Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

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

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle luotsauslaiksi ja laiksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta (HE 293/2022 vp).

Valiokunnalle annettiin määräajassa 31 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat: oikeusministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Oikeusrekisterikeskus, Onnettomuustutkintakeskus, Rajavartiolaitos, Väylävirasto, Arctia Icebreaking Oy, ESL Shipping Oy, Etelä-Kymenlaakson Aikuiskoulutus Oy (Ekami Consulting) ja Kotkan-Haminan seudun koulutuskuntayhtymä (Ekami), Finnpilot Pilotage Oy, HaminaKotka Satama Oy, Ab Landbruk Åland, Luotsiliitto ry, Meriaura Oy, Meriliikenneohjaajat ry, Neste Oyj, Outokumpu Oyj, Prima Shipping Oy Ab, Rederi Ab Nathalie, Stora Enso Oyj, STTK ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Laivameklarit ry, Suomen Lauttaliikenne Oy, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Vesitiet ry ja Wärtsilä Oyj Abp.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

1. Huoltovarmuus ja kansallinen turvallisuus

1.1. PEC-lupakirjanhaltijan kansallisuusvaatimus

Huoltovarmuuskeskus tuo lausunnossaan esiin näkemyksensä siitä, että kansalaisuudeltaan avoimen PEC-menettelyn väärinkäytön kautta voi mahdollisesti syntyä huoltovarmuutta vaarantava riski.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että mahdollisuus säätää PEC-lupakirjan haltijan kansalaisuusvaatimuksesta on ollut hallituksen esityksen valmistelussa arvioitavana. Siitä on kuitenkin luovuttu esimerkiksi perustuslain 6 §:n 2 momentin syrjintäkieltoon liittyvien ristiriitaisuuksien vuoksi. Keskeisimmin valmistelussa on huomioitu niin PEC-lupakirjan haltijoiden kuin luotsienkin osalta vaatimuksen tehottomuus: pelkkä tietyn valtion kansalaisuus ei ole tae sille, ettei kyseinen toimija osallistu hybridivaikuttamisoperaatioihin. Hybridivaikuttamista voisi lisäksi helpommin harjoittaa esimerkiksi VTS-valvonnan (alusliikennepalvelu) ulkopuolelle jäävillä huviveneillä. Toisaalta myöskään esimerkiksi luotsin läsnäolo aluksella ei estä hybridivaikuttamista. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

1.2. PEC-lupakirjanhaltijan turvallisuusselvitys

Luotsiliitto ry ja *STTK ry* nostavat esiin näkemyksenään, että luotsien lisäksi varustamokohtaisella poikkeusluvalla (PEC-lupakirjat) toimiville tulisi tehdä turvallisuusselvitys. Turvallisuusselvityksen tarvetta perustellaan lausunnoissa erityisesti merialueilla sijaitsevilla erityistä turvallisuuspoliittista merkitystä sisältävillä alueilla ja infrastruktuurilla.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tieto, johon PEC-lupakirjan haltijalla tai hakijalla on pääsy, on kaikilta osin julkista ja luonteeltaan sellaista, joka on avoimesti saatavilla sekä PEC-lupakirjan haltijoille että kenelle tahansa muille merenkulkijoille. Väylien karttamateriaali on jaossa kansainvälisesti ja saatavilla yleisesti ECDIS-järjestelmiin. PEC-lupakirjan haltija ei siten työssään tai tutkintoa suorittaessaan saa ulottuvilleen sellaista tietoa, jota alalla muutenkaan toimiessa ei saisi. Hakijalla ei näin ollen ole myöskään pääsyä sellaiseen tietoon, jonka suojaamiseksi esimerkiksi perusmuotoinen turvallisuusselvitys olisi mahdollista turvallisuusselvityslain (726/2014) 19 §:n mukaan tehdä.

PEC-lupakirjalla toimiminen ei ministeriön käsityksen mukaan myöskään itsessään merkitse sellaisen tehtävän hoitamista, jossa lainvastaisella teolla voi merkittävällä tavalla vaarantaa valtion turvallisuutta, maanpuolustusta, kansainvälisiä suhteita, poikkeusoloihin varautumista, väestönsuojelua tai yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja taikka mainittujen etujen suojaamiseksi toteutettuja turvallisuus-

järjestelyjä. Liikenne- ja viestintäministeriö ei näe turvallisuusselvityksen olevan myöskään käytännössä tehokas tai oikeasuhtainen keino ehkäistä tai estää Suomeen kohdistuvia hybridioperaatioita. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

1.3. Lupakirjan peruuttaminen kansalliseen turvallisuuteen vedoten

Luotsiliitto ry esittää, että lain 66 §:n 2 momenttiin lisättäisiin 4 kohta, jossa mahdollistettaisiin lupakirjan peruuttaminen kansalliseen turvallisuuteen liittyvin perustein.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, lausunnossa esiin tuodun tilanteen käsillä olon tunnistaminen ja arvioiminen olisi liikenteen turvallisuusviranomaiselle, Liikenne- ja viestintävirastolle käytännössä erittäin haasteellista, ellei mahdotonta. Kansallisen turvallisuuden arviointi ja henkilöiden liikkumis- ja toimimismahdollisuuksiin puuttuminen kuuluu ennen kaikkea poliisin, Rajavartiolaitoksen sekä Puolustusvoimien tehtäviin. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

2. PEC-lupakirjanhaltijoiden kielitaito (40 ja 41 §)

Suomen Laivameklarit ry katsoo, että väyläkohtaisen PEC-lupakirjan hakijalta ei tulisi vaatia suomen ja ruotsin kielten taitoa kauppamerenkulun väylillä. Lausunnonantajan mukaan kilpailutilanteen säilyminen normaalina edellyttäisi, että englannin kielen taito riittäisi.

Meriaura Oy ilmoittaa tukevansa kielitaitovaatimuksen säilyttämistä nykyisin voimassa olevan lain mukaisena eli joko suomen tai ruotsin kielen hallintaa edellyttävänä, englannin kielen osaamisen lisäksi. Tällä varmistettaisiin Meriauran mukaan turvallinen navigointi saaristoväylillä. Meriaura näkee nykyisen muotoilun hyvin merkittävänä suomalaisen pientonniston kilpailukyvyn kannalta. Nykyisellä muotoilulla on lisäksi Meriauran mukaan merkitystä myös Suomen huoltovarmuudelle.

STTK ry näkee erittäin tärkeänä, että luotsien tai muiden luotsaavien henkilöiden kielivaatimuksena tulee myös jatkossa olla tarvittava suomen tai ruotsin kielen taito, kuten lakiesitykseen on kirjattu. Sen sijaan PEC-lupakirjan haltijoilta ei sen mukaan tulisi edellyttää englannin kielen taitoa. Esimerkiksi paikannimien virheellinen lausuminen tai sijaintitietojen väärin ymmärtäminen saattaisi sen mukaan aiheuttaa merkittäviä turvallisuusriskejä ja vaaratilanteita esimerkiksi sovittujen ohituspaikkojen, odotuspaikkojen ja niiden sijaintien osalta.

Toisaalta osa lausunnonantajista kannattaa lakiehdotukseen sisältyviä kielitaitovaatimuksia. *Rederi Ab Nathalien* mukaan 41 §:ssä esitetty alueellisen PEC-lupakirjan hakijoilta koskeva kielivaatimus, suomi, ruotsi ja englanti, on kilpailukyvyn kannalta hyvin merkittävä suomalaiselle pientonnistolle. *ESL Shipping Oy* pitää esityksen kielitaitovaatimuksia loogisena ja merenkulun turvallisuutta lisäävänä.

Suomen Merimies-Unioni SMU ry ja *STTK ry* esittävät lakiehdotukseen muutosta, jolla PEC-lupakirjan hakijalta edellytettäisiin joko kielitutkintoa tai muuta varmentavaa keinoa lakiin kirjattua vaatimusta kotimaisten kielien osaamiselle.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että lakiehdotukseen sisältyvä kielitaitoa koskevat muotoilut edustavat kompromissia, jossa on huomioitu lausuntokierroksella ja sen jälkeen käydyissä lukuisissa keskusteluissa eri tahojen esittämät huomiot. Esitetyt muotoilut myös varmistavat merenkulun turvallisuuden kannalta sujuvan kommunikoinnin. Virastotasoisella tarkemmalla vaatimusten määrittelemisellä varmistettaisiin, että kielitaitovaatimuksessa pystytään huomioimaan asianmukaisesti väylä- ja aluekohtaiset erityispiirteet, mukaan lukien kotimaiset paikannimet. Toisaalta pelkästään kotimaisten kielten osaaminen ei kaikissa tapauksissa ole turvallisuuden kannalta riittävää englannin ollessa merenkulun kansainvälinen kieli. Esimerkiksi alusten nimet tulee osata lausua myös kansainvälisesti yleisesti ymmärrettävällä tavalla.

Kun kielitaitovaatimuksia ei olisi sidottu täyteen kotimaisten kielten osaamiseen, ei asetettaisi liian tiukkoja esteitä ulkomaisen henkilöstön saatavuudelle. Tämä on merikuljetusten ja Suomen huoltovarmuuden kannalta tärkeää jo muutenkin miehistöpulassa kärsivässä maassa. Ministeriön näkemyksen mukaan esitetyt huomiot eivät aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

3. Voimassa olevan lain mukainen erivapaus

Meriaura Oy ja *Prima Shipping Oy Ab* ehdottavat nykyisen luotsauslain 16 §:n mukaisen erivapauksia koskevan säännöksen säilyttämistä nykyisen lain mukaisena uudessa laissa. Prima Shipping näkee nykyisen erivapauden mahdollistavan kustannustehokkaat kuljetukset myös pieniin satamiin, joihin kulkee pitkä luotsattava väylä. Meriaura näkee ehdotuksensa suomalaisen pientonnistovarustamoelinkeinon tulevaisuuden turvaavana.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että vaikka erivapaus terminä poistuisikin, jäisi lakiin kuitenkin sitä vastaava mekanismi, jolla jatkossakin voisi saada nykyisen erivapauden kaltaisia alueellisia luotsausvapautuksia. Menettelyä uudistettaisiin vastaamaan nykyisiä toimintaolosuhteita sekä vastaamaan lain keskeiseen tavoitteeseen eli luotsausosaamisen ja kokemuksen varmentamiseen.

Ministeriö lisäksi toteaa, että lakiesityksen tavoitteena on ollut uudistaa luotsauslain lupakirjasääntely nykyistä turvallisempaan suuntaan. Nykyisen erivapauskirjan on voinut saada huomattavasti muita lupakirjatyyppejä vähäisemmin osaamisen näytöin, mitä ei voida nykytilanteessa pitää merenkulun turvallisuuden kannalta perusteltuna. Ministeriön näkemyksen mukaan esitetyt huomiot eivät aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

4. Tutkintojen vastaanotto-oikeuden lisääminen ”vastaavalle alukselle” (51 §)

Suomen Varustamot ry ja *Rederi Ab Nathalie* esittävät lausunnoissaan muutostoiveen, jonka myötä lakiehdotuksen 51 §:n 2 momenttiin lisättäisiin ”*tai vastaavalle alukselle*” seuraavasti: ”Tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirja voidaan myöntää koskemaan niitä väyliä ja aluksia, joille hakijalla on tehtävän edellyttämä kokemus. Edellytetty kokemus on hakijalla, jolla on voimassa oleva luotsin lupakirja hakemuksen kohteena olevalla väylällä; voimassa oleva PEC-lupakirja hakemuksen kohteena olevalle väylälle ja alukselle *tai vastaavalle alukselle*;”

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö pitää lausunnonantajien ehdotusta tavoitteeltaan hyvänä, mutta näkee esitysluonnokseen jo sisältyvän mahdollisuuden lisätä tutkintojen vastaanotto-oikeus lakiehdotuksen 51 §:n 2 momentin mukaisesti riittävänä. Säännöksen mukaan tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirja voidaan myöntää koskemaan niitä väyliä ja aluksia, joille hakijalla on tehtävän edellyttämä kokemus. Edellytetty kokemus on hakijalla, jolla on esimerkiksi suoritettuna 43 §:n mukainen perehdytysmatka, 45 §:n mukainen väylätuntemuskoe sekä tutkinnon vastaanottajalle suunnattu simulaattoriharjoitus haettavalla väylällä. Lausunnonantajien esittämä muotoilu edellyttäisi laajoja muutoksia myös muiden lakiesitykseen sisältyvien säännösehdotusten muotoiluun, mukaan lukien määräyksenantovaltuuden tarkan muotoilun. Lausunnonantajien ehdotusta on kuitenkin syytä arvioida simulaattorimallien kehittyessä. Ministeriön näkemyksen mukaan esitetyt huomiot eivät aiheuta tässä vaiheessa muutostarpeita lakiehdotukseen. Ministeriö kuitenkin esittää, että 51 §:n 2 momenttiin lisättäisiin teknisenä korjauksena kohtanumerointi (ks. liitteen rinnakkaistekstit).

