Liikenne- ja viestintäministeriölle

Luonnos valtioneuvoston asetukseksi luotsauksesta (15.11.2016)

Luotsiliiton lausunto

Hallituksen esitys Luotsauslain ja Alusliikennepalvelulain muuttamisesta (HE 207/2016 vp) on tällä hetkellä Eduskunnan käsittelyssä. Liikenne- ja viestintäministeriö antaa mahdollisuuden lausua 28.11.2016 mennessä luonnoksesta Valtioneuvoston asetuksesta luotsauksesta. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia teknisluontoisia määräyksiä muun muassa luotsin ohjauskirjantutkinnon, linjaluotsintutkinnon sekä yleisvapautuksen myöntämisen sisällöstä ja tutkintojen menettelytavoista. Erittäin keskeisiä säädöksiä on nyt hajautettuna laissa, asetuksessa ja viranomaismääräyksissä. Kokonaisuuden hallinta ja niistä lausuminen yksittäisinä asioina on vaikeaa ellei mahdotonta. Luotsiliitto ei pidä menettelytapaa hyvänä.

Luotsiliitto viittaa edelleen aikaisemmin antamiinsa lausuntoihin liikenne- ja viestintäministeriölle koskien Hallituksen esitystä Luotsauslain muuttamisesta (HE 207/2016 vp) sekä 15.4.2016 päivättyyn lausuntoon Luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi luotsauksesta.

Luotsiliitto katsoo, että luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan sekä yleisvapautuksen saamisen kriteerit ovat oltava sellaiset, että riittävä paikallistuntemus, väyläosaaminen ja navigointitaidot saaristossa ja satamissa voidaan varmistaa. Edellä mainittuun liittyen nähdään välttämättömäksi seuraava tarkennus luotsaukseen liittyvässä sääntelyssä:

> Luotsiliitto esittää, että Valtioneuvoston asetuksella joko itse asetuksessa tai jotenkin muutoin varmistetaan, että myöhemmin annettavassa viranomaismääräyksessä on kirjaus Luotsauslain (HE207/2016 vp) 11 a § 3) laivasimulaattorissa tehtävästä kokeesta, jossa säädetään suorittajan kyky navigoida alusta laatimansa reittisuunnitelman mukaisesti optisesti ja tutkan avulla sekä kyky toimia poikkeustilanteissa toteutetaan **ilman elektronista karttaa ja ilman tutkakuvalle projisoitua väyläviivaa tms.**

Luotsiliitto toteaa, että edellä mainitulla esityksellä ei lisätä merenkulkuelinkeinon kustannuksia eikä sillä ole hallinnon sujuvoittamisen kannalta haitallisia vaikutusta. On syytä huomioida, että simulaattorissa voidaan turvallisesti toteuttaa osaamisen ja ammattitaidon varmistaminen toisin kuin merellä tapahtuvassa koeluotsauksessa. Esimerkkinä voidaan todeta m/s Isabellan karilleajo koeluotsauksen aikana, kun elektroninen kartta kytkettiin pois käytöstä. Samankaltainen tekninen ongelma voi tapahtua milloin vain ja kenelle tahansa ja siksi on hyvin tärkeää varmistaa tutkinnon suorittajan kyky navigoida kaikissa näkyvyysolosuhteissa vain tutkan avulla.

Asetusluonnoksen pykäläkohtainen käsittely

2 § Luotsin ohjauskirjan myöntäminen

Esitetään poistettavaksi mom 5: (Luotsauslain 12 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun merikapteeninkirjan esittämistä ei vaadita silloin, kun luotsille on aikaisemmin myönnetty ohjauskirja jollekin väylälle ja hän hakee ohjauskirjaa jollekin toiselle väylälle.)

3 § Luotsin ohjauskirjan uudistaminen

Luotsiliitto katsoo, että luotsin ohjauskirjan uudistamisen säädökset asetusluonnoksessa eivät poista niitä ongelmia, joita on havaittu voimaassa olevassa asetuksessa 10.3.2011/246. Luotsiliitto kiinnittää jäljempänä huomion luotsin ammattitaidon ja väylätuntemuksen säilyttämiseen sekä taloudellisiin ja niihin liittyviin muihin seikkoihin.

