Lausunto

Arctia Icebreaking Oy

5.12.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Arctia Icebreaking Oy:n lausunto luotsauslain (940/2003) kokonaisuudistusta koskevasta hallituksen esityksestä (HE 293/2022 vp).

Arctia Icebreaking Oy kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa hallituksen esityksestä luotsauslain (940/2003) kokonaisuudistuksesta (HE 293/2022 vp).

Kommentit esitykseen

Arctia Icebreaking Oy katsoo, että luotsauslailla on merkittävä kytkös jäänmurron operatiiviseen toteuttamiseen ja edelleen talvimerenkulun sujumiseen.

Jäänmurto Suomen rannikolla toteutetaan nykyään yhdeksällä jäänmurtajalla. Suomen rannikkoalueilla kauppa-alusten avustaminen on tarvittaessa järjestettävä lähtökohtaisesti kaikilla vähintään 8,0 m kulkusyvyydellä olevilla rannikkoväylillä. Nämä väylät ovat olemassa olevan ja esitetyn uudistetun luotsauslainsäädännön piirissä. Käytännössä Suomen rannikkoalueilla näiden jäänmurtoon liittyvien väylien piiriin kuuluvat laskentatavasta riippuen noin 24 satamiin johtavaa pääväylää sivuväylineen, sekä lisäksi useita rannikon suuntaisia ja satamien välisiä väyläosuuksia saaristoalueiden sisällä.

Jäänmurtajien liikkumisen tarve ja määrä näillä väylillä on liikenteestä ja jäätalven ankaruudesta riippuvaista. Kokemusperäisesti kuitenkin tiedetään, että jokaisena talvena tietyt väylästöt ja noin 15 vuoden aikana lähes kaikki pääväyläosuudet tulevat välttämättömien jäänmurtotehtävien suorittamisen piiriin.

Jäänmurron operatiivisen toiminnan näkökulmasta PEC-aluevaatimukset eivät esityksen mukaisella lainsäädännöllä mahdollistaisi luotettavaa jäänmurtotoimintaa harvoin tai kohtuulisesti operoitavilla väyläosuuksilla tai alueilla, ilman erityishuomioita ja järjestelyitä jäänmurtajille. Esityksessä onkin siksi huomioitu talvimerenkulku ja jäänmurto. Kesällä 2022 Arctia Icebreaking Oy antoi Liikenne- ja Viestintävirastolle lausuntonsa koskien silloista esitysluonnosta ja lausuntomme pohjalta lakiesityksessä on myöhemmin huolioitu ehdotuksiamme tavalla, joka varsin hyvin mahdollistaa jäänmurron järjestämisen Suomen rannikolla tulevaisuudessa. Lakiesitys toisi jäänmurtovarustamolle vastuita, joilla vähennetään riskejä kuitenkin siten, että järjestelyt osittain eroavat muista kauppa-aluksista.

Tausta jäänmurron järjestämisen erillisen huomioonottamisen välttämättömyydestä

Yksittäisen jäänmurtajan on käytännössä milloin tahansa talvella voitava siirtyä operointitehtäviin mille tahansa Suomen rannikon merialueelle ja yli 8,0 m väylälle. Jäänmurtajan siirtyessä operatiivisen tarpeen vuoksi toiselle alueelle, tulisi komentosiltamiehityksellä olla mahdollisuus operoida alus ja avustaa meriliikennettä uudella väylä-alueella ja uudella merialueella.

Vapautus luotsin läytöstä PEC-erivapauskäytännöllä koko rannikolle ei ole mahdollista toteuttaa praktiikkakertymän riittämättömyydestä johtuen.

Suomen rannikolla operoitavasta yhdeksästä jäänmurtajasta kahdeksan kuuluu Arctian laivastoon. Arctialla on suurimpana operaattorina merialueiden praktiikkakertymien osalta suurin mahdollinen synergiamahdollisuus henkilöstön sijoittamisesta, mutta siitä huolimatta myös Arctialle praktiikkakertymävaade PEC-lupakirjoihin olisi käytännössä mahdotonta osalta Suomen rannikkoa.

Arctian alusten osalta edellytys PEC-lupakirjoille edellyttäisi, että alukset ja niillä työskentelevä kansipäällystö saisivat riittävästi rekisteröityä praktiikkaa kaikilta niiltä merialueilta, missä PEC-lupakirjavaatimus olisi voimassa. Kun vaatimusta verrataan jäänmurtajien ja henkilöstön operoinnin historiaan, voimme todeta, että näille aluksille ja henkilöstölle ei syntyisi riittävästi praktiikkaa kattamaan talvimerenkulkujärjestelmän tarpeita.

Arctia Icebreaking Oy:n ehdottamat muutokset luonnokseen

Arctia Icebreaking Oy on lakivalmisteluvaiheessa ehdottanut käytäntöjä, joilla varmistetaan riittävä paikallisasiantuntemus ja väyläturvallisuus, mutta samalla varmistetaan, että jäänmurtotoiminta ei häiriinny.

Arctia Icebreaking Oy on katsonut, että tulisi varmistaa näiden alusten osalta vaihtoehtoinen järjestely, joka perustuisi seuraaviin keskeisiin kohtiin:

1. Jäänmurtajien talvimerenkulullisen tehtävän kansantaloudellisen merkityksen tunnistamiseen ja sitä kautta toiminnan jatkuvuuden varmistamisen tärkeyden nostamiseen.
2. Hyväksyttyyn riskitasoon huomioiden todellisten vaihtoehtojen puuttuminen.
3. Aktiivisiin toimenpiteisiin turvallisuustason varmistamiseksi ja nostamiseksi mitigoivilla tai räätälöidyillä jäänmurtotoimintaan sopivilla toimenpiteillä.
4. Jäänmurtoon liittymättömän toiminnan yhdenvertaisuuteen muun merenkulun kanssa.
5. Aktiiviseen yhteistyöhön järjestelmän suunnittelun, toteuttamisen, omavalvonnan ja viranomaisvalvonnan osalta Traficomin, Väyläviraston ja operoivan jäänmurtoyhtiön välillä.

Ehdotettu ratkaisumalli tulisi sisällyttää riittävät, mutta realistiset osat osaamisen ja turvallisuuden varmistamiseksi ja varmentamiseksi. Nämä osiot kostuisivat seuraavista pääosista:

1. Varustamon toimintakäsikirjaan ja turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisällytettävät osiot. Nämä sisältäisivät kuvaukset ja ohjauksen pääosasta seuraavista kohdista.
2. Koulutusohjelma, jolla varmistetaan jäänmurtajien erityistoimintaan riittävää paikallisosaamiskoulutusta ja alusten fyysisiä ominaisuuksia korostavaa osaamista laivoilla, simulaattoreilla ja muilla keinoin. Ohjelma tulisi luoda varustamon vastuulla, mutta viranomaisyhteistyössä ja valvonnassa, sekä yhteistyössä sopivan alihankkijan kanssa (simulaattorit ja muu). Ohjelman pitäisi voida ulottaa myös sellaisille kansipäällystön edustajille, jotka eivät ole yhtiön vakituista henkilöstöä, mutta joita silti koulutetaan varustamon jäänmurtojärjestelmään.
3. Viranomaisyhteistyössä luodun standardoidun ns. turvarajakäytännön parantaminen, liittyvien karttamateriaalien kehittäminen ja nostaminen osaksi järjestelmää.
4. Varustamon viranomaisauditoidun reittisuunnitteluun liittyvän ns. aluesuunnittelun ja luotsaussuunnitelman standardoiminen varustamon aluksille.
5. Varustamon integroituun komentosiltajärjestelmään ja sen hyödyntämiseen edellä mainittujen kohtien liittämiseen järjestelmään.
6. Sertifiointikäytäntö, joka huomioi jäänmurtotoiminnan eroavuuden muusta PEC-lupakirjojen tai luotsauksen alaisesta merenkulusta siten, että järjestelmä tukee jäänmurtotoiminnan varmistamisen kautta talvimerenkulun jatkuvuuden.

Osa yllä olevista ja luetuista järjestelmistä ovat joko olemassa, tai edellytykset käyttöönottoon on valmiina, mutta osaan tulisi tehdä parannuksia. Olemassa oleva järjestely siirtymäaikana tukee järjestelmän nopeaa kehittämistä sopivammaksi.

Lakivalmistelussa Arctian Icebreaking Oy:n ehdotukset ja perustelut niiden tarpeellisuuteen on mielesämme ymmärretty varsin hyvin. Nyt kirjoitetussa lakiehdotuksessa jäänmurto on huomioitu säilyttäen realistisen toteutuskelpoisen erityisjärjestelyn, jossa yllä luetellut elementit ovat mukana. Arctia Icebreaking Oy katsoo, että eritysjärjestelyiden kirjaukset koskien jäänmurtoa ovat perustellut ja riittävää turvallisuustasoa luovat.

Arctia Icebreaking Oy:n puolesta,

Tom Ekegren
Operatiivinen päällikkö
Arctia Icebreaking Oy