5. Luotsaustarvetta koskevien ennakkotietojen toimittaminen (12 §)

Suomen Laivameklarit ry katsoo, että palveluun liittyvät yksityiskohdat sopivat paremmin luotsausyhtiön palveluehtoihin, sillä kyseessä on yhtiöiden välinen sopimus luotsauspalvelusta. Mahdollisten annettavien määräysten sisältöä tulee vahvasti harkita ja ainakin työstää yhdessä luotsauspalvelun asiakkaiden kanssa. Suomen Laivameklarit ry katsoo lisäksi, että seuraamusmaksun tulee olla viimesijainen keino asian hoitamiseksi ja rikkomuksen tulee silloinkin olla selkeästi tahallinen. Viranomaisella ja luotsausyhtiöllä tulee olla ensisijaisesti velvollisuus tiedottaa, neuvoa ja kouluttaa toimijoita oikean tiedon antamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että lakisääteisen ennakkotietojen toimittamisvelvollisuuden taustalla on tavoite vahventaa kyseistä velvoitetta ja siten varmistaa merenkulun turvallisuutta. Ennakkotiedon toimittamisvelvoitteen tarkempaa sisältöä on supistettu lausuntokierroksella saadun palautteen perusteella. Kuitenkin keskeisimmät turvallisuuteen liittyvät osatekijät on nähty tärkeäksi sisällyttää lakisääteiseen velvoitteeseen. Alusten tulisi lakiehdotuksen mukaan ilmoittaa luotsausyhtiölle ja VTS-keskukselle tiedot aluksen syväyksestä luotsauksen alkaessa, mahdollisista luotsaukseen vaikuttavista teknisistä puutteista sekä muista luotsin tai luotsauksen turvallisuutta heikentävistä tiedossa olevista puutteista. Kyseiset tiedot ovat tärkeitä luotsauksen ja aluksen kulun turvallisuuden varmistamiseksi eri olosuhteissa. On myös keskeistä,

että näiden tietojen toimittamisen laiminlyöntien ennaltaehkäisemiseksi viranomaisella on olemassa riittävän tehokkaat keinot. On kuitenkin selvää, ettei viranomaisella ole syytä ryhtyä seuraamustoimenpiteisiin ennakoimattomissa tilanteissa, joissa tietoja ei ole voitu etukäteen toimittaa kohtuudella edellytettävällä tavalla jostain aluksesta riippumattomista syistä.

Ministeriön näkemyksen mukaan esitetyt huomiot eivät aiheuta muutostarpeita lakiehdotukseen.

6. Satamaluotsaus (6 §)

HaminaKotka Satama Oy, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Kuntaliitto ry ja *Outokumpu Oyj* esittävät huomionsa ns. satamaluotsaukseen liittyen. Suomen Satamaliitto ry katsoo muun muassa, että hallituksen esityksen sisältämälle muutokselle ei ole esitetty riittävää muutostarvetta eikä nykyisessä toimintamallissa ei ole osoitettu olevan turvallisuusvajetta, jota muutoksella korjattaisiin. Liitto katsoo myös, että lakiehdotuksen 6 §:n mukainen prosessi loukkaisi satamayhtiöiden (ja pienempien satamien kohdalla kuntien ja kaupunkien) oikeutta disponoida hallinnoimansa vesialueen satamaoperoinnista. Liitto myös esittää väitteenään olevan mahdollista, että muutosesityksellä loukataan kuntien itsehallintoa ja ainakin satamaosakeyhtiöiden yksityisoikeudellista oikeutta määrätä oman toiminta-alueen satamaluotsauksen toteuttamisesta.

Satamaliitto ja HaminaKotkan Satama Oy:n lausunnoista ilmenee huoli, joka liittyy satamanpitäjien hallinnollisen taakan mahdolliseen kasvuun. Vaihtoehtona hyväksymismenettelylle lausunnonantajat esittävät satamien ilmoitusmenettelyä ilman viranomaisen harkintavaltaa. Outokumpu Oyj esittää näkemyksenään, että nykytilanteen selventämiseksi ei olisi tarpeellista kohdistaa toimenpiteitä kaikkiin satamiin, vaan epäselvissä kohteissa rajat tulisi tarkentaa sen sataman kanssa mihin ne kohdistuvat.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että muutoksen tarkoituksena on merenkulun turvallisuuden varmistaminen. Voimassa olevan luotsauslain (940/2003) 4 § mahdollistaa sen, että satamahallinnon tehtävään hyväksymät henkilöt saavat harjoittaa satama-alueella alusten ohjailuun liittyvän toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana (ns. satamaluotsaus). Lainsäädäntö ei edellytä kyseisiltä sataman hyväksymiltä henkilöiltä luotsausosaamista, mikä poikkeaa luotsauslain pääsäännöstä. Tähän ei ehdoteta uudessakaan luotsauslaissa muutosta.

Lakiehdotuksen mukaan satamien tulisi jatkossa etukäteisesti yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa määrittää se alue, jolla nykyistä toimintaa voitaisiin jatkaa. Kyseisessä menettelyssä olisi kyse alueen navigointiturvallisuuden ja luotsausosaamisen tarpeen arvioinnista, mikä liittyy luotsauslailla ylipäätään turvattavien oikeushyvien turvaamiseen (=oikeuspoliittinen ratio). Satama-alueen käsitettä on nykyisellään tulkittu eri tavoin eri satamissa. Joissakin tilanteissa sataman pitäjät ovat tulkinneet sen mahdollistavan alusten siirron pitkiäkin matkoja satamien eri osien välillä muun alusliikenteen (ml. huviveneet, matkustaja-autolautat) seassa vilkkaita ja kapeitakin väyliä risteten ja mukaillen. Tällainen liikennöinti ilman luotsausosaamista voi aiheuttaa turvallisuusriskin, johon puuttuminen on nähty hallituksen esityksen valmistelussa tärkeäksi mahdollistaa ennakollisesti.