Luotsiliitto katsoo, että ohjauskirjan uudistamisen edellytykset ammattitaidon ja väylätuntemuksen osalta täyttyvät mikäli luotsi osoittaa työskennelleensä vakinaisesti luotsina hakemusta edeltäneenä aikana hakemuksen kohteena olevalla väylällä tai väylillä jollakin rajatulla vesialueella (vrt. 8 § Erivapauden uudistaminen). Käytännössä tämä tarkoittaa luotsiaseman toiminta-aluetta ja niillä olevia luotsattavia väyliä. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi mahdollisuus edellyttää, että hakija esittää todistuksen luotsauslain 11 a §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetun kirjallisen kokeen suorittamisesta ja luotsauslain 11 b §:ssä tarkoitetun koeluotsauksen suorittamisesta mikäli erityiset syyt sitä puoltavat.

Lisäksi Luotsiliitto esittää, että valtion erityistehtäväyhtiö Finnpilot Pilotage Oy velvoitettaisiin esimerkiksi laatujärjestelmässään määrittämään riittävät kriteerit luotsin ammattitaidon ja sen kehittämisen sekä väylätuntemuksen osoittamiseksi. Tässä voitaisiin soveltuvin osin huomioida asetusluonnoksen 15.11.2016 3 §:n säädöksiä.

Luotsiliitto huomauttaa, että asetusluonnoksen 3 § johtaa lähes jokaisen luotsin kohdalla ohjauskirjan uusimismenettelyyn, joka on taloudellisessa mielessä kohtuuton luotsausyhtiölle. Yhden luotsin ohjauskirjan uusiminen aiheuttaa vähintään 3000 euron kulut/luotsi. Tämä tarkoitta noin 500 000 euroa/ 5 vuoden ajanjakso. Kyseinen kulu vaikuttaa luotsausmaksutasoon sitä nostavana.

10 § Tutkintojen järjestäjää koskevat erityisvaatimukset

Esitetään, että 1 mom 1) kohta muutetaan seuraavasti (muutos kursiivina ja lihavoituna).

1) luotsaustutkinnoista vastaavalla henkilöllä ja luotsaustutkintoja vastaan ottavalla henkilöstöllä on merenkulkijoiden ammatilliseen koulutukseen soveltuva opettajankoulutus ja kokemusta luotsaustutkintoihin liittyvästä koulutuksesta ***ja*** suoritettu luotsin ohjauskirjaa tai linjaluotsinkirjaa koskeva tutkinto;

Hangossa 24.11.2016
Antti Rautava, puheenjohtaja

Merenkulun onnettomuudet lisääntyneet

24.11.2016 10.09

Vuoden 2016 tammi-syyskuun aikana Trafin tietoon tuli 36 Suomen aluevesillä ja 34 suomalaisille aluksille tapahtunutta kauppamerenkulun onnettomuutta, mikä on enemmän kuin koko viime vuonna yhteensä. Trafin asiantuntijat arvioivat, että onnettomuuksista suurin osa johtui puutteellisesta tilannetietoisuudesta aluksilla. Taustalla monessa onnettomuudessa oli arvion mukaan puutteellinen turvallisuuskulttuuri.

”Kauppamerenkulun onnettomuuksien määrä on lisääntynyt viime kuukausina, minkä vuoksi asiaa on syytä katsoa tarkemmin. Suomalaisen merenkulun turvallisuustilanne on kuitenkin kokonaisuutena hyvä ja onneksi vakavia henkilövahinkoja vaatineilta onnettomuuksilta ollaan toistaiseksi vältytty”, toteaa Trafin merenkulkujohtaja **Tuomas Routa**.

”Toimiva turvallisuuskulttuuri on ensiarvoisen tärkeää merenkulun turvallisuudelle, minkä takia siihen kannattaa kiinnittää erityistä huomiota. Tilannetietoisuus, maltti ja tarkkaavaisuus ovat myös oleellisia meriliikenteen hyvälle turvallisuuskehitykselle”, jatkaa Routa.

Kotimaanliikenteen onnettomuudet lisääntyneet

Suomalaisille aluksille on tapahtunut tammi-syyskuussa 34 onnettomuutta, kun koko viime vuonna onnettomuuksia oli yhteensä 29 ja vuotta aiemmin 33. Suomen aluevesillä onnettomuuksia tapahtui tammi-syyskuussa yhteensä 36, kun viime vuonna onnettomuuksia oli yhteensä 34.

