Katja Peltola
Palveluosasto / kuljetus- ja pätevyysyksikkö

Asiantuntijalausunto
24.11.2022
VN/9133/2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

HE 293/2022 vp – Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

1. Taustaa

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

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

Hankkeen taustalla on lisäksi Finnpilot Pilotage Oy:n (jäljempänä Finnpilot), luotsauskoulutusta tarjoavien oppilaitosten, Liikenne- ja viestintäviraston sekä Suomen Varustamot ry:n edustajien laatima raportti, josta ilmenee, että luotsauksen lupakirjojen uudistamista koskevia vaatimuksia tulisi tarkastella ja johdonmukaistaa.[1] Lisäksi raportissa muun muassa todetaan, että voimassa oleva sääntely on tulkinnanvaraista ja monimutkaista. Myöskään lain rakenne ei vastaa nykyisiä laadukkaan lainsäädännön vaatimuksia ja toisaalta lain toimeenpanossa on havaittu puutteellisuuksia.

Tässä lausunnossa on esitetty tiiviisti hallituksen esityksen ehdotukset, tavoitteet ja niiden vaikutukset keskeisimmiltä osin.

2. Luotsinkäyttövelvollisuus

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

Luotsinkäyttövelvollisuutta koskeva 50 metrin raja ei koskisi aluksia niiden kulkiessa VTS-väylillä, joilla sovellettaisiin määräyksellä annettavaa luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa. Määräyksellä määriteltäisiin kullekin väylälle oma luotsinkäyttörajansa, joka perustuisi väylän erityispiirteiden alusliikenteelle muodostamalle riskille. VTS-väylillä luotsinkäyttövelvollisuuden raja voisi siten vaihdella riippuen väylä-, alus- ja lastikohtaisista ominaisuuksista, mutta luotsinkäyttövelvollisuuden rajan arvioidaan olevan lähtökohtaisesti 50 metriä korkeampi. Tarkoituksena olisi asettaa luotsinkäyttövelvollisuuden raja sellaiselle tasolle, että kunkin aluksen asettama riski kullakin väylällä olisi asianmukaisesti huomioitu.

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

Ehdotuksen tavoitteena on turvata Suomen rantavaltion etuja. Nykyään alukset eivät ole luotsinkäyttövelvollisia muilla kuin erikseen luotsattaviksi väyliksi määritellyillä väylillä. Ehdotuksen arvioidaan ohjaavan kauppamerenkulun aluksia käyttämään VTS-väyliä, mitä voidaan pitää merenkulun turvallisuuden kannalta perusteltuna. Kaiken kaikkiaan nykyistä tarkempi määrittely millä edellytyksin ja millä alueilla luotsinkäyttövelvollisuutta vaaditaan parantaisi olennaisesti merenkulun turvallisuutta vähentäen poikkeustapahtumien määriä.

Aluksille voitaisiin jatkossakin myöntää vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän henkilölupakirjan nojalla. Luotsinkäyttövelvollisuus ei myöskään koskisi suomalaista valtionalusta, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaista lauttaa sen liikennöidessä osana maantietä, venäläistä alusta sen liikennöidessä vain Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla ja puutavaran uittoa Saimaan vesialueella. Muista poikkeuksista ehdotetaan säädettäväksi 7 §:ssä.

Ehdotetun lain nojalla sataman pitäjä voisi nykyistä lakia vastaavasti antaa toimijoille luvan alusten siirtämiseen satama-alueella ilman luotsia tai luotsinkäytöstä vapauttavaa henkilölupaa. Ehdotetun lain myötä sataman pitäjä tarvitsisi toiminnalle Liikenne- ja viestintäviraston kertaluontoisen hyväksynnän ennen kuin se voisi tehdä kyseisiä päätöksiä. Muutoksen tarkoituksena on selventää nykyisin vallitsevaa epäselvyyttä siitä, mikä katsotaan satama-alueeksi luotsauksen näkökulmasta ja näin poistaa suuret satamakohtaiset tulkintaerot sekä edistää merenkulun turvallisuutta. Muutoksella arvioidaan olevan merenkulun turvallisuutta parantavia vaikutuksia ilman, että sillä merkittävästi lisättäisiin toimijoiden hallinnollista taakkaa.

Luotsinkäyttövelvollisuuden muutosten ei arvioida aiheuttavan olennaisia muutoksia luotsausmääriin tai luotsausmaksuihin, eivätkä luotsauskustannukset muuttuisi koko alusliikenteen tasolla ainakaan merkittävästi. Muutoksen myötä osalla väylistä nykyistä pienemmät alukset voivat tarvita jatkossa luotsia tai lupakirjoihin perustuvaa luotsauskykyä, kun taas osalla väylästöä nykyistä suuremmat alukset voisivat kulkea ilman luotsia tai lupakirjaan perustuvaa luotsauskykyä. Suomen liikenteessä luotsia käyttävät alukset operoivat tyypillisesti useisiin suomalaisiin satamiin, jolloin keskiarvoisesti luotsinkäyttövelvollisuuden rajan tuntumassa olevan alusluokan kokonaisluotsaustarve ei merkittävästi muuttuisi. Merkittävämpää vaikutusta voisi olla sellaiselle nykyisen luotsinkäyttövelvollisuuden rajalle läheisessä kokoluokassa oleville aluksille, jotka operoivat vain yksittäiseen suomalaiseen satamaan.

3. Osaaminen ja koulutus

Uudessa luotsauslaissa säädettäisiin nykyistä täsmällisemmin ja johdonmukaisemmin luotseilta ja luotsinkäytöstä vapauttavien henkilöluvan haltijoiden osaamis- ja koulutusvaatimuksista.

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

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

Väyläkohtaisen PEC-lupakirjan hakijalta edellytettäisiin riittävää englannin kielen taitoa sekä tarvittavaa suomen ja ruotsin kielen taitoa. Aluekohtaisen PEC-lupakirjan hakijalta edellytettäisiin sellaista englannin, suomen ja ruotsin kielen taitoa, joka mahdollistaa turvallisen navigoinnin varmistamiseksi tarvittavat edellytykset viestinnälle. Liikenne- ja viestintävirasto määrittelisi tarvittavan kotimaisten kielten taidon tarkemmin väylä- ja aluekohtaisesti osana muiden tutkintovaatimusten määrittelyä. Lain valmistelussa on arvioitu, että keskimääräisesti aluekohtaisen PEC-lupakirjan kielitaitovaatimukset olisivat hieman korkeammat, kuin väyläkohtaisessa PEC-lupakirjassa.

Tutkintojen vastaanottaminen annettaisiin tehtäväksi erilliselle tutkintoja vastaanottavalle henkilölle, jolla täytyisi olla tätä varten erillinen Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä henkilölupa.

Ehdotetulla lailla varmistettaisiin, että kaikilla, joille luotsausvapautuksia myönnetään, on rantavaltion etujen suojaamiseksi edellytetty asianmukaisesti osoitettu luotsausosaamisen taso. Nykyistä täsmällisemmin määriteltyjen osaamisvaatimusten seurauksena erilaisten poikkeustapahtumien määrän arvioidaan vähenevän ja merenkulun turvallisuuden yleisesti parantuvan. Jatkossa luotsin lupakirjan sekä rajoittamattoman PEC-lupakirjan saamisen edellytyksenä olisi esimerkiksi perehtyneisyys ja kokemus aluksen navigoinnista jääolosuhteissa, mikä olisi olennainen meriturvallisuutta lisäävä tekijä. Jääkokemuksen edellyttäminen vähentäisi riskiä onnettomuuksille, jotka ovat aiheutuneet päällystön riittämättömästä talvimerenkulkuosaamisesta.

Lakimuutoksista voi aiheutua jonkin verran taloudellisia vaikutuksia merenkulun toimijoille luotsauskustannusten ja koulutuskustannusten muutoksina sekä työvoiman saatavuuden ja varustamojen kilpailukyvyn muutoksina. Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu, että operatiivisen toiminnan ulkopuolista harjoittelua tai muuta ylimääräistä tutkintoihin valmistautumista ei tarvittaisi ainakaan merkittävissä määrin. Merenkulun markkinasegmenteissä vaikutuksia on selvimmin tunnistettavissa linjaliikenteessä ja pientonniston liikenteessä ulkomaankuljetuksissa ja kotimaankuljetuksissa rannikolla. Ehdotettavien luotsausta koskevien muutosten taloudellinen merkitys on nykytilakuvauksessa esitettyjen merilogistiikan kustannusten kokonaisuudessa marginaalinen.

Lupakirjojen hankinta- ja ylläpitokustannusten muutosten arviointi etukäteen tarkasti on haastavaa. Tutkintojen sisältöihin sekä tutkintojen ja niiden osien järjestämisvastuisiin ehdotetaan muutoksia. Jatkossa tarjottavia palveluja ei ole vielä tarkemmin hinnoiteltu viranomaisten tai yksityisten palveluntarjoajien toimesta. Myös varustamojen linjauksilla hankkia lupia ja järjestää henkilöstön koulutus on merkitystä kustannuksille markkinoiden muotoutumisen kautta niin yksikköhintojen kuin kokonaiskustannusten tasolle. Etukäteen arvioidaan, että eniten vaikutuksia kohdistuisi nykyisten erivapauksien eli tulevien alueellisten PEC-lupakirjojen hankkimiseen. Uuden lain mukainen PEC-lupakirjan alueellinen vapautus sisältäisi uusina elementteinä ja siten kustannuksina PEC-perehdytysmatkan, väylätuntemuskokeen sekä tutkintoajon. Näin ollen yksittäisen lupakirjan kustannukset nousisivat nykyisestä. Nykyistä tiukemmille vaatimuksille arvioidaan kuitenkin olevan merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi tärkeä tarve.

Muutokset luotsausvapautuksiin ja miehistöön kohdistuvien kielitaitovaatimusten muutokset voivat johtaa kustannusvaikutusten ja kansainvälisen miehistön laajemman kelpoisuuden kautta liiketoiminnan jakautumisen muutoksiin eri varustamojen ja eri lippujen kesken. Suhteellisesti suurimmat taloudelliset rasitevaikutukset kohdistuisivat pientonniston markkinasegmentissä muutamaan suomalaiseen varustamoon. Suomen lippuun kohdistuisi aiempaa kovempi kilpailu, joka voi johtaa myös yksittäisten alusten ulosliputuksiin kilpailukyvyn parantamiseksi. Ulosliputuksiin vaikuttaa kuitenkin aina yhtä aikaa useita taloudellisia tekijöitä.

PEC-lupakirjan haltijoiden kielitaitovaatimusten osalta lakimuutoksen vaikutusten arvioidaan olevan valtaosin neutraalit. Kansainvälisen ammattikunnan käyttömahdollisuudet kauppamerenkulussa voisivat vähäisesti laajentua, mikä saattaa vähäisesti lisätä kansainvälistä kilpailua, kuitenkin samalla turvaten Suomen huoltovarmuutta parantamalla merenkulkuhenkilöstön saatavuutta.