Ehdotuksessa ei ole kyse satamanpitäjän toimintaedellytysten heikentämisestä tai olennaisesta hallinnollisen taakan lisäämisestä. Kyseisellä muutoksella mahdollistettaisiin merenkulun turvallisuuden kannalta tärkeä ennakollinen turvallisuusvalvonta. Ehdotuksessa tämä on toteutettu niin, että satamanpitäjällä olisi vaikutusmahdollisuuksia lopputulokseen. Nykyisessä mallissa satamilla ei sellaista ole, mikäli merenkulun turvallisuutta valvova viranomainen päätyisi esimerkiksi onnettomuuden seurauksena syntyneen paineen vuoksi täsmentämään tulkintakäytäntöään ”satama-alueen” käsitteen osalta.

Satamaliiton lausunnosta ei ilmene, millä tavoin se tulkitsee esityksen mahdollisesti loukkaavan kuntien itsehallintoa tai satamaosakeyhtiöiden yksityisoikeudellista oikeutta määrätä oman toiminta-alueen satamaluotsauksen toteuttamisesta. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennealalla on varsin yleistä, että lainsäädännöstä seuraa erilaisille liikenteen toimijoille velvoitteita, jotka koskevat toimijoita myös niiden ”hallinnoimalla” alueella. Muillakaan toimijoilla ei ole oikeutta poiketa luotsinkäyttövelvoitteesta yksin sillä perusteella, että ne omistavat jonkin vesialueen tai yksipuolisesti ilmoittavat hallinnoivansa sitä.

Ministeriön näkemyksen mukaan esitetyt huomiot eivät aiheuta muutostarpeita lakiehdotukseen.

7. Maantielauttojen luotsinkäyttövelvollisuus

Suomen Lauttaliikenne Oy tuo lausunnossaan esiin näkemyksenään, että luotsauslakiin esitetyt muutokset vaarantaisivat muun muassa hätä- ja sairaskuljetukset sisällyttämällä yli 50 metriä pitkille aluksille luotsinkäyttövelvollisuuden ja samalla 48 tunnin ennakkotilausvelvollisuuden luotseille.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että lauttaliikenteen vasteajat ja jatkuvuuden varmistaminen sekä hätä- ja sairaskuljetusten viivästyksettömyys on huomioitu uuden luotsauslain valmistelussa. Korvaavaa liikennettä voitaisiin siirtoajaa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämien poikkeusten nojalla. Lauttayhtiöllä mahdollisuus esimerkiksi 7 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisesti hakea poikkeusta luotsinkäyttövelvollisuudesta pelastustoimen suorittamiseksi. Lisäksi poikkeus luotsinkäyttövelvollisuuteen olisi mahdollista myöntää 7 §:n 2 momentin 13 kohdan mukaisesti *muuta, 1–12 kohdassa tarkoitettua toimintaa vastaavaa toimintaa varten*. Poikkeuksia on mahdollista saada tilanteesta riippuen toistaiseksi voimassaolevina sekä kiireellisinä ”päivystyspoikkeuksina”. Ministeriö huomauttaa, että luotsinkäyttövelvollisuuden rajat ylittäviltä aluksilta olisi tavallisesti turvallisuuden kannalta peruteltua edellyttää luotsausosaamista niiden poiketessa merkittävästi niiden tavanomaiselta liikennöintialueelta. Pelkkä aluksen pääasiallinen toimiminen lossina ei tarkoita sitä, että se olisi turvallista siirtää telakalle ilman asianmukaista miehitystä ja luotsausosaamista. Lossien telakointiajoissa edellytetään nykyisinkin miehityksen vahvistamista, jolloin niitä arvioidaan samoin, kuin muita maantielauttoja. Lisäksi ministeriö huomauttaa, ettei luotsauslaista seuraa aikamääreitä luotsin ennakkotilaukselle. Ministeriön näkemyksen mukaan esitetty huomio ei aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

8. Luotsausyhtiön hinnoittelua koskevat aikataulumuutokset (10 §)

Suomen Laivameklarit ry vastustaa lakiehdotukseen sisältyvää ehdotusta, jonka myötä luotsausyhtiö voisi hinnoitella palvelunsa uudestaan kaksi kertaa vuodessa nykyisen vuosittaisen muutosmahdollisuuden sijasta. Suomen Laivameklarit ry toteaa, että luotsauspalvelun käyttäjille on olennaista hinnoittelun ennakoitavuus ja se toteutuu parhaiten kerran vuodessa toteutettavalla hinnanmuutoksella. Esitetty lakimuutos johtaa lausunnon mukaan helposti siihen, että palvelua käyttävät tai välittävät yritykset joutuvat joka tapauksessa ennakoimaan hinnanmuutoksen koko vuodelta etukäteen tietämättä Finnpilotin aikeita. Myös *Suomen Varustamot ry* kannattaa nykyistä mallia, sillä se antaa varustamoille niiden tulevaa vuotta koskevissa rahtaussopimusneuvotteluissa tarvitseman kustannustiedon.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että mahdollistamalla luotsausyhtiön hintojen muuttaminen lakiehdotuksen mukaisesti kahdesti vuodessa voisi luotsausyhtiö hinnoitella palvelunsa paremmin sen todellista tarvetta vastaavasti. Tästä olisi hyötyä ennen kaikkea luotsausyhtiölle, joka pystyisi nykyistä joustavammin hinnoitteluaan ja toimintaansa muuttuneisiin olosuhteisiin, mutta myös laajemmin luotsausyhtiön asiakkaille, kun luotsausmaksuja ei jouduttaisi ennakollisesti nostamaan tarpeettoman korkealle tasolle. Luotsausyhtiöllä säilyvällä neuvotteluvelvoitteella sidosryhmätoimialojen kanssa säilytettäisiin hyväksi koettu tapa vuorovaikutukseen yhtiön toiminnasta, taloudesta ja hinnoittelusta. Kahdesti vuodessa tapahtuvan hinnoittelumuutoksen ei valmistelussa ole arvioitu kohtuuttomasti heikentävän ennakollisuutta luotsauspalvelun käyttäjien näkökulmasta, sillä ministeriön käsityksen mukaan varustamoilla olisi omissa sopimuksissaan mahdollista huomioida mahdolliset tulevat hinnanmuutokset myös sopimuskauden aikana. Ministeriön näkemyksen mukaan esitetyt huomiot eivät aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

