Suomen Laivanpäällystöliitto ry
Suomen Konepäällystöliitto ry
Suomen Merimies-Unioni SMU ry

LAUSUNTO
1.2.2022

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Asia: **HE 237/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta**

Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Suomen Konepäällystöliitto ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry kiittävät mahdollisuudesta lausua otsikosta ilmenevässä asiassa.

Olemme yhdessä aiemmin marraskuussa 2021 lausuneet muutoksesta ja lausunnossamme kiinnitimme huomiota mainitun lausuntopyynnön osalta seuraaviin asioihin:

Rajanvetoa määritelmissä, mikä on lain mukaan lautta-alus ja mikä on lossi, tulisi selkeyttää siltä osin kuin perusteluissa kerrotaan lossin määritelmästä. Virtuaalisella ohjauksella tai muulla kiinteästi asennetulla ohjauksella oleva lossin määritelmä tulisi määritellä ja rajata lossin enimmäiskantavuuden perusteella alle 100 tonniin. Mikäli aluksen koko ylittäisi enimmäiskantavuuden, tulisi aluksen olla vapaasti kulkeva alus (lautta-alus). Esimerkiksi Onnettomuustutkintakeskuksen suosituksessa (kts. 2019-S55) on suositeltu, että Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee lakimuutoksen, jolla lossit määritellään lautta-aluksiksi.

Turvallisuuden osalta lausumme, että virtuaaliohjailun sallimisen lisäksi lossialuksilla tulisi kiinnittää erityistä huomiota lossin kuljettajalta edellytettävään koulutukseen. Koulutuksen osalta tulee kiinnittää huomiota Onnettomuustutkintakeskuksen antamiin suosituksiin lossinkuljettajien koulutuksesta (kts. raportti M2020-E1), toteuttamalla koulutus esimerkiksi kuljettajankoulutuksena. OTKES on jo aiemmin kiinnittänyt raporteissaan huomiota siihen, ettei lossinkuljettajilla ole olemassa eikä heiltä tällä hetkellä vaadita merenkulun koulutusta (kts. 2019-S56, 2019-S57).

”Liikenne- ja viestintävirasto määrittelee lossinkuljettajien merenkululliset pätevyysvaatimukset ja lossien minimimiehitykset.” [2019-S56]

”Palveluntilaaja sisällyttää palvelukuvaukseen lossinkuljettajien merenkululliset pätevyysvaatimukset- ja lossien miehitysvaatimukset.” [2019-S57]

Vaikka virtuaalisen ohjausvaijerin käytön lisääminen voi lisätä osaltaan turvallisuutta, on lossin kuljettaja turvallisuuden kannalta olennaisessa roolissa. Lossikuljettajien kouluttamiseen ja pätevyyteen tulee jatkossa lossien kokojen kasvaessa kiinnittää erityistä huomiota, jotta lossien liikennöinnin kokonaisturvallisuus taataan luomalla yhtenäinen, nykyaikaiset vaatimukset täyttävä koulutus kuljettajille. Virtuaalisesta ohjausvaijerista huolimatta tapahtuu navigointi jatkossakin pitkälti samoin kuin vapaasti kulkevissa lautoissa, minkä johdosta työnkuva monipuolistuu ja vaatimukset merenkulun osaamisesta kasvavat.

SUOMEN LAIVANPÄÄLLYSTÖLIITTO RY
SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO RY
SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY