiin.

Varsinaisia kauppa-aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 100, oli Suomen kauppalaivastossa vuoden 1996 lopussa 355. Vuonna 1996 ulkomaanliikenteessä oli 110 alusta, joilla oli velvollisuus käyttää luotsia. Niistä 15 oli matkustaja-aluksia. Luotsinkäytöstä oli vapautettu 70 sellaista alusta, joiden päälliköllä oli linjaluotsinkirja käytettävälle väylälle. Vuonna 1996 saapui ulkomailta 28 559 alusta, joista suomalaisia aluksia oli 12 023.

Vilkkaasti liikennöidyillä merialueilla, kuten Suomenlahdella, luotsauksen taloudellisuus on jo nykyään saatu hyväksi. Muualla, missä alusliikenne on vähäistä ja välimatkat eri luotsiasemien välillä ovat pitkiä, luotsaustoiminnan taloudellisuus on huono. Ehdotettu lainsäädäntö ei sinänsä tuo parannusta taloudellisessa mielessä, mutta se antaa paremmat mahdollisuudet luotsaustoiminnan uudelleenjärjestelyille. Luotsaustoiminnan tarkoituksena on meriturvallisuuden parantaminen ja ympäristönsuojelun edistäminen. Jos niissä onnistutaan, luotsaustoiminta on taloudellisesti kannattavaa, vaikka luotsausmaksutulot eivät peittäisikään toiminnasta aiheutuvia menoja.

Luotsausasetuksen ja myönnettyjen erivapauksien vuoksi kotimaisella tonnistolla on ollut mahdollisuus saada helpotuksia luotsinkäytöstä. Tätä mahdollisuutta onkin varsin runsaasti käytetty, joten luotsipalvelujen pääasialliseksi käyttäjäksi on jäänyt ulkomainen tonnisto, joka suorittaa noin 80 prosenttia luotsausmaksukertymästä.

Asetuksella säädettäisiin aluksista, joilla ei tarvitse käyttää luotsia. Tällaisia olisivat alukset, joiden pituus on enintään 60 metriä tai leveys 10 metriä tai syväys 4 metriä. Suomalaisen alusten osalta muutos merkitsisi hieman tiukennusta nykyiseen. Toisaalta

muutos vapauttaisi osan ulkomaisesta tonnistosta luotsinkäyttövelvollisuudesta. Ulkomaiset alukset ovat nykyään aina koosta riippumatta velvollisia käyttämään luotsia. Suomeen liikennöivät ulkomaiset alukset ovat kuitenkin, eräitä pienemmät matkustaja-aluksia lukuun ottamatta, edellä kuvattua suurempia, joten luotsinkäytössä ei siinä mielessä tapahtuisi merkittäviä muutoksia.

Edellä kuvattua suurempien, suomalaisten alusten velvollisuus käyttää luotsia laajenisi hieman lisäksi siltä osin, että myös kotimaan satamien välillä olisi käytettävä luotsia, jollei aluksen päälliköllä ole linjaluotsinkirjaa kyseiselle väylälle. Ålands Redarförening ja Ulkomaanliikenteen Pientonnistoyhdistys ovat ilmoittaneet, että lain myötä pienalusten kilpailukyky huononisi ratkaisevasti ja lisäksi syntyisi 100 000 - 350 000 markkaa alusta kohden vuodessa. Muutos on kuitenkin perusteltu, koska nykyisin samoilla väylillä on erilainen luotsinkäyttövelvollisuus sen mukaan, onko alus kotimaan- vai ulkomaanliikenteessä. Muutos on tarpeellinen myös meriturvallisuuden vuoksi, sillä rannikkoliikenteen kuljetukset vapautuivat myös EU:n jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtiville aluksille Suomen liittyttyä EU:iin. Siten myös näiden alusten on mahdollista harjoittaa liikennettä Suomen satamien välillä.

Linjaluotsinkirja voitaisiin myöntää myös ulkomaalaiselle, joka on suorittanut linjaluotsintutkimuksen ja osoittanut hallitsevansa tarvittavassa laajuudessa suomen tai ruotsin kielen. Tämä vapauttaisi muutaman säännöllisessä linjaliikenteessä olevan ulkomaisen aluksen luotsinkäyttövelvollisuudesta.

Voimassa olevan luotsausasetuksen mukaan luotsin on annettava tarpeellisia tietoja ja osoituksia aluksen ankkuroimista tai laituriin kiinnittämistä varten. Säännös ehdotetaan otettavaksi lakiin, ja sen sanamuotoa tarkennettavaksi muun muassa siten, että luotsaus päättyy silloin, kun alus on kiinnitetty tai ankkuroitu. Toteutuessaan ehdotus, jonka mukaan satamaluotsaus kuuluisi kokonaisuudessaan luotsien virkavelvollisuuksiin, vaikuttaa eräissä satamissa luotsien sivutoimiansioihin. Satamaluotsauspalkkion osuus on noin 10 prosenttia varsinaisista valtion luotsaustuloista, ja palkkio jakaantuu epätasaisesti luotsikunnalle. Valtiovarainministeriö on asettanut työryhmän valmistelemaan satamaluotsauspalkkion mahdollista korvaamista luotseille. Merenkulkuhallitus on todennut, että satamaluotsauksen sisällyttämi-

nen luotsin tehtäviin ei käytännössä aiheuta merkittäviä muutoksia luotsaustoimintaan. Uudistus ei Merenkulkuhallituksen mukaan myöskään edellytä lisähenkilökunnan palkkaamista.

Valtion vuoden 1998 talousarvioesityksessä on luotsauksen tulokertymäksi vuonna 1998 arvioitu noin 147 miljoonaa markkaa, mikä merkitsee 70 prosentin kustannusvastaavuutta. Nykytilanteeseen verrattuna tämä merkitsee luotsausmaksujen korottamista yhteensä keskimäärin 33 prosenttia. Saimaan vesistöalueen luotsausmaksuja ei kuitenkaan korotus koske.

Korotustarpeesta 19 prosenttiyksikköä on kustannusvastaavuuden parantamiseksi tarjottua yleistä tasokorotusta.

Satamaluotsauksen saattaminen luotsien virkavelvollisuuden piiriin edellyttää kompensatiota, joka talousarvioesityksen mukaan merkitsee noin 9 prosentin korotustarvetta luotsausmaksuissa. Kompensaation määrästä käydään neuvotteluja edellä mainitussa valtiovarainministeriön työryhmässä. Kun kompensationeuvottelut on saatu päätökseen, tullaan vuoden 1998 talousarvioesitykseen tai vuoden 1998 talousarvioon esittämään tarvittavat muutokset.

Ulkomaisten alusten vapauttamisen luotsinkäyttövelvollisuudesta ja mahdollisuuden linjaluotsinkirjan myöntämiseen ulkomaalaisille arvioidaan vähentävän luotsinkäyttöä enintään 4 000 luotsauksella vuodessa, mikä merkitsee 6 - 12 miljoonan markan luotsausmaksutulon vähentymistä. Tämä edellyttää tulojen menetystä vastaavaa kompensatiota luotsausmaksuihin, määrältään 5 prosenttiyksikköä.

Jotta edellä esitetyt luotsaustoiminnan muutoksen taloudelliset vaikutukset voidaan ottaa huomioon pitäen lähtökohtana edellä mainittua tulokertymää ja kustannusvastaavuutta, luotsausmaksutaksaa on tarpeen muuttaa vastaavasti. Luotsausmaksut määrätään liikenneministeriön päätöksellä. Merenkulkuhallitus on selvittänyt luotsausmaksujärjestelmän kehittämistä ja luotsausmaksujen määräämistä vuodelle 1998.

3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Luotsinkäytön ei odoteta ehdotetun lainsäädännön vuoksi huomattavasti muuttuvan, eikä henkilökunnan lukumäärään odoteta suuria muutoksia. Luotsausorganisaatiota kehitetään edelleen, ja luotsihenkilökunnan

määrä sopeutetaan vastaamaan alusliikenteen tarpeita. Tähän päästään asemia yhdistämällä ja keskittämällä päivystys toimiville keskusluotsiasemille.

Ehdotettu satamaluotsauksen säätäminen luotsien virkavelvollisuudeksi aiheuttaa jonkin verran uusia koulutustarpeita.

3.3. Ympäristövaikutukset

Jokaisen alusonnettomuuden yhteydessä on olemassa vakavan ympäristöonnettomuuden vaara. Tällaisia koko maailmaa järkyttäneitä onnettomuuksia ovat aiheuttaneet säiliöalukset Torrey Canyon, Amoco Cadiz ja Exxon Valdez ja Itämeren alueella Antonio Gramsci. Onnettomuuksien jälkeen yleinen mielipide on vaatinut luotsinkäytön laajentamista myös kansallisten vesialueiden ulkopuolelle. Öljyvahinkojen lisäksi kemikaali- ja kaasusäiliöalukset saattavat aiheuttaa suurta tuhoa, vaikka kuljetettava lastimäärä olisikin suhteellisen vähäinen. Ehdotuksessa on lähdetty siitä, että vaarallisia tai merta pilaavia aineita kuljettavat alukset ovat kansallisuudesta ja koosta riippumatta aina velvollisia käyttämään luotsia liikkeussaan Suomen vesialueella. Tällaisten alusten velvollisuus käyttää luotsia on sopusoinnussa muiden maiden asettamien vastaavien velvollisuuksien kanssa ja edesauttaa ympäristön säilymistä puhtaana. Esityksessä ei kansainvälisen oikeuden periaatteiden mukaisesti puututa merikuljetuksiin, jotka tapahtuvat aluevesien ulkopuolella.

4. Asian valmistelu

4.1. Valmisteluelimet

Liikenneministeriö asetti 19 päivänä tammikuuta 1994 toimikunnan laatimaan ehdotuksen luotsausta koskevan lainsäädännön uudistamiseksi. Toimikunnan tuli tehdä hallituksen esityksen muotoon laadittu ehdotus luotsausta koskevaksi laiksi ja ehdotukset tarvittavista muutoksista luotsausta koskeviin voimassa oleviin asetuksiin ja muihin säädöksiin. Toimikunnan tuli erityisesti kiinnittää huomiota yleisen luotsinkäyttövelvollisuuden tarpeellisuuteen, valtion luotsausmonopoliin ja niin sanottuun satamaluotsaukseen. Lisäksi toimikunnan tuli selvittää luotseille asetettujen tulli-, merivalvonta- ja muiden itse luotsaukseen kuulumattomien velvoitteiden tarpeellisuutta.

Toimikunnassa olivat edustettuina liikenneministeriö, merenkulkulaitos, valtiovarainministeriö, Suomen Varustamoyhdistys, Ålands Redarförening, Ulkomaanliikenteen Pientonnistoyhdistys, Suomen Laivanpäälystöliitto, Luotsiliitto ja Suomen Satamaliitto.