9. Luotsin velvollisuus kieltäytyä luotsauksesta (23 §)

Finnpilot Pilotage Oy ja *Luotsiliitto ry* nostavat esiin, että ehdotettu muutos luotsin oikeudesta kieltäytyä luotsauksesta velvollisuudeksi kieltäytyä vaatii velvollisuuden muodostumisen tarkemman määrittelyn muun muassa luotsin koulutuksen ja käytännön päätöksenteon helpottamiseksi. Lausunnonantajat toteavat, ettei käytännössä saa syntyä tilannetta, jossa vaarana on yksittäisen luotsin joutuminen vastuuseen tekijöistä, joita ei ollut saanut tietoonsa. Lisäksi Luotsiliitto pitää vakavana puutteena sitä, ettei säädös koske PEC-lupakirjan haltijoita.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että nykyistä luotsin oikeutta kieltäytyä luotsauksesta ei ole sen saamien tietojen mukaan aina käytännössä pidetty tarpeeksi vahvasti velvoittavana. Tällä on merkitystä merenkulun turvallisuuden varmistamisessa erilaisissa poikkeus- tai häiriötilanteissa. Tämän vuoksi esityksen valmistelussa on päädytty ehdottamaan nykyistä velvoittavampaa muotoilua.

Säännös on pyritty muotoilemaan mahdollisimman yksiselitteisesti kuitenkin huomioiden, ettei kaikkia yksittäistilanteita pystytä lainvalmistelussa ennakoimaan. Luotsin olisi ehdotetun luotsauslain 23 §:n mukaan kieltäydyttävä luotsauksesta tai keskeytettävä luotsaus, jos *hän ammattitaitoonsa perustuen* luotsausta aloittaessaan tai luotsauksen aikana *havaitsee*, että matkan aloittaminen tai jatkaminen *ilmeisesti vaarantaisi* luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta, eikä hinaajan käyttäminen ole mahdollista tai olennaisesti parantaisi turvallisuutta. Säännösehdotuksen muotoilussa luotsin velvollisuus on siten pyritty sitomaan luotsilta kohtuullisesti edellytettävään ammattitaitoon ja tavanomaisessa toiminnassa tehtäviin havaintoihin.

Ehdotettuun luotsauslakiin ei sisälly PEC-lupakirjanhaltijalle erillistä velvollisuutta keskeyttää matkaa. PEC-lupakirjan haltija ei määritelmällisesti luotsaa, vaan hänellä on luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttava henkilölupa. Merilaki (674/1994) sisältää säännökset päällikön vastuusta esimerkiksi merikelvottomalla aluksella tapahtuvasta matkan jatkamisesta, eikä luotsauslailla ole tarve säätää tarkemmin varustamojen työntekijöiden välisestä vastuunjaosta.

Ministeriön näkemyksen mukaan esitetyt huomiot eivät aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

10. Luotsin ja luotsausyhtiön ilmoitusvelvollisuus merionnettomuudesta

Onnettomuustutkintakeskus (OTKES) tuo lausunnossaan esiin toiveensa, että lakiehdotuksen 13 §:n tai 18 §:n perusteluihin lisättäisiin maininta turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §:n mukaisesta merionnettomuutta koskevasta luotsausyhtiön ja luotsien ilmoitusvelvollisuudesta OTKES:lle.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että luonteeltaan informatiivinen viittaus turvallisuustutkintalakiin perusteluissa olisi selkeyden vuoksi myönteinen lisäys, jos sellainen olisi käsittelyn tässä vaiheessa mahdollista tehdä. Lisäystä ei kuitenkaan nähdä välttämättömäksi, sillä luotsausyhtiön ja luotsien voidaan olettaa tuntevan niitä koskevan sääntelyn. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

11. Simulaattorin käytön hinnoittelu

Lausunnoissa nostetaan esiin simulaattorisuoritteiden hintojen mahdolliseen nousuun liittyviä huolia. *Kotkan-Haminan seudun koulutuskuntayhtymä* ja *Etelä-Kymenlaakson aikuiskoulutus Oy* tuovat lausunnossaan esiin, että lakiuudistuksen myötä koulutuksenjärjestäjien kustannusrakennelma muuttuu, minkä johdosta simulaattorikoulutusten hintoihin voi seurata korotuspaineita, mikäli simulaattorin alueiden ylläpidon kustannuksia ei osoiteta muulle taholle. *Suomen Varustamot ry*:n ja *Rederi Ab Nathalien* mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulisi tarvittaessa voida asettaa simulaattorikokeille kohtuullinen enimmäishinta tai muin keinoin huolehtia siitä, että kustannukset ovat kohtuulliset.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Väylävirasto vastaa valtion vesiväylien kehittämisestä sekä kunnossapidosta. Osana uusien vesiväylien perustamista sen vastuulle kuuluisi myös simulaattorimallien kehittäminen ja ylläpito. Simulaattorimallien ylläpitämisestä ja päivittämisestä aiheutuu koulutuksenjärjestäjille kustannuksia, mutta ministeriön näkemyksen mukaan simulaattorisuoritteiden markkinaehtoisesta hintakehityksestä ei ole aihetta lähtökohtaisesti poiketa. Simulaattorisuoritteiden hintakehitystä tulee kuitenkin seurata ja tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin hintojen kohtuullisen tason varmistamiseksi. Ministeriön näkemyksen mukaan esitetyt huomiot eivät aiheuta tässä vaiheessa muutostarvetta lakiehdotukseen.

12. Simulaattorin käyttöä valvovan asiantuntijan kriteerit (37 §)

Kotkan-Haminan seudun koulutuskuntayhtymä ja *Etelä-Kymenlaakson aikuiskoulutus Oy* tuovat lausunnossaan esiin näkemyksenään, että on syytä joko lainsäädännöllä tai alemman asteisella sääntelyllä määrittää myös simulaattorin käyttöä valvovan asiantuntijan kriteerit. Vastuu simulaattorikokeessa käytettävien harjoitusten luomisesta tulee olla simulaattoriasiantuntijalla tutkinnon vastaanottajan antaessa tiedot siitä, mitä 37 §:ssä mainittujen asiakokonaisuuksien hallintaa simulaattorikokeessa erityisesti mitataan ja mitä väyliä aluksella suoritettavassa tutkintoajossa on ajettu.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että simulaattorin käyttöä valvovalle asiantuntijalle ei ole valmistelussa haluttu asettaa tiukkoja kriteereitä, jotta kyseisenä asiantuntijana voi toimia tilanteesta riippuen tarkoituksenmukaisena pidettävä henkilö. Simulaattorien käyttöosaaminen ei ole standardoitua, mutta käytännössä esimerkiksi oppilaitokset huolehtivat, että niiden henkilöstö on riittävällä tavalla perehtyneitä laitteiden käyttöön. Näin ollen useimmissa tapauksissa oppilaitosten henkilöstöllä on hyvät valmiudet kyseisen tehtävän hoitamiseen.