Logistiikan professori Lauri Ojalalta (Logscale Oy) tilattiin 17.8.2022 valmistunut selvitys esityksen huoltovarmuusvaikutusten tarkemmaksi arvioimiseksi. Selvitys arvioi muutoksia etenkin pienton-nistoon kohdistuvien vaikutusten näkökulmasta. Selvityksen mukaan kielitaitovaatimusten lieventäminen nykyisestä edistäisi pätevän henkilöstön saatavuutta ja siten mahdollisesti parantaisi Suomen huoltovarmuutta, vaikka kokonaisuudessaan muutosten vaikutukset huoltovarmuudelle ovat vähäiset.[2]

Vaikka tutkintojen vastaanottaminen poistuisi merenkulun oppilaitoksilta, ei niihin arvioida kokonaisuudessaan kohdistuvani merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Osa oppilaitosten veloituksista on muodostunut hallinnollisista kuluista, joilta saatetaan jatkossa välttyä. Lisäksi oppilaitoksille arvioidaan syntyvän uusia tulonlähteitä uuden lain myötä.

4. Toimijoiden oikeudet ja velvollisuudet

4.1. Luotsit

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

Luotsien vastuuta kieltäytyä luotsauksen aloittamisesta tai keskeyttää luotsaus, jos se on tarpeen turvallisuuden vuoksi, täsmennettäisiin. Nykyistä velvoittavammalla säännöksellä selkiytettäisiin niitä tilanteita, joissa luotsaus olisi keskeytettävä tai sen aloittamisesta kieltäydyttävä meriturvallisuuden varmistamiseksi. Velvoittavamman säännöksen tarkoitus on vähentää riskiä sille, että luotsausta jatkettaisiin sellaisissa tilanteissa, joissa aluksen ominaisuudet tai sääolosuhteet tosiasiallisesti edellyttäisivät luotsauksen keskeyttämistä. Muutoksella tarkoituksena on merenkulun turvallisuuden varmistaminen.

4.2. Luotsausyhtiö

Ehdotuksen mukaan luotsausyhtiö Finnpilotilla olisi oikeus kieltäytyä luotsauspalvelun tarjoamisesta tai keskeyttää luotsaustoiminta alus-, väylä- tai aluekohtaisesti, jos luotsauksen aloittaminen tai jatkaminen vaarantaisi luotsin, luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta. Muutoksen tarkoituksena on merenkulun turvallisuuden varmistaminen.

Luotsausyhtiölle ehdotetaan myös oikeutta kieltäytyä aluskohtaisesti luotsauspalvelun tarjoamisesta, jos aluksen tai aluksen asiamiehen luotsausmaksua koskevia velvoitteita on merkittävästi laiminlyöty.

Luotsausyhtiöön kohdistuisi uusia luotsin koulutusta koskevia velvoitteita, jotka kuitenkin vastaisivat pitkälti vallitsevaa käytäntöä.

Luotsausyhtiölle säädettäisiin uusi velvollisuus varmistua palvelukseen ottamansa henkilön nuhteettomuudesta ja luotettavuudesta turvallisuusselvityslaissa (726/2014) tarkoitetulla turvallisuusselvityksellä, jos henkilöstä voidaan mainitun lain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 kohdan mukaan tehdä

[2] Selvitys on julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta asiakirjat-välilehdeltä osoitteessa https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM021:00/2021.

turvallisuusselvitys. Luotsausyhtiön henkilöstöllä voi olla osana työtään pääsy turvallisuusluokiteltuun tietoon. Muutoksen tarkoitus on varmentaa Suomen kansallista turvallisuutta. Myös luotsausyhtiön varautumisvelvollisuutta ehdotetaan täsmennettäväksi osana kansallisen turvallisuuden ja huoltovarmuuden varmistamista.

Luotsausyhtiön hinnoitteluun ehdotetaan muutoksia, joilla mahdollistettaisiin luotsausyhtiön toiminnan sopeuttaminen covid-19-pandemian ja jatkuvasti muuttuvan geopoliittisen tilanteen aiheuttamiin tarpeisiin. Luotsausyhtiö voisi jatkossa muuttaa hinnoitteluaan enintään kahdesti vuodessa aiemmin vuosittain tapahtuvan muutoksen sijasta. Mahdollistamalla hintojen muuttaminen kahdesti vuodessa yhtiö voisi hinnoitella palvelunsa paremmin todellista tarvetta vastaavasti. Lisäksi luotsauslakiin sisältyisi säännös alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvien tulonmenetysten korvausperusteista.