Luotsaustoimikunta -94:n mietintö valmistui 31 päivänä maaliskuuta 1995 (komiteamietintö 1995:8). Mietinnössä esitetään säädettäväksi erillinen luotsauslaki, jolla kumotaisiin muun muassa nykyinen luotsausasetus. Mietintöön sisältyy eri asiakohdista annettuja eriäviä mielipiteitä. Eriäviä mielipiteitä esitettiin erityisesti satamaluotsausta ja linjaluotsausta koskevilta osin. Kaikki varustajien edustajat eivät yhtyneet toimikunnan ehdotukseen luotsinkäyttövelvollisuuden laajuudesta. Lisäksi katsottiin, että toimikunta ei ole selvittänyt ehdotuksista aiheutuvia kustannusvaikutuksia riittävän laajasti.

4.2. Lausunnot

Luotsaustoimikunta -94:n mietinnöstä pyydettiin oikeusministeriön, sisäasiainministeriön, puolustusministeriön, valtiovarainministeriön, ympäristöministeriön, Merenkulkuhallituksen, tullihallituksen, merenkulualan työnantaja- ja työntekijäjärjestöjen, Suomen Satamaliiton, Suomen Laivameklariiton, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliiton, Kilpailuviraston sekä Ahvenanmaan maakuntahallituksen lausunnot. Lausunnonantajat olivat yleisesti sitä mieltä, että on tarvetta uusia luotsauslainsäädäntöä. Toisaalta useissa lausunnoissa katsottiin, että lainsäädäntöä pitää toimikunnan ehdotuksien pohjalta edelleen kehittää ja arvioida tarkemmin ehdotusten hallinnollisia, taloudellisia ja henkilöstövaikutuksia sekä laatia

tarkemmat ehdotukset alemmanasteisiksi säännöksiksi ja määräyksiksi. Eriäviä näkökohtia esitettiin niiltä osin, joissa jo toimikunnan mietintöön sisältyi eriäviä mielipiteitä. Satamaluotsauksen määräämistä luotsien virkatyöksi eivät puoltaneet Luotsiliitto, Suomen Laivanpäälystöliitto, Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ja Ålands Redarförening. Linjaluotsikysymystä esitettiin selvittettäväksi edelleen. Eräissä lausunnoissa esitettiin, että linjaluotsinimike tulisi sisällyttää lakiin. Oikeusministeriö esitti lausunnossaan joukon lakiteknisiiä korjausehdotuksia ja katsoi, että luotsin ja päällikön vastuusäännöksiä tulisi selkeyttää. Lisäksi jatkovalmistelussa tulisi oikeusministeriön mukaan kiinnittää enemmän huomiota myös Euroopan yhteisön oikeuden ja eurooppalaisten kilpailusäännösten ja luotsausvelvollisuuden väliseen suhteeseen. Kilpailuviraston näkemyksen mukaan satamaluotsauksen antaminen valtion luotsien hoidettavaksi on monopolikehitystä vahvistava ja esitys voi olla myös Euroopan yhteisön kilpailusäännösten vastainen. Monopolikehityksestä ei kuitenkaan voida puhua, sillä kunnallisista satamaluotseista on pääsääntöisesti luovuttu ja valtion luotsit ovat sivutoimisesti hoitaneet satamaluotsausta. Valtion hoitama luotsaustoiminta ei myöskään ole Euroopan yhteisön kilpailulainsäädännön vastaista. Lausunnoista on Merenkulkuhallituksessa laadittu yhteenveto.

Hallituksen esitys perustuu luotsaustoimikunta -94:n ehdotuksiin. Erityisesti esityksen taloudellisia vaikutuksia on edelleen selvitetty.

Lausunnoissa esitettyjä lakiehdotuksen yksityiskohtia koskevia huomautuksia on pyritty ottamaan mahdollisuuksien mukaan huomioon esitystä valmisteltaessa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Lain tarkoitus.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi lain tarkoituksesta. Se olisi alusliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien vahinkojen ehkäiseminen.

Suomen rannikko on vaikeakulkuinen ja saariston luonto vaurioituu herkästi pienestäkin karilleajosta tai yhteentörmäyksestä. Koska merionnettomuuksista noin 80 prosenttia johtuu inhimillisestä erehdyksestä, katsotaan, että alusliikenteen turvallisuutta ja ympäristönsuojelua voidaan oleellisesti edistää käyttämällä aluksen vakinaisen vahtipäällystön lisäksi luotsia, jolla on hyvä paikallistuntemus.

2 §. *Määritelmät.* Pykälässä on laissa käytettävien keskeisimpien käsitteiden määritelmät.

Luotsaus olisi alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana ja kyseisen vesialueen ja merenkulun asiantuntijana.

Lakiehdotuksessa luotsilla tarkoitetaan henkilöä, jonka merenkulkulaitos on hyväksynyt harjoittamaan alusten luotsaamista Suomen vesialueella tai Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Itämerenluotsi määritellään henkilöksi, jonka merenkulkulaitos on hyväksynyt harjoittamaan luotsausta Itämeren alueella.

3 §. *Sovellettasala.* Pykälän mukaan lakia sovellettaisiin luotsaukseen, jota järjestetään alusten avustamiseksi Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella. Nykyisen luotsausasetuksen mukaan alusten on Suomen kulkuvesillä käytettävä valtion luotsia asetuksen säännösten mukaisesti. Kulkuvesiä ei ole asetuksessa tarkemmin määritelty. Lisäksi asetuksessa on erillinen pykälä luotsauksesta Saimaan vesialueella ja Saimaan kanavalla.

Ehdotuksen mukaan lakia sovellettaisiin yksiselitteisesti koko Suomen vesialueella, siis myös satama-alueella.