Ministeriön näkemyksen mukaan esitetyt huomiot eivät aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

13. Uuden aluksen lisääminen voimassa olevalle PEC-lupakirjalle

Liikenne- ja viestintävirasto nostaa lausunnossaan esiin Liikenne- ja viestintäministeriön ehdottaman teknisen täsmennyksen lain 48 §:ään, jolla tarkennettaisiin niitä edellytyksiä, joilla yli 120 metriä pitkä tai yli 20 metriä leveä alus voidaan lisätä alueelliselle vapautukselle. Liikenne- ja viestintävirasto ilmoittaa tukevansa täsmennystä, mutta pitää epäloogisena sitä, että tällainen mekanismi ulotetaan vain toiseen luotsausvapautustyyppiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Tarve ministeriön esittämälle muutokselle 48 §:ään nostettiin esiin alan aloitteesta. Toimijat, jotka tulisivat lain tultua voimaan hyödyntämään lakiehdotuksen mukaisia alueellisia vapautuksia, näkivät lisäyksen merenkulun turvallisuuden kannalta tärkeänä. Kyseisten ns. pientonnistoa edustavien varustamoiden kanssa käydyissä keskusteluissa nostettiin esiin myös huoli niiden kouluttaman henkilöstön siirtymisestä isommille varustamoille, jolloin pientonnistovarustamot menettäisivät hyödyn henkilöstön kouluttamiseen tekemästään panostuksesta. Liikenne- ja viestintäministeriö ei nähnyt tarvetta kyseiselle muutokselle, muttei toisaalta nähnyt merenkulun turvallisuuden kannalta syitä vastustakaan sitä.

Liikenne- ja viestintäviraston esiin nostama huomio lain epäloogisuudesta eri lupakirjatyyppien välillä on sinänsä paikkaansa pitävä. On kuitenkin huomattava, että tarvetta vastaavalle säännökselle ei ole tuotu esiin nykyisiä linjaluotsinkirjoja hyödyntävien varustamoiden osalta, joten vastaavan sääntelyn ulottamiselle tuleviin väyläkohtaisiin vapautuksiin ei ole ministeriön näkemyksen mukaan aihetta. Toisaalta säännöksen poistamiselle alueellisten vapautusten osalta ei ole merkittävää tarvetta. Ministeriön näkemyksen mukaan esitetty huomio ei aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

14. Muut huomiot

14.1. *Velvollisuus käyttää luotsia (4 §)*

Oikeusministeriö nostaa esiin lakiehdotuksen 4 §:n 1 momentin, jonka mukaan sen estämättä, mitä Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista johtuu, alukset olisivat velvollisia käyttämään luotsia siten, kuin tässä laissa tai sen nojalla säädetään tai määrätään. Oikeusministeriö kyseenalaistaa säännöksen ”*sen estämättä, mitä Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista johtuu*” erityisen tarpeellisuuden.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että säännös on luonteeltaan informatiivinen ja viittaa säännöskohtaisissa perusteluissakin todetulla tavalla muun muassa YK:n merioikeusyleissopimuksesta (SopS 50/1996) johtuviin velvoitteisiin. Esimerkiksi luotsinkäyttörajaa määriteltäessä tulisi huomioida Suomea kansainvälisesti sitovat velvoitteet. Ministeriön näkemyksen mukaan esitetty huomio ei aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

14.2. *Luotsausyhtiön velvollisuus varmistua tutkintoja vastaanottavien henkilöiden riittävästä määrästä (9 §)*

Oikeusministeriö esittää näkemyksenään, että ehdotetun 9 §:n 4 momentin säännös siitä, että 8 luvussa tarkoitettuja tutkintoja vastaanottavia henkilöitä on riittävä määrä tutkintojen vastaanottamisen sujuvaksi järjestämiseksi, vaikuttaisi asiallisesti ja lain ymmärtämisen kannalta sopivan paremmin lain 32 §:n yhteyteen, jossa säädetään luotsausyhtiön koulutusjärjestelmästä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotetun lain 3 lukuun on ollut tarkoitus koota luotsausyhtiötä ja luotsauspalveluja koskevia yleisiä velvoitteita.

Luotsausyhtiötä koskevana keskeisenä velvoitteena sen velvollisuus varmistua tutkintoja vastaanottavien henkilöiden riittävästä määrästä on päädytty sisällyttämään kyseisen luvun 9 §:ään. Ministeriön näkemyksen mukaan esitetty huomio ei aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

14.3. *Vahingoista ilmoittaminen (18 §)*

Oikeusministeriö huomauttaa, että ehdotetun luotsauslain 18 §:n 2 momentissa oleva säännös, jonka nojalla luotsin olisi ilmoitettava luotsattavalle alukselle sattuneista tai luotsattavan aluksen aiheuttamista vahingoista ja vaadittaessa annettava näistä lisätietoja viranomaisille, on luotsina toimivan henkilön velvollisuuksien näkökulmasta tulkinnanvarainen. Oikeusministeriö toteaa, että sääntelyn tarkkuutta olisi perusteltua tässä yhteydessä varmistaa, jotta luotsina toimiva henkilö yksiselitteisesti ymmärtää velvollisuutensa sisällön.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että säännös vastaa voimassa olevan luotsauslain 8 §:n 2 momenttia, eikä sen sisällöstä ole ministeriön tietojen mukaan ollut epäselvyyttä käytännössä. Lisäksi merilain 18 luvun 15 §:ssä säädetään suomalaisen aluksen käytön yhteydessä tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittamisesta. Ministeriö näkee kuitenkin oikeusministeriön huomion aiheellisena etenkin ulkomaalaisille aluksille sattuneiden tai aiheuttamien vahinkojen kannalta ja toteaa, että sääntelyä uudistettaessa kyseistä vanhentunutta säännöstä on hyvä tarkentaa. Liikenne- ja viestintäministeriö siten yhtyy oikeusministeriön huomioon. Näin ollen säännösehdotusta voidaan muuttaa seuraavasti:

- 18 §:n 2 momentti: ” Luotsi on velvollinen ilmoittamaan VTS-palveluntarjoajalle kaikista havainnoistaan, joilla on merkitystä merenkulun, aluksen ja siinä olevien ihmisten turvallisuuden, ympäristönsuojelun tai meri- ja tullivalvonnan kannalta. Lisäksi luotsin on ilmoitettava luotsattavalle alukselle sattuneista tai luotsattavan aluksen aiheuttamista vahingoista *Liikenne- ja viestintävirastolle* ja vaadittaessa annettava näistä lisätietoja *onnettomuutta tutkiville tai merenkulun turvallisuutta muuten valvoville* viranomaisille.”