Luotsausyhtiölle ei arvioida aiheutuvan kokonaisuudessaan merkittävää hallinnollista tai taloudellista taakkaa muutoksista.

4.3. Aluksen päällikkö

Nykyistä luotsauslain mukaista päällikkö vastuuta aluksensa ohjailusta myös luotsauksen aikana ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että se koskisi yksiselitteisesti myös aikaa ennen luotsauksen alkamista. Päällikkö olisi siten velvollinen sekä ennen luotsauksen alkamista, että luotsauksen aikana ilmoittamaan luotsille kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle. Täsmennyksen tavoitteena on tietojen antamisvelvollisuutta kaikissa luotsitilaukseen ja luotsaukseen liittyvissä vaiheissa.

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

Aluksen päällikön vastuun täsmentämisellä ja ennakkoilmoitusvelvollisuudella edistettäisiin merenkulun turvallisuutta.

5. Varautuminen

Uuteen luotsauslakiin ehdotetaan säännöksiä, joilla varauduttaisiin erilaisiin poikkeuksellisiin tilanteisiin. Lakiin tehtäisiin täsmennyksiä luotsausyhtiön varautumisvelvollisuuteen. Lisäksi luotsausyhtiölle asetettaisiin sen henkilöstöä koskeva turvallisuusselvitysvelvollisuus. Laissa säädettäisiin myös luotsausyhtiön varautumiseen liittyvästä asetuksenantovaltuudesta. Lisäksi säädettäisiin poikkeustilanteiden varalle ehdoista, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi poikkeuksellisin menettelyin myöntää uusia henkilölupakirjoja tai pidentää niiden voimassaoloaikaa. Muutoksilla turvattaisiin merenkulun häiriötöntä jatkuvuutta ja turvallisuutta myös poikkeuksellisissa tilanteissa. Muutoksista ei arvioida seuraavan suhteetonta hallinnollista taakkaa toimijoille.

6. Seuraamukset

Esityksessä ehdotetaan purettavaksi luotsausrikkomuksen kriminalisointi, minkä sijasta säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta määrätä seuraamusmaksu. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä seuraamusmaksun uuden luotsauslain 8 §:n vastaisesta luotsauspalveluntarjoamisesta, 4 §:ssä tarkoitetun luotsinkäyttövelvollisuuden laiminlyönnistä, 55 §:n vastaisesta itämerenluotsauksen harjoittamisesta, luotsaamisesta ilman 30 §:ssä säädettyä oikeutta, 17 §:n 2 momentin mukaisen tiedonantovelvollisuuden laiminlyönnistä ja 12 §:ssä tarkoitetun ennakkotiedon toimittamisvelvollisuuden laiminlyönnistä.

Nykyisen lain mukaista lupien peruuttamisesta koskevaa säännöstä täydennettäisiin ja täsmennettäisiin. Lisäksi säädettäisiin viranomaisen myöntämän luvan muuttamisesta ja rajoittamisesta, josta ei ole säännöksiä voimassa olevassa laissa. Myös huomautuksen ja varoituksen antaminen nostettaisiin esiin keinoina puuttua laiminlyönteihin ja muuhun virheelliseen toimintaan.

Seuraamussääntelyä koskevan kokonaisuuden tavoitteena on korjata voimassa olevaan lakiin sisältyvät epätäsmällisyydet ja aukollisuudet. Nykyisen rikkomussääntelyn epäselvyys tekee sääntelyn soveltamisesta käytännössä vaikeaa. Ehdotetun seuraamuskokonaisuuden tarkoituksena on, että viranomaisella on sovellettavissaan tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyä noudatetaan asianmukaisesti. Viranomaisella olisi ehdotuksen myötä mahdollisuus ja velvollisuus valita tehokkain ja oikeasuhtaisin seuraamus lainvastaiseen toimintaan puuttumiseksi.