Lakia sovellettaisiin myös itämerenluotseina toimiviin Suomen kansalaisiin. Itämerenluotseista säädetään tällä hetkellä erillisessä asetuksessa, joka on annettu tasavallan presidentin yleisen asetuksenantovaltuuden nojalla. Itämerenluotsausta harjoittavat Merenkulkuhallituksen tehtävään hyväksymät henki-

löt, jotka toimivat luotseina Itämeren alueella kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella. Tällaista luotsipalvelua, joka on vapaaehtoista, käyttävät lähinnä suurehkot ulkomaiset alukset, jotka haluavat Suomesta ottaa luotsin avukseen Tanskan salmiin tai Kielin kanavalle lähettäessä. Itämerenluotseja koskevat asetustasoiset säännökset on tarkoitus säilyttää entisellään. Luotsauslain luotsin tehtäviä koskevat säännökset koskisivat myös itämerenluotseja. Samoin itämerenluotseihin sovellettaisiin lain rangaistussäännöksiä.

4 §. *Luotsaus toiminnan harjoittaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan merenkulkulaitos olisi velvollinen huolehtimaan luotsauksen järjestämisestä, kuten pääsääntöisesti nykyisinkin.

Sen lisäksi että merenkulkulaitoksen palveluksessa olevat valtion luotsit suorittavat luotsausasetuksen mukaisia luotsauksia, Merenkulkuhallitus tällä hetkellä antaa linjaluotsinkirjat sekä itämerenluotsien ohjauskirjat. Merenkulkuhallitus voi myös peruuttaa antamansa linjaluotsinkirjat ja ohjauskirjat, jos säännöksiä ja määräyksiä on rikottu. Merenkulkulaitoksen tehtävät tulisivat näiltä osin säilymään ennallaan.

Käytännössä merenkulkulaitos ei ole tähän asti hoitanut varsinaisia satamaluotsauksia. Lakiehdotuksen 7 §:n mukaan luotsaustapahuma alkaa, kun alus lähtee laiturista tai ankuripaikalta, ja päättyy satamaan tullessa silloin, kun alus on ankkuroitu tai kiinnitetty laiturisiin. Koska kunnilla on satamajärjestysten nojalla oikeus määrätä luotsauksesta satama-alueella, 4 §:n 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan satama-alueella luotsausta saavat toimittaa myös satamahallinnon tehtävään hyväksymät henkilöt. Käytännössä tähän ei ilmeisesti tule olemaan paljon tarvetta, koska merenkulkulaitoksen luotsit ehdotettujen säännösten nojalla suorittaisivat satamaluotsaukset virkatehtävinään.

5 §. *Luotsinkäyttövelvollisuus.* Sen lisäksi, mitä merilain 6 luvun 10 §:ssä säädetään päällikön velvollisuuksista käyttää luotsia, annettaisiin luotsauslain nojalla annettavalla asetuksella tarkemmat säännökset luotsinkäytöstä.

Luotsinkäyttövelvollisuus perustuisi lastin vaarallisuuteen, sen merta pilaavaan vaiku-

tukseen tai aluksen kokoon. Tältä osin velvollisuus olisi yhteneväinen muiden maiden asettamien vastaavien velvollisuuksien kanssa.

Tarkoituksena on, että alusten velvollisuus käyttää luotsia koskisi aluksia niiden liikennöidessä Suomen sisäisillä aluevesillä. Velvollisuus koskisi ulkomaisia ja suomalaisia aluksia tai alusyhdistelmiä, joiden suurin pituus on yli 60 metriä tai suurin leveys yli 10 metriä tai suurin sallittu kesälastisyvyys suolaisessa vedessä yli 4 metriä. Luotsinkäyttövelvollisuus olisi samanlainen sekä kotietä ulkomaanliikenteessä. On huomattava, että rannikkoliikenteen kuljetukset vapautuivat Suomen EU-jäsenyyden myötä myös EU:n jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtiville aluksille.

Nykyisen luotsausasetuksen mukaan kokoon perustuva suomalaisten alusten luotsinkäyttövelvollisuus on koskenut ulkomaanliikenteessä olevia aluksia, joiden nettovetoisuus on yli 1000. Mainittu nettovetoisuus vastaa noin 90 metrin pituista alusta.

Joissain maissa yhtenä luotsinkäyttövelvollisuuden kriteerinä on aluksen koko suhteessa käytettävään väylään. Aluksen ulkomittoihin ja syvyyteen perustuva luotsinkäyttövelvollisuus on yleistymässä, koska ulkomitat ja syväys paremmin suhteuttavat aluksen sen liikennöimään vesialueeseen.

Koosta riippumatta kaikki alukset, jotka kuljettavat vaarallisia tai merta pilaavia aineita irtolastina, olisivat velvollisia käyttämään luotsia. Uudessa luotsausasetuksessa määriteltäisiin tarkemmin, mitä kyseisillä aineilla tarkoitetaan. Luotsinkäyttövelvollinen tulisi myös olemaan ulkomainen valtionalus, jota ei käytetä kaupalliseen toimintaan.

Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautettuja olisivat kuitenkin Suomen valtion omistamat alukset, jotka eivät ole kaupallisessa käytössä, sekä alukset, joiden päälliköllä on merenkululaitoksen myöntämä linjaluotsinkirja aluksen käyttämälle väylälle. Linjaluotsinkirja voitaisiin myöntää myös ulkomaisen aluksen päällikölle. Linjaluotsinkirjan saamisen edellytyksistä säädettäisiin tarkemmin asetuksella. Vapautus ei kuitenkaan koskisi aluksia, jotka kuljettavat vaarallisia tai merta pilaavia aineita. Tarkoituksena on lisäksi ottaa asetukseen nykyistä sääntelyä vastaava säännös, jonka mukaan merenkululaitos voisi määrätä nimetyn päällikön tai tietyn aluksen käyttämään luotsia, jos siihen on

erityisiä syitä. Säännöstä voitaisiin soveltaa esimerkiksi edellä mainitut kokorajat alittaviin matkustaja-aluksiin, jos niiden päällystö ei hallitse tarvittavissa määrin suomen tai ruotsin kieltä. Merenkululaitos edellyttäisi esimerkiksi Tallinnan ja Helsingin välillä liikennöiviltä kantosiipialuksilta luotsin käyttöä, kunnes niiden päälliköillä on linjaluotsinkirja.

