Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

30.11.2018

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Asia: HE eduskunnalle luotsauslain muuttamisesta.

Suomen Varustamot "**SV**" kannattaa luotsauslain muuttamista etäluotsauksen mahdollistamiseksi. Olemme kuitenkin valmisteluvaiheessa peräänkuuluttaneet esitystä, jossa etäluotsaukselta olisi poistettu kaikki esteet. Tulkintamme mukaan perimmäinen syy hallitusohjelman kokeilukulttuurin käyttöönottamiselle on Oy Suomi-Finland Ab kuvan rakentaminen ulkomailla edellä-kävijämaana

Tällä HE:lla 225/2018 Suomesta ei kehitetä digitalisaation kärkimaata. Perusteluissa kyllä puhutaan uusien teknologioiden kokeilemisesta ja sitä kautta tapahtuvan luotsaustoiminnan kehittämisestä ja luotsaustapahtuman turvallisuudesta (luotsin ei tarvitse nousta alukseen/ jäädä aluksesta). Jotta etäluotsauskokeilusta olisi mitään hyötyä se olisi edellyttänyt kaikkien esteiden poistaminen laista.

Nykytekniikalla voidaan kaikki tieto aluksen liikkeistä lintuperspektiivissä keskittää etäluotsausta suorittavalle henkilölle, joka vuorostaan välittää tiedon aluksen vahtipäällystölle. Tämä mahdollistaa kattavamman tilannehallinnan aluksen liikkeistä etäohjaajalle, verrattuna nykymuotoiseen tilannekuvaan, joka on fyysisesti aluksella olevan luotsin käytössä.

SV on esittänyt innovatiivisena ideana, että etäluotsauskokeilu toimisi osana erivapaustutkintoa ja linjaluotsikoulutusta, kun simulaattori-ajo ja tentti korvattaisiin oikealla ajolla, oikealla väylällä/ merialueella. Näin hyödyntämällä olemassa olevia aluksia ja teknologiaa varmistettaisiin ilman lisäkustannuksia turvallinen etäluotsauskokeilu kauppamerenkulun väylällä päällikön ja/tai perämiehen praktiikan hankintavaiheessa sekä vastaavan aluksen todentamistapauksissa. Tämä ratkaisisi myös uuden 8 § 4 momentin häiriötilanteiden hallinnan.

LVM:n virastouudistuspakettiin kuuluu myös alusliikennepalveluiden (VTS) yhtiöittäminen valtion erityistehtäväyhtiöksi. Tämä on ratkaisevassa asemassa, koska kattava VTS-tilannekuva on etäluotsauksen perusedellytys. SV pitää suppeana ratkaisuna, että etäluotsauskokeilulupa myönnettäisiin yksinoikeutena Finnpilot Pilotage Oy:lle, kun samanaikaisesti on päätetty perustaa Traffic Management Finland Oy, jonka osana tulee toimimaan Vessel Traffic Services Finland Oy. SV kannattaa ratkaisua, joka edistäisi alusliikenteelle tarjottavien palveluiden kehittämistä kokonaisuutena.

HE:n 4§:n yleisperusteluissa todetaan, että "*Etäluotsauksen ei ole tarkoitus keinotekoisesti mahdollistaa uusien toimijoiden tuloa luotsaustoiminnan harjoittajiksi*". SV pitää tätä perustelua nykyisen kehityssuunnan kanssa ristiriitaisena. Digitalisaation lisääntymisellä ja laadukkaamman ja ajantasaisemman tiedon hyödyntämisellä on näkemyksemme mukaan tavoitteena mahdollistaa olemassa olevien palveluiden kehittäminen, mutta myös alan kehittyminen ja uusien toimijoiden allalle tulo.

Jotta SV:llä olisi ollut mahdollisuus antaa täydellisen lausunnon niin seuraavat seikat olisi niin ikään tullut avata HE:ssä.

Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

1) Luotsaustaksa, jonka tasosta määrää Finnpilot Pilotage Oy:n hallitus mutta miten etäluotsaukseen tarvittavan tilannekuvan kustannukset tullaan jyvittämään luotsaustaksaan?
2) Kokeilualukset. Toivomme edelleen, että innovatiivinen esityksemme etäluotsauskokeilun käytöstä osana erivapaustutkintoa ja linjaluotsikoulutusta, otettaisiin huomioon.
3) Väylät, olisi hyvä turhan byrokratian välttämiseksi linjata, että etäluotsauskokeilua voidaan harjoittaa kaikilla luotsiväylillä.
4) Kokeiluluvan pituus. HE:ssä esitetään, että sitä myönnetään määräaikaisena enintään viideksi vuodeksi. Tarkoittaako tämä uusien toimijoiden markkinoillepääsykieltoa vuoteen 2024 asti?

Tällä hetkellä tilannekuva rannikon väyliltä muodostetaan alusliikennepalvelun operoiman tutka- ja AIS-verkon avulla. Mikäli tarkoituksena on, että etäluotsaus ja alusliikennepalvelu ovat erilliset toiminnot ja etäluotsaus tukeutuu osittain alusliikennepalvelun tilannekuvaan, niin miten tämän on suunniteltu näkyvän etäluotsauksen hinnoittelussa? Väylämaksulla katetaan mm. alusliikenteelle tarjottavista palveluista aiheutuvia kustannuksia eli alusliikennepalveluista maksetaan jo tämän veroluoteisen maksun muodossa. Etäluotsaus toiminnan muuttuessa kaupalliseksi toiminnaksi, on huolehdittava siitä, että asiakkaalle ei koidu päällekkäisiä kustannuksia.

HE:n 5§:n yleisperusteluissa 4 kappaleessa todetaan, että AIS-järjestelmästä säädetään SOLAS yleissopimuksen V luvussa "*tietyn kokoluokan rahtialuksissa*". Siinä pitäisi kirjoitaa ulos mistä on kysymys, siis aluksista jonka bruttovetoisuus luku on yli 500.

HE:n 5§:n yleisperusteluissa 7 kappaleessa todetaan, että, luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun ulkomaisen valtionaluksen tulisi pitää AIS-laite päälle kytkettynä sen liikkuessa luotsattavilla väylillä. SV on vahvasti sitä mieltä, että sana tulisi pitää korvata sanamuodolla tulee pitää, tämä vaikuttaa ratkaisevalla tavalla muun liikenteen tilannekuvan muodostamiseen. Viittaamme tässä Norjassa viime kuussa sattuneeseen törmäystilanteeseen missä sota-alus oli toisena osapuolena.

Lakiehdotuksen uusi 8§ on meille edelleen epäselvä. Lähtökohtaisesti todetaan, että etäluotsaus ei lähtökohtaisesti vaikuttaisi luotsausyhtiön, päällikön tai luotsin velvollisuuksiin tai vastuisiin. Luotsi on yhä vastuussa luotsauksesta, vaikka se toteutettaisiin etäluotsauksena. Saman lauseen sivulauseessa kuitenkin todetaan, että luotsia ei voida pitää vastuussa, jos hän ei pysty suorittamaan velvollisuuksiaan esimerkiksi teknisen vian vuoksi. HE:ssä ei käy selville, kuka silloin vastaa luotsaustapahtumasta teknisen vian estäessä etäluotsauksen jatkumisen tai aloittamisen.

Luotsauslain 4a § mukaan luotsausyhtiö on velvollinen vastaamaan luotsauksessa aiheutetusta vahingosta, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta. Tämä pykälä menettää kuitenkin paljon merkityksestään heti 4b §:ssä missä vahingonkorvausvastuu rajoitetaan enintään 100.000 euroon vahinkotapahtumaa kohden. **SV** ei pidä näin tiukkaa vastuunrajoitusta perusteltuna, kun on kyse tahallisesta tai törkeästä tuottamuksesta, jonka vahingot voi olla satoja miljoonia. Katsomme että etäluotsausyhtiötä tulisi velvoittaa hankkimaan itselleen relevantin vakuutussuojan, joka on vähintään 1.000.000 euroa vahinkotapahtumaa kohden etäluotsausta annettaessa.

Olof Widén
Senior Advisor