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

7. Lausuntopalaute

Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana 10.6.2022–1.8.2022 välisenä aikana. Lausuntoja saatiin 42. Lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta.[3] Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausunnon hallituksen esitysluonnoksesta 22.9.2022.

Hallituksen esitysluonnosta pidettiin lausunnoissa monelta osin tarpeellisena ja merenkulun turvallisuutta parantavana. Useassa lausunnossa myös kiiteltiin valmistelun avoimuutta ja sidosryhmien osallistamista. Erityisesti varautumiseen liittyviä muutoksia kannatettiin. Toisaalta vallitseva geopoliittinen tilanne näkyi lausunnoissa huolena siitä, onko esitysluonnoksessa otettu kansallinen turvallisuus ja huoltovarmuus riittävällä tavalla huomioon.

Erityisesti luotsinkäyttövelvollisuuteen suunnitellut muutokset, toimijoiden vastuut ja velvollisuudet sekä PEC-lupakirjanhaltijoiden kielitaitovaatimuksia koskeva muutos jakoivat mielipiteitä. Esitystä on jatkovalmistelussa täydennetty monelta osin, muun muassa PEC-lupakirjanhaltijoita koskevien vaatimusten osalta.

Lainsäädännön arviointineuvosto katsoi, että hallituksen esitysluonnos täyttää säädösehdotusten vaikutusten arviointiohjeen vaatimukset. Arviointineuvosto esitti esitysluonnokseen vain vähäisiä lisäysehdotuksia, jotka huomioitiin jatkovalmistelussa.

8. Pykäläehdotuksia koskevat täydennysehdotukset

8.1.

LVM ehdottaa **48 §:n 1 momenttiin** seuraavaa selkeyttävää ja täsmentävää sanamuodon täydennystä:

Liikenne- ja viestintäviraston on hakemuksesta lisättävä voimassa olevalle PEC-lupakirjalle uusi alus, jos PEC-lupakirjan haltija suorittaa 46 §:ssä tarkoitetun tutkintoajon yhdelle PEC-lupakirjalle merkitylle väylälle sekä laatii kyseisen aluksen ominaisuudet huomioon ottavan päivitetyn luotsaussuunnitelman kaikilta lupakirjalle merkityiltä väyliltä, joita koskevalle vapautukselle alus lisätään. Alueelliselle vapautukselle voidaan kuitenkin lisätä sellainen uusi alus, joka on suurimmalta pituudeltaan yli 120 metriä tai suurimmalta leveydeltään yli 20 metriä vain, mikäli *hakijalla on* 41

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

§:n 1 momentin 5 *kohdassa edellytettyä kokemusta vastaava kokemus tällaisen aluksen ohjailutehtävistä millä tahansa lupakirjalle merkityllä väylällä viimeisen viiden vuoden aikana*.

Muutoksen tarkoitus on selkeyttää, että vaadittava kokemus yli 120 metriä pitkältä ja 20 metriä leveältä alukselta voitaisiin hankkia miltä tahansa riittävän suurelta alukselta riippumatta siitä, kohdistuuko lupakirjahakemus väylä- vai aluekohtaiseen PEC-lupakirjaan.

8.2.

LVM ehdottaa lisättäväksi **73 §:n uusi 3 momentti** seuraavasti: *Jos muualla lainsäädännössä viitataan kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tätä lakia.*

Lisäyksen tarkoitus on selkeyttää, että muuhun lainsäädäntöön sisältyvät viittaukset kumottavaan luotsauslakiin vastaisivat viittauksia uuteen lakiin.

Pyry Takala
Yksikön johtaja

Katja Peltola
Erityisasiantuntija

Liitteet Säädösmuutosehdotuksien rinnakkaistekstit