14.4. *Luotsauksen alkaminen ja päättyminen (21 §)*

Oikeusministeriö ehdottaa, että ehdotetun luotsauslain 21 §:n 4 momentin säännös, jonka mukaan ”Liikenne- ja viestintäviraston *on annettava* tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista luotsipaikoista väyläkohtaisesti” muutettaisiin vakiintuneempaan kirjoitusmuotoon seuraavasti: ”Liikenne- ja viestintävirasto *antaa* tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista luotsipaikoista väyläkohtaisesti.”

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että säännös on tarkoituksella kirjoitettu viranomaista yksiselitteisesti velvoittavaan muotoon, sillä luotsipaikkojen määrittely on tärkeää merenkulun turvallisuuden ja toimijoiden velvoitteiden selkeyden kannalta. Lain toimivuus kärsisi, mikäli virasto ei kyseistä määräystä antaisi. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen, mutta ministeriö ei myöskään vastusta muutosehdotusta, mikäli valiokunta arvioi sen tarpeelliseksi.

14.5. *Jatkuvan osaamisen ylläpitäminen (34 §)*

Oikeusministeriö nostaa esiin ehdotetun luotsauslain 34 §:n, jossa luetellaan luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämisen osoittavia erilaisia osa-alueita. Oikeusministeriön mukaan suurimman osan perusteella jää säännöksen osalta epäselväksi, tuleeko osa-alueita suorittaa uudestaan jollakin tietyllä aikavälillä. Pykälän perusteluissa aikavälejä on sinänsä selostettu, mutta velvoitteiden tulisi olla selkeät myös säännösperusteisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että edellytys luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämisestä liittyy luotsin lupakirjan uusimiseen. Lakiehdotuksen 38 §:n mukaan luotsin lupakirja myönnetään hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi kerrallaan ja uudistamisen edellytyksenä on muun muassa, että luotsilla on todistus luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän mukaisesti suoritetusta jatkuvasta osaamisen ylläpitämisestä (tai vaihtoehtoisesti todistus alle 12 kuukautta sitten suoritetusta luotsaustutkinnosta). Näin ollen jatkuvan osaamisen osoittamisen osa-alueet tulisivat arvioitavaksi uudistamisen yhteydessä noin viiden vuoden välein. Kyseisten osa-

alueiden täyttymistä arvioitaessa kiinnitettäisiin huomiota uudistettavan lupakirjan voimassaoloaikana tehtyihin suoritteisiin. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

14.6. *PEC-lupakirja (39 §)*

Oikeusministeriö huomauttaa, että ehdotetun luotsauslain 39 §:n 5 momentissa viitataan saman pykälän 3 momenttiin, mutta ilmeisesti pitäisi viitata 4 momenttiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön teknisluontoiseen huomioon. Näin ollen säännösehdotusta voidaan muuttaa seuraavasti:

- 39 §:n 5 momentti: ”Rajoitettuna myönnetty PEC-lupakirja muutetaan hakemuksesta rajoittamattomaksi, jos lupakirjan haltija suorittaa ~~3~~ *4* momentissa säädetyt suoritteet.”

14.7. *PEC-perehdytysmatkan tavoitteita ja palautetta koskeva perussäännös (43 §)*

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota ehdotetun luotsauslain 43 §:n 6 momenttiin, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä PEC-perehtymismatkan tavoitteista ja PEC-perehdytysmatkaa suorittavalle annettavan palautteen antamismenettelyistä. Ministeriö huomauttaa, että säännöksen perustelujen mukaan virasto antaisi tarkempia määräyksiä mainituista asioista, mutta pykälän säännöksien perusteella ei ole hahmotettavissa, mitä tavoitteista ylipäätään säädettäisiin lain tasolla. Myös palautteen antamisen lain tasoinen perussääntely näyttää puuttuvan. Laissa oleva perussääntely (perussäännökset) on edellytys perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaiselle viranomaisen norminantovallalle. Käytännössä tavoitteiden ja palautteen antamismenettelyn sääntely näyttäisi nyt jäävän pelkästään viranomaisen norminannon varaa, mitä oikeusministeriö pitää ongelmallisena perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön valossa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö huomioi, että lakiehdotuksen 43 §:n 4 momentti ilmentäisi tarkemman perussäännöksen sisällön. Säännösehdotuksen mukaan ennen luotsauksen aloittamista luotsin ja PEC-perehdytysmatkaa suorittavan on käytävä suullisesti läpi kyseiselle matkalle asetetut tavoitteet. Lisäksi luotsauksen päättymisen jälkeen luotsi olisi velvollinen antamaan kirjallisen palautteen PEC-perehdytysmatkaa suorittavalle kohtuullisen ajan kuluessa, sekä kuittaamaan kirjallisesti matkan suoritetuksi. Säännösehdotuksessa mainitut matkalle asetetut tavoitteet vaihtelevat tapauskohtaisesti riippuen esimerkiksi väylien ja alusten erityispiirteistä. Määräyksellä nämä voitaisiin huomioida asianmukaisesti. Liikenne- ja viestintäministeriö ei kuitenkaan vastusta määräyksenantovaltuuden täsmentämistä tältä osin. Sen sijaan palautteen antamismenettelyiden osalta Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo riittäväksi, että määräyksenantovaltuutta täsmentää 43 §:n 4 momentin mukainen säännösehdotus (velvoite antaa palaute kirjallisesti kohtuullisen ajan kuluessa). Näin ollen säännösehdotusta voidaan muuttaa seuraavasti:

- 43 §:n 6 momentti: ”Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä PEC-perehdytysmatkan tavoitteista *eli niistä tiedoista, taidoista ja huomioitavista asioista, jotka ovat olennaisia kyseisen väylän luotsausosaamisen kannalta* sekä PEC-perehdytysmatkaa suorittavalle annettavan palautteen antamismenettelyistä.”