6 §. *Päällikön vastuu ja tiedonantovelvollisuus.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi aluksen päällikön vastuusta. Tarkoituksena ei ole muuttaa nykyistä vastuusääntelyä, vaan selventää sitä koskevia säännöksiä. Aluksen päällikkö olisi vastuussa aluksensa ohjailusta myös silloin, kun hän noudattaa luotsin antamia aluksen ohjailuun liittyviä ohjeita. Päällikön vastuusta säädetään lisäksi erityisesti merilaissa (674/1994).

Päällikkö velvoitettaisiin myös antamaan luotsille kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle. Hän olisi esimerkiksi velvollinen tekemään selkoa aluksen ohjailuun liittyvistä poikkeavuuksista ja vastaavista aluksen ohjailuun liittyvistä seikoista. Lisäksi luotsille olisi ilmoitettava, jos päällikkö luotsauksen aikana antaa aluksen ohjailun toisen tehtäväksi.

7 §. *Luotsin tehtävät.* Ehdotuksen mukaan luotsi toimisi aluksen päällikön merenkulullisena neuvonantajana ja olisi siinä ominaisuudessa velvollinen avustamaan aluksen päällikköä aluksen turvallisen kulun varmistamiseksi. Luotsi vastaisi luotsauksesta.

Luotsi olisi velvollinen antamaan aluksen päällikölle aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet, muun muassa antamaan selkoa luotsaukseen liittyvistä reitit suunnitelmista. Edelleen luotsin tehtävänä tulisi olemaan sellaisten alusten ohjailuun ja käsittelyyn liittyvien toimintojen valvominen, joilla on merkitystä alusliikenteen turvallisuudelle samoin kuin ympäristönsuojelulle.

Luotsaus alkaisi aluksen lähtiessä satamalaiturista tai ankkuripaikalta ja päättyisi, kun alus on kiinnitetty laituriiin tai on jäänyt satama-alueelle ankkuriin. Luotsauksen alkamisen ja päättymisen tarkemmasta määrittelystä on tällä hetkellä mainittu piiripäälliköiden vahvistamissa pysyvääsmääräyksissä luotsihenkilökunnalle.

Varsinaisen luotsauksen ohella luotsit olisivat asetuksella tarkemmin säädettävällä tavalla velvollisia tekemään ilmoituksia kaikista havainnoistaan, joilla on merkitystä

meri- ja tullivalvonnan kannalta. Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa sieltä annetussa neuvoston direktiivissä (93/75/ETY) velvoitetaan luotsit ilmoittamaan tietoon tulleista puutteista, jotka saattavat vaarantaa aluksen turvallisen matkan. Luotsi olisi velvollinen raportoimaan myös luotsattavan aluksen omista vahingoista tai sen aiheuttamista vahingoista. Ilmoitusvelvollisuutta koskevat säännökset ja määräykset pohjautuvat useassa tapauksessa Euroopan yhteisöjen tai Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöksiin.

8 §. *Luotsin oikeus kieltäytyä luotsauksesta.* Ehdotetun pykälän mukaan luotsi voi kieltäytyä luotsauksesta, jos hän katsoo matkan aloittamisen tai jatkamisen vaarantavan merenkulun tai ympäristön turvallisuutta. Asiasta olisi tällöin heti ilmoitettava luotiasemalle tai liikenteenohjauskeskukselle. Myös nykyisten säännösten mukaan luotsilla on oikeus kieltäytyä luotsauksesta, jos siihen on syytä.

9 §. *Luotsin pätevyys.* Ehdotuksen mukaan luotsin pätevyysvaatimuksista säädettäisiin asetuksella. Merenkulkulaitoksessa antaisivat asianomaiset merenkulkupiirit luotsien ohjauskirjat. Saadakseen ohjauskirjan luotsilta edellytettäisiin merikapteeninkirjaa ja lisäksi sellaista terveyttä ja kuntoa, joka vaaditaan kauppa-aluksessa olevalta. Lisäksi ohjauskirjan saamisen edellytyksenä olisi, että luotsi on suorittanut merenkulkupiirissä luotsaus-tutkinnon. Nykyään rannikon luotseilla on pääsääntöisesti merikapteenin pätevyys, vaikka erityistä pätevyysvaatimusta ei olekaan säädetty.

10 §. *Virka-apu.* Valtion aluksen päällikkö sekä poliisi, rajavartiolaitos ja tullilaitos olisivat velvollisia antamaan luotsille virka-apua toimialallaan. Säännös vastaa nykyisen luotsausasetuksen virka-apua koskevaa pykälää.

11 §. *Valvonta.* Ehdotuksen mukaan luotsauslain täytäntöönpano ja sen ylin valvonta kuuluisivat asianomaiselle ministeriölle eli tällä hetkellä liikenneministeriölle. Merenkulkulaitoksen tehtävänä olisi puolestaan lain sekä sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta. Ehdotus vastaa nykyistä tehtävänjakoa.

12 §. *Rangaistussäännökset.* Pykälän mukaan esitettäisiin luotsausrikoksena tuomitta-

vaksi sakkoa tai vankeutta enintään kuusi kuukautta lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta tapahtuvasta rikkomisesta. Tällaisena rikkomisena pidettäisiin esimerkiksi luotsaamista ilman oikeutta tai laiminlyöntiä luotsinkäyttövelvollisuuden suhteen samoin kuin säädettyjen ilmoitusvelvollisuuksien rikkomista, jos teko on omiaan vaarantamaan merenkulun turvallisuutta. Säännös olisi toissijainen.