”Alustavien tietojen mukaan näyttää siltä, että myös loka-marraskuun aikana kehitys on jatkunut vastaavana”, toteaa erityisasiantuntija **Esa Pasanen**.

Trafin asiantuntijoiden arvion mukaan suurin osa kuluvana vuonna sattuneista onnettomuuksista johtui puutteellisesta tilannetietoisuudesta aluksilla. Tammi-syyskuun aikana ovat erityisesti lisääntyneet onnettomuudet, joissa erityyppiset yksilön toimintaan liittyvät tekijät on arvioitu ensisijaiseksi syyksi. Näiden onnettomuuksien määrä näyttää kaksinkertaistuneen kahden vuoden takaisesta. Teknisestä viasta johtuvat onnettomuudet ovat olleet vähäisempiä ja niiden määrä on pysynyt ennallaan tänä ja viime vuonna. Monen onnettomuuden taustalla arvioitiin olevan puutteellinen turvallisuuskulttuuri.

Onnettomuusmäärät ovat pääosin kasvaneet viime vuonna kotimaanliikenteen aluksilla. Liikenne- tai alusmäärät eivät ole sen sijaan muuttuneet aikaisimmista vuosista merkittävästi, joten onnettomuudet ovat lisääntyneet myös suhteellisesti tarkasteltuna.

Veneilyonnettomuuksissa menehtynyt viime vuotta enemmän

Kuolemaan johtaneiden veneilyonnettomuuksien osalta kuluva vuosi on ollut synkkä. Tammi-syyskuussa veneilyonnettomuuksissa menehtyneitä oli jo 40, mikä on yhtä paljon kuin koko viime vuonna yhteensä.

”Osa veneilijöistä jatkaa veneilykautta aivan jäiden tuloon asti. Pimeällä ja kylmällä turvallisuudesta ja tarkkaavaisuudesta huolehtiminen on entistäkin tärkeämpää”, muistuttaa yksikönpäällikkö **Ville Räisänen**.

Satamavaltiotarkastuksissa huomautusten ja pysäytysten määrä kasvanut

Suomalaisten alusten saamat huomausten kohteet ns. Paris MoUn alueella tehtävien satamavaltiotarkastusten osalta ovat pysyneet aikaisempien vuosien kaltaisina. Lukumäärällisesti huomautusten määrä on kuitenkin noussut viime vuodesta ja ne keskittyvät tietyille aluksille.

Suomalaisten alusten pysäytyksiä on tehty kuluvana vuonna Paris Moun alueella kolme ja tämän lisäksi yksi alus on pysäytetty Yhdysvaltain rannikkovartioston (USCG) toimesta. Viime vuonna pysäytyksiä ei ollut lainkaan.

Paris MoU eli Pariisin yhteistyöpöytäkirja on merenkulun yhteistyösopimus, johon kuuluu 27 Euroopan ja pohjoisen Atlantin valtiota ja se velvoittaa tarkistamaan, että satamissa käyvät ulkomaiset alukset noudattavat kansainvälisen merenkulkujärjestön IMOn määräyksiä.

Trafi pitää yllä kauppamerenkulun onnettomuustilastoja ja seuraa merenkulun turvallisuutta mm. merenkulun tilakuvan avulla. Tilakuva päivitetään Trafin sivuille neljännesvuosittain.

Lisätiedot:
Merenkulun turvallisuuden tila:
- Merionnettomuudet Q3/2016
- Merenkulun ja veneilyn turvallisuustavoitteiden seuranta Q3/2016

Trafin tiedote: Vesillä menehtynyt alkuvuoden aikana jo 40 henkilöä (3.10.2016)

erityisasiantuntija Esa Pasanen, p. 029 5347 061, esa.pasanen (at) trafi.fi
yksikönpäällikkö Ville Räisänen (veneily), p. 029 5346 457, ville.raisanen (at) trafi.fi, Twitterissä @villeraisanen
johtava asiantuntija Aleksi Uttula (satamavaltiotarkastukset), p. 029 5346 468, aleksi.uttula (at) trafi.fi