14.8. *Hylätystä suorituksesta annettava päätös (53 §)*

Oikeusministeriö toteaa, että luotsauslain 53 §:n 4 momentin sisältämää säännöstä voi pitää ongelmallisena sen jättäessä tutkintoon osallistuvan erillisen pyynnön varaan, saako hän valituskelpoisen hallintopäätöksen. Oikeusministeriö huomauttaa, että ehdotettua sääntelyä olisi perusteltua muuttaa siten, että se täyttää hallintolaissa hallintomenettelylle säädetyt edellytykset.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön huomioon. Näin ollen säännösehdotusta voidaan muuttaa seuraavasti:

- 53 §:n 4 momentti: ”Tutkintoja vastaanottavan henkilön on annettava ~~hylätystä suorituksesta~~ *suorituksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä päätös*~~, jos tutkintoon osallistuva sitä pyytää.~~”

14.9. *Tutkintojen enimmäishinnan asettaminen (54 §)*

Oikeusministeriö lausuu ehdotetun luotsauslain 54 §:n 2 momentista, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa enimmäishinnan tutkintojen vastaanottamisen hinnoittelulle, jos hinnoittelua koskeva hintakehitys osoittaa, etteivät tutkinnoista perittävät hinnat ole kohtuullisia. Ministeriö huomauttaa, että esityksessä jää tältä osin tulkinnanvaraiseksi, mikä olisi Liikenne- ja viestintäviraston päätöksenteon muoto, joten säännöstä olisi perusteltua tarkentaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön huomioon. Näin ollen säännösehdotusta voidaan muuttaa seuraavasti:

- 54 §:n 2 momentti: ”Jos tutkintojen vastaanottamisen hinnoittelua koskeva hintakehitys osoittaa, etteivät tutkinnoista perittävät hinnat ole kohtuullisia, Liikenne- ja viestintävirasto voi ~~asettaa niille enimmäishinnan~~ *määrätä niiden enimmäishinnasta*. Kohtuullinen hinta on hinta, joka on kohtuullinen ottaen huomioon tehokkaan toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Enimmäishinnan tulee olla kustannusperusteinen siten, että se sisältää kohtuullisen tuoton. Enimmäishinta voidaan asettaa enintään vuodeksi kerrallaan.”

14.10. *Luvan peruuttaminen, muuttaminen ja rajoittaminen (66 §)*

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota ehdotetun luotsauslain 66 §:n 1, 4 ja 5 momenteissa käytettyihin käsitteisiin ”luvanhaltija”, ”henkilöluvanhaltija”, ”henkilölupa” ja ”henkilölupakirja” todeten, että erilaisten termien käyttö voi aiheuttaa sekaannuksia. Lisäksi ministeriö toteaa, että pykälän 2 momentin 1 kohdan säännös voitaisiin momentin 2 ja 3 kohdan tapaan muotoilla selkeämmin luvanhaltijaan kohdistuvaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön teknisluonteisiin huomioihin. Näin ollen säännösehdotusta voidaan muuttaa seuraavasti:

- 66 §:n 2 momentin 1 kohta: 1) ~~luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa~~ *luvanhaltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä eikä ole korjannut toiminnassaan olevia virheitä tai puutteita asetetussa määräajassa*;

- 66 §:n 4 momentti: ”~~Henkilöluvanhaltijan~~ *Luvanhaltijan* on viipymättä palautettava peruutettu ~~henkilölupa~~ *lupakirja* Liikenne- ja viestintävirastolle.”.

- 66 §:n 5 momentti: ”Liikenne- ja viestintävirasto voi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa ottaa ~~henkilölupakirjan~~ *lupakirjan* haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi. Lupakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.”

14.11. *Seuraamusmaksu (68 §)*

Oikeusministeriö tuo esiin, että 68 §:n 1 momentin 1 kohdan säännöksessä olisi ilmeisesti selkeyden vuoksi perusteltua viitata 5-7 §:n sijasta 4-7 §:n.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön teknisluontoiseen huomioon. Näin ollen säännösehdotusta voidaan muuttaa seuraavasti:

- 68 §:n 1 momentin 1 kohta: ”1) laiminlyö 4 §:ssä ja sen nojalla annetussa määräyksessä tarkoitetun luotsinkäyttövelvollisuuden, jollei ~~5~~ *4*–7 §:stä muuta johdu;”

14.12. *Muutoksenhaku (71 §)*

Oikeusrekisterikeskus huomioi lausunnossaan, että ehdotetun luotsauslain 70 §:ää koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa (s. 113) todetaan, että seuraamusmaksua koskevasta päätöksestä saisi valittaa ehdotetun luotsauslain 71 §:n 2 momentin mukaisesti. Ehdotettu luotsauslain 71 § tulisi jakaa kahdeksi eri momentiksi, jotta 70 §:ää koskevien yksityiskohtaisten perusteluiden kirjaus vastaisi lakiehdotusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusrekisterikeskuksen teknisluontoiseen huomioon. Näin ollen 71 §:ään voidaan lisätä valitusoikeutta koskeva 2 momentti, ja 1 momentista poistaa sitä koskeva maininta seuraavasti:

- 71 §:n 1 momentti: ”Liikenne- ja viestintäviraston muuhun kuin luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan, itämerenluotsin lupakirjan sekä tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan peruuttamista tai rajoittamista sekä etäluotsausta koskevan luvan peruuttamista koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). ~~Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).~~”

- Uusi 71 §:n uusi 2 momentti: ”*Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019)*.”

Loppuhuomio:

Valiokunnalle annetuista lausunnoista ilmenee, että hallituksen esitykseen sisältyvää lakiehdotusta pidetään pääpiirteissään ja keskeisten linjojensa osalta kannatettava ja hyvänä parannuksena nykyiseen. Lakiehdotus nähdään merenkulun turvallisuutta lisäävänä ja sen koetaan pääasiallisesti vastaavan alan muuttuneita toimintaolosuhteita. Lakiehdotuksen nähdään myös selkeyttävän vallitsevia epäselvyyksiä ja huomioivan myös varautumiseen ja huoltovarmuuteen liittyvät tarpeet. Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan lausunnoissa esiin nostetut muutostarpeet koskevat kokonaisuuden kannalta huomattavan pieniä yksityiskohtia.

Pyry Takala
yksikön johtaja

Katja Peltola
erityisasiantuntija

Liite: Säädösmuutosehdotukset