Vähäisestä luotsausrikoksesta tai huolimattomuudesta tapahtuvasta luotsauslain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten rikkomisesta olisi seurauksena sakkoa.

Hallituksen esityksessä liikenne-rikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta (HE 32/1997) päädyttiin siihen, että merilain 20 luvun säännöksiin ei puututa, vaan ne jätetään odottamaan luvun kokonaisuudistusta. Koska luotsauslainsäädäntö liittyy merilain tavoin kaupparenkulkuun, katsottiin, että sen kytkeminen rikoslain kokonaisuudistukseen on tarkoituksenmukaista suorittaa samanaikaisesti merilain 20 luvun uudistamisen kanssa.

13 §. *Tuomioistuin.* Merenkulun asiantuntemusta vaativana asiana tuomioistuin määräytyisi voimassa olevan merilain 21 luvun säännösten mukaisesti. Toimivaltaiset alioikeudet (merioikeudet) määräytyvät merilain mukaan hovioikeuspiireittäin. Toimivaltainen merioikeus riitajutussa on sen hovioikeuspiirin merioikeus, jossa vastaajalla on kotipaikka tai jossa hän harjoittaa pysyvästi liikettään tai jossa alus on. Isännistöyhtiön kotipaikkana pidetään aluksen kotipaikkaa.

Tuomiovaltaisesta merioikeudesta voidaan riitajutuissa myös tietyin edellytyksin sopia.

Merilain nojalla tuomittavien rikosjuttujen toimivaltainen merioikeus on sen hovioikeuspiirin merioikeus, jossa rikos on tehty. Merioikeuspaikka määräytyy samalla tavalla alusten yhteentörmäyksen estämiseksi annettujen säännösten rikkomisessa. Jos rikos on tehty matkalla, asia käsitellään merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jonne vastaaja aluksella ensin saapuu tai jossa hänet muuten tavataan taikka jossa aluksen kotipaikka on.

14 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Lain täytäntöönpanosta annettaisiin tarkemmat säännökset asetuksella. Luotsausasetuksessa on tarkoitus säätää luotsinkäyttövelvollisuudesta, luotsin oikeuksista ja velvollisuuksista ja luotsausoikeuden myöntämis-

tä. Itämerenluotseista säädettäisiin erillisellä asetuksella kuten nykyisinkin.

Merenkululaitokselle voitaisiin asetuksella antaa valtuutus antaa tarkempia määräyksiä luotsauksesta, kuten tarkemmat luotsausohjeet ja määräykset luotsaukseen oikeuttavista pätevyyskirjoista, luotsin tilausajoista, luotsauksen rajoittamisesta ja muista vastaavista luotsaukseen liittyvistä seikoista. Lisäksi merenkululaitos voisi sen mukaan kuin asetuksella säädetään, myöntää yksittäistapauksessa tai erityisten sää- tai jääolosuhteiden vuoksi poikkeuksia lain sekä sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksista.

15 §. *Voimaantulo.* Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana, koska neuvottelut luotseille tulevasta kompensatiosta satamaluotsauksen saattamisesta luotsien virkavelvollisuuden piiriin ovat vielä käynnissä ja asian ratkaiseminen kytkeytyy myös tulopoliittiseen ratkaisuun. Samalla kumottaisiin luotsausasetus, linjaluotseista annettu asetus sekä ruotsalaisten matkustaja-alusten vapauttamisesta luotsinkäyttövelvollisuudesta eräissä tapauksissa annettu asetus.

Pykälään ehdotetaan sisällytettäväksi siirtymäsäännös, jonka mukaan lupa, kielto tai muu päätös, joka on annettu edellä mainittujen, kumottaviksi ehdotettujen asetusten tai niiden nojalla annettujen määräysten nojalla pysyisi edelleen voimassa, jollei sitä muuteta tai kumota ehdotetun lain taikka sen nojalla annettavien säännösten tai määräysten mukaisesti.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetun luotsauslain 14 §:n nojalla annettaisiin luotsausasetus. Asetuksessa olisivat tarkemmat säännökset luotsinkäyttövelvollisuudesta sekä luotsin oikeuksista ja velvollisuuksista. Edelleen asetukseen sisällytettäisiin säännökset luotsien ohjauskirjoista ja linjaluotsinkirjoista.

Tarkemmat luotsausohjeet ja määräykset luotsin pätevyysvaatimuksista ja luotsin tilausajoista, aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta ja luotsaukseen liittyvistä muista seikoista annettaisiin luotsausasetuksen nojalla merenkululaitoksen määräyksinä. Samoin annettaisiin linjaluotsinkirjoista ja ohjauskirjoista merenkululaitoksen määräykset. Tarkoituksena on, että määräyksiä linjaluotsinkirjan saamiseksi valmistellaan työryhmässä, jossa eri intressipiirit ovat edustettuina.

3. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Lain voimaantulo kytkeytyy tulopoliittisen sopimuksen voimaantuloon.

Esitys liittyy valtion vuoden 1998 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Luotsauslaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on alusliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

2) *luotsilla* henkilöä, jonka merenkulkulaitos on hyväksynyt harjoittamaan luotsausta Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella;

3) *itämerenluotsilla* henkilöä, jonka merenkulkulaitos on hyväksynyt harjoittamaan luotsausta Itämeren alueella.

3 §

Sovelletamisala

Tätä lakia sovelletaan luotsaukseen, jota järjestetään alusten avustamiseksi Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Lakia sovelletaan myös itämerenluotseina toimiviin Suomen kansalaisiin.

4 §

Luotsaustoiminnan harjoittaminen

Merenkulkulaitos huolehtii luotsauksen

järjestämisestä ja valvoo luotsaustoimintaa.

Satama-alueella luotsausta saavat harjoittaa myös satamahallinnon tehtävään hyväksymät henkilöt.

5 §

Luotsinkäyttövelvollisuus

Sen lisäksi, mitä merilain (674/1994) 6 luvun 10 §:ssä säädetään velvollisuudesta käyttää luotsia, alusten on Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella käytettävä luotsia siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

6 §

Päällikön vastuu ja tiedonantovelvollisuus

Aluksen päällikkö on vastuussa aluksensa ohjailusta myös silloin, kun hän noudattaa luotsin antamia aluksen ohjailuun liittyviä ohjeita.

Päällikkö on velvollinen antamaan luotsille kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle.

7 §

Luotsin tehtävät

Luotsi on vastuussa luotsauksesta. Luotsin on annettava luotsattavan aluksen päällikölle aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet sekä valvottava niitä aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä, joilla on merkitystä alusliikenteen turvallisuudelle ja ympäristönsuojelulle.

Luotsin muista tehtävistä, kuten velvollisuudesta tehdä alusliikenteen turvallisuuden,

meri- ja tullivalvonnan tai ympäristönsuojelun kannalta tarpeellisia ilmoituksia, säädetään asetuksella.

Luotsaus alkaa silloin, kun alus lähtee laiturista tai ankkuripaikalta, ja satamaan tultessa luotsaus päättyy silloin, kun alus on ankkuroitu tai kiinnitetty laituriin.

8 §

Luotsin oikeus kieltäytyä luotsauksesta

Luotsilla on oikeus kieltäytyä luotsauksesta, jos hän katsoo, että matkan aloittaminen tai jatkaminen vaarantaa luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta. Luotsin on tällöin välittömästi ilmoitettava luotsiasemalle tai liikenteenohjauskeskukselle luotsauksen keskeyttämisestä.

9 §

Luotsin pätevyys

Luotsin pätevyysvaatimuksista säädetään asetuksella.

10 §

Virka-apu

Luotsilla on oikeus saada tarvittaessa valtion aluksen päälliköltä sekä poliisilta, rajavartiolaitokselta ja tullilaitokselta sitä virka-apua, jota nämä voivat antaa.

11 §

Valvonta

Tämän lain täytäntöönpano ja lain noudattamisen ylin valvonta kuuluvat asianomaiselle ministeriölle.

Merenkulkulaitos valvoo tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

12 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä laimin-

lyömällä velvollisuuden käyttää luotsia tai luotsaamalla ilman oikeutta taikka laiminlyömällä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden tahi muulla vastaavalla tavalla siten, että teko on omiaan vaarantamaan merenkulun turvallisuutta, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, *luotsausrikoksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Jos luotsausrikos on vähäinen taikka jos tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten rikkominen on tapahtunut huolimattomuudesta, rikoksentekijä on tuomittava *luotsausrikkomuksesta* sakkoon.

13 §

Tuomioistuिन

Tämän lain mukaan ratkaistavissa jutuissa tuomioistuिन määräytyy merilain 21 luvun mukaan.

14 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella. Itämerenluotseista säädetään lisäksi erikseen asetuksella.

Merenkulkulaitos voi, sen mukaan kuin asetuksella säädetään, antaa tarkempia määräyksiä luotsauksesta sekä myöntää yksittäistapauksessa tai erityisten sää- tai jääolosuhteiden vuoksi poikkeuksia tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksista.

15 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tällä lailla kumotaan 5 päivänä joulukuuta 1957 annettu luotsausasetus (393/1957) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, linjaluotseista 14 päivänä lokakuuta 1960 annettu asetus (410/1960) ja ruotsalaisten matkustaja-alusten vapauttamisesta luotsinkäyttövelvollisuudesta eräissä tapauksissa 21 päivänä joulukuuta 1984 annettu asetus (903/1984).

Lupa, kieltö tai muu päätös, joka on annettu 2 momentissa mainittujen asetusten tai

niiden nojalla annettujen määräysten nojalla, tämän lain taikka sen nojalla annettujen
on kuitenkin voimassa myös tämän lain tul- säännösten tai määräysten mukaisesti.
tua voimaan, jollei sitä muuteta tai kumota

Helsingissä 3 päivänä lokakuuta 1997

Tasavallan Presidentti

MARTTI AHTISAARI

Liikenneministeri *Matti Aura*

Luotsausasetus

Liikenneministerin esittelystä säädetään päivänä kuuta 199 annetun luotsauslain
(/) 14 §:n nojalla:

1 Luku

Luotsinkäyttövelvollisuus

1 §

Suomen sisäisillä aluevesillä on seuraavien alusten käytettävä luotsia:

1) alus tai alusyhdistelmä, jonka suurin pituus on yli 60 metriä tai suurin leveys yli 10 metriä tai suurin sallittu kesälastisyvyys suolaissa vedessä yli 4 metriä;

2) alus, joka irtolastina kuljettaa vaarallisia tai merta pilaavia aineita; ja

3) ulkomainen valtion alus, jota ei käytetä kaupallisen toiminnan harjoittamiseen.

Edellä mainitusta luotsinkäyttövelvollisuudesta ovat kuitenkin vapautetut Suomen valtion omistamat alukset, joita ei käytetä kaupallisen toiminnan harjoittamiseen sekä 1 momentin 1 kohdassa mainitut alukset, joiden päälliköllä on merenkululaitoksen myöntämä linjaluotsinkirja käytettävälle välille.

Merenkululaitos voi turvallisuus- tai ympäristönsuojelullisista syistä määrätä nimetyn päällikön tai tietyn aluksen käyttämään luotsia.

2 §

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1) *vaarallisella aineella* IBC-koodin 17 luvun ja IGC-koodin 19 luvun mukaisesti luokiteltuja aineita;

2) *merta pilaavalla aineella* Marpol 73/78-yleissopimuksen I liitteen mukaisesti määriteltäviä öljyjä, Marpol 73/78-yleissopimuksen II liitteen mukaisia vaarallisia nestemäisiä aineita ja Marpol 73/78-yleissopimuksen III liitteen mukaisesti määriteltäviä haitallisia aineita;

3) *IMO:lla* Kansainvälistä merenkulkujärjestöä (International Maritime Organization);

4) *MARPOL 73/78-* yleissopimuksella

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/83) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

5) *IBC-koodilla* vaarallisia kemikaaleja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kansainvälistä säännöstöä; sekä

6) *IGC-koodilla* nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön kansainvälistä säännöstöä.

3 §

Alusten on käytettävä luotsia Saimaan vesialueella ja Saimaan kanavalla Brusnitshnoven sulun ja Mälkiän sulun välillä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu luotsinkäyttövelvollisuudesta ovat kuitenkin vapautettuja seuraavat alukset, jos ne eivät irtolastina kuljeta vaarallisia tai merta pilaavia aineita:

1) Suomen valtion alukset, joita ei käytetä kaupallisen toiminnan harjoittamiseen;

2) alle 25 metrin pituiset alukset ja työntöyhdistelmät, joiden pituus on alle 25 metriä;

3) kotimaanliikenteen alukset Saimaan vesialueella; sekä

4) alukset, joiden päälliköllä on linjaluotsinkirja.

Luotsinkäyttövelvollisuus ei myöskään koske venäläisiä aluksia niiden käyttäessä vain Saimaan kanavan Venäjän puoleista osaa.

Sen estämättä, mitä 2 momentissa on säädetty, merenkululaitos voi turvallisuus- tai ympäristönsuojelullisista syistä määrätä nimetyn päällikön tai tietyn aluksen käyttämään luotsia.

2 Luku

Luotsin oikeudet ja velvollisuudet

4 §

Luotsilla on oikeus suorittaa luotsauksia niillä vesialueilla, joihin hän on saanut merenkululaitoksen myöntämän ohjauskirjan nojalla luotsausoikeuden. Luotsaukseen oikeuttava ohjauskirja annetaan määrääjäksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan uudistaa.

5 §

Luotsilla on oikeus ottaa luotsausmatkalle mukaansa apulainen, jos se on tarpeellista luotsauksen suorittamista tai paluumatkaa varten. Mukaan voidaan ottaa myös luotsiksi koulutettava henkilö.

Jos luotsaukseen käytetään useita luotseja, niin aluksen päällikölle on ilmoitettava ennen luotsauksen aloittamista, kuka luotseista vastaa luotsauksesta.

6 §

Luotsin on ilmoitettava merenkululaitoksen antamien ohjeiden mukaisesti kaikista havainnoistaan, jotka liittyvät meri- ja tullivalvontaan, merenkulun, aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen tai ympäristönsuojeluun.

Luotsin on myös ilmoitettava kaikista luotsattavalle alukselle sattuneista tai aluksen aiheuttamista vahingoista ja vaadittaessa annettava niistä lisätietoja.

3 Luku

Luotsin ohjauskirjat ja linjaluotsinkirjat

7 §

Luotsin ohjauskirjat myöntää asianomainen merenkulupiiri. Ohjauskirjan myöntämisen edellytyksenä on, että luotsilla on merikapteeninkirja ja että hänellä on sellainen terveys ja kunto, joka vaaditaan kauppa-aluksessa kansipalveluksessa olevalta. Lisäksi luotsin tulee olla suorittanut merenkulupiirin järjestämän luotsaustutkinnon.

Ohjauskirjan myöntämisestä, voimassaolosta ja peruuttamisesta antaa merenkululaitos tarkemmat määräykset.

8 §

Merenkululaitos voi myöntää hakemuksesta linjaluotsinkirjan tietyille väylälle aluksen päällikölle tai perämiehelle, jolla on merenkululaitoksen määräämä määrä suoritettuja matkoja aluksen päällikkönä tai perämiehenä kyseisellä väylällä ja joka on asianomaisessa merenkulupiirissä suoritetussa tutkinnossa ja koeluotsauksessa osoittanut tuntevansa asianomaisen väylän. Hakijan on lisäksi tarvittavassa laajuudessa hallittava suomen tai ruotsin kieli.

Linjaluotsinkirjan voimassaolosta ja peruuttamisesta antaa merenkululaitos tarkemmat määräykset.

4 Luku

Erinäiset säännökset

9 §

Luotsilla on oikeus saada tarvittaessa valtion alusten päälliköiltä sekä poliisilta, rajavartiolaitokselta ja tullilaitokselta sitä virkapuuta, jota nämä voivat antaa.

10 §

Merenkululaitos voi yksittäistapauksessa tai erityisten sää- tai jääolosuhteiden johdosta myöntää poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuutta koskevista säännöksistä, jos niiden soveltaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa.

11 §

Merenkululaitos antaa tarkemmat luotsausohjeet ja määräykset luotsin pätevyysvaatimuksista ja luotsintilausajoista, aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta, luotsauksen rajoittamisesta ja muista luotsaukseen oleellisesti liittyvistä asioista.

5 Luku

Voimaantulo

12 §

Tämä asetus tulee voimaan päivänä
kuuta